

Wijzigingen in autobelastingen vanaf 2017: bijtelling, BPM, MRB

Wet uitwerking Autobrief II in een overzicht

Het wetsvoorstel uitwerking Autobrief II is op 22 januari ingediend bij de Tweede Kamer. Dit wetsvoorstel is het vervolg op de Autobrief II van 19 juni 2015 en de gedachtewisseling daarover met de Tweede Kamer op 3 september. Het wetsvoorstel bevat wijzigingen in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM), motorrijtuigenbelasting (MRB) en bijtelling in loon- en inkomstenbelasting (bijtelling LB/IB). De Nota naar aanleiding van het verslag ligt er nu ook.

Mr. drs. Leon Lubbers
Belastingdienst IMB
(Informatiemanagement
Belastingen)
op persoonlijke titel

Nieuwe richting fiscaal autobeleid

Voor de periode 2017 tot en met 2020 heeft het kabinet twee hoofddoelen voor het fiscale autobeleid:

1. een stabiele inkomstenstroom voor overheid op basis van verdedigbare en uitvoerbare autobelastingen;
2. een wezenlijke ondersteuning van de luchtkwaliteit en klimaatdoelen op autogebied via proportionele en goed gerichte fiscale prikkels.

Het kabinet wil deze doelen bereiken door:

- de CO₂-afhankelijkheid van het huidige stelsel van autobelastingen stapsgewijs te verminderen;
- het beleid meer te richten op volledig elektrische auto's (nulemissieauto's) en minder op PHEV's (plug in hybride elektrische auto's) zoals nu. Nulemissieauto's behouden tot en met 2020 voor MRB en BPM een volledige vrijstelling. PHEV's daarentegen gaan stapsgewijs als reguliere auto's behandeld worden. Er reden in 2015 in Nederland 78.163 PHEV's rond.
- de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit gebeurt door de invoering van een extra fijnstoftoeslag (binnen de MRB) voor de meest vervuilende diesels.

De Tweede en Eerste Kamer moeten nog beraadslagen over het wetsvoorstel. De beoogde invoeringsdatum is 1 januari 2017 (gefaseerde invoering).

Evaluatie Wet uitwerking Autobrief II

Het kabinet wil de voorgenomen maatregelen in 2018 evalueren, opdat het mogelijk is om beleidsmatig bij te sturen vanaf 2019. Bij de evaluatie wordt ook gekeken of de aangepaste belastinggrondslagen (en dus de opbrengsten) voldoende robuust zijn.

Wijzigingen bijtelling wegens privégebruik

Bijtelling nieuwe auto's van 25 tot 22 procent

Onder een nieuwe auto wordt hierbij verstaan een auto met een datum van eerste toelating op de weg (DET) ná 31 december 2016. Hiermee wordt voorkomen dat een auto die al vóór 2017 in het buitenland in gebruik is genomen, wel zou kwalificeren voor de 22%-bijtelling en een auto die al vóór 2017 te naam is gesteld in het (Nederlandse) kentekenregister niet. Gelet op significante en structurele trends vindt het kabinet 2017, als de wetgeving toch al wordt herzien naar aanleiding van de Autobrief II, een logisch moment om het algemene bijtellingspercentage te verlagen naar 22 procent. Het brandstofgebruik van nieuwe auto's is ten opzichte van oudere jaargangen flink gedaald. Dit heeft gevolgen voor de kosten. Daarnaast worden in toenemende mate beperkingen gesteld aan het privégebruik van de auto van de zaak, bijvoorbeeld voor vakanties in het buitenland.

Auto's van vóór 2017

Voor auto's van vóór 2017 blijft een bijtelling van 25 procent gelden (gedurende maximaal 60 maanden vanaf de tenaamstelling). Volgens het kabinet was een geleidelijke aanpassing ook een optie, maar dat zou de regeling veel complexer maken, met grotere uitvoeringslasten, administratieve lasten en kans op fouten tot gevolg.

