

Autobrief: fiscale toekomst zuinige auto's en (veel) meer

Op 1 juni 2011 heeft de staatssecretaris van Financiën zijn [autobrief](#) naar de Tweede Kamer gestuurd. In de autobrief besteedt de staatssecretaris vooral aandacht aan de fiscale behandeling van (zeer) zuinige auto's in de toekomst. Daarnaast gaat hij in op andere specifieke onderwerpen, zoals de mogelijke alternatieven voor de bijtelling bij bestelauto's. De concrete plannen rond de (zeer) zuinige auto's zullen in het met Prinsjesdag te lanceren Belastingplan 2012 worden opgenomen. Op een aantal andere maatregelen zal men op een ander moment terugkomen. Hieronder wordt een korte samenvatting gegeven van de plannen. Daarvoor is ook deels gebruik gemaakt van het [informatieblad](#) van de rijksoverheid zelf.

Toekomst (zeer) zuinige auto's

Het percentage zeer zuinige personenauto's is in 2010 opgelopen tot 25 procent. Bij handhaving van het huidige systeem verwacht men dat in 2015 zelfs 62% van de auto's vrijgesteld zijn van BPM. Dat is goed voor ons milieu, maar minder goed voor de schatkist en die laatste moet toch gevuld blijven.

Inmiddels is onderzoek gedaan naar de meest optimale manier waarop stimulering van zuinige auto's kan worden voortgezet. Dat heeft uiteindelijk geleid tot de volgende plannen:

BPM

- In de BPM blijft een vrijstelling bestaan voor de meest zuinige auto's. Wel worden de CO₂-grenzen aangescherpt, zodat meer dan nu de meest zuinige auto wordt gestimuleerd.
 - Aanscherping vindt jaarlijks per 1 januari plaats, te starten op 1 juli 2012
 - Vastlegging van de verschillende jaarlijkse grenzen t/m 2015 vindt plaats in het Belastingplan 2012
 - In 2015 geldt de vrijstelling van de BPM voor auto's die per gereden kilometer minder uitstoten dan 83 gram CO₂.

- Het huidige onderscheid in CO₂-grenzen voor benzine en diesel verdwijnt. De komende jaren groeien deze grenzen langzaam naar elkaar toe. Vanaf 2015 wordt er geen onderscheid meer gemaakt.

- De huidige vaste toeslag in de BPM voor dieselauto's ter compensatie van het accijnsvoordeel dat een dieselauto geniet, wordt omgezet in een CO₂-afhankelijke dieseltoeslag, vanaf een CO₂-uitstoot van 70 gr/km, met in 2015 een tarief van € 80 per

gr/km.

- Voor dieselauto's met een CO₂-uitstoot van minder dan 83 gr/km geldt dus geen volledige vrijstelling BPM; wel vrijstelling van de basis van de BPM, geen vrijstelling van de dieseltoeslag.
- De CO₂-grenzen waar beneden vrijstelling of verlaagde tarieven gelden worden gelijk getrokken voor de BPM en de bijtelling.

MRB

- De huidige vrijstelling in de MRB voor zowel nieuwe als bestaande personenauto's met een maximale CO₂-uitstoot van 95 gr/km (diesel) en 110 gr/km (overig) wordt met ingang van 1 januari 2014 afgeschaft en niet per 1 januari 2013 zoals aangekondigd in het Belastingplan 2011.
 - De vrijstelling wordt dus met een jaar verlengd.
 - Personenauto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km zullen tot en met 2015 worden vrijgesteld.

Bijtelling

- De verschillende percentages in de bijtelling voor de auto van de zaak blijven bestaan.
- De CO₂-grenzen waar beneden vrijstelling of verlaagde tarieven gelden worden gelijk getrokken voor de BPM en de bijtelling.
- De huidige grenzen voor het 14%-tarief en het 20%-tarief blijven tot 1 juli 2012 van toepassing.
- Vervolgens worden de grenzen jaarlijks per 1 januari naar beneden aangepast. Dit wordt in het Belastingplan 2012 voor de jaren tot en met 2015 vastgelegd.
- Het huidige onderscheid in CO₂-grenzen voor benzine en diesel verdwijnt. De komende jaren groeien deze grenzen langzaam naar elkaar toe. Vanaf 2015 wordt er geen onderscheid meer gemaakt.

