



> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

**Directie Bestuurlijke en
Juridische Zaken**

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Datum **30 NOV. 2016**

Betreft Besluit naar aanleiding van uw Wob-verzoek over de fiscale behandeling van voertuigen zwaarder dan 3500 kg met een dubbele cabine

Ons kenmerk
2016-0000213521

Uw brief (kenmerk)

Geachte heer

In uw brief die ik op 4 oktober 2016 heb ontvangen verzoekt u om, kort gezegd, documenten die gaan over de in het Belastingplan 2015 genoemde maatregel met betrekking tot de fiscale behandeling van auto's zwaarder dan 3500 kg met een dubbele cabine. Op 1 november heb ik u een ontvangstbevestiging gestuurd met een verdaging van de beslistermijn.

Met deze brief beslis ik op uw Wob-verzoek. U hebt uw verzoek ingedeeld in verschillende deelvragen. Hieronder behandel ik deze deelvragen en heb ik per deelvraag een toelichting geplaatst op mijn besluit een deelvraag toe te wijzen of af te wijzen. Documenten die ik openbaar maak vindt u in de bijlage bij dit besluit, evenals de inventarislijst.

Zoals te zien op de inventarislijst heb ik enkele passages in openbaar gemaakte documenten onleesbaar gemaakt met een beroep op artikel 10, tweede lid, aanhef en sub e, van de Wob. Het gaat om namen en contactgegevens van betrokkenen. Ik maak deze niet openbaar omdat ik het belang van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen zwaarder weegt dan het algemene belang van openbaarheid.

In uw Wob-verzoek onderscheidt u de volgende deelvragen:

- A. De rekenkundige onderbouwing van de geraamde opbrengst van de maatregel van structureel € 1 miljoen. Dit onderdeel van uw verzoek wijs ik toe. De twee documenten waarover ik beschik maak ik openbaar (documenten A.1 en A.2).
- B. De rekenkundige onderbouwing van de opbrengst van de maatregel "achteraf". Dit onderdeel van uw verzoek wijs ik af. Ik beschik namelijk niet over een dergelijk document.
- C. tot en met E. In deze onderdelen vraagt u informatie aangaande de in paragraaf 7.7 van de memorie van toelichting genoemde "onduidelijkheid" betreffende de classificatie van auto's behorende tot de doelgroep, en dan

gespecificeerd zoals deze gebleken is binnen mijn organisatie (C), vanuit andere/externe bestuursorganen (D) en vanuit andere partijen, organisaties en belangenverenigingen, niet zijnde bestuursorganen (E). Onderdeel D van uw verzoek wijs ik af, de onderdelen C en E wijs ik toe. De documenten waarover ik beschik maak ik openbaar (documenten C.1 t/m C.5 en E.1 en E.2.)

**Directie Bestuurlijke en
Juridische Zaken**

Ons kenmerk
2016-0000213521

- F. tot en met H. In die onderdelen vraagt u informatie aangaande de in paragraaf 7.7 van de memorie van toelichting genoemde "onevenwichtigheid" betreffende de classificatie van auto's behorende tot de doelgroep, en dan gespecificeerd zoals deze gebleken is binnen mijn organisatie (F), vanuit andere/externe bestuursorganen (G) en vanuit andere partijen, organisaties en belangenverenigingen, niet zijnde bestuursorganen (H). Dit onderdeel van uw verzoek wijs ik af omdat ik niet beschik over de gevraagde documenten.
- I. U vraagt om de statistieken van het wagenpark in Nederland van de afgelopen 20 jaar, specifiek ziende op de doelgroep. Ik beschik niet over de bedoelde statistieken of documenten die daarop zien. Daarom wijs ik dit onderdeel van uw verzoek af.
- II. (tweede keer aanduiding I) Aansluiting ondernemersregeling grijs kenteken. Ik beschik niet over informatie over de vraag "waarom geen aansluiting is gezocht bij de ondernemersregeling < 3500 kg (c.q. 10% eigen gebruik)". Dit onderdeel van uw verzoek wijs ik af.
- J. Aansluiting technische eisen pickup < 3500 kg. Ik beschik niet over informatie over op de vraag "waarom, in technische zin, geen aansluiting is gezocht bij de eisen zoals die gelden voor dubbelkabine/pickup < 3500 kg". Dit onderdeel van uw verzoek wijs ik af.
- K. Soortgelijk misbruik veel zwaardere voertuigen. Ik beschik niet over informatie over de vraag "inzake soortgelijk < misbruik > bij veel zwaardere voertuigen, zijnde paardentransport/kermis/rijdende-werktuigen, wegens tweevoudig lager tarief (grijs maal kwarttarief). Dit onderdeel van uw verzoek wijs ik af.
- L. Tariefschaal MRB maximeren op N2/N3 ipv M2. Ik beschik niet over informatie over de vraag "waarom het huidige tarief MRB is gemaximeerd op veel kenteken M1, zijnde 5000kg, ipv het maximum van N2 danwel N3, cq 12.000kg vs 50.000kg?". Dit onderdeel van uw verzoek wijs ik af.
- M. Andere factoren. Ik beschik niet over informatie over "op elk en enigerlei correspondentie terzake andere van belang zijnde factoren, niet-zijnde reeds genoemd in persbericht danwel uiteindelijk ministerieel besluit, daarbij deze correspondentie wederom drieërlei te onderscheiden, zijnde intern binnen uw organisatie, versus verzonden uit danwel gericht aan externe bestuursorganen, versus verzonden uit danwel gericht aan externe-marktpartijen/belangenorganisaties" Dit onderdeel van uw verzoek wijs ik af.
- N. Hybride grijs kenteken 3500-7500kg. Ik beschik niet over informatie over de vraag "hoe deze belastingwijziging van toepassing is op voertuigen onder de nieuwe rijbewijsrichtlijn (B(E)), zijnde hybride vrachtwagens 3500-7500kg" Dit onderdeel van uw verzoek wijs ik af.
- O. Aansluiting EU voertuigklassen M1 vs M2. Ik beschik niet over informatie over "correspondentie inzake aansluiting van deze belastingmaterie op EU

richtlijnen bij technische voertuigclassificatie M1 vs M2". Dit onderdeel van uw verzoek wijs ik af.

**Directie Bestuurlijke en
Juridische Zaken**

- P. EU overleg anderszins. Ik beschik over informatie "ziende op correspondentie inzake deze belastingmaterie met de EU anderszins" in de vorm van een Technische notificatie aan de Europese Commissie en een mededeling van de Commissie naar aanleiding daarvan. Beide documenten maak ik openbaar (documenten P.1 en P.2).

Ons kenmerk
2016-0000213521

DE MINISTER VAN FINANCIËN,
namens deze,

mr. S.J. van Loon

De directeur Bestuurlijke en Juridische Zaken

Deze brief is een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Op grond van die wet kunt u tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de minister van Financiën, ter attentie van de directie Bestuurlijke en Juridische Zaken, Postbus 20201, 2500 EE Den Haag. Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en dient ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom u zich met het besluit niet kunt verenigen.

Inventarislijst Wob-verzoek dubbele cabines

Nr.	Document	Beoordeling	Wob	Afzender	Ontvanger
A.1.	Ramingsmemo d.d. 5-10-2014	Deels openbaar	10.2.e	Financiën	-
A.2.	Rapportage over rijdend park per 1-6- 2014	Geheel openbaar	-	Financiën	-
C.1.	Memo RH12075 d.d. 25-4-2012	Deels openbaar	10.2.e	Belastingdienst Team Rechtshandhaving	Belastingdienst Vaktechnisch mrb-overleg
C.2.	Mailwisseling maart-juni 2014	Deels openbaar	10.2.e		
C.3.	Memo RH14097 d.d. 13-6-2014	Deels openbaar	10.2.e	Belastingdienst Team Rechtshandhaving	Belastingdienst Vaktechnisch mrb-overleg
C.4.	Concept-notitie d.d.22-8-2014	Deels openbaar	10.2.e	Directie IZV	-
C.5.	Fact sheet	Deels openbaar	10.2.e	Financiën	-
E.1.	Brief d.d. 6-11- 2007	Deels openbaar	10.2.e	Derde	Financiën
E.2.	Brief d.d.22-4- 2008	Deels openbaar	10.2.e	Financiën	Derde
P.1.	Notificatie	Deels openbaar	-	Financiën	Europese Commissie
P.2.	Mededeling	Deels openbaar	-	Europese Commissie	Financiën



memo

Auto's met dubbele cabine

1. Algemeen

- **Korte omschrijving regeling**
Op dit moment bestaat onduidelijkheid over de definitie van bepaalde motorrijtuigen voor de BPM en de MRB. Het gaat dan om bepaalde, vaak zeer onzuinige, motorrijtuigen met de functie van personenvervoer en met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg en een zogenoemde dubbele cabine. Er is sprake van een dubbele cabine ingeval er achter de bestuurder ruimte is voor één rij naast elkaar in de rijrichting zittende personen. De onduidelijkheid bestaat daarin of deze voertuigen voor de MRB fiscaal gekwalificeerd zouden moeten worden als vrachtauto en voor de BPM buiten de heffing zouden blijven. Effectief kan door die lacune de onevenwichtige situatie ontstaan dat dergelijke zware en vaak vervuillende personenauto's minder zwaar worden belast dan relatief zuinige, lichte personenauto's. Het gaat om voertuigen zoals de Hummer, Ford F250/F350/F450/F650, Dodge Ram 2500/3500, de GMC High Sierra/Yukon en de Chevrolet Crew Cab/Silverado 2500.
- **Voorgenomen beleidswijziging in Belastingplan t+1**
De definitie van deze motorrijtuigen moet meer in overeenstemming worden gebracht met de in het maatschappelijk verkeer levende opvatting over motorrijtuigen die als personenauto kwalificeren. Daarom wordt de bestaande onduidelijkheid in de definitie weggenomen zodat een motorrijtuig met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg slechts kwalificeert als niet te zijn ingericht voor het vervoer van personen indien de lengte van de niet voor personenvervoer ingerichte ruimte groter is dan of gelijk is aan de lengte van de voor personenvervoer ingerichte ruimte. Voertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg waarvan de lengte van de voor personenvervoer ingerichte ruimte groter is dan de niet voor personenvervoer ingerichte ruimte, vallen hierdoor voor zowel de BPM als voor de MRB onder de fiscale definitie van het begrip personenauto. Dit betekent dat voor deze voertuigen het MRB-tarief voor personenauto's, ook in bepaalde bestaande gevallen, van toepassing zal worden en dat bij aanschaf van een nieuw voertuig BPM verschuldigd wordt.

2. Raming

Toelichting raming

- Raming 2014 en volgende jaren:

	2015	2016	2017	2018	struc
Opbrengst in mln	nvt	1	1	1	1

Voor bijvoorbeeld een Hummer H2, rijdend op LPG, met een toegestane maximum massa van 3900 kg, zal een MRB-tarief van € 872 per kwartaal exclusief provinciale opcenten van toepassing worden (tariefstelling 2014). Bij de aanschaf van een dergelijk nieuw voertuig zal ook BPM verschuldigd zijn. Indien uitgegaan wordt van een dieselloot met een, voor deze klasse, gemiddelde CO₂-uitstoot, zoals de Ford F250 Super Duty Crew Cab Lariat met een CO₂-uitstoot van 353 gr/km, zal de BPM € 110.402 gaan bedragen (uitgaande van de tariefstelling van 2014).

Teneinde bezitters van dergelijke voertuigen en de autobranche de tijd te geven zich voor te bereiden op de maatregel is inwerkingtreding van deze maatregel voorzien op 1 januari 2016. Deze maatregel leidt vanaf 2016 tot een opbrengst van € 1 miljoen structureel.

