

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 461

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2024

Met deze brief geeft het kabinet invulling aan de aangenomen motie van het lid Van Ginneken waarin de regering verzocht wordt te onderzoeken hoe de deelauto nader gestimuleerd zou kunnen worden binnen bestaande groene fiscale regelingen voor werkgevers, zoals de MIA, de VAMIL, de EIA en de reiskostenvergoeding.¹ Hierover informeer ik de Kamer graag, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

In overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een inventarisatie van fiscale regelingen gemaakt die op dit moment gelden voor deelauto's, inclusief de voorbeelden benoemd in de motie. Het betreft regelingen in de loon- en winstbelasting. Daarnaast is geïnventariseerd in hoeverre er in de praktijk knelpunten zijn in de stimulering van de deelauto en/of deelautogebruik door werkgevers.

Voor de deelauto bestaat op dit moment nog geen eenduidige (fiscale) definitie. In deze brief gaan wij uit van een auto die gedeeld gebruikt wordt. Dat kan zijn vanuit een werkgever die één auto aan meerdere werknemers ter beschikking stelt of een externe aanbieder die auto's ter beschikking stelt aan een werknemer, al dan niet via diens werkgever. Sommige externe aanbieders bieden ook abonnementen aan.

Er bestaan geen bijzondere fiscale regels voor deelauto's, in de fiscaliteit wordt aangesloten bij bestaande fiscale regels die gelden voor zakelijke reizen. Bestaande fiscale regelingen in de loonheffingen hebben niet tot doel om gebruik van deelauto's te stimuleren maar als doel om zakelijk gebruik niet tot belastingheffing te laten leiden en privégebruik in beginsel wel. Verder blijkt dat werkgevers niet goed op de hoogte zijn van de bestaande regelingen rondom deelauto's, en dat zij die dat wel zijn deze regelingen juridisch en administratief complex vinden. Om de geldende regels te verduidelijken zal vóór de zomer een aantal voorbeeldscenario's op de website van de Belastingdienst worden gepubliceerd over hoe de

¹ Kamerstukken II 2023–24, 31 305, nr. 422.

verschillende vormen van deelautogebruik fiscaal uitwerken. Dit met als doel werkgevers duidelijkheid te bieden over de fiscale gevolgen en mogelijkheden als zij hun werknemers deelauto's aanbieden als mobiliteitsoptie. Dit past bij de groeiende behoefte van werkgevers om hun eigen mobiliteitsbeleid te flexibiliseren.

Hierna gaan wij in op de door lid Van Ginneken aangehaalde regelingen en enkele andere regelingen in de loonbelasting die voor de deelauto van belang kunnen zijn. Daarna volgt de voor de deelauto van belang zijnde informatie over de winstbelasting.

Loonheffingen

Als de werkgever aan een werknemer een compensatie in welke vorm dan ook voor het gebruik van een auto (en dus ook bij een deelauto, leaseauto, poolauto, privéauto, etc.) geeft, moet beoordeeld worden of dit belast is en zo ja hoe en voor hoeveel. De relevante fiscale regelingen zijn hier de bijtelling voor het privégebruik van een auto van de zaak, een (reis)kostenvergoeding en eventueel gebruik van de zogenaamde vrije ruimte van de werkkostenregeling (WKR). Voor een uitgebreide toelichting op de verschillende regelingen verwijzen wij naar het Handboek Loonheffingen van de Belastingdienst.²

Allereerst dient bepaald te worden of een auto *ter beschikking wordt gesteld* door de werkgever. Als dat het geval is, dan gelden de regels voor de bijtelling.

Bijtelling

Als aan een werknemer een (deel)auto ter beschikking wordt gesteld én de auto wordt op kalenderjaarbasis meer dan 500 kilometer voor privédoeleinden gebruikt, dan wordt het privégebruik van de auto via de bijtelling (een vast forfait) belast. Als de werkgever en/of de werknemer bijtelling willen voorkomen is inzicht nodig in het zakelijke en privégebruik van de deelauto. Net als bij de reguliere auto van de zaak kan dit bijvoorbeeld via een sluitende kilometeradministratie, of een reëel verbod op privégebruik.

Bij een deelauto kan het voorkomen dat de bijtelling en 500 kilometergrens evenredig herrekend wordt, omdat de periode van ter beschikking stellen korter is dan een jaar.³ Daarnaast kan het voorkomen dat dezelfde deelauto aan meerdere werknemers ter beschikking gesteld wordt. Dit is vaak een auto waarvoor de werkgever alle kosten draagt, vaak in samenwerking met een leasemaatschappij. De bijtelling moet in dat geval in redelijkheid worden verdeeld over de betreffende werknemers die de auto voor privédoeleinden gebruiken.⁴ Hiervoor heeft de werkgever wel inzicht nodig in de gebruikers en in het privégebruik van de deelauto, zodat de bijtelling verdeeld kan worden. Vanuit administratief oogpunt is dit bewerkelijk.

