

Fiscaal voordeel auto smelt

De fiscale regels voor auto's veranderen voortdurend. Door continu de milieueisen aan te scherpen, wil de overheid het wagenpark steeds schoner maken. Wat verandert er in 2014 en welke voordelen zijn er te halen?



Wie de komende jaren nog in aanmerking wil komen voor belastingvoordeel bij de aanschaf van een auto – of hij die nu koopt of leest – zal steeds zuinigere modellen moeten kiezen. Een deel van de eigenaren van zuinige auto's raakt zijn fiscale subsidie komend jaar kwijt.

Of het nu gaat om de motorrijtuigenbelasting, de aanschafbelasting voor nieuwe auto's of de fiscale bijtelling voor leasewagens – op alle fronten scherpert de fiscus de eisen aan. Vrijstelling van belastingen is er alleen nog voor de allerzuinigste modellen. Zo moet het wagenpark stapje voor stapje zuiniger en schoner worden.

Maat aller dingen is de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) geworden, het gas dat verantwoordelijk wordt gehouden voor de opwarming van de aarde. Het kabinet wil de uitstoot van dit gas terugdringen en belooft automobilisten in een auto die zo min mogelijk CO₂ uitstoot.

Wat verandert er de komende jaren?

Portemonnee

Auto's die weinig koolstofdioxide verspreiden, zijn nu nog vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting. Het gaat om wagens met een dieselmotor die niet meer dan 95 gram CO₂ per kilometer in de lucht blaast. Auto's die op benzine rijden, mogen niet meer dan 110 gram verspreiden.

Het effect van die vrijstelling is groot. Het aantal auto's dat aan die eisen voldoet, neemt rap toe. Zonder ingrijpen zou volgens het kabinet in 2015 ruim 60 procent van alle personenauto's zijn vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting – een belangrijke inkomstenbron van het Rijk.

De laatste drie jaar is het bedrag dat de schatkist misloopt door de vrijstelling ruimschoots verdubbeld, tot 250 miljoen euro. Het kabinet schaft de fiscale subsidie voor deze auto's daarom per 1 januari 2014 af.

Alleen auto's die niet meer dan 50 gram CO₂ per kilometer verspreiden, zijn in 2014 en 2015 vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting, schreef VVD-staatssecretaris Frans Weekers van Financiën vorige week aan de Tweede Kamer. Het kabinet wil zo de belastinginkomsten op peil houden en de ontwikkeling van nog zuinigere auto's stimuleren.

Er zijn volledig elektrisch aangedreven modellen op de markt die geen CO₂ uitstoten, zoals de Citroën C-Zero. Daarnaast zijn er hybride wagens die zowel op stroom als op benzine kunnen rijden en heel weinig CO₂ verspreiden, zoals de Toyota Prius Plug-in Hybrid, die volgens de producent goed is voor 49 gram CO₂ per kilometer.

De vraag naar dergelijke auto's groeit snel, maar in absolute aantallen stelt de verkoop nog niet zo veel voor. In de eerste helft van 2013 zijn er 2.463 verkocht, 1,2 procent van alle auto's die volgens de Bovag in die periode zijn verkocht.

De afschaffing van de vrijstelling voor auto's die net iets meer dan 50 gram CO₂ verspreiden, raakt bezitters ervan in de portemonnee. Neem de eigenaar van een Volvo V40 D2 met dieselmotor en een uitstoot van 88 gram per kilometer. Dit jaar spaart hij dankzij de vrijstelling nog circa 1.300 euro aan motorrijtuigenbelasting uit.

Ook de regeling voor oldtimers verandert. Alleen auto's van veertig jaar en ouder zijn volgend jaar nog vrijgesteld.

De belasting op personenauto's en motorrijwielen (bpm) heeft de laatste jaren een ingrijpende facelift ondergaan. De aanschafbelasting begon twee decennia geleden eenvoudig als een percentage van de nettocatalogusprijs. Nu is de hoogte van de bpm volledig afhankelijk van de CO₂-uitstoot: per gram moet aanschafbelasting worden betaald. Hoe meer koolstofdioxide, hoe hoger de bpm. Het gaat al snel om duizenden euro's. Voor het bepalen van de hoogte van de bpm is een complexe tabel met vier schijven in het leven geroepen, inclusief een aparte dieseltoeslag.