- Gevolgde systematiek/ aannames bij ramingsmethode/ uitgangspunten/ veronderstellingen/ gevoeligheden

Voor de raming van de opbrengst is uitgegaan van een memo van de Belastingdienst: N:\AFP\Analyse\11. Projectdossier Belastingplan\Belastingplan 2015\Ramingsmemo's\Ramingsmemo's\Auto's met dubbele cabine memo BR RH14097.docx. Hierin wordt de problematiek uitgebreid beschreven. Voorts wordt aangegeven om hoeveel auto's de Belastingdienst dat het gaat. Uit een query in 2013 blijkt dat er 151 auto's waren die voor de MRB als vrachtauto zouden zijn gekwalificeerd. Zouden al deze auto's het tarief van een personenauto gaan betalen dan zou de opbrengst € 3.975 (gemiddeld verschil tussen personenauto- en vrachtautotarieff) x 151 = € 600.225 per jaar bedragen.

Over vrachtwagens is geen BPM verschuldigd. Zou dit wel het geval zijn dan bedraagt de BPM voor een nieuwe auto meer dan € 81.000 als de CO₂-uitstoot boven de 300 uitkomt. Bij de auto's waar het om gaat is dit het geval. Bij tweedehands auto's gaat het om een veel lager bedrag.

Zonder gedragseffecten komt de Belastingdienst uit op ruwweg € 600.000 aan MRB en € 500.000 à € 750.000 aan BPM, in totaal dus € 1.100.000 à € 1.350.000. Met name de BPM is erg veel. De vraag is echter of er nog wel nieuwe van dit soort auto's in Nederland verkocht gaan worden. De BPM is immers enkele malen meer dan de aanschafprijs zonder BPM.

Voor de raming van de opbrengst is er van uitgegaan dat

- Auto's die al in Nederland zijn en MRB betalen, voor het merendeel hier zullen blijven en de hogere MRB gaan betalen.
- Nieuwe auto's hier nauwelijks meer verkocht zullen worden. Tweedehands in mindere mate.

Aantallen zijn niet geraamd, maar de totale opbrengst wordt, uitgaande van bovenstaande uitgangspunten, geraamd op meer dan € 500.000, maar niet meer dan € 1.000.000. Afgerond derhalve € 1 mln.

3. Beschrijving mogelijke gedragseffecten/ indirecte effecten

Zoals hiervoor beschreven zal de maatregel forse gedragseffecten hebben, met ten aanzien van de aankoop van nieuwe auto's die op dit moment nog als vrachtauto kwalificeren, maar straks als personenauto worden beschouwd. Met deze gedragseffecten is expliciet rekening gehouden in de raming (ofschoon de bedragen zonder en met gedragseffecten beide afgerond op € 1 mln uitkomen).

4. Contactpersonen

(IZV)

Rapportage over rijdend park per 1-4-2014

	1-1.750 kg	1.751-2.500 kg	2.501-3.000 kg	3.001-3.500 kg	Onbemand	Vrachtwagen 3.501-7.500 kg	7.501-9.000 kg	9.001-10.000 kg	> 10.000 kg
DODGE				2	1				
1500						1			
BEEP						90	2		1
DODGE						3			
F40									
JOURNEY		32							
MA00						1			
MB						2			
MB-SERIE						2			
MMH						1			
NITRO									
OVERIGE MODELLEN									
RAM	3	1	232	1.883	13	63	1		
RG-SERIE		205	543	2.583		2			
T110		459	2.248			2			
W-SERIE						2			
W200						1			
W300						2			
WC-SERIE						2			
Total Dodge	3	646	3.025	4.477	13	175	3		1
FORD-US									
E350						2			
ECONOLINE						9			
EXPLORER		8	7						
F-SERIE	1	36	232	382		13			
F150			4	171		3			1
F250						37	4		
F500		112	51	120	2	4			
OVERIGE MODELLEN									
RAPTOR	1	158	284	855	2	68	4	1	
Total Ford	4	887	3.309	8.332	15	243	7	1	1
Total Ford & Dodge									

Rapportage over nieuw verkochte voertuigen

	2012 Bestellingen 1.751-2.500 kg	2.501-3.000 kg	3.001-3.500 kg	3.501-7.500 kg	Vrachtwagen 7.501-10.000 kg	2014 Bestellingen 2.501-3.000 kg	3.001-3.500 kg	3.501-7.500 kg	7.501-10.000 kg
DODGE									
NITRO									
RAM	1	5	388	5		3	301	3	
Total Dodge	1	5	388	5		3	301	3	
FORD-US									
EXPLORER		1							
F150			20	2	1		11	2	1
F250			2						
F500			35	1					
RAPTOR		1	60	3			14	1	1
Total Ford		6	449	6	6		27	2	1
Total	1	6	449	6	6	3	328	5	1

Doel			
Bereken budgettaire gevolgen als deze personenauto's als personenauto's gekwalificeerd worden en niet als vrachtauto			
Aannames			opmerkingen
aantal in wagenpark > 3500 kg	300		ruim aantal, gezien de aantallen, maar niet duidelijk is hoeveel exoten er nog zijn
aantal nieuw per jaar	15		
gewicht	4100		is gewicht van het model Dodge RAM die meer dan 3500 kg weegt
brandstof	benzine		bestaan ook met andere brandstoffen (b.v. LPG)
CO2	192		gevonden uitstoot benzine Dodge RAM, zou gemiddeld beduidend hoger kunnen zijn
BPM			
als vrachtauto	0		
als personenauto	13.459		
totale derving nu	201.885		
MRB			
als vrachtauto	301		
als personenauto	1.772		
totale derving nu	441.300		



memo

Keuring motorrijtuigen met een dubbele cabine en een TMM > 3.500 kg.

Apeldoorn
Team Rechtshandhaving
WBC, gebouw D

Aan
Vaktechnisch mrb-overleg



Datum
25 april 2012

Versienummer
RH12075

Auteur



Kopie aan
RH/FBO

Bijlagen
Geen

1. Inleiding

We worden geconfronteerd met (controles van) grote dubbele cabines met een TMM van meer dan 3.500 kg. die, naar mijn mening ten onrechte, in de basisregistratie kentekens de ficat B(edrijfsauto) hebben. Ook komen we in bezwaar- en beroepprocedures situaties tegen waarbij duidelijk is dat een dergelijk voertuig onjuist door de RDW gekeurd is. Daarnaast blijkt ook dat collega's van de mrb en bpm (en ook van toezicht) niet op de hoogte zijn van de regelgeving die van toepassing is op deze voertuigen. Zo worden regelmatig rapporten ingestuurd waarbij een dergelijk voertuig ten onrechte beoordeeld is op de inrichtingseisen van een bestelauto (TMM ≤ 3.500 kg., artikel 3 van de wet mrb/bpm). Een motorrijtuig met een TMM van meer dan 3.500 kg. kan echter fiscaal geen bestelauto zijn, wel personenauto, vrachtauto of autobus. Kortom, er is veel onduidelijkheid.

Dit memo is bedoeld om alle onduidelijkheid weg te nemen en:

- in beeld te brengen welke wet- en regelgeving (mrb) en jurisprudentie van toepassing is;
- beleid en richtlijnen voor mrb/bpm af te spreken;
- de BPM-instructie voor de RDW aan te vullen met de afgesproken richtlijnen;
- beleid/procedure af te spreken voor de situaties waarin sprake is van foutieve keuringen/'opgewekt vertrouwen'.

Het betreft meestal grote (Amerikaanse) dubbele cabines (pick-up en gesloten). Op 23 juni 2011 heeft het gerechtshof Amsterdam (MKII, nr. 10/00020) uitspraak gedaan in een dergelijke kwestie (GMC Yukon, TMM 3.506 kg.). In die procedure is, op aandringen van de raadsheren, een compromis gesloten omdat de houder, vooraf bij de juiste instanties informatie had ingewonnen. Het compromis houdt in dat de houder bij wie het vertrouwen is opgewekt, zolang hij houder is, het vrachtautotarief blijft betalen. Bij verkoop van de auto zal de volgende houder motorrijtuigenbelasting verschuldigd zijn naar het personenautotarief.

In dit memo zet ik een paar zaken op een rijtje. B/CA wil een beslissing over dit onderwerp van het MvF en afspraken maken met de verantwoordelijke collega's van BPM. Zo stel ik voor dat de BPM-instructie voor de RDW aangevuld wordt met deze informatie zodat bij een (individuele) keuring van een motorrijtuig met een TMM van meer dan 3.500 de juiste fiscale kwalificatie wordt meegegeven. Zéér belangrijk om daarin aan te geven wanneer wel sprake is van een personenauto omdat het alternatief, kwalificatie vrachtauto, laag belast is voor de mrb en zelfs onbelast voor de bpm! Leg dat maar eens uit als het gaat om bijvoorbeeld zeer grote dubbele cabines!

Oorzaak probleem

Het probleem is/wordt volgens mij veroorzaakt door het ontbreken van duidelijke richtlijnen/beleid en een BPM-instructie voor deze motorrijtuigen (TMM > 3.500 kg.). Mede daardoor is er onvoldoende kennis van de fiscale regelgeving op dit gebied op de keuringstations RDW en BPM-frontoffices. Daarnaast speelt het (geringe) verschil tussen de regelgeving bpm en mrb ook een rol. Er ontbreekt middeloverstijgend beleid. De BPM slaat echter bij deze voertuigen de trom bij het vaststellen van de fiscale categorie omdat vaak sprake is van individueel geïmporteerde motorrijtuigen. Het ontbreken van de instructie wordt overigens al voor langere tijd onderkend door de bpm-collega's.

2. A. Wet- en regelgeving mrb

Om de fiscale categorie van een motorrijtuig met een TMM van meer dan 3.500 kg. vast te stellen moeten we de definities van artikel 2 van de Wet mrb toepassen. In het geval van een grote dubbele cabine gaat het dan eerst om de vraag of het betreffende voertuig aangemerkt moet worden als een personenauto (artikel 2, onderdeel b) of een vrachtauto (artikel 2, onderdeel f). Voor de volledigheid noem ik de definitie van autobus ook.

2 b. personenauto: een motorrijtuig op drie of meer wielen, ingericht voor personenvervoer en wel voor het vervoer van niet meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen;

2 f. vrachtauto: een motorrijtuig, niet zijnde een personenauto, een bestelauto, een motorrijwiel of een autobus;

2 e. autobus: een motorrijtuig op drie of meer wielen dat is ingericht voor personenvervoer en wel voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen;

Let op: voor deze grote (TMM > 3.500 kg.) dubbele cabines zijn de inrichtingseisen van artikel 3, 1 d **niet** van toepassing!

Als we concluderen dat géén sprake is van een motorrijtuig, ingericht als personenauto, of autobus, is sprake van een vrachtauto.

Multifunctioneel ingerichte motorrijtuigen met TMM > 3.500 kg.

Voor multifunctioneel ingerichte motorrijtuigen met een TMM > 3.500 kg. is een goedkeuring opgenomen in paragraaf 6 van het Kaderbesluit mrb. Naar mijn mening is bij een motorrijtuig met een dubbele cabine nooit sprake van een multifunctioneel ingericht motorrijtuig. De in die goedkeuring vastgelegde voorwaarde dat sprake is van een vrachtauto als het voor het vervoer, verblijf en overnachting van personen ingerichte gedeelte kleiner is dan 50% is daarom op de dubbele cabines niet van toepassing. Dat hoeft naar mijn mening geen nadere toelichting.

B. Wet- en regelgeving bpm

De wet bpm heeft een andere opbouw om tot de vaststelling ja/nee personenauto te komen. Hier is de systematiek net omgekeerd. Bij bpm geen definitie voor wat een personenauto is maar een restgroep als geen sprake is van de voertuigen onder a, b, c of d van artikel 3, eerste lid.

"Artikel 3

1. Onder personenauto wordt in deze wet en in de daarop gebaseerde regelingen verstaan een motorrijtuig op drie of meer wielen, zulks met uitzondering van:

- a. autobussen;
- b. bestelauto's;
- c. motorrijtuigen, niet ingericht voor het vervoer van personen, met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg; en
- d. bromfietsen in de zin van artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994."

