

> Retouradres Postbus 357 Kralendijk Bonaire, Caribisch Nederland

Internetconsultatie

**Rijksdienst Caribisch  
Nederland**

Kaya International z/n  
Kralendijk  
Bonaire, Caribisch Nederland  
Postbus 357  
Kralendijk  
Bonaire, Caribisch Nederland  
[www.rijksdienstcn.com](http://www.rijksdienstcn.com)

**Contactpersoon**  
Secretariaat Bonaire  
T +599 717 83 33  
[info@rijksdienstcn.com](mailto:info@rijksdienstcn.com)

Datum 15 september 2025

Betreft Fiscale verzamelwet BES eilanden 2027

## Inleiding

Rijksdienst Caribisch Nederland (RCN) verwelkomt de mogelijkheid om te reageren op de internetconsultatie fiscale verzamelwet BES eilanden 2027. Onderdeel van het voorstel is een regeling voor de fiscale behandeling van dienstauto's. RCN beschikt op de BES-eilanden over een breed en divers wagenpark, variërend van gestripte nood- en hulpverleningsvoertuigen van het Brandweerkorps Caribisch Nederland en het Korps Politie Caribisch Nederland tot personenauto's en specialistische eenheden zoals hondenauto's en beveiligde justitionele voertuigen.

En omdat deze ter beschikking gestelde voertuigen onmisbaar zijn voor de uitvoering van publieke taken, richt onze reactie zich daarom op het belang dat fiscale behandeling praktisch uitvoerbaar en proportioneel vormgegeven wordt. Daarbij zou zoveel als mogelijk aansluiting moeten worden gezocht bij de systematiek van Europees Nederland (het *comply or explain*-principe).

De voorstellen in deze verzamelwet BES hebben betrekking op alle werkgevers in Caribisch Nederland. Oftewel alle overheden / overheidsvormen, het bedrijfsleven, stichtingen en andere organisatievormen. De Rijksdienst Caribisch Nederland is daar één van.

## Context

De geografische en infrastructurele omstandigheden van de BES-eilanden maakt het gebruik van de auto voor veel inwoners en organisaties onmisbaar. De bebouwing is verspreid, er ontbreekt een openbaarvervoernetwerk vergelijkbaar met EU-NL en het tropische klimaat beperkt alternatieven zoals lopen of fietsen. De eilanden beschikken bovendien niet over een uitgebreid netwerk van trottoirs of fietspaden, waardoor verplaatsingen te voet of per fiets vaak minder veilig en praktisch zijn. Op Saba, waar één weg is, versterkt het bergachtige terrein deze afhankelijkheid.

## Doel en praktijk Europees Nederland

In Europees Nederland heeft de fiscale regeling voor zakelijke auto's twee hoofddoelen: het privévoordeel van een ter beschikking gestelde auto als loon in

natura in aanmerking nemen en om te komen tot een praktische controleerbare regeling voor bepaling van besparing kosten voor de aanschaf van een auto in privé. In de Nederlandse rechtspraak is daarbij bepaald dat gegeven de wijze waarop de regeling in Europees Nederland tot stand is gekomen dat voertuigen met zwaailicht- en sirenevoorzieningen, zoals politie- en brandweerwagens, buiten de bijtellingsregeling vallen omdat privégebruik in de praktijk niet aan de orde is. Tevens is opgemerkt dat in de praktijk wordt uitgegaan van het standpunt dat deze jurisprudentie niet van toepassing is in Caribisch Nederland, vanwege enigszins afwijkende bewoordingen in de wetteksten over het privégebruik van de auto van de zaak. Zo wordt bijvoorbeeld woon-werkverkeer in Europees Nederland als zakelijk gebruik aangemerkt, terwijl dit in Caribisch Nederland als privégebruik geldt. Het voorliggende wetsvoorstel past dit verschil niet aan.

**Datum**  
15 september 2025

Ter zake van overige wachtdienstgebruik is in de jurisprudentie bepaald dat het gebruik van de auto tijdens een wachtdienst wel aangemerkt moet worden als privégebruik door de werknemer aangezien de regeling geen mogelijkheid bood tot een andere interpretatie. Vanwege de onwenselijkheid van deze uitspraak heeft de Staatssecretaris van Financiën in Europees Nederland gemeend onder voorwaarden goed te keuren dat het gebruik van auto's van de zaak tijdens wachtdiensten niet wordt aangemerkt als privégebruik.<sup>1</sup>

Het huidige voorstel voor de BES-eilanden bevat een dergelijke explicitering ter zake van zwaailicht- en sirenevoorzieningen niet, noch wordt er gesproken van toepassing van het goedkeurend besluit van de Staatssecretaris van Financiën ter zake van wachtdiensten. In het kader van het comply or explain-principe ligt het voor de hand ook hier bij de Nederlandse praktijk aan te sluiten.