Als geen sprake is van een ter beschikking gestelde auto, gelden de regels van de bijtelling niet. In dat geval kan een werkgever een gericht

² Zie Hoofdstuk 23 «Vervoer en reiskosten» en Hoofdstuk 10 «Stap 10 Vrije ruimte en eindheffing werkkostenregeling berekenen» van het Handboek Loonheffingen (februari 2023).

³ De 500 kilometergrens geldt op jaarbasis en moet worden herrekend als een auto korter ter beschikking is gesteld. Als de auto een half jaar aan de werknemer ter beschikking is gesteld, bedraagt het maximaal aantal privékilometers waarbij de bijtelling niet hoeft te worden toegepast $6/12^e \cdot 500 = 250$ kilometers. Als de bijtelling wel wordt toegepast geldt een bijtelling $6/12^e$ van de bijtelling die voor een heel kalenderjaar zou gelden.

⁴ Gerechtshof Den Haag 13 januari 2022, nr. BK-21/00360, r.o. 5.4.

vrijgestelde reiskostenvergoeding geven of kan – in uitzonderingssituaties – sprake zijn van loon in natura als de werkgever de kosten voor zijn rekening neemt.

Of sprake is van terbeschikkingstelling en voor welke periode is afhankelijk van de feiten en omstandigheden. In zijn algemeenheid speelt deze vraag in de situatie dat het initiatief voor het gebruik van een deelauto bij de werkgever ligt. Hier zou bijvoorbeeld sprake van kunnen zijn als:

- a) De werkgever bepaalde voertuigen aanwijst die een werknemer als deelauto mag of kan gebruiken;
- b) De werkgever met reserveringssystemen voor activatie en/of gebruik werkt, bijvoorbeeld door deelautogebruik te organiseren via een mobiliteitskaart of gezamenlijk account.

Als de werknemer (zelfstandig) het initiatief neemt om een deelauto te huren, is minder snel sprake van een terbeschikkingstelling. Als er geen sprake is van een terbeschikkingstelling speelt de bijtelling niet. Zoals in de inleiding aangegeven blijkt uit de inventarisatie dat het in de praktijk voor werkgevers niet altijd duidelijk is of sprake is van een terbeschikking-gestelde auto en als de bijtelling moet worden toegepast, hoe die moet worden berekend. Op de website van de Belastingdienst zal dit daarom in een aantal casussen worden uitgewerkt. Een werkgever kan bij twijfel de eigen situatie aan de Belastingdienst voorleggen.

Reiskostenvergoeding

Als geen sprake is van een terbeschikkinggestelde auto en de werkgever geeft wel een vergoeding voor het gebruik van de deelauto, dan is deze vergoeding gericht vrijgesteld tot maximaal € 0,23 per zakelijke kilometer, inclusief woon-werkverkeer. Deze vergoeding bij gebruik van een deelauto is gelijk aan de vergoeding bij zakelijk gebruik van een privéauto. Dit bedrag is inclusief parkeer-, veer- en tolgelden. Werkgevers kunnen het gebruik van een deelauto extra stimuleren door bijvoorbeeld een hogere kilometervergoeding of vergoeding van de totale kosten toe te kennen als werknemers gebruikmaken van een deelauto. Denk bij een hogere kilometervergoeding aan een vergoeding van € 0,40 per kilometer in plaats van € 0,23. De aanvullende vergoeding van in dit geval € 0,17, het bedrag boven de gericht vrijgestelde vergoeding, kan belast worden uitgekeerd, dan wel onbelast (voor de werknemer). In dat laatste geval wijst de werkgever de vergoeding aan als eindheffingsloon en komt deze ten laste van de zogenaamde vrije ruimte van de WKR. Als de vrije ruimte wordt overschreden is de werkgever over de overschrijding eindheffing verschuldigd. Voordat de werkgever de vrije ruimte hoeft aan te spreken kan – indien daar binnen de gerichte vrijstelling ruimte voor is – gebruik worden gemaakt van de salderingsregeling⁵.

Winstbelasting

Het betreft hier de algemene aftrekbaarheid van de winst, de MIA/VAMIL en EIA.

Aftrekbaarheid van de winst – algemeen

In zijn algemeenheid geldt al dat de kosten van een deelauto-abonnement dat aan werknemers (als zodanig) wordt vergoed of verstrekt, net als een OV-abonnement of een leaseauto, voor de werkgever aftrekbaar zijn van de winst in het kader van de vennootschapsbelasting of inkomstenbe-

⁵ Zie paragraaf 23.1.4 van het Handboek Loonheffingen (februari 2023).

lasting (winst uit onderneming in box 1), behoudens voor zover een aftrekbeperking geldt.