In ieder geval leidt deze systematiek tot de uiteindelijke keuze: personenauto? ja, dan belast. Geen personenauto, dan **onbelast**. Hieruit blijkt het grote belang om in ieder geval goede richtlijnen te hebben om tot de conclusie 'personenauto' te komen. Het zal duidelijk zijn dat de beoordeling van een dergelijk motorrijtuig voor beide middelen tot dezelfde conclusie zou/zal (moeten) leiden.

Multifunctioneel ingerichte motorrijtuigen met TMM > 3.500 kg.

In paragraaf 3.1 van het Kaderbesluit bpm is de "Goedkeuring voor een multifunctioneel ingericht motorrijtuig (TMM > 3.500 kg.)" geregeld. Zie onder 2A; goedkeuring is niet van toepassing op de betreffende motorrijtuigen.

3. Jurisprudentie

Op grond van vaste jurisprudentie van de Hoge Raad moet het criterium *niet ingericht voor het vervoer van personen* als volgt worden opgevat: *"Als een motorrijtuig (ook) is ingericht voor het vervoer van personen, moet dat motorrijtuig worden aangemerkt als een personenauto, ook als het tevens geschikt is voor andere doeleinden, tenzij moet worden aangenomen dat, zoals bij vrachtauto's, de mogelijkheid tot personenvervoer ondergeschikt is aan het vervoer waarvoor het motorrijtuig overigens is ingericht en aldus geen zelfstandige betekenis heeft"* (HR 1 juli 1987, nr. 24351 en HR 15 september 1993, nr. 29113).

Hierbij is ook van belang dat de Hoge Raad in laatstgenoemd arrest heeft geoordeeld dat de *mogelijkheid tot personenvervoer* en *niet het gebruik* beslissend is voor de vraag of er sprake is van een personenauto.

De vraag nu is:

Wanneer is sprake van "de mogelijkheid tot personenvervoer is ondergeschikt aan het vervoer waarvoor het motorrijtuig overigens is ingericht". Ik denk dat daarbij een onderscheid gemaakt kan en moet worden tussen:

1. Vrachtauto's, al dan niet met een op het gebruik afgestemde inrichting/laadruimte, die daarnaast zijn voorzien van zitplaatsen. Bijvoorbeeld, normale grote(re) vrachtauto's die achter de bestuurders- en bijrijderszitplaats nog extra zitplaatsen hebben in de cabine. Achter de cabine bevindt zich een grote laadruimte. Het karakter vrachtauto staat bij deze categorie niet ter discussie, ondanks een paar extra zitplaatsen.
2. Grote motorrijtuigen, die door hun TMM van meer dan 3.500 kg. uit de categorie bestelauto's zijn 'gegroeid'. Bijvoorbeeld: grote Amerikaanse pick-up dubbele cabines met een grote laadbak of dubbele cabines met een gesloten laadruimte. Deze categorie geeft problemen en we hebben daarom duidelijke richtlijnen nodig (zie foto's laatste pagina).

4. Voorstel

Ik stel voor dat een motorrijtuig met dubbele cabine (al dan niet pick-up) met een TMM > 3.500 kg. altijd aangemerkt wordt als een personenauto. Dat zijn namelijk vaak zeer grote personenauto's, die juist door hun extreme grootte en TMM van > 3.500 kg. de strenge inrichtingseisen voor een bestelauto met dubbele cabine 'ontspringen'. De wetgever heeft daarbij nooit de intentie gehad om deze zeer grote dubbele cabines relatief zeer licht te belasten naar het vrachtautotarief. De grens van 3.500 kg. is gewoon niet afdoende (meer). Bovendien is te zien aan de opbouw van het vrachtautotarief dat de wetgever een geheel ander soort motorrijtuig voor ogen heeft gehad voor het vrachtautotarief: tot een TMM van 15.000 kg. (daar kom je met een grote dubbele cabine nooit aan) bedraagt het tarief € 72, ongeacht de verder het tarief bepalende factoren als koppelinrichting, aantal assen, luchtvering. Daar komt nog bij dat door de indeling in de categorie vrachtauto, het inbouwen van een gasinstallatie niet leidt tot een brandstof toeslag, terwijl de wetgever dat juist ook extra belast bij vergelijkbare motorrijtuigen met een TMM van minder dan 3.500 kg. TMM. Tel uit je voordeel. Hier is sprake van een zeer onwenselijke situatie.

Rekenvoorbeeld:

Dubbele cabine met TMM van 3.506 kg., brandstof LPG:
 Mrb/vrachtautotarief (tot TMM 15.000kg = tarief € 72); 3 mnd / € 72
 Bpm/geen personenauto onbelast

Personenautotarief 3mnd / goedkoopste provincie (NH) =	€ 777
Personenautotarief 3mnd / duurste provincie (MAX) =	€ 840
Mrb-tarieven op basis van ledig gewicht 2.600 kg, brandstof LPG	
Bpm / personenauto	+ ??

Ook vanuit het maatschappelijk standpunt worden deze zeer zware en grote pick-ups zeker niet gezien als vrachtauto's en is een zeer lage belasting niet anders uit te leggen dan een onbedoeld en ongewenst hiaat in de wet- en regelgeving.

De jurisprudentie is geënt op de afweging of het personenvervoer ondergeschikt is aan het vervoer waarvoor het motorrijtuig overigens is ingericht. Bij de reguliere vrachtauto's is duidelijk dat de verhouding cabine/laadruimte leidt tot de conclusie: ingericht voor vervoer van goederen. Daaraan is de mogelijkheid voor het vervoer van personen overduidelijk ondergeschikt.

Omdat een dubbele cabine met een TMM van > 3.500 kg. géén multifunctioneel ingericht motorrijtuig is of kan zijn, is ook de verhouding 50/50 tussen lengte cabine en lengte laadruimte geen standaard maatstaf voor de afweging personenauto of vrachtauto.

Ik stel voor om dit te bespreken met BPM en, als dat gewenst is, een (proef)procedure hierover te voeren.

Conclusie: Elke grote dubbele cabine (al dan niet pick-up) met een TMM > 3.500 kg. een personenauto.
 Elke enkele cabine met een TMM > 3.500 kg. een vrachtauto.

Optie ter bespreking: Een goedkeuring opnemen dat (ongeacht de hoogte van de cabine) een motorrijtuig met dubbele cabine (dicht of pick-up) wordt aangemerkt als vrachtauto als de verhouding tussen de lengte van de cabine en de laadruimte, eenderde, tweederde is (analoog aan de bestelauto dc). Vanaf die verhouding is dan sprake van een situatie waarin de mogelijkheid voor personenvervoer (1/3) ondergeschikt is aan de mogelijkheid voor het vervoer (2/3) van goederen.

* Kiezen we daarvoor, dan aanpassing van de Kaderbesluiten en een Goedkeuring maken voor de dubbele cabines met de verhouding lengte cabine 1/3, lengte laadruimte 2/3.

5. Vraag: hoe gaan we om met opgewekt vertrouwen?

Situatie 1: er is sprake van opgewekt vertrouwen en de houder maakt aannemelijk dat hij vooraf bij de juiste instantie (mrb/bpm) heeft geïnformeerd.

Ik stel voor om in die gevallen het vrachttarief te continueren voor de betreffende houder. Bij verkoop van de auto is de nieuwe houder het personentarief verschuldigd.

Situatie 2: de houder (ten tijde van de keuring) kan niet aannemelijk maken dat hij vooraf heeft geïnformeerd bij de juiste instantie of er is sprake van een latere houder dan de houder ten tijde van de keuring.

Let op: er is wel sprake van een onjuiste registratie door de RDW.

Ik stel voor om in die gevallen:

- niet terug te komen op het verleden en
- de houder schriftelijk in te lichten en de registratie te wijzigen naar P. en vervolgens rekeningen naar het personenautotarief te sturen.

Ik stel voor om de volgende acties uit te voeren:

@ctie MvF; standpunt innemen over dubbele cabines met TMM > 3.500 kg. en beleid regelen (Kaderbesluiten bp(m)rb).

@ctie BPM; BPM-instructie voor RDW-keuringsstations aanvullen met voorwaarden voor motorrijtuigen met een TMM > 3.500 kg.

Eventueel: (@ctie RH/); door een query proberen inzicht te krijgen in het aantal dubbele cabines met een TMM > 3.500 kg dat (ten onrechte) als B geregistreerd staat en acties afspreken met (het Kernteam) BPM.
+ vervolg@ctie; afspraken met LCA over controles/onderzoeken)

Bijlage: Brief van het ministerie () aan de houder van een Ford F350

U informeert naar de fiscale categorie voor de BPM van een Ford F350 pick-up dubbele cabine met een toegestane maximum massa van 5625 kg.

De wet BPM kent onder meer de categorie: 'motorrijtuigen, niet ingericht voor het vervoer van personen, met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg (vrachtwagens). Voor deze voertuigen zijn geen eisen gesteld aan afmetingen of inrichting van de laadruimte. Als het voertuig ook is ingericht voor het vervoer van personen (zoals bij een dubbele cabine het geval is) dan wordt niet voldaan aan de voorwaarden van genoemde categorie. Deze regel leidt uitzondering als moet worden aangenomen dat de mogelijkheid tot personenvervoer ondergeschikt is aan het vervoer waarvoor het motorrijtuig overigens is ingericht en aldus geen zelfstandige betekenis heeft. Dit criterium is door de rechtspraak ontwikkeld. Het hangt dus van de inrichting van de auto af in hoeverre het personenvervoer als

ondergeschikt kan worden aangemerkt. De waarde van eventueel te vervoeren goederen speelt geen rol.

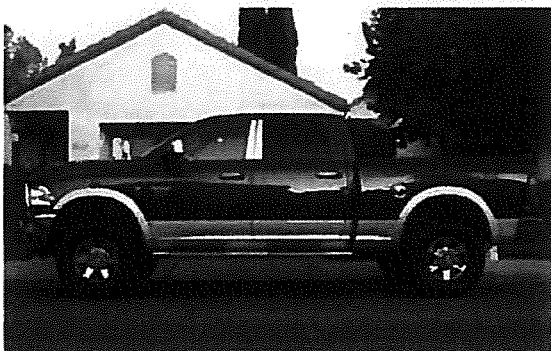
Bij de Ford F 350 dually crewcab is naar mijn mening de mogelijkheid tot personenvervoer niet ondergeschikt te noemen, gezien de afmetingen van de auto. Dit betekent dat de auto voor de BPM als personenauto moet worden aangemerkt tenzij de auto voldoet aan de eisen voor een bestelauto zoals opgenomen in artikel 3 van Wet BPM. Dat het maximaal toelaatbare gewicht van de auto hoger is dan 3500 kg hoeft niet te verhinderen dat de auto voor de BPM als bestelauto wordt aangemerkt. Als de Ford F350 dus voldoet aan de eisen voor een bestelauto met dubbele cabine, dan wordt deze auto voor de BPM aangemerkt als bestelauto. In uw brief schrijft u dat de RDW alleen personenauto's en bedrijfsauto's kent. Zoals u wellicht weet, kent de wet BPM eigen begrippen.

Dat betekent dat een bedrijfsauto die door de RDW als bedrijfsauto wordt aangemerkt op grond van de wet BPM moet worden geclassificeerd als bestelauto of personenauto."

Voorbeelden van dergelijke grote dubbele cabines:



Ford F350 crew cab bj. 2006', TMM 5.625 kg



Dodge Ram 2.500 crew cab TMM 4.083 kg.



GMC Yukon, TMM 3.506 (hoger beroep verloren obv opgewekt vertrouwen)

Ford F150

Ford F250

Ford F650

Hummer

Toyota Tundra

GMC Yukon, TMM 3.506 kg

Het gewicht 3506 kg. is één op één overgenomen van het duitse kentekenbewijs en de auto is niet voorzien van een snelheidsbegrenzer maar dit was op het moment van invoer ook niet nodig. de auto mag echter niet sneller dan 80 km per uur.