Ontsnappen aan dit ambtelijk gedrocht kan alleen door een auto te kopen die is vrijgesteld van bpm. Voor benzineauto's ligt de grens nu nog bij een uitstoot van minder dan 96 gram per kilometer. Volgend jaar gaat dat omlaag, naar 89 gram. Wie toch al een auto wilde kopen en een exemplaar op het oog heeft dat 92 gram CO₂ per kilometer uitstoot, kan dat maar beter dit jaar doen. De fiscale bijtelling bij leaseauto's gaat eveneens op de schop. Maatgevend is ook hier de hoeveelheid CO₂. De standaardbijtelling is 25 procent van de cataloguswaarde, die leaserijders bij hun inkomen moeten optellen. Over dat bedrag betalen ze progressief belasting.

Voor auto's met een beperkte uitstoot geldt een lager percentage, van 20 of 14. Het wordt moeilijker om daarvoor in aanmerking te komen, omdat de Belastingdienst te veel geld misloopt: in 2012 323 miljoen euro, dit jaar 407 miljoen.

Belastbaar inkomen

Het is voor leaserijders aantrekkelijk om een CO₂-arme auto te kiezen. Wie een wagen van 30.000 euro en een uitstoot van 150 gram neemt, moet 25 procent van de waarde – 7.500 euro – bij zijn belastbaar inkomen optellen. Als de werknemer 42 procent belasting betaalt, dan kost de leaseauto hem 3.150 euro per jaar aan belasting.

Bij een leaseauto van 30.000 euro die goed is voor 80 gram CO₂, is de bijtelling 14 procent. De werknemer moet dan 4.200 euro bij zijn belastbaar inkomen optellen, waarover hij 1.764 euro belasting is verschuldigd. Dat is bijna 1.400 euro minder dan bij de auto met de standaardbijtelling. Leaseauto's houden dat fiscaal voordeel gedurende zestig maanden. De meeste contracten blijven binnen die termijn.

Bij leaseauto's is er een tijdelijk voordeel voor auto's die maximaal 50 gram CO₂ de lucht in blazen. Als de auto vóór 31 december 2013 op naam wordt gezet, geldt zestig maanden lang een bijtelling van 0 procent, schrijft Weekers aan de Kamer. Wordt dezelfde auto pas in 2014 of 2015 op naam gezet, dan bedraagt de bijtelling 7 procent.

Niet alleen de poolkappen smelten, ook het fiscaal voordeel smelt.

Kabinet spaart 'echte' oldtimer

Dat autolobby's succesvol kunnen zijn, bewijst de terugtrekkende beweging van het kabinet bij de belasting van oldtimers. In het Regeerakkoord zetten VVD en PvdA kordaat een streep door de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor auto's op leeftijd. Het aantal oude, vervuulende auto's op de weg is vanwege die fiscale uitzonderingspositie, die vele honderden euro's per jaar kan schelen, snel toegenomen. Schrappen van het voordeel moest de schatkist ruim 150 miljoen euro per jaar opleveren. Liefhebbers van oldtimers, aangevoerd door de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club (KNAC), verzetten zich fel, en met succes. Het kabinet bond in, na bemiddeling door oud-minister van Financiën Jan Kees de Jager (CDA), en behoudt de vrijstelling voor auto's van 40 jaar en ouder. Voor auto's van 26

tot 40 jaar die op benzine rijden, gaat een verlaagd tarief gelden, onder de voorwaarde dat ze in december, januari en februari niet de weg opgaan. De Raad van State vindt het compromis overigens weggegooid geld, 'omdat mag worden aangenomen dat echte liefhebbers hun voertuigen ook zonder vrijstelling zullen blijven onderhouden en rijden'.

Jean Dohmen (Elsevier)
redactie.amedia

november 2013