Wijzigingen in de bijtellings van 2017 t/m 2020

De bijtelling voor privégebruik van een auto van de zaak wordt minder CO₂-afhankelijk. Dit gebeurt door een stapsgewijze groei naar het 22%-bijtellingspercentage.

- Met ingang van 1 januari 2017 vervalt de korting voor nieuwe zuinige auto's (met een CO₂-uitstoot

Tabel 1. Belastinggevolgen diverse voertuigen (afbouw BPM-tarieven)

	Veronderstelde CO ₂ gr/km (2016)	BPM (2016) Met tarieven 2016	BPM (2016) Met tarieven 2020
Conventioneel			
Skoda Octavia (diesel)	82	€ 2146	€ 1814
Volkswagen Up	91	€ 1477	€ 1204
Peugeot 308	105	€ 2443	€ 2016
BMW 5 (diesel)	105	€ 5711	€ 4885
Renault Captur	109	€ 2881	€ 2455
Volkswagen Golf	113	€ 3373	€ 2963
Audi Q5	162	€ 10205	€ 9760
Range Rover Evoque	174	€ 13061	€ 12268
Mercedes S500	199	€ 24961	€ 22718
Porsche Cayenne	215	€ 32577	€ 29406
Volelektrisch			
Tesla Model S	0	€ 0	€ 0
Nissan Leaf	0	€ 0	€ 0
Plug-in hybride			
BMW I3	13	€ 253	€ 338
Volvo V60 (diesel)	48	€ 463	€ 2760
Mitsubishi Outlander	44	€ 439	€ 2320
Volkswagen Golf	35	€ 385	€ 1330
Toyota Prius	49	€ 469	€ 2870

van 51-106 gram per kilometer). Met ingang van deze datum geldt voor nieuwe auto's in deze categorie een bijtelling van 22 procent.

- Voor nieuwe zeer zuinige auto's (met een CO₂-uitstoot van 1-50 gram per kilometer) wordt de bijtelling geleidelijk verhoogd van 15 procent in 2016 naar 17 procent in 2017 en 19 procent in 2018 (lees: de milieukorting op de bijtelling daalt in zoverre). Vanaf 2019 geldt voor nieuwe auto's in deze categorie een bijtelling van 22 procent. Het percentage is afhankelijk van de DET en geldt dan 60 maanden.

Begrenzing milieugerelateerde korting nulmissieauto's

Een korting op de bijtelling brengt mee dat het financiële voordeel groter is, naarmate de catalogusprijs hoger is. Omdat volledig elektrische auto's doorgaans een hogere catalogusprijs hebben, vindt het kabinet een ongememde fiscale stimulering niet wenselijk. De verlaagde bijtelling van 4 procent (op basis van een korting van 18 procent) wordt voor volledig elektrische auto's met een DET vanaf 2019 daarom begrensd tot maximaal 50.000 euro. Voor het deel van de catalogusprijs boven 50.000 euro geldt dan een bijtelling van 22 procent.

Uitzondering voor waterstof

Deze auto's zijn niet vanwege luxe en vermogen, maar primair vanwege de toegepaste techniek voornamelijk duurder

in aanschaf. Deze auto's staan bovendien nog in het beginstadium van de marktintroductie. Om deze redenen geldt de begrenzing van de bijtelling van 4 procent tot 50.000 euro voornamelijk niet voor deze auto's. In het voorjaar van 2015 waren er 11 waterstofpersonenauto's in het kentekenregister van de RDW geregistreerd.

Wijzigingen in het overgangsrecht

Voor het bestaande wagenpark is het huidige overgangsrecht erg complex. Er gelden verschillende overgangssregels met als gevolg dat niet al te zuinige auto's voor langere tijd fiscaal gunstig worden behandeld, en soms zelfs gunstiger dan inmiddels zuinigere auto's. Dit staat volgens het kabinet haaks op de nieuwe beleidsdoelen. Het kabinet wil het huidige overgangsrecht vanaf 2017 daarom als volgt aanpassen.