Groeten,

Van: [redacted] (IZV/AVM)
Verzonden: donderdag 5 juni 2014 14:42
Aan: [redacted] (FISCALITEIT)
CC: [redacted] (IZV/AVM)
Onderwerp: begrip personenauto voor motorrijtuigen met een TMM > 3.500 kg
 (voor BPM-instructie)

Hoi [redacted]

Zoals destijds met jou besproken, willen wij in het kader van de afbakening definitie personenauto/vrachtauto, de verduidelijking m.b.t. wat onder "ingericht voor personenvervoer" (alleen voor zover dit personenauto betreft) opnemen in de ministeriele regeling. Dit punt hebben wij inmiddels staan op de groslijst met BP 2015. Erik wil dit punt echter graag met nadere onderbouwing voorleggen aan de Stas met daarbij ook het budgettaire belang. Om het budgettaire belang in te schatten moeten wij weten hoeveel van deze voertuigen met dubbele cabines nu eigenlijk ten onrechte als vrachtauto's worden gekwalificeerd. Zie bijgaande mail van [redacted] waarin hij aangeeft om welke merken/types auto's het onder andere gaat. Kan de belastingdienst ook nog de precieze aantallen ophoesten? Dan kunnen wij het budgettaire belang bepalen en een volledig plaatje voorleggen aan de Stas. Zou dit uiterlijk volgende week kunnen i.v.m. de deadline voor de 2^{de} beslissnotitie?

Alvast bedankt!

Groetjes,

[redacted]


.....
Ministerie van Financiën
Directoraat-Generaal Fiscale Zaken
Directie Douane en Verbruiksbelastingen
Afdeling Accijnzen, Verkeer en Milieu
 Korte Voorhout 7 | 2511 CW | Den Haag | Kamer S 2.34
 Postbus 20201 | 2500 EE | Den Haag

T +31 (0) [redacted]

M +31 (0) [redacted]

F +31 (0) [redacted]

[redacted]

 please consider the environment - do you really need to print this email?

Van: [redacted]@belastingdienst.nl [mailto:[redacted]@belastingdienst.nl]

Verzonden: dinsdag 29 april 2014 16:29

Aan: [redacted] (DV/AVM)

CC: [redacted]@belastingdienst.nl; [redacted]@belastingdienst.nl;

[redacted]@belastingdienst.nl

Onderwerp: Betr.: RE: Betr: RE: begrip personenauto voor motorrijtuigen met een TMM > 3.500 kg
 (voor BPM-instructie)

Hallo [redacted]

Bedankt voor je tweede reactie. Ik heb de vragen in de revisiemarkeringen beantwoord.

Het betreft, onder andere, de volgende merken/typen dubbele cabines:

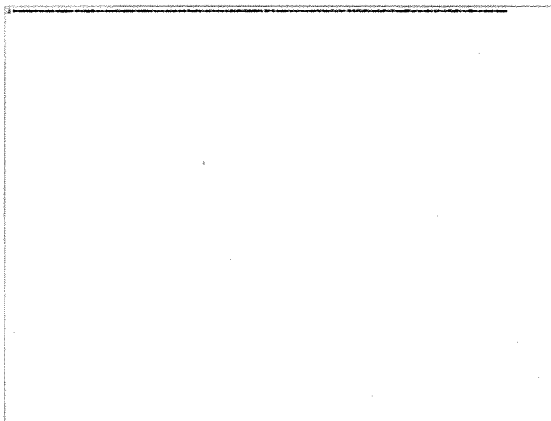
Ford F250/F350/F450/F650

Dodge Ram 2500/3500

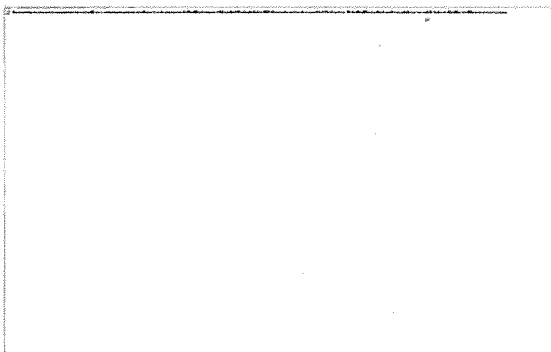
GMC High Sierra/Yukon

Chevrolet Crew Cab/Silverado 2500

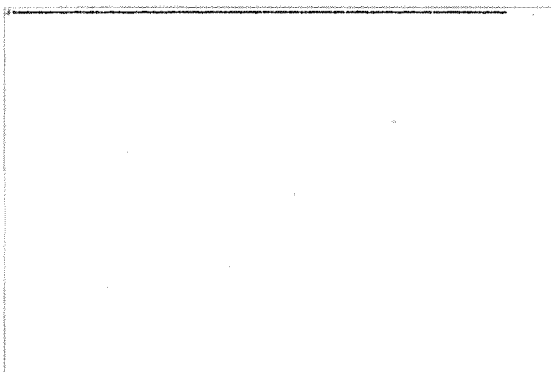
Voorbeelden van dergelijke grote dubbele cabines:



Ford F350 crew cab bj. 2006, TMM 5 625 kg



Dodge Ram 2.500 crew cab TMM 4.083 kg



GMC Yukon, TMM 3.506 (hoger beroep verloren obv opgewekt vertrouwen)

Vriendelijke groeten,



(DV---28-04-2014 17:14:23---Beste Gert, Bedankt voor deze toelichting.

Van: [redacted] (DV/AVM)" [redacted]@minfin.nl>
 Aan: [redacted]@belastingdienst.nl"< [redacted]@belastingdienst.nl>
 Cc: [redacted]"<

Datum: 28-04-2014 17:14

Onderwerp: RE: Betr. RE: begrip personenauto voor motorrijtuigen met een TMM > 3.500 kg (voor BPM-instructie)

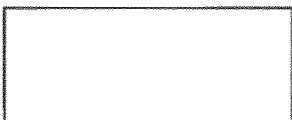
Beste [redacted],

Bedankt voor deze toelichting.

Met fiscale classificatieverschuiving bedoel ik dat het voertuig na het vaststellen van de BPM-instructie van categorie "vrachtwagen" naar categorie "personenauto" verschuift. Er is dus materieel sprake van fiscale classificatieverschuiving ondanks dat er formeel gezien inderdaad geen wetswijziging is.

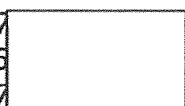
Ik ben het met je eens dat het introduceren van aanvullende fiscale criteria in de BPM-instructie nodig is om meer duidelijkheid te verschaffen m.b.t. de beoordeling van de fiscale kwalificatie. Ik vind het wel van belang om helder te krijgen welke auto's (voor zover ons bekend en behalve de genoemde Hummer) nu eigenlijk ten onrechte als een vrachtauto worden gekwalificeerd. Hebben wij hierover gegevens ? Zij bijgaand nog enkele vragen in het stuk zelf.

Met vriendelijke groet,



.....
Ministerie van Financiën
Directoraat-Generaal Fiscale Zaken
Directie Douane en Verbruiksbelastingen
Afdeling Accijnzen, Verkeer en Milieu
 Korte Voorhout 7 | 2511 CW | Den Haag | Kamer S 2.34
 Postbus 20201 | 2500 EE | Den Haag

T +31 (0)7
 M+31 (0)6
 F +31 (0)7



[redacted]@minfin.nl

🖨 please consider the environment - do you really need to print this email?

Van: [redacted]@belastingdienst.nl [mailto:[redacted]@belastingdienst.nl]

Verzonden: vrijdag 25 april 2014 12:11

Aan: [redacted] (DV/AVM)

CC: [redacted];

[redacted]@belastingdienst.nl

Onderwerp: Betr: RE: begrip personenauto voor motorrijtuigen met een TMM > 3.500 kg (voor BPM-instructie)

Hallo [redacted]

Bedankt voor je eerste reactie op het voorstel. Je stelt een aantal vragen over het belang van de voorgestelde wijziging.

Allereerst is er geen sprake van een fiscale classificatieverschuiving van 'vrachtauto' naar 'personenauto'. Het gaat er om dat er tot nu toe géén criteria waren geformuleerd voor deze zware motorrijtuigen (RDW categorie N2) in de BPM-instructie om vast stellen of er al dan niet sprake is van een motorrijtuig, ingericht voor personenvervoer. Door het ontbreken van die criteria kunnen deze motorrijtuigen niet goed (genoeg) worden beoordeeld op de fiscale categorie met het risico dat ten onrechte géén fiscale categorie 'personenauto' wordt gevuld. Het gaat dus om het voorkómen van onjuiste fiscale kwalificaties binnen deze groep motorrijtuigen door criteria op te nemen in de BPM-instructie aan de hand waarvan de RDW-keurmeesters de juiste fiscale categorie kunnen vaststellen. Er is dus géén verandering van regelgeving, we moeten alleen de criteria formuleren.

Bepalen van het financiële belang.

Elk motorrijtuig dat ten onrechte de fiscale kwalificatie vrachtauto krijgt leidt tot inkomstenderving. Naast de derving van de motorrijtuigen die wij niet controleren kunnen we ook niet in alle gevallen naheffen/heffen. Als bijvoorbeeld sprake is van opgewekt vertrouwen dan blijft, op basis van jurisprudentie, naheffing BPM achterwege en mag de houder bij wie het vertrouwen is opgewekt, het lage vrachtautotarief MRB betalen tijdens het hele houderschap!

Het in kaart brengen van het financiële belang speelt wat mij betreft geen enkele rol omdat je geen regelgeving aanpast of verandert, maar slechts de criteria benoemt om tot de juiste fiscale kwalificatie te komen op grond van de actuele wet- en regelgeving. Dat hoort bij onze normale uitvoerende taak.

Overleg met RDW?

Er is vorig jaar bij het actualiseren van de BPM-instructie met de RDW

gesproken over deze situatie. ☐ en ik hebben daarbij aangegeven dat wij eerst, Belastingdienst-intern, de criteria zouden vaststellen om ze daarna op te (laten) nemen in de BPM-instructie. De Belastingdienst is dus aanzet en de RDW wacht op de criteria.

Na aanpassing meer overeenstemming met EU-verordening?

Ik heb de EU-verordening bijgevoegd en zal aan de hand van een paar verwijzingen (paginanr + subnr) aangeven dat het voorstel, voor wat betreft het criterium 'bevestigingspunten voor verwijderbare zitplaatsen', in overeenstemming is met de EU-verordening.

Pagina L 185/34,- nr. 2.1.5 Wanneer in een voertuig stoelverankeringen voor een verwijderbare stoel aanwezig zijn, telt de verwijderbare stoel mee bij de bepaling van het aantal zitplaatsen."

Pagina L 185/34- nr. 1.1. Categorie M: motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd.

Pagina L 185/34- nr. 1.1.1 Categorie M1: voertuigen van categorie M met maximaal acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend.

Criterium 'ingericht voor het vervoer van personen/goederen'?

Op basis van de EU-verordening zal een grote dubbele cabine met een TMM van meer dan 3.500 kg de kwalificatie N2 krijgen met inrichtingscode BA (= vrachtauto). De EU-verordening kent namelijk geen kwalificatie N2 met code BE (Pick-uptruck) omdat de inrichtingscode BE begrensd is tot een TMM van ten hoogste 3.500 kg (en dat is N1, fiscaal is dat de bestelauto). Daarnaast mogen in een categorie N2 acht zitplaatsen aanwezig zijn (exclusief de bestuurder). Dat leidt ertoe dat de RDW in de basisregistratie voertuigen het betreffende motorrijtuig zal kwalificeren als vrachtauto (N2). Alleen door het vullen van de fiscale categorie met een P wordt dan bereikt dat fiscaal het betreffende motorrijtuig als personenauto wordt aangemerkt.

Daar wijken we dus af van de EU-verordening; dat deden we al en omdat er geen wijziging is van wet-of regelgeving, blijft dat natuurlijk zo!

Nou ☐ het is een heel verhaal geworden en ik hoop dat je vragen zijn beantwoord. Is dat niet het geval of is er nog onduidelijkheid over iets, dan hoor ik dat wel van je.