MIA/VAMIL

De Milieu-investeringsaftrek (MIA) en Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) zijn fiscale regelingen die erop gericht zijn om de keuze van ondernemers over voorgenomen investeringen te beïnvloeden richting milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen. Deze regelingen bieden een investeringsaftrek en/of een willekeurige (veelal versnelde) afschrijving van het bedrijfsmiddel in de inkomstenbelasting en de vennootschapsbelasting. De bedrijfsmiddelen die in aanmerking komen voor de MIA en/of VAMIL staan vermeld op de Milieulijst. De hoofdthema's van deze lijst zijn: circulaire economie, voedselvoorziening en landbouwproductie, mobiliteit, klimaat en lucht, ruimtegebruik en bebouwde omgeving. De Milieulijst wordt jaarlijks aangepast. Bedrijfsmiddelen op de Milieulijst moeten innovatief en duurzaam zijn en een meerprijs hebben ten opzichte van gangbare investeringen. De MIA/VAMIL is in 2023 positief geëvalueerd.

In 2020 is door RVO onderzocht hoe elektrische deelauto's gestimuleerd zouden kunnen worden met de MIA/VAMIL. Uit dit interne onderzoek kwam naar voren dat enkel het toegangssysteem voor deelauto's (kastjes voor in het voertuig die deelautogebruik mogelijk maken) past binnen de vereisten van deze regelingen. Deze toegangssystemen voor deelauto-aanbieders staan vermeld op de Milieulijst.⁶ Het aantal meldingen dat RVO als uitvoeringsorganisatie dusver heeft ontvangen is beperkt. Hierover is navraag gedaan bij enkele aanbieders. Daarbij is onder andere als reden genoemd dat het fiscale voordeel te beperkt was en onbekendheid van betrokkenen met de regeling. In 2024 komen toegangssystemen in aanmerking voor MIA en voor VAMIL. Het MIA percentage is 36%. RVO gaat onderzoeken bij de periodieke actualisatie van de Milieulijst of de steun voor toegangssystemen verhoogd kan worden naar 45% voor MIA.

EIA

De energie-investeringsaftrek (EIA) is een fiscale regeling gericht op ondernemers die investeren in energiebesparende bedrijfsmiddelen, of onderdelen daarvan. De EIA richt zich op het stimuleren van investeringen in technisch bewezen bedrijfsmiddelen die energie besparen ten opzichte van het energieverbruik van de in de markt gangbare bedrijfsmiddelen en het stimuleren van investeringen in de vervanging van bestaande bedrijfsmiddelen door energie-efficiëntere bedrijfsmiddelen. Jaarlijks vindt aanpassing van de Uitvoeringsregeling energie-investeringsaftrek 2001 aan de stand van de techniek plaats. Dat geschiedt door actualisatie van de bijlage bij de Uitvoeringsregeling waarin de subsidiabele investeringen zijn opgenomen. Deze bijlage wordt ook wel aangeduid als «de Energielijst».

Conform artikel 3.45, eerste lid, onderdeel d, Wet Inkomstenbelasting 2001, worden personenauto's die niet zijn bestemd voor het beroepsvervoer over de weg uitgesloten van stimulering binnen de EIA. De EIA richt zich primair op investeringen die tot energiebesparing leiden.

Deelmobiliteit begint in grote steden een steeds prominentere rol in te nemen. Binnen de brede instrumentenmix van beleidsopties biedt

⁶ <https://data.rvo.nl/subsidies-regelingen/milieulijst-en-energielijst/miavamil/toegangssysteem-voor-een-waterstof-elektrisch-aangedreven-deelauto>.

deelmobiliteit kansen voor de mobiliteitstransitie. Het KiM maakt in een onderzoek⁷ uit 2021 de kanttekening dat het aandeel van deelauto's/deelmobiliteit in de totale mobiliteitsmix relatief klein is. De verwachting om dit te vergroten is aanwezig maar wel beperkt. Ter bevordering van landelijke eenduidigheid werkt de Rijksoverheid samen met medeoverheden in het nationaal samenwerkingsprogramma deelmobiliteit. Centraal in dit samenwerkingsprogramma staan standaardisatie, harmonisatie en kennisdeling. Met de groeiende populariteit en de behoeften van werkgevers voor de inzet van deelmobiliteit, is het relevant dat er meer fiscale duidelijkheid op dit onderwerp komt. Deze brief is de eerste stap daarin, een belangrijk vervolg is de in deze brief toegezegde publicatie van voorbeelden op de website van de Belastingdienst.

Ik vertrouw erop uw Kamer hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Financiën,
M.L.A. van Rij

⁷ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2021/10/05/deelauto--en-deelfietsmobiliteit-in-nederland-ontwikkelingen-effecten-en-potentie>