Nieuw overgangsrecht

De (oorspronkelijke) milieugerelateerde korting op de bijtelling blijft van kracht gedurende 60 maanden na de maand waarin de auto voor het eerst te naam is gesteld in het kentekenregister. Na afloop van deze periode van 60 maanden wordt dan jaarlijks bezien of op grond van de in dat jaar in de wet opgenomen CO₂-uitstootgrenzen nog recht bestaat op een milieugerelateerde korting. Hiermee ontstaat sneller een eenvoudiger en consistent systeem: alle auto's waarvan de periode van 60

Tabel 2. Verschillende kortingen in de MRB (2015-2020)

MRB	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Korting nulemissie	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Korting 1-50 g/km (PHEV)	100%	50%	50%	50%	25%	25%
Gewichtscorrectie (kg):	125	125	0	0	0	0

maanden is verstreken krijgen bij eenzelfde CO₂-uitstoot dezelfde milieugerelateerde korting.

Uitzondering bij eerste tenaamstelling vóór 1 juli 2012

Voor dergelijke auto's geldt de korting van 11 of 5 procent op de bijtelling in beginsel voor onbeperkte tijd. Het betreft dieselauto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 95 g/km en andere auto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 110 g/km. Voor deze auto's wordt het bestaande overgangsrecht geëerbiedigd t/m 31 december 2018. Hierdoor ontstaat voor deze autorijders volgens het kabinet voldoende handelingsperspectief.

Wijzigingen in de MRB

Diverse maatregelen in het wetsvoorstel leiden tot een meeropbrengst. Die benut het kabinet om de MRB voor personenauto's in 2017 met circa 2 procent te verlagen.

Fijnstoftoeslag vanaf 2019

Oudere dieselpersonen- en -bestelauto's zonder af-fabriek roetfilter stoten substantieel meer fijn stof uit dan nieuwere dieselauto's met een af-fabriek roetfilter. Daarom wordt vanaf 2019 een dieseltolslag ingevoerd voor dieselvoertuigen met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km. Bij bestelauto's geldt deze toeslag alleen als het voertuig dan 12 jaar of ouder is. Met een termijn van 12 jaar treft de roettoeslag een ongeveer even grote groep bestelauto's als personenauto's. De toeslag bedraagt 15 procent van de MRB inclusief provinciale opcenten. Maar voor personenauto's wordt de toeslag geheven als onderdeel van het rijksdeel, wat resulteert in een toeslag van 19 procent op het rijksdeel.

Voor een gemiddelde dieselpersonenauto in de gewichtsklasse 1350-1450 kilogram bedraagt de toeslag 225 euro per jaar en voor een gemiddelde bestelauto van een ondernemer 62 euro per jaar.

Bij dieselbestelvoertuigen worden af-fabriek roetfilters vanaf ongeveer 2010 toegepast, terwijl bij dieselpersonenauto's de roetfilters al in 2006 en 2007 grot-schalig zijn geïntroduceerd. Op dit moment rijden er in Nederland circa 400.000 dieselpersonenauto's zonder af-fabriek roetfilter. In het voorjaar van 2015 waren in Nederland 185.000 dieselbestelvoertuigen met af-fabriek roetfilter en 512.000 dieselbestelvoertuigen zonder af-fabriek filter. Door deze toeslag in de MRB pas te heffen vanaf 2019 is er volgens het kabinet voldoende handelingsperspectief om het voertuig van de hand te doen of

te vervangen door een milieuvriendelijker model waarvoor geen toeslag geldt.

Bepalen fijnstofuitstoot

Er wordt aangesloten bij de fijnstofuitstoot op de datum van eerste toelating op de weg (DET) zoals geregistreerd in het kentekenregister. Deze waarde is een onderdeel van de Europese typekeuring van voertuigen.

De grenswaarde van 5 mg/km is van kracht geworden met de Euro-5 norm. Deze norm is vanaf 1 september 2009 verplicht voor nieuwe typen personenauto's en lichte bestelauto's en vanaf 1 januari 2011 voor alle nieuwe geregistreerde voertuigen. Alle personenauto's met een datum eerste toelating vanaf 1 september 2009 voldoen aan dus aan deze norm.