Vriendelijke groeten,

Gert

Unit Rechtshandhaving/team 2

.....
Centrale administratie

Postbus 9047 | 7300 GJ | Apeldoorn

WBC, kamer E 4.14

.....
 T O [redacted]
 M O [redacted]
 [redacted]@belastingdienst

[redacted] (DV---23-04-2014 17:27:46---Hoi [redacted], Bedankt voor je uitgebreide bijdrage!

Van: [redacted] (DV/AVM)" <[redacted]@minfin.nl>
 Aan: [redacted]@belastingdienst.nl" [redacted]@belastingdienst.nl>,
 [redacted]@belastingdienst.nl>
 Cc: "m [redacted]@belastingdienst.nl>
 Datum: 23-04-2014 17:27
 Onderwerp: RE: begrip personenauto voor motorrijtuigen met een TMM > 3.500 kg
 (voor BPM-instructie)

Hoi [redacted]

Bedankt voor je uitgebreide bijdrage!

Hierbij alvast mijn eerste reactie m.b.t. jullie voorstel. Vóór de deadline zal ik je een gedetailleerde reactie toesturen. Ik kan mij in grote lijnen vinden in jullie redenering. Wel heb ik vragen m.b.t. het belang van de voorgestelde wijziging. Als de instructie overeenkomstig jullie voorstel wordt aangepast zal er voor auto's met zware dubbele cabines een fiscale classificatieverschuiving plaatsvinden van "vrachtauto" naar "personenauto". Als voorbeeld noemen jullie de Hummer H1/H2, maar zijn er meer auto's bekend die door de voorgestelde wijzigingen zullen worden geraakt? Dit is uiteraard van belang voor het bepalen van het financiële belang. Jullie constateren dat het financiële belang per motorrijtuig groot is. Het aantal auto's die door de voorgestelde wijziging kunnen worden geraakt is echter onbekend. Ik zou dit eigenlijk graag in kaart willen brengen.

Is er een overleg geweest met de RDW over de voorgenomen wijziging? Lijkt mij goed om ze hierbij te betrekken en tegelijkertijd te informeren naar de aantallen van de desbetreffende groep.
 En dan nog een vraag die bij mij opkomt; Hebben jullie ook gekeken of onze nationale fiscale criteria van "personenauto" na deze aanpassing meer in overeenstemming komt met de Europese definitie van "personenauto"?

Met vriendelijke groet,



.....
Ministerie van Financiën
Directoraat-Generaal Fiscale Zaken
Directie Douane en Verbruiksbelastingen
Afdeling Accijnzen, Verkeer en Milieu
 Korte Voorhout 7 | 2511 CW | Den Haag | Kamer S 2.34
 Postbus 20201 | 2500 EE | Den Haag

T +31 (0)7
 M+31 (0)6
 F +31 (0)7



@minfin.nl

please consider the environment - do you really need to print this email?

Van: @belastingdienst.nl [mailto:@belastingdienst.nl]

Verzonden: dinsdag 15 april 2014 9:52

Aan: (DV/AVM); @belastingdienst.nl

CC: t@belastingdienst.nl

Onderwerp: Fw: begrip personenauto voor motorrijtuigen met een TMM > 3.500 kg
 (voor BPM-instructie)

Goedemorgen ,

Ik heb van een reactie gehad op de bijlage (zie onderstaande mail van 24 maart jl.) met mijn voorstel over de fiscale criteria voor motorrijtuigen met dubbele cabine en een TMM van meer dan 3.500 kg. Ik heb de tekst daarom aangepast.

Zouden jullie dit verbeterde concept kritisch willen bekijken en je op-en aanmerkingen aan mij door willen geven; graag voor 30 april (hé, wat een bekende datum).

Bedankt en vriendelijke groeten,

(Zie het bijgevoegde bestand: RH14097.docx)

[redacted]
Unit Rechtshandhaving/team 2

.....
Centrale administratie

Postbus 9047 | 7300 GJ | Apeldoorn
WBC, kamer E 4.14

.....
T 055 [redacted]

M 06 1 [redacted]

[redacted]k@belastingdienst

----- Doorgestuurd door [redacted] /CA/BLD op 15-04-2014 09:35 -----

Van: [redacted] CA/BLD

Aan: [redacted]@minfin.nl, [redacted] /Limburg/BLD@Belastingdienst

Cc: [redacted] /CA/BLD@Belastingdienst

Datum: 24-03-2014 10:37

Onderwerp: begrip personenauto voor motorrijtuigen met een TMM > 3.500 kg (voor BPM-instructie)

Hallo [redacted]

Bij het actualiseren van de BPM-instructie hebben [redacted] gesproken over het opnemen van een hoofdstuk over motorrijtuigen met een TMM van meer dan 3.500 kg; en dan voornamelijk de dubbele cabines (open en gesloten laadruimte). Die geven in de praktijk problemen omdat een instructie met duidelijke criteria ontbreekt.

[redacted], dit onderwerp hebben [redacted] en ik als actiepunt meegekregen uit het vorige Landelijke Vaktechnisch overleg Mrb. In de bijlage heb ik mijn voorstel verwoord. Mijn vraag is of jij gelegenheid hebt om mijn voorstel vanuit BPM-oogpunt te beoordelen en je mening te geven. Ik weet dat je momenteel met een grote klus bezig bent dus ik ben al blij als je er überhaupt tijd voor hebt.

Bedankt alvast en vriendelijke groeten,

[redacted]
Unit Rechtshandhaving/team 2

.....
Centrale administratie

Postbus 9047 | 7300 GJ | Apeldoorn
WBC, kamer E 4.14

.....
T 055 [redacted]

M 06 [redacted]

@belastingdienst

.....

(Zie het bijgevoegde bestand: RH14097.docx)

De Belastingdienst gebruikt e-mail niet voor de uitwisseling van vertrouwelijke informatie met de burger of voor de bekendmaking van beslissingen. De Belastingdienst hanteert conventies voor het gebruik van e-mail. Deze zijn te vinden op www.belastingdienst.nl.

RH14/097, Memo motorrijtuigen met dubbele cabine en TMM > 3.500 kg.

Actiepunt 131112.4 van het Landelijk Vaktechnisch Overleg MRB/BZM

Begrip personenauto bij motorrijtuigen met een dubbele cabine (gesloten laadruimte en pick-up) met een TMM > 3.500 kg.

1. Inleiding

Vorig jaar is de BPM-instructie geactualiseerd. De BPM-instructie is de fiscale handleiding voor de keurmeesters van de RDW, en geeft uitleg over de toepassing van de fiscale inrichtingseisen voor bestelauto's. In deze instructie ontbreekt echter een hoofdstuk over motorrijtuigen met een TMM van meer dan 3.500 kg. Het is belangrijk om deze groep wel op te nemen om te zorgen voor een juiste fiscale classificatie in het kentekenregister. In het verleden is namelijk gebleken dat, door het ontbreken van criteria, het risico bestaat dat motorrijtuigen uit deze groep (ten onrechte) als fiscale Vrachtauto worden aangemerkt in plaats van Personenauto.

Het is nu de bedoeling om eerst overeenstemming (MvF/BPM/MRB) over de criteria te krijgen en vervolgens die criteria op te laten nemen in de BPM-instructie.

Op deze zware dubbele cabines zijn de inrichtingseisen voor bestelauto's met een dubbele cabine (artikel 3 van de Wet BPMRB) niet van toepassing. Dat betekent dat met behulp van andere criteria moet worden vastgesteld of fiscaal sprake is van een personenauto of niet.

2. Regelgeving

Een motorrijtuig met een dubbele cabine met een TMM > 3.500 kg. kan fiscaal de volgende kwalificaties krijgen:

1. Personenauto (RDW=M1)
2. Vrachtauto (RDW= Bedrijfsauto zwaar/N2)

Ad 1. Personenauto

Ook motorrijtuigen met een dubbele cabine en een laadruimte/laadbak (hieronder vallen dus ook de pick-ups) met een TMM > 3.500 kg. kunnen fiscaal als personenauto kwalificeren. De fiscale definities van het begrip personenauto zijn namelijk niet begrensd door een maximum TMM. Bij het beoordelen of sprake is van een personenauto of zware bedrijfsauto (N2) moet eerst worden beoordeeld of een motorrijtuig is ingericht voor personenvervoer. Dat wordt getoetst aan de hand van de definities die hieronder staan.

Er moet daarbij sprake zijn van zitplaatsen of vaste bevestigingspunten voor (verwijderbare) zitplaatsen achter de zitplaatsen van de bestuurder en de bijrijder. Dat is van belang om daarna de verhouding te kunnen berekenen tussen de lengte van de laadruimte en de lengte van het gedeelte dat is ingericht voor het vervoer van personen.

Definitie personenauto (BPM):

"Onder personenauto wordt in deze wet en in de daarop gebaseerde regelingen verstaan een motorrijtuig op drie of meer wielen, zulks met uitzondering van:

- a. autobussen;*
- b. bestelauto's;*
- c. motorrijtuigen, niet ingericht voor het vervoer van personen, met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg; en*
- d. bromfietsen in de zin van artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994."*

Definitie personenauto (MRB):

"Een personenauto is een motorrijtuig op drie of meer wielen, ingericht voor personenvervoer en wel voor het vervoer van niet meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen."

Ad 2. Vrachtauto

De fiscale kwalificatie vrachtauto bestaat alleen bij de MRB. Vrachtauto's vallen niet onder de heffing van de BPM en zijn dus onbelast.

Definitie vrachtauto (MRB):

"f. vrachtauto: een motorrijtuig, niet zijnde een personenauto, een bestelauto, een motorrij wiel of een autobus;"

Uit de mrb-definitie volgt dat vrachtauto's een restgroep zijn. Voldoet een motorrijtuig niet aan de definities van de genoemde voertuigtypen dan valt het onder de categorie vrachtauto. Voor deze groep grote dubbele cabines betekent het dat, als het betreffende motorrijtuig niet is ingericht als personenauto, sprake is van een vrachtauto.

3. Fiscaal belang

Het financiële belang om dit soort motorrijtuigen fiscaal correct te registreren is groot.

Voorbeeld:

Een Hummer dubbele cabine met een TMM van 3.901 kg., brandstof LPG, betaalt:

Mrb: als personenauto: € 980/kwartaal; als vrachtauto echter maar € 75/kwartaal.

Bpm: als personenauto: ??; als vrachtauto: onbelast

Het fiscale belang is per motorrijtuig dus erg groot. Het totale financiële belang is afhankelijk van het aantal motorrijtuigen dat ten onrechte in het kentekenregister fiscaal geregistreerd staat als vrachtauto. Dat zou nader onderzocht kunnen worden maar staat los van de noodzaak om de criteria vast te stellen en op te nemen in de BPM-instructie. Daarmee zouden in ieder geval nieuwe onjuiste registraties kunnen worden voorkomen.

4. Ingericht voor personenvervoer/laadruimte

Bij de aanwezigheid van vaste bevestigingspunten voor achterzitplaatsen (stoelen/bank) moet dat gedeelte van het motorrijtuig dat op eenvoudige wijze kan worden voorzien van extra zitplaatsen worden beschouwd als zijnde ingericht voor het vervoer van personen. Ik stel dan ook voor om bij de aanwezigheid van zitplaatsen of vaste bevestigingspunten daarvoor een motorrijtuig aan te merken als personenauto als daarnaast de verhouding tussen het gedeelte dat is ingericht voor het vervoer van personen groter is (>50%) dan het gedeelte dat is ingericht als laadruimte.

Die redenering is ook in overeenstemming met de aanpassing van Bijlage II, van de Richtlijn 2007/546/EG, zoals geformuleerd in Bijlage I van de Verordening (EU) Nr. 678/2011 van 14 juli 2011 van de Commissie. Daar staat onder punt 2.1.5: *"Wanneer in een voertuig stoelverankeringen voor een verwijderbare stoel aanwezig zijn, telt de verwijderbare stoel mee bij de bepaling van het aantal zitplaatsen."*

Ik stel voor om daarbij wel het volgende onderscheid te maken: •

1. Vaste bevestigingspunten voor een zitplaats/bank die zich in het cabinegedeelte bevinden en uitsluitend bedoeld zijn en gebruikt kunnen worden om (in een hand-omdraai) een zitplaats/bank te bevestigen. Denk aan de eerder genoemde Hummer H2. De Hummer H2 is een dubbele cabine met gesloten laadruimte en een TMM van 3.901 kg. Als het zitgedeelte van de achterbank wordt verwijderd kan de rugleuning van de achterbank naar beneden geklapt worden en ontstaat een vlakke laadvloer. Er is op dat moment echter geen sprake van "ombouw" naar vrachtauto omdat het zitgedeelte van de achterbank in een "oogwenk" weer teruggeplaatst kan worden.

Wij (en de RDW) zouden daarom fiscaal pas tot de conclusie: "laadruimte" (ook in het cabinegedeelte van een motorrijtuig) moeten komen als er ook geen vaste bevestigingspunten voor zitplaatsen of een bank aanwezig zijn in het cabinegedeelte.

2. Multifunctionele bevestigingsrails (o.a. ook voor bevestiging van de lading) die zich in de laadruimte van een motorrijtuig bevinden en waar, als men daar voor kiest, ook een

bank in kan worden geplaatst. In dat geval vormen de bevestigingsrails geen vaste combinatie met een zitplaats/bank en is eerst bij plaatsing van een bank/zitplaatsen sprake van "ingericht voor het vervoer van personen".

5. Verhouding lengte cabine (ingericht voor personenvervoer) en lengte laadruimte. Uitgangspunt 50/50

Naast de aanwezigheid van zitplaatsen is de verhouding tussen de lengte van de cabine (ingericht voor personenvervoer) en de lengte van de laadruimte/laadvloer van belang. Is het gedeelte dat is ingericht voor het vervoer van personen groter (> 50%) dan de laadruimte/laadbak dan is sprake van een personenauto. Is de laadruimte langer dan de cabine (ingericht voor personenvervoer) dan is sprake van een vrachtauto (categorie N2). De lengte van de cabine en de laadruimte/laadbak wordt als volgt berekend.

Lengte cabine (met vaste wand): "de lengte van de cabine van een motorrijtuig met een dubbele cabine is de evenwijdig aan de lengte-as van het betreffende motorrijtuig gemeten afstand tussen het achterste punt van het stuurwiel en de vaste wand die de laadruimte van de cabine scheidt."

Lengte cabine (zonder vaste wand): "de lengte van het gedeelte van het motorrijtuig met een dubbele cabine dat is ingericht voor het vervoer van personen, als geen tussenschot in het motorrijtuig aanwezig is, is de evenwijdig aan de lengte-as gemeten afstand tussen het achterste punt van het stuurwiel en het punt dat geraakt wordt als direct achter de achterste zitplaatsen een loodlijn naar de vloer getrokken wordt. Voor de toepassing van deze regel dienen de achterste zitplaatsen in de achterste stand te worden geplaatst."

Lengte laadruimte: "de lengte van de laadruimte van een motorrijtuig met een dubbele cabine (ook pick-ups) is gelijk aan de lengte van het langste rechthoekige, rechtop geplaatste blok dat de laadruimte/laadbak in gesloten toestand kan bevatten, waarvan de lengte-as evenwijdig is aan die van het desbetreffende motorrijtuig."

Let op: Voor het berekenen van de verhouding tussen de lengte van de cabine en de lengte van de laadruimte is de hoogte van de laadruimte/laadbak niet relevant nu daar geen eisen aan worden gesteld bij een motorrijtuig met een TMM van meer dan 3.500 kg. Het gaat dus alleen om de lengte van de laadruimte/laadbak, gemeten met de blokmethode.

Als een laadruimte wordt voorzien van zitplaatsen dan wordt slechts het deel van de oorspronkelijke laadruimte achter de zitplaatsen aangemerkt als (resterende) laadruimte.

Ad 2. Vrachtauto (N2)

Als sprake is van een motorrijtuig met dubbele cabine dat niet voldoet aan de definitie personenauto dan is altijd sprake van een fiscale vrachtauto (N2).

6. Vraag:

Kunnen de collega's van BPM en het MvF zich in deze criteria en de bijbehorende redenering vinden?

7. Cijfermatige aanvulling (globaal)

Algemeen: Onder punt 3 staat aangegeven dat het fiscale belang per motorrijtuig erg groot is. Voor de mrb is dat eenvoudig uit te rekenen. De onderstaande tabel laat zien dat het verschil bij de meest voorkomende merken/typen gemiddeld ongeveer € 3.975 per jaar bedraagt. Dat geldt voor alle motorrijtuigen die ten onrechte als vrachtauto geregistreerd staan; de bestaande en de nog te kentekenen motorrijtuigen.

Opmerking [B1]: Lijkt me goed om voor cabines zonder vaste wand het volgende te bepalen. Zonder schot houdt het gedeelte van het motorrijtuig dat is ingericht voor het vervoer van personen op, direct achter de achterste zitplaatsen, waarbij deze zitplaatsen in de achterste stand zijn geplaatst. Ivm art. 2 lid 1 UR BPM. Heltemaal mee eens! Zie aanvulling direct hieronder

Merk/type	Gewicht/brandstof	Mrb p-tarief/jr	Mrb v-tarief/jr	BPM vrachtauto
Ford F250	3.205 kg./diesel	4.204	300	onbelast
Dodge RAM 3500	3.210 kg./gas	4.380	300	onbelast
GMC Yukon	2.996 kg./gas	4.072	300	onbelast
Hummer H2	3.100 kg./gas	4.224	300	onbelast
Ford F350	3.430 kg. diesel	4.472	300	onbelast

Begin 2013 is een query opgevraagd waarin de motorrijtuigen met een dubbele cabine en een TMM van meer dan 3.500 kg staan vermeld. Uit deze query heb ik de motorrijtuigen geselecteerd die mogelijk fiscaal kwalificeren als personenauto. Het gaat voornamelijk om de grote Amerikaanse pick-up trucks. In totaal blijven uit die query 151 motorrijtuigen over. Het gemiddelde mrb-belang voor die groep is € 3.975 x 151 = € 600.225 per jaar.

Let op: Om exact te bepalen hoeveel motorrijtuigen met een dubbele cabine ten onrechte als vrachtauto geregistreerd staan zouden al deze motorrijtuigen onderzocht moeten worden aan de hand van de criteria die in deze memo geformuleerd zijn en straks vastgelegd worden in regelgeving.

BPM

Het BPM-belang (voor de bestaande groep) is moeilijk uit te rekenen omdat daar intensief nader onderzoek en berekening voor nodig is. Het gaat om bestaande motorrijtuigen waarbij ook de afschrijving per motorrijtuig een rol speelt. Een grove totaalschatting voor de bovengenoemde groep van 151 motorrijtuigen is € 500.000 - € 750.000 (dat is ongeveer € 5.000/motorrijtuig).

Gaat het om nieuwe motorrijtuigen en wordt de BPM berekend naar het personenautotarief dan vindt berekening plaats op basis van de CO₂-uitstoot. Lastig aspect is dat van deze motorrijtuigen geen exact berekende CO₂-waarden (berekend o.g.v. EU-regelgeving) bekend zijn. Het zal wel duidelijk zijn dat deze zeer grote motorrijtuigen met grote diesel- of benzine motoren (5.7/6.7 liter) hoog scoren. Uit een berekeningsmodel dat (bij ontbreken van exacte CO₂-waarde) gebruikt wordt door de RDW kom je bij dit soort motorrijtuigen uit op CO₂-waarden van boven de 300 gr/km (330 - 380 gr/km.).

Rekenvoorbeelden BPM voor nieuwe motorrijtuigen met dubbele cabine:

1. Dodge Ram 2500 Crew Cab, 2.783 kg, brandstof diesel, CO₂-uitstoot 316 gr/km.
BPM-bedrag personenauto 2014: **€ 89.535**

2. Ford F-250 Super Duty Crew Cab Lariat, 3.096 kg., diesel, CO₂-uitstoot 353 gr/km.
BPM-bedrag personenauto 2014: **€ 110.402**

Samenvatting:

Derving **per motorrijtuig** bij nieuwe (ten onrechte) registraties als vrachtauto
MRB (per jaar) € 3.975
BPM variërend van € 89.000 - € 110.000

Derving bestaande groep (151) uit query

MRB (per jaar) € 600.225
BPM (ruwe schatting) € 500.000 - € 750.000

, 13 juni 2014



Ministerie van Financiën

TER BESLISSING

Aan
de Staatssecretaris

notitie

Besispuntennotitie capita selecta Autobrief 2.0

Paraaf
de StaatssecretarisVia
de secretaris-generaalVia
DGFZMedeparaaf
DGBel UitvoeringMedeparaaf
DGBel FiscaliteitMedeparaaf
AFPDirectie Internationale Zaken
en Verbruiksbelastingen

Inlichtingen

Datum
22 augustus 2014Notitienummer
IZV/2014/349Rubriek
Autobelastingen algemeen

Auteur

Van
de directeur IZVKopie aan
COMM
Minister
PA 2X

Bijlagen

Aanleiding

Hieronder treft u een aantal besispunten aan behorende bij het "capita selecta"-hoofdstuk van de Autobrief 2.0. Het is de bedoeling om in dit hoofdstuk van de Autobrief een selectie van diverse, op zichzelf staande en meer technische beleidsvoornemens op het gebied van de autobelastingen op te nemen, die grotendeels los staan van de hervorming van de autobelastingen in de Autobrief 2.0 zelf.

In verband met onze strakke tijdsplanning voor de Autobrief 2.0 leggen wij de hieronder genoemde kwesties ter besluitvorming aan u voor. Over de hervorming van de autobelastingen zelf en de resultaten van de doorrekening van ons beleidsscenario informeren wij u separaat.

Inhoudsopgave

In deze notitie treft u met betrekking tot onderstaande onderwerpen een besispunt aan:

1. Motorrijtuigen met een dubbele cabine en een gewicht van meer dan 3.500 kilogram;

2. valt buiten verzoek

- 3.
- 4.
- 5.

Besispunt 1: fiscale behandeling motorrijtuigen met dubbele cabine

Gaat u akkoord met het dichten van een lacune in de wet als gevolg waarvan Hummers en vergelijkbare auto's met een dubbele cabine en een gewicht van meer dan 3.500 kilogram, die bedoeld zijn om te worden gebruikt als personenauto, worden gekwalificeerd als personenauto?

Als gevolg van deze maatregel worden deze auto's in de heffing van BPM betrokken en kunnen zij geen gebruik meer maken van het lage tarief dat geldt voor vrachtauto's in de MRB.

Toelichting

- Door een lacune in de regelgeving worden op dit moment bepaalde motorrijtuigen met de functie van personenvervoer en met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kilogram en een dubbele cabine, fiscaal gekwalificeerd als vrachtauto met als gevolg dat ze in de MRB laag belast worden en ook buiten de heffing van de BPM en BZM blijven.
- Het gaat onder andere om de Hummer, Ford F250/F350/F450/F650, Dodge Ram 2500/3500, de GMC High Sierra/Yukon en de Chevrolet Crew Cab/Silverado 2500.
- Genoemde lacune heeft als gevolg dat voor deze auto's geldt dat:
 - geen belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) verschuldigd is;
 - zij kwalificeren voor het lage vrachtautotarief in de motorrijtuigenbelasting (MRB). Voor bijvoorbeeld een Hummer H2, rijdend op LPG, met een toegestane maximum massa van 3.900 kilogram bedraagt het bedrag aan belasting, indien het motorrijtuig als vrachtauto wordt gekwalificeerd, namelijk € 75 per kwartaal, tegenover een belastingheffing van € 872 per kwartaal indien het motorrijtuig als personenauto zou zijn gekwalificeerd (uitgaande van de tariefstelling van 2014). Dit bedrag van € 872 zal daarnaast worden verhoogd met provinciale opcenten;
 - geen belasting zware motorrijtuigen (BZM) verschuldigd is, aangezien deze belasting geheven wordt van motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van minimaal 12.000 kilogram en de motorrijtuigen waarbij de hierboven beschreven problemen zijn geconstateerd een toegestane maximum massa van rond de 5.600 kilogram hebben.
- Kort gezegd, dit type voertuig glipt door de mazen van de wet waardoor, gelet op het gebruik als personenauto, fors te weinig belasting wordt geheven. Dit type voertuig kwalificeert naar de huidige regelgeving als vrachtauto (voor de MRB) en als motorrijtuig dat niet is ingericht voor het vervoer van personen (voor de BPM), terwijl het als personenauto wordt gebruikt (dubbele cabine; te weinig laadruimte voor een vrachtauto).
- Voorgesteld wordt om te bepalen dat een motorrijtuig met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kilogram geacht wordt niet ingericht te zijn voor het vervoer van personen indien de lengte van de voor personenvervoer ingerichte ruimte kleiner is dan of gelijk is aan de lengte van de niet voor personenvervoer ingerichte ruimte.
- Voertuigen die hieraan voldoen zullen dan zowel voor de BPM als voor de MRB onder de fiscale definitie van het begrip personenauto vallen. Bij de aanschaf van een dergelijk nieuw voertuig zal BPM verschuldigd zijn. Indien uitgegaan wordt van een voertuig met een voor deze klasse

gemiddelde CO₂-uitstoot, zoals de Ford F250 Super Duty Crew Cab Lariat met een CO₂-uitstoot van 353 gr/km en rijdend op diesel, zal de BPM € 110.402 bedragen (uitgaande van de tariefstelling van 2014).

De MRB zal, ook voor bestaande gevallen, hoger worden. Voor een Hummer H2 zal dit betekenen dat de MRB verhoogd wordt van € 75 per kwartaal naar € 872 per kwartaal. Daar komen nog provinciale opcenten bovenop.

- De jaarlijkse budgettaire opbrengst van deze maatregel wordt geraamd op afgerond € 1 miljoen.
- Mocht u er een voorkeur voor hebben deze lacune toch al op de kortst mogelijke termijn te dichten, dan geven wij u alsnog opname in het Belastingplan 2015 in overweging.

Beslispunt 2: Vanaf hier t/m het einde (blz. 9) van de notitie valt buiten het verzoek

1. Factsheet Auto's met dubbele cabine

Auteur:

Inhoud maatregel

- Er is onduidelijkheid over de toepassing van de BPM en de MRB bij voertuigen met een dubbele cabine en een maximaal toelaatbare massa van meer dan 3500 kg.
- Deze voertuigen worden - door de onduidelijkheid, ten onrechte - voor de MRB fiscaal gekwalificeerd als vrachtauto en blijven voor de BPM buiten de heffing.
- Hierdoor worden dergelijke, zware en (vaak) vervullende personenauto's (veel) minder zwaar belast dan relatief zuinige, lichte personenauto's.
- Het gaat om voertuigen zoals de Hummer, Ford F250/F350/F450/F650, Dodge Ram 2500/3500, de GMC High Sierra/Yukon en de Chevrolet Crew Cab/Silverado 2500.
- Het bestaan van de onduidelijkheid is onwenselijk. Daarom wordt de definitie van deze motorrijtuigen in overeenstemming gebracht met de in het maatschappelijk verkeer levende opvatting over motorrijtuigen die als personenauto kwalificeren. Dit betekent dat voor deze voertuigen het MRB-tarief voor personenauto's, ook in bepaalde bestaande gevallen, van toepassing zal worden en dat bij aanschaf (registratie) van een nieuw voertuig BPM verschuldigd wordt.
- Voor bijvoorbeeld een Hummer H2, rijdend op LPG, met een toegestane maximum massa van 3900 kg, zal een MRB-tarief van € 872 per kwartaal exclusief provinciale opcenten van toepassing worden (tariefstelling 2014). Bij de aanschaf van een dergelijk nieuw voertuig zal ook BPM verschuldigd zijn. Indien uitgegaan wordt van een dieservoertuig met een, voor deze klasse, gemiddelde CO₂-uitstoot, zoals de Ford F250 Super Duty Crew Cab Lariat met een CO₂-uitstoot van 353 gr/km, zal de BPM € 110.402 gaan bedragen (uitgaande van de tariefstelling van 2014).
- Inwerkingtreding van deze maatregel voorzien op 1 januari 2016, om de branche leadtime te geven.
- Deze maatregel leidt vanaf 2016 tot een opbrengst van € 1 miljoen structureel.

Bananenschillen

- Vraag kan opkomen waarom dit niet al met ingang van 1 januari 2015 in werking treedt. Dit zou namelijk ook kunnen. U kunt daarop antwoorden dat branche tijd moet krijgen zich hierop voor te bereiden, de BPM op deze auto's zal van niets naar een fors bedrag gaan.
- Er zullen naar verwachting ook veel minder van dergelijke auto's worden verkocht, hetgeen nadelig is voor de autobranche.
- Dit soort auto's wordt vaker gebruikt door ondernemers. Die zullen niet blij zijn met deze maatregel en zullen latere inwerkingtreding wensen.
- Diegenen die al een dergelijke auto bezitten gaan fors meer MRB betalen, dit veroorzaakt een waardevermindering van tweedehandse auto's van de "gaz guzzling" monsters.
- Ook zou erom gevraagd kunnen worden om deze auto's - in plaats van als vrachtauto - niet aan te merken als personenauto maar - indien zij aan de overige inrichtingseisen daartoe voldoen - aan te merken als een bestelauto. Mocht dat nodig en wenselijk zijn, dan is een nota van wijziging op dit punt in voorbereiding.
- Aan de andere kant zullen er groepen zijn die zullen benadrukken dat vanuit het milieu bezien dit een zeer perverse prikkel is, die zo snel mogelijk (met ingang van per 1 januari 2015) moet vervallen.

Aan: Ministerie van Financiën
 Centrum voor proces-en productontwikkeling
 Afdeling verbruiksbelastingen BPM
 Postbus 20201
 Den Haag
 T.a.v.

Ministerie van Financiën	
Bep. 21/3005	
Dat.	8/11/07
Verz. afdeling	21/08
Bep. nummer	
Standaard code BCPP	
Afd. voor	
Invoeren	

de Lutte, 06-11-2007

Geachte mevrouw .

Op dringend verzoek van Dhr. van de belastingtelefoon zend ik u hierbij een aantal vragen betreffende de wet op de BPM.

Dhr. kon op deze vragen geen antwoord geven, daar dit volgens hem nergens staat beschreven.

Ik heb in de Verenigde Staten een Ford F350 dually crewcab (dubbele cabine) gekocht om in te zetten voor ons bedrijf.

Deze truck heeft een ledig gewicht van 3074 KG en een max. toelaatbaar totaalgewicht van 5625 KG. en mag een aanhanger trekken van 6804 KG.

De laadruimte is een open laadruimte en voldoet aan alle in de wet gestelde eisen voor een bestelauto in de zin van wet op de BPM.

Deze auto is een bedrijfsauto voor de RDW en deze zal dan ook zonder enig probleem als dusdanig worden gekentekend, de RDW kent alleen een personen- en bedrijfsauto.

Echter werd door dhr. aangegeven dat een bestelauto onder de 3500 KG dient te vallen en dat bij een vrachtauto moet worden gekeken of het personenvervoer ondergeschikt is aan het goederenvervoer.

Uit eerdere studie's is mij gebleken dat een vrachtauto een auto is met een max. toelaatbaar totaalgewicht van boven de 3500 KG en er geen specifieke eisen worden gesteld aan de afmetingen en inrichting van de laadruimte en dat het aantal zitplaatsen ongelimiteerd is. Echter werd mij door dhr. Idzes te kennen gegeven dat een derde regel belangrijker is en dat is of het vervoer van personen al dan niet ondergeschikt is aan het vervoer van goederen.

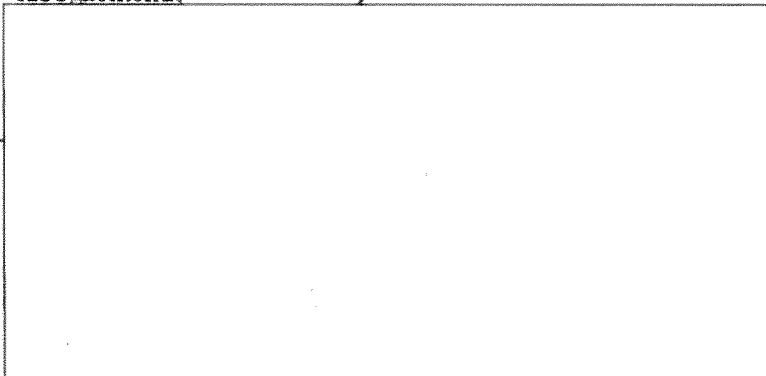
Als het vervoer van personen niet ondergeschikt is aan het vervoer van goederen dient alsnog de BPM te worden voldaan, is het vervoer van personen ondergeschikt aan het vervoer van goederen dan hoeft er geen BPM te worden betaald.

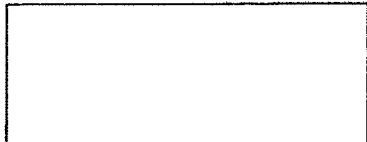
Nu de cruciale vraag: Wanneer is het vervoer van personen ondergeschikt aan het vervoer van goederen en andersom. Moet ik hierbij denken aan maten, gewichten, waarde van de goederen etc. of zegt u elke auto boven de 3500 kg is een vrachtauto.

U zult begrijpen dat ik bij toelating voor de Nederlandse weg het liefst gebruik maak van voornoemde laadvermogens en wil kentekenen als bedrijfsauto en niet als bestelauto in de zin van de wet op de BPM. We hebben juist deze truck gekocht om niet telkens te hoeven rijden met een aanhangwagen.

Gelieve hierop uw spoedige reactie,

Hoogachtend,





KOPIE

Datum

22 APR 2008

Onderwerp

BPM

Uw brief (Kenmerk)

6 november 2007

Ons kenmerk

BCPP 2007-03005

Inlichtingen



Geacht



U informeert naar de fiscale categorie voor de BPM van een Ford F350 pick-up dubbele cabine met een toegestane maximum massa van 5625 kg. De beantwoording van uw brief is erg vertraagd. Daarvoor bied ik u mijn verontschuldigingen aan.

De wet BPM kent onder meer de categorie: 'motorrijtuigen, niet ingericht voor het vervoer van personen, met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg (vrachtwagens). Voor deze voertuigen zijn geen eisen gesteld aan afmetingen of inrichting van de laadruimte. Als het voertuig ook is ingericht voor het vervoer van personen (zoals bij een dubbele cabine het geval is) dan wordt niet voldaan aan de voorwaarden van genoemde categorie. Deze regel leidt uitzondering als moet worden aangenomen dat de mogelijkheid tot personenvervoer ondergeschikt is aan het vervoer waarvoor het motorrijtuig overigens is ingericht en aldus geen zelfstandige betekenis heeft. Dit criterium is door de rechtspraak ontwikkeld. Het hangt dus van de inrichting van de auto af in hoeverre het personenvervoer als ondergeschikt kan worden aangemerkt. De waarde van eventueel te vervoeren goederen speelt geen rol.

Bij de Ford F 350 dually crewcab is naar mijn mening de mogelijkheid tot personenvervoer niet ondergeschikt te noemen, gezien de afmetingen van de auto. Dit betekent dat de auto voor de BPM als personenauto moet worden aangemerkt tenzij de auto voldoet aan de eisen voor een bestelauto zoals opgenomen in artikel 3 van Wet BPM. Dat het maximaal toelaatbare gewicht van de auto hoger is dan 3500 kg hoeft niet te verhinderen dat de auto voor de BPM als bestelauto wordt aangemerkt. Als de Ford F350 dus voldoet aan de eisen voor een bestelauto met dubbele cabine, dan wordt deze auto voor de BPM aangemerkt als bestelauto.