### **Voorgestelde eindheffing**

In het voorliggende wetsvoorstel wordt in afwijking van hetgeen in de voorgaande paragraaf ter zake van dienstauto's in Europees Nederland is geregeld, voor dienstauto's die "in verband met de aard van het werk doorlopend afwisselend" door twee of meer werknemers worden gebruikt een eindheffing geïntroduceerd. De verschuldigde heffing wordt daarbij op kalenderjaarbasis gesteld op 7,5% van de nieuwwaarde per auto, met de mogelijkheid om nadere regels bij ministeriële regeling te stellen. Deze heffing treedt in de plaats van een individuele loonbijtelling in situaties waarin niet (eenvoudig) valt vast te stellen aan wie de auto ter beschikking is gesteld.

### **Knelpunten**

Ten eerste: De voorgestelde eindheffing is begrijpelijk vanuit administratief oogpunt: de regeling biedt eenvoud en voorkomt discussies over toerekening. Daar staat echter tegenover dat de belastingdruk hierdoor structureel aanzienlijk zullen toenemen. Wij onderkennen dat het hier een facultatieve regeling betreft, waardoor de heffing niet van rechtswege in de plaats treedt, maar zijn van oordeel dat zowel de huidige als de thans voorgestelde regeling leidt tot een onnodig zware belastingdruk. Er ontbreekt immers een vrije kilometergrens voor privégebruik alsmede de mogelijkheid om woon-werkverkeer als zakelijke kilometers aan te merken. De voorgestelde eindheffing geldt ongeacht het aantal gereden (privé) kilometers, zodat de volledige heffing al bij incidenteel of minimaal gebruik verschuldigd wordt. De praktijk zal zijn dat een substantieel deel van het

---

<sup>1</sup> Meest recent opgenomen in Besluit Staatssecretaris van Financiën 14 december 2005, CPP2005/3044M

wagenpark van werkgevers te maken krijgt met de eindheffing. Dit zal resulteren, in een regio die grotendeels wordt gedragen door midden- en kleinbedrijven en waar grote multinationals vrijwel ontbreken, in een aanzienlijke extra kostenpost die nu niet begroot is. Een verhoging van de belastingdruk treft deze werkgevers daarom relatief hard.

**Datum**

15 september 2025

Ten tweede sluit de gekozen grondslag "nieuwwaarde" niet aan bij de Europees Nederlandse systematiek, die uitgaat van cataloguswaarde. RCN ziet hierin een belangrijk knelpunt, omdat deze benadering wezenlijk afwijkt van Europees Nederland, waar een vrije ruimte van 500 kilometer privégebruik per jaar geldt en waar bovendien de cataloguswaarde als heldere en vaste grondslag wordt gehanteerd. Dat verschil is moeilijk uitlegbaar richting werknemers en werkgevers.

Bovendien is juist cataloguswaarde als grondslag duidelijker, meer voorspelbaar en tevens vastgesteld bij aankoop van de auto. Nieuwwaarde daarentegen dient elk jaar opnieuw te worden vastgesteld (aangezien de nieuwwaarde de waarde is voor vervanging van de huidige auto) en kan leiden tot interpretatieverschillen, omdat deze kan variëren naargelang lokale markomstandigheden, mogelijkheden tot levering van de auto na verloop van tijd, kortingen of leveringsconfiguraties, en vergroot daarom risico op discussies en berekeningsverschillen. Door aan te sluiten bij de Europees Nederlandse grondslag ontstaat normatieve helderheid voor werkgevers en werknemers, en daarom is het logisch te harmoniseren.

Indien al afwijking van Europees Nederland zou worden gekozen, dan ligt het voor de hand om een hogere ruimte van bijvoorbeeld 1000 kilometer privégebruik per jaar te hanteren en /of het woon-werkverkeer niet langer aan te merken als privé-kilometers. Dit heeft te maken met de geografische en infrastructurele omstandigheden, het ontbreken van openbaar vervoer, het ontbreken van trottoirs of fietspaden, de klimatologische en geografische omstandigheden van de BES-eilanden (zie eerder). De auto is daardoor het primaire vervoermiddel voor werk en privé, wat naar ons oordeel moet worden meegewogen in de fiscale behandeling van dienstauto's en woon-werkverkeer.

Ten derde bevat het huidige voorstel voor de BES-eilanden geen uitzondering voor opvallende voertuigen zoals dat wel het geval is in Europees Nederland (zie eerder). Dit zal dan gevolgen hebben voor de opvallende, gestreepte en zwaailicht- en sirenevoertuigen zoals brandweerauto's, ambulances, politieauto's maar ook vuilniswagens, de gele wagens op vliegvelden, de striping brandweerauto (zonder sirene) die meegaat naar huis tijdens piketdiensten etc. Over al deze voertuigen zal in het huidige voorstel een eindheffing worden geheven. In het kader van comply wordt voorgesteld om hier bij de Nederlandse praktijk (buiten de bijtellingsregeling laten vallen) aan te sluiten.

## **Voorstel**

RCN stelt daarom voor om de voorgestelde regeling aan te passen langs twee lijnen.

### *Lijn 1: Vrije ruimte*

Ten eerste door het opnemen van een vrije kilometergrens voor privégebruik, in lijn met de Europese Nederlandse systematiek waar tot 500 kilometer privégebruik per jaar geen fiscale bijtelling plaatsvindt. Op basis van de eerder genoemde verschillen waaronder geografie, klimaat, ontbreken van alternatief vervoer, is een hoger aantal kilometer ook goed uitlegbaar, bijvoorbeeld 1000 kilometer.

Wat betreft de uitvoering stelt RCN, vanuit het oogpunt van administratieve eenvoud, aan te sluiten bij de Europees Nederlandse praktijk: alleen een sluitende rittenregistratie als de werkgever zelf wil aantonen dat men onder de 500 of 1000 km blijft. Indien daarvan wordt afgezien, is de eindheffing van toepassing. Deze kan zich beperken tot objectieve gegevens: de openings- en sluitstand van de kilometerteller per kalenderjaar, begin- en eindstanden per inzetmoment, de datum en de identiteit van de bestuurder, en een aanduiding zakelijk of privé. Nadere detailgegevens, zoals adressen of routebeschrijvingen, zijn niet nodig. Deze systematiek kan desgewenst nader worden uitgewerkt bij ministeriële regeling, zoals ook in de toelichting is voorzien, en waarborgt administratieve eenvoud. Hierdoor wordt naar verwachting ook op afdoende wijze voorzien in de benodigde beheersmaatregelen.

Omdat de regeling specifiek ziet op voertuigen die “doorlopend afwisselend” worden gebruikt, ligt het voor de hand dat bij poolauto's een boekings- of sleutellog met begin- en eindstand als volwaardige bewijsvoering geldt. Zo is zichtbaar wie wanneer reed en hoeveel kilometers zijn afgelegd, zonder dat extra administratieve lasten ontstaan. Voor operationele voertuigen die naar aard en inrichting niet of nauwelijks voor privégebruik geschikt zijn – zoals gestripte brandweer- en politiewagens of beveiligde justitionele voertuigen, ambulances of vuilniswagens – zou een functionele vrijstelling of ten minste een veronderstelling van nul-privégebruik passend zijn. Dit voorkomt dat essentiële publieke voertuigen onnodig worden belast.

#### *Lijn 2: Cataloguswaarde*

Daarnaast stelt RCN voor de cataloguswaarde als grondslag te hanteren in plaats van de nieuwwaarde. Cataloguswaarde is een objectief en stabiel gegeven dat reeds in de Europees Nederlandse praktijk wordt toegepast, waardoor werkgevers en Belastingdienst beschikken over een duidelijke en herkenbare basis. Bovendien betekent het telkens opnieuw berekenen van de nieuwwaarde een extra administratieve last, terwijl eenvoud het uitgangspunt zou moeten zijn. Daar komt bij dat nieuwwaarde in de praktijk hoger kan uitvallen dan de cataloguswaarde, waardoor de fiscale druk feitelijk zwaarder wordt dan in Europees Nederland.