Totdat op 1 januari 2011 de Euro 5-norm voor alle typen voertuigen verplicht is geworden, zijn nog in zeer beperkte mate voertuigen geregistreerd, waarvan de fijnstofuitstoot niet beschikbaar is. Met de peildatum van 1 september 2009 krijgen deze voertuigen als het ware het voordeel van de twijfel.

Bij voertuigen uit 2004 tot en met 2009 met een typegoedkeuring volgens Euro 3 en Euro 4 neemt gedurende die jaren de kans geleidelijk toe dat het voertuig voldoet aan de grenswaarde. Vanaf 1 juni 2005 tot 1 september 2009 gold dan namelijk een korting voor de BPM of een subsidie op BPM-vrije voertuigen. De fijnstofuitstoot van deze voertuigen is bij de RDW bekend. Voor zover bij Euro 3- en Euro 4-dieselauto's de emissiegegevens bij de RDW niet beschikbaar zijn, wordt teruggevallen op de peildatum van 1 september 2009. Op het moment dat de DET van een voertuig is gelegen voor deze peildatum, wordt het betreffende voertuig geacht een fijnstofuitstoot te hebben van meer dan 5 milligram per kilometer. Wel bestaat dan de mogelijkheid om tegenbewijs te leveren, bijvoorbeeld aan de hand van een individuele goedkeuring, een testrapport of een certificaat van overeenstemming met betrekking tot een Europese typegoedkeuring.

Retrofit roetfilter

De toeslag is niet te ontlopen door een 'retrofit roetfilter' te plaatsen. Met het naderhand monteren van een retrofit roetfilter kan de fijnstofuitstoot van dieselvoertuigen niet onder de grenswaarde van 5 mg/km komen. Bij retrofit roetfilters gaat het om "open filters" en niet om "gesloten filters". De laatste kan alleen af-

fabriek worden gemonteerd. Een open filter vangt slechts ongeveer 1/3 van de roetdeeltjes af, terwijl een gesloten af-fabriek filter bijna alle roetdeeltjes afvangt.

Wijzigingen in de BPM

Ook de BPM wordt minder CO₂-afhankelijk. Dit gebeurt via een verhoging van de vaste voet in de BPM van 175 tot 350 euro. De (progressieve) structuur van de heffing van BPM, gebaseerd op de CO₂-uitstoot van het voertuig, blijft in stand. Dit in combinatie met een jaarlijkse aanscherping van de CO₂-grenzen in de BPM-tariefschijven en van de CO₂-grens voor de dieseloetslag. Met de extra opbrengst die de verhoging van de vaste voet genereert, wordt het CO₂-afhankelijke deel van de BPM met een gelijk aandeel verlaagd.

Deze aanpassingen zijn zodanig vormgegeven dat de BPM voor (zeer) zuinige conventionele auto's iets daalt en voor niet-zuinige auto's stijgt. Hierdoor daalt de BPM-belastingdruk vanaf 2017 licht voor conventionele zuinige auto's met een CO₂-uitstoot tot maximaal 102 gram per kilometer. Toch is het volgens het kabinet lastig om een direct verband te leggen tussen de ontwikkeling van de autoprijzen en specifieke BPM-wijzigingen, omdat bij de prijsontwikkeling ook andere factoren een rol spelen.

Voorbeeld

Een Porsche Cayenne is voor de BPM 3.000 euro goedkoper, terwijl een plug-in hybride Toyota Prius 2.400 euro duurder wordt. De BPM op de Porsche Cayenne is daarmee echter nog steeds een factor 10 hoger dan de BPM op de Toyota Prius, terwijl het verbruik geen factor 10 verschilt.

Eerste stap afbouw BPM

De aanpassingen zijn een eerste stap richting de afbouw van de BPM. De BPM-tarieven voor reