

Aan deelnemers

Van LCA

Kenmerk

Kopieën aan

Algemeen

Tijdens de bijeenkomst waar in totaal zich 45 bedrijven voor hadden ingeschreven zijn 41 ontwikkelaars met 59 personen aanwezig geweest.

Na een inleiding van het programma van de dag door Inge Bergevoet van het Landelijk Coördinatiecentrum Auto (LCA) kwam Jan de Groot van het Ministerie van Financiën aan het woord. Hij schetste kort de aanleiding voor het totstandkomen van het normenkader voor de ritregistrerende systemen (RRS) op basis van de Autobrief van 2011 waarin de gestaffelde bijtelling voor bestelauto's is opgenomen indien voorzien van een betrouwbaar RRS. Ook wierp hij een blik in de toekomst, waarbij de politiek vroeg om een en ander ook op termijn voor personenauto's in te voeren. Gezien de politieke ontwikkelingen (thans reeds realiteit na de val van het kabinet Rutte) zijn er natuurlijk geen garanties te geven.

Daarna kwam Johan van Cranenburgh (LCA) aan het woord. Hij schetste de ontwikkeling van het LCA. Onder andere de taken van het LCA (uitvoering) en de coördinatie toezicht. Genoemd zijn het wettelijk kader voor de bijtelling en de bewijslast. Hij schetste hoe de werkgroep LCA is gekomen tot het huidige normenkader. Daarna legde hij het normenkader uit.

Tot slot kwam Jan Mekelenkamp van Horizontaal Toezicht, Softwareontwikkeling (HT SWO/LCA) aan het woord. Hij legde uit welke producten samen met de Softwareontwikkelaars van RRS ontwikkeld zullen worden. Drie producten werden genoemd: auditfile, audittool en zekerheid. Het is de bedoeling dat de auditfile, audittool en de zekerheid samen met de markt ontwikkeld zal worden. Hij legde uit dat SWO's RRS zich kunnen inschrijven voor de auditfile, audittool en zekerheid. Hiervan maakten 25 SWO's RRS gebruik. De meesten hebben zich voor alle drie de onderwerpen ingeschreven.

Na de middagpauze werd de dag afgesloten door Jan Mekelenkamp en Inge Bergevoet. Toegezegd is dat alle deelnemers de presentatie en een verslag van de bijeenkomst krijgen.

De volgende vragen werden tijdens de voorlichting gesteld:

- 1) Wat is de status van het normenkader?
Antw: Het normenkader staat vast maar is geen statisch document.
- 2) Blijft de verklaring UZGB bestaan wanneer in 2013 de staffel in de wet zal worden opgenomen?
Antw: Ja, de werkbaarheid van de verklaring UZGB wordt in 2012 beoordeeld. Indien de UZGB werkbaar is, zal deze blijven bestaan. De staffel en de verklaring UZGB zijn 2 verschillende toepassingen binnen het autokostenforfait..
- 3) Blijft het een keuzemogelijkheid dat de chauffeur een keus moet maken van het karakter van de rit (prive, zakelijk)?
Antw: Ja, de chauffeur dient deze keus te blijven maken. De Belastingdienst zal toezicht blijven uitoefenen op de juistheid van deze keus.
- 4) Is een schriftelijk vastgelegde rittenregistratie welke later digitaal wordt vastgelegd voldoende voor de toepassing van de staffel?
Antw: Nee, deze voldoet niet aan het normenkader. Voor het staffelen is een vast ingebouwd betrouwbaar RRS noodzakelijk.
- 5) Hoe dient te worden omgegaan met afwijkingen tussen de kilometerstand van de teller in de auto en de door het RRS vastgelegde afstand?
Antw: De afwijkingen dienen periodiek (minimaal per 2 maanden) overeenkomstig de verhouding prive/zakelijk te worden toegedeeld. Voor bijzondere afwijkingen (bijvoorbeeld vervoer op trailer etc) dient dit bij de desbetreffende rit te worden vermeld. Zie ook punt 4A en voetnoot 11 van het normenkader RRS.
- 6) Geldt de bewaarplicht ook voor de coördinaten?
Antw: Ja, tevens moeten de coördinaten omgezet kunnen worden in adressen.
- 7) Hoe gaan we omrijkmeters registreren?
Antw: De bestuurder is verantwoordelijk en niet de maker van een RRS. De bestuurder kan een aantekening maken waarom is omgereden om problemen achteraf te voorkomen. Het RRS zal de GPS-posities vastleggen. Eventueel kan het RRS behulpzaam zijn bij het bepalen van de omrijkmeters.
- 8) Auditfile voor toezicht van de Belastingdienst alleen op verzoek of ook periodiek toezenden?
Antw: Volgens de huidige wetgeving zal de Belastingdienst uitsluitend op verzoek vragen om een auditfile. Een kilometerheffing is thans nog niet voorzien.
- 9) Keurmerk/Zekerheid: welke derden kunnen deze zekerheid bieden?
Antw: Een keurmerk geeft meer zekerheid voor de gebruiker van het RRS. De Belastingdienst schrijft niet voor welke partij een keurmerk dient te verstrekken. De waarde van een keurmerk is gelegen in het feit dat dit een oordeel is van een onafhankelijke derde om te komen tot een keurmerk Betrouwbaar Ritregistrerend Systeem.
- 10) Hoe dient een RRS om te gaan met wisselende chauffeurs en de grens van 500 kilometer per chauffeur of de staffelgrenzen?
Antw: Achteraf dient per bestuurder te worden bepaald of zij niet in totaliteit voor het gehele wagenpark de grenzen overschreiden.
- 11) Kan er een lijst met deelnemers/emailadressen verspreid worden bij het verslag?
Na een eerste toezegging is hieraan geen gehoor gegeven. Na het officiële programma zijn enkele individuele bezwaren over verspreiding van adresgegevens ontvangen hetgeen leidt tot het niet verspreiden van adressen. In verband met de bescherming van privégegevens en het feit dat niet iedereen meer aanwezig was wordt eveneens niet tot verspreiding overgegaan.