### **Relatie tot Rijksdoelstelling economische zelfredzaamheid**

In de Kamerbrief van 10 maart 2025 over economische ontwikkeling en zelfredzaamheid voor de Caribische delen van het Koninkrijk benadrukt het kabinet het belang van het verlagen van de *cost of doing business and living* en het stimuleren van ondernemerschap. De voorgestelde eindheffing op dienstauto's verhoogt de structurele lasten voor werkgevers en staat hiermee op gespannen voet met deze doelstelling. Bovendien, sectoren als toerisme, logistiek en publieke dienstverlening zijn sterk afhankelijk van vervoer per auto. Een structurele heffing vergroot juist daar de kosten, terwijl deze sectoren cruciaal zijn voor de economische veerkracht van de eilanden.

### **Financiële impact**

Het cumulatieve effect van de voorgestelde eindheffing reikt verder dan alleen de belasting over de dienstauto's. Bij een tarief van 7,5% van de nieuwwaarde kan de jaarlijkse heffing voor het huidige RCN-wagenpark oplopen tot honderdduizenden dollars per jaar. Deze extra uitgaven komen bovenop andere personeelsgebonden voorzieningen die op dit moment structurele bruteringskosten met zich

meebrengen, zoals de behandeling van personeelsattenties, collectieve telefonie en vergelijkbare faciliteiten. Samen leidt dit tot een verhoging van de totale personeels- en bedrijfsvoeringlasten die de budgettaire ruimte voor andere publieke taken verkleint.

**Datum**  
15 september 2025

### **Bredere gevolgen van het ontbreken van een WKR**

Het ontbreken van een Werkkostenregeling (WKR) in Caribisch Nederland leidt tot een versnipperd en complex fiscaal kader voor vergoedingen en verstrekkingen aan personeel. Voor elke afzonderlijke voorziening zoals personeelsattenties, telefoonkosten, opleidingen, kerstpakketten of jubilea moet afzonderlijk worden beoordeeld of en hoe deze fiscaal moet worden behandeld. De financiële impact van deze brutoeringen is aanzienlijk. En doordat in CN een fiscaal instrument zoals de werkkostenregeling ontbreekt, komen deze kosten volledig voor rekening van de werkgever en daarmee indirect van de belastingbetaler. Dit brengt voor RCN structurele administratieve en financiële uitdagingen mee en beperkt andere werkgevers in hun mogelijkheden om arbeidsvoorwaarden fiscaal efficiënt en concurrerend vorm te geven.

Dit vraagt om structureel veel tijd en specialistische kennis, en vergroot het risico op verschillen in interpretatie en onbedoelde fiscale gevolgen. Voor een uitvoeringsorganisatie als RCN betekent dit een blijvende en hoge administratieve last, die ook bij andere werkgevers op de eilanden voelbaar is. Wij benutten deze consultatie om ook deze problematiek te agenderen en te onderzoeken of een integraal kader vergelijkbaar met de WKR kan worden ontwikkeld, zodat werkgevers en werknemers op de BES-eilanden beschikken over een eenduidig systeem. Daarnaast bevordert dit een doelmatiger inzet van middelen, doordat relatief bescheiden vergoedingen niet langer leiden tot disproportionele bruto lasten voor de werkgevers en indirect de belastingbetaler.

### **Tot slot**

Samenvattend: RCN stelt aanpassingen voor. Die zullen in samenhang zorgen voor een regeling die niet alleen eenvoudiger en eerlijker is, maar ook beter uitlegbaar.

- Een uitzondering voor opvallende voertuigen.
- Door invoering van een vrije kilometergrens wordt de regeling proportioneel: incidenteel gebruik blijft buiten heffing, structureel gebruik niet.
- Het hanteren van de cataloguswaarde biedt daarbij duidelijkheid en rechtszekerheid.
- En we grijpen deze consultatie aan om te vragen om een nieuw instrument. Een nieuw instrument (in de geest van een WKR) waardoor er geen brutoering meer hoeft plaats te vinden voor afzonderlijke voorziening zoals personeelsattenties, telefoonkosten, opleidingen of kerstpakketten etc.

Hiermee wordt de gelijke behandeling tussen Caribisch en Europees Nederland versterkt. Beide stelsels hanteren dan dezelfde basis en uitgangspunten. Dit voorkomt dat werkgevers op de eilanden met zwaardere regels of hogere lasten worden geconfronteerd.

Graag gaan we over dit alles met het ministerie van Financiën in gesprek.

Met vriendelijke groet,

Tim Muller  
Directeur Rijksdienst Caribisch Nederland

**Datum**  
15 september 2025