- In 2015 geldt de een bijtelling van 14% voor auto's die per gereden kilometer minder uitstoten dan 83 gram CO₂.
- Het 20%-tarief in 2015 is van toepassing op alle auto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 110 gr/km.
- Auto's houden het tarief voor een periode die gelijk is aan de gebruikelijke leaseperiode, rekenend vanaf het moment dat de auto voor het eerst op kenteken is gesteld.

Schematische weergave grenzen

Het verloop van de nieuwe CO₂-grenzen voor zowel de BPM als de bijtelling auto van de zaak voor de jaren t/m 2015 kan als volgt worden weergegeven.

LET OP/TIP

De aanpassing in 2012 vindt pas plaats met ingang van 1 juli 2012 en niet per 1 januari 2012.

Tabel 3: Ontwikkeling BPM zuinigheidsgrenzen benzine per schijf, 2010-2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vrijgesteld	<111	<111	<103	<96	<89	<83
1e schijf	111-180	111-180	103-159	96-140	89-124	83-110
2e schijf	181-270	181-270	160-237	141-208	125-182	111-160
3e schijf	>270	>270	>237	>208	>182	>160

Bron: Ecorys CARbonTAX model

Tabel 4: Ontwikkeling BPM zuinigheidsgrenzen diesel per schijf, 2010-2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vrijgesteld	<96	<96	<92	<89	<86	<83
1e schijf	96-155	96-155	92-143	89-131	86-120	83-110
2e schijf	156-232	156-232	144-211	132-192	121-175	111-160
3e schijf	>232	>232	>211	>192	>175	>160

Bron: Ecorys CARbonTAX model

Op pagina 4 van het [Informatieblad](#) vindt u een aantal voorbeelden.

Tabel 7: Ontwikkeling zuinigheidsgrenzen bijtelling, 2010-2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Benzine						
14% bijtelling	<111	<111	<103	<96	<89	<83
20% bijtelling	111-140	111-140	103-132	96-124	89-117	83-110
Diesel						
14% bijtelling	<96	<96	<92	<89	<86	<83
20% bijtelling	96-116	96-116	92-114	89-112	86-111	83-110

Bron: Ecorys CARbonTAX model

Bestelauto's

Wij lieten u al eerder weten dat de staatssecretaris van plan was om te komen met een alternatieve regeling voor de bijtelling privégebruik bestelauto's waarbij een rittenregistratie niet langer nodig is. Overleg hierover met het bedrijfsleven is opgestart en zorgvuldig wordt een aantal opties verkend. De budgettaire effecten worden daarbij natuurlijk niet uit het oog verloren. Er zijn verschillende varianten onderwerp van gesprek. Een combinatie van de varianten is eventueel ook mogelijk.

Een uitwerking van de varianten vindt u in hoofdstuk 8 van de [autobrief](#) (vanaf pagina 40) nader uitgewerkt. Hieronder volstaan we met een korte opsomming van de mogelijke opties;

- Introductie 'verklaring uitsluitend zakelijk gebruik'
- Bij de bijtelling privégebruik bestelauto van de zaak meer aansluiten bij het werkelijke aantal gereden privékilometers; introductie van een optionele gestaffelde bijtelling ingeval gebruik wordt gemaakt van een geautomatiseerde rittenregistratie
- Afschaffen of verlagen van de bijtelling voor bepaalde bestelauto's: bij fictie aannemen dat een bestelauto met maximaal 3 zitplaatsen (enkele cabine) niet of beperkt privé wordt gebruikt waardoor er geen respectievelijk een verlaagde bijtelling kan worden toegepast
- Bijtelling privégebruik bestelauto van de zaak afschaffen onder gelijktijdige verhoging van de MRB en/of de introductie van een BPM-heffing voor bestelauto's van ondernemers (verschuiving lasten van werknemers naar werkgevers)
- Verlaagde bijtelling of absolute afkoopsom voor alle zakelijke bestelauto's ongeacht het werkelijke privégebruik

De eerste variant, degene waarbij wordt gekozen voor een 'verklaring uitsluitend zakelijk gebruik' kan per 1 januari 2012 worden ingevoerd. Of er ook andere varianten zijn die al per 1 januari 2012 zouden kunnen worden ingevoerd moet nog blijken.

Variabilisatie

In verband met de goede doorstroming op het wegennet heeft het kabinet in het Regeerakkoord een pakket aan maatregelen opgenomen. In dat kader wordt ook de mogelijkheid geschetst van een verschuiving van vaste lasten naar variabele lasten door verhoging van de brandstofaccijnzen en gelijktijdige en evenredige verlaging van de vaste lasten.

In de Autobrief laat de staatssecretaris weten dat het kabinet voorlopig geen mogelijkheden ziet om in het kader van de variabilisatie de accijnzen op benzine en diesel te verhogen en ter compensatie hiervan de vaste autolasten te verlagen.

Gasvormige brandstoffen

Gasvormige motorbrandstoffen zoals LPG en CNG worden in de accijns of energiebelasting zeer laag belast ten opzichte van producten als benzine en diesel, terwijl hier vanuit milieuoogpunt steeds minder rechtvaardiging voor is. Daarom wil het kabinet de tarieven aanpassen en de tarieven voor gasvormige autobrandstoffen in twee stappen, te beginnen per 1 januari 2012, ongeveer gelijk trekken tot het niveau voor CNG afgeleverd in modules..

Groen gas dat wordt ingezet in het wegverkeer blijft gestimuleerd worden via de SDE (+) maar telt dan niet mee voor de zogenoemde verplichtingenregeling.

Het gaat zowel om fossiele gasen als om biogassen. Wat betreft fossiele gasen betreft het de volgende producten:

- Vloeibaar gemaakt petroleumgas : vooral als autogas meestal LPG genoemd
- CNG : gecombineerd gasvormig aardgas
- LNG : vloeibaar gemaakt aardgas
- Vloeibaar gemaakt methaan : vergelijkbaar met LNG

Het plan van het kabinet kan met de volgende tabellen kort worden samengevat.

Overzicht tarieven gasvormige brandstoffen per megajoule per 1 januari 2011

Product	Accijns of EB per liter	Tarief per megajoule	Verhouding t.o.v. benzine
Benzine (ongelood)	€ 0,718	€ 0,0224	100%
Diesel (zwavelvrij)	€ 0,424	€ 0,0118	53%
LPG	€ 0,084	€ 0,0031	14%
Aardgas (als CNG afgeleverd via CNG-vulstation)	€ 0,006	€ 0,0009	4%
Aardgas (als CNG afgeleverd via modules)	€ 0,033	€ 0,0047	21%
LNG	€ 0,065	€ 0,0026	12%
Vloeibaar gemaakt methaan	€ 0,065	€ 0,0027	12%

Overzicht tarieven gasvormige brandstoffen per megajoule per na de stapsgewijze aanpassingen

Product	Accijns of EB per liter	Tarief per megajoule	Verhouding t.o.v. benzine
Benzine (ongelood)	€ 0,724	€ 0,0226	100%
Diesel (zwavelvrij)	€ 0,430	€ 0,0119	53%
LPG	€ 0,113	€ 0,0042	19%
Aardgas (als CNG afgeleverd via CNG-vulstation)	€ 0,032	€ 0,0046	20%
Aardgas (als CNG afgeleverd via modules)	€ 0,033	€ 0,0047	21%
LNG	€ 0,089	€ 0,0035	15%
Vloeibaar gemaakt methaan	€ 0,089	€ 0,0037	16%

Biobrandstoffen

Het gebruik van biobrandstoffen wordt op dit moment niet fiscaal gefaciliteerd maar het gebruik ervan wordt wel gestimuleerd via een zogenaamde verplichtingenregeling. Ter invulling van deze verplichting worden aan benzine en diesel biobrandstoffen toegevoegd en in beperkte mate ook biobrandstoffen in pure vorm op de markt gebracht.

Biobrandstoffen hebben vaak een lagere energie-inhoud dan benzine en diesel. Dit geldt in het bijzonder voor ethanol. Voor E-85 is voorzien in een compensatie in de accijns vanwege deze lagere energie-inhoud. Bij verschillen in energie-inhoud voor bijmengingen die verder gaan dan de op termijn voorziene minimale bijmenging, wil de staatssecretaris in een compensatie via een gedeeltelijke teruggaaf van accijns voorzien.

Eurovignet (belasting op zware motorrijtuigen)

De heffing van het Eurovignet gaat gepaard met hoge uitvoeringskosten en administratieve lasten, terwijl de opbrengst naar verhouding bescheiden is. Daarnaast is de toekomst van het Eurovignetverdrag onzeker en wordt het verdrag steeds moeilijker te actualiseren.

De staatssecretaris is dan ook van plan om in overleg met de verdragspartners de mogelijkheden voor afschaffing van het Eurovignet te onderzoeken. Wanneer afschaffing wordt gedekt door een verhoging van de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtwagens kan de belastingdruk sterker dan nu worden neergelegd bij vervuilende vrachtwagens.

Overige bijzondere regelingen en enkele aandachtspunten in de autobelastingen

In hoofdstuk 9 van de Autobrief gaat de staatssecretaris nog in op overige bijzondere regelingen en aandachtspunten in de autobelastingen.

De bijzondere regelingen gaan gepaard met relatief hoge uitvoeringskosten. De staatssecretaris vindt het om verschillende redenen tijd om de regelingen nog eens tegen het licht te houden.

Naast de bijzondere regelingen worden in dit hoofdstuk nog kort enkele aandachtspunten in de autobelastingen aangestipt, namelijk de BPM in Europees perspectief, de mogelijkheid van een fiscaal autopaspoort, de aftrek van omzetbelasting bij privégebruik van een zakelijke auto en het beleid ten aanzien van motoren en bromfietsen.

Correctie omzetbelasting

Ondernemers moeten normaal een btw correctie toepassen die ziet op het privé-gebruik van de auto zaak. Deze correctie moet plaatsvinden in de aangifte over het laatste tijdvak van het jaar.

Voor de auto die de ondernemer zelf gebruikt moet hij aansluiten bij de onttrekking die voor hem in de inkomstenbelasting geldt.

Voor de auto's die zijn werknemers ter beschikking staan geldt als uitgangspunt dat de correctie dient te worden aangegeven op basis van het werkelijk privé-gebruik door werknemers die een auto van de zaak hebben. Probleem is echter dat men dat werkelijke privé-gebruik met objectieve gegevens zoals een kilometeradministratie moet zien aan te tonen. Uit praktisch oogpunt is daarom goedgekeurd dat de ondernemer ook voor deze correctie mag aansluiten bij de forfaitaire regeling in de loon-en inkomstenbelasting (LB/IB) voor het bepalen van het privé-gebruik van de auto.

Uitgaande van de forfaitaire regeling bedraagt de correctie privé-gebruik bedraagt dan 12% van het bedrag dat voor LB/IB als onttrekking/bijtelling voor privé-gebruik geldt. Als de auto van de zaak op jaarbasis voor niet meer dan 500 kilometer voor privé-doeleinden is gebruikt, dan dient geen correctie van de voorbelasting ter zake van de autokosten te worden aangegeven.

In de Autobrief merkt de staatssecretaris op dat de hoogte van de onttrekking en de bijtelling in de inkomstenbelasting de afgelopen jaren sterk is gaan afhangen van de hoogte van de CO₂-uitstoot van de auto. Daardoor vormt die bijtelling/onttrekking niet langer een goede benadering van de toe te passen btw-correctie. Vandaar dat hij wil kijken of het mogelijk is om te komen tot een zelfstandig BTW-forfait voor het bepalen van de hoogte van de BTW-correctie. Daarvoor is dan wel toestemming nodig van de Europese Commissie.

TIP

Het lijkt er sterk op dat ook de staatssecretaris er niet geheel gerust op is dat de huidige regeling wel door de beugel kan.

Rechtbank Haarlem heeft onlangs nog beslist dat het voor de correctie voor de btw aansluiten bij de verschillende percentages afhankelijk van de CO₂-uitstoot in strijd met het gelijkheidsbeginsel is.

We hebben inmiddels begrepen dat de fiscus in hoger beroep zal gaan en daarna zal vast en zeker nog de gang naar de Hoge Raad worden gemaakt. Maar het ziet er vooralsnog niet verkeerd uit.

Wij verwijzen u ook naar ons [artikel van 9 juni 2011](#).