In uw brief schrijft u dat de RDW alleen personenauto's en bedrijfsauto's kent. Zoals u wellicht weet, kent de wet BPM eigen begrippen.

Dat betekent dat een bedrijfsauto die door de RDW als bedrijfsauto wordt aangemerkt op grond van de wet BPM moet worden geclassificeerd als bestelauto of personenauto.

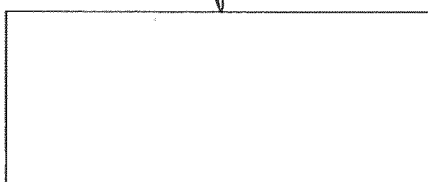
Ik hoop u met deze uiteenzetting voldoende duidelijkheid te hebben verschaft.

Hoogachtend,

De staatssecretaris van Financiën,

namens deze,

de Voorzitter van het managementteam van het Centrum voor proces- en productontwikkeling,





Richtlijn 98/34/EG

**Notificación - Oznámení - Notifikation - Notifizierung - Teavitamine -
Γνωστοποίηση - Notification - Notification - Notifica - Pieteikums -
Pranešimas - Bejelentés - Notifika - Kennisgeving - Zawiadomienie -
Notificação - Hlásenie-Obvestilo - Ilmoitus - Anmälan - Нотификация**

Land

NL - Nederland

Taal

NL - Nederlands

3A. Dienst die de kennisgeving verzendt

Ministerie van Financiën
Belastingdienst/Douane centrale dienst voor in- en uitvoer

3B. Dienst die de kennisgeving doet

Ministerie van Financiën
Directoraat Generaal Fiscale Zaken
Korte Voorhout 7
PO BOX 20201
2500 EE Den Haag

5. Title

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2015)

6. Producten en/of diensten waarop het ontwerp betrekking heeft

S00E - MILIEU

Auto's

7. Kennisgeving uit hoofde van een ander communautair besluit

- ☐ Verordening (EG) nr. 315/93 inzake verontreinigingen in levensmiddelen
- ☐ Verordeningen (EG) nr. 852/853/854/2004 inzake levensmiddelenhygiëne
- ☐ Verordening (EG) nr. 1924/2006 inzake voedings- en gezondheidsclaims voor levensmiddelen
- ☐ Verordening (EG) nr. 1925/2006 betreffende de toevoeging van vitaminen en mineralen en bepaalde andere stoffen aan levensmiddelen
- ☐ Richtlijn 94/62/EG betreffende verpakking en verpakkingsafval
- ☐ Richtlijn 2000/13/EG inzake de etikettering en presentatie van levensmiddelen alsmede inzake de daarvoor gemaakte reclame
- ☐ Richtlijn 2006/123/EG betreffende diensten op de interne markt
- ☐ Alleen diensten van de informatiemaatschappij volgens 98/48/EG

of de bepalingen vermelden

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> kwantitatieve of territoriale beperkingen | <input type="checkbox"/> verplichting een bepaalde rechtsvorm te kiezen |
| <input type="checkbox"/> eisen aangaande het aandeelhouderschap van een onderneming | <input type="checkbox"/> eisen die de toegang voorbehouden aan bepaalde dienstverrichters |
| <input type="checkbox"/> een verbod om op het grondgebied van dezelfde staat meer dan één vestiging te hebben | <input type="checkbox"/> eisen die een minimumaantal werknemers vaststellen |
| <input type="checkbox"/> vastgestelde tarieven die de dienstverrichter moet aanhouden | <input type="checkbox"/> verplichting om andere specifieke diensten te verrichten |

☐ Overige / Extra informatie

8. Wezenlijke inhoud

In het wetsvoorstel Belastingplan 2015 zijn de volgende aanpassingen opgenomen.

4. Dubbele cabines (MRB en BPM)

Door een omissie in de wetgeving worden zeer onzuinige, motorrijtuigen met de functie van personenvervoer, met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg en een zogenoemde dubbele cabine voor de MRB en de BPM gekwalificeerd als vrachtauto. Hierdoor betalen deze motorrijtuigen – in strijd met de bedoeling van de wet – lagere belasting als vergelijkbare motorrijtuigen. Met ingang van 1 januari 2016 zal deze omissie worden gerepareerd. Dit betekent dat voor deze voertuigen het MRB-tarief voor personenauto's, ook in bepaalde bestaande gevallen, van toepassing zal worden en dat bij aanschaf van een nieuw voertuig BPM verschuldigd wordt.

Artikel XIII, onderdeel A en artikel XIV, onderdeel A, van het Belastingplan 2015

9. Beknopte motivering

Ad 4. Dubbele cabines (MRB en BPM)

Door een omissie in de wetgeving worden zeer onzuinige, motorrijtuigen met de functie van personenvervoer, met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg en een zogenoemde dubbele cabine voor de MRB en de BPM gekwalificeerd als vrachtauto. Hierdoor betalen deze motorrijtuigen – in strijd met de bedoeling van de wet – lagere belasting als vergelijkbare motorrijtuigen. Met ingang van 1 januari 2016 zal deze omissie worden gerepareerd. Dit betekent dat voor deze voertuigen het MRB-tarief voor personenauto's, ook in bepaalde bestaande gevallen, van toepassing zal worden en dat bij aanschaf van een nieuw voertuig BPM verschuldigd wordt.

10. Referentiedocumenten, basisteksten☐ Er zijn geen basisteksten☐ Beperking van de verhandeling of het gebruik van een stof, preparaat of chemisch product☒ Nummers of titels van de basisteksten

ad 4.

Artikel 3 van de Wet BPM 1992

Artikel 3 van de Wet MRB 1994

☐ De basisteksten zijn met een eerdere kennisgeving meegestuurd

Nummer(s) van eerdere kennisgeving(en)

	/		/	
	/		/	

11. Beroep op de urgentieprocedure☐ Ja**12. Motivering van het beroep op dringende redenen**

--

13. Vertrouwelijkheid☐ Ja

--

14. Fiscale maatregelen☒ Ja**15. Effectbeoordelingen**☐ Ja (in een apart bestand)

of nader aangeven

16. TBT- en SPS-aspecten**TBT-aspect**☐ Ja☐ Nee, het ontwerp is geen technisch voorschrift, noch een procedure voor de beoordeling van de conformiteit☐ Nee, het ontwerp is in overeenstemming met een internationale norm☒ Nee- Het ontwerp heeft geen grote invloed op de internationale handel.**SPS-aspect**☐ Ja☒ Nee, het ontwerp is geen sanitaire of fytosanitaire maatregel☐ Nee, de inhoud is gelijk aan die van een internationale norm, richtsnoer of aanbeveling☐ Nee- Het ontwerp heeft geen grote invloed op de internationale handel.

Bericht 001

Mededeling van de Commissie - TRIS/(2014) 03660

Richtlijn 98/34/EG

Notificación - Oznámení - Notifikation - Notifizierung - Teavitamine -
 Γνωστοποίηση - Notification - Notification - Notifica - Pieteikums -
 Pranešimas - Bejelentés - Notifika - Kennisgeving - Zawiadomienie -
 Notificação - Hlásenie-Obvestilo - Ilmoitus - Anmälan - Нотификация :
 2014/0617/NL - Notificare.

No abre el plazo - Nezaahajuje odklady - Fristerne indledes ikke - Kein
 Fristbeginn - Viivituste perioodi ei avata - Καμμία έναρξη προθεσμίας -
 Does not open the delays - N'ouvre pas de délais - Non fa decorrere la
 mora - Neietekmē atlikšanu - Atidėjimai nepradedami - Nem nyitja meg a
 késésüket - Ma' jiftahx il-perijodi ta' dawmien - Geen termijnbegin - Nie
 otwiera opóźnień - Nao inicia o prazo - Neotvorí oneskorenia - Ne uvaja
 zamud - Määräaika ei ala tästä - Inleder ingen frist - He ce предвижда
 период на прекъсване - Nu deschide perioadele de stagnare - Nu deschide
 perioadele de stagnare.

(MSG: 201403660.NL)

1. MSG 001 IND 2014 0617 NL NL 11-12-2014 NL NOTIF

2. NL

3A. Ministerie van Financiën
 Belastingdienst/Douane centrale dienst voor in- en uitvoer

3B. Ministerie van Financiën
 Directoraat Generaal Fiscale Zaken
 Korte Voorhout 7
 PO BOX 20201
 2500 EE Den Haag

4. 2014/0617/NL - S00E

5. Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten
 (Belastingplan 2015)

6. Auto's

7. -

8. In het wetsvoorstel Belastingplan 2015 zijn de volgende
 aanpassingen opgenomen.

1. Bijtelling privégebruik van de auto van de zaak

valt buiten verzoek

valt buiten verzoek

2. BPM

valt buiten verzoek

3. MRB

valt buiten verzoek

4. Dubbele cabines (MRB en BPM)

Door een omissie in de wetgeving worden zeer onzuinige, motorrijtuigen met de functie van personenvervoer, met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg en een zogenoemde dubbele cabine voor de MRB en de BPM gekwalificeerd als vrachtauto. Hierdoor betalen deze motorrijtuigen - in strijd met de bedoeling van de wet - lagere belasting als vergelijkbare motorrijtuigen. Met ingang van 1 januari 2016 zal deze omissie worden gerepareerd. Dit betekent dat voor deze voertuigen het MRB-tarief voor personenauto's, ook in bepaalde bestaande gevallen, van toepassing zal worden en dat bij aanschaf van een nieuw voertuig BPM verschuldigd wordt.

Artikel XIII, onderdeel A en artikel XIV, onderdeel A, van het Belastingplan 2015

9. In de Wet uitwerking autobrief is de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's vastgelegd voor de periode 2012-2015. In voornoemde wet is een jaarlijkse correctie voor de technologische ontwikkelingen op het terrein van CO₂-uitstoot vastgelegd. De snelle, technologische ontwikkelingen op het terrein van CO₂-uitstoot vereisen wederom een aanscherping voor het jaar 2016 om de belastinginkomsten op niveau te houden en meer marktverstoring te voorkomen. Met de maatregelen voor 2016 - zoals opgenomen in het Belastingplan 2015 - worden de aanscherpingen in de Wet BPM 1992 en in de bijtelling voor privégebruik van de auto van de zaak in de loon- en inkomstenbelasting van de afgelopen jaren op basis van de Autobrief voortgezet. Daarnaast moeten de maatregelen voor 2016 een bijdrage leveren aan de milieudoelstellingen voor duurzame groei.

Ad 1. Verlaagde bijtelling

valt buiten verzoek

Ad 4. Dubbele cabines (MRB en BPM)

Door een omissie in de wetgeving worden zeer onzuinige, motorrijtuigen met de functie van personenvervoer, met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg en een zogenoemde dubbele cabine voor de MRB en de BPM gekwalificeerd als vrachtauto. Hierdoor betalen deze motorrijtuigen - in strijd met de bedoeling van de wet - lagere belasting als vergelijkbare motorrijtuigen. Met ingang van 1 januari 2016 zal deze omissie worden gerepareerd. Dit betekent dat voor deze voertuigen het MRB-tarief voor personenauto's, ook in bepaalde bestaande gevallen, van toepassing zal worden en dat bij aanschaf van een nieuw voertuig BPM verschuldigd wordt.

10. Nummers of titels van de basisteksten: ad. 1

valt buiten verzoek

valt buiten verzoek

ad 4.

Artikel 3 van de Wet BPM 1992

Artikel 3 van de Wet MRB 1994

11. Nee

12. -

13. Nee

14. Ja

15. -

16. TBT-aspect

NEE- Het ontwerp heeft geen grote invloed op de internationale handel.

SPS-aspect

Nee, het ontwerp is geen sanitaire of fytosanitaire maatregel

Europese Commissie

Contactpunt Richtlijn 98/34

Fax: +32 229 98043

email: dir83-189-central@ec.europa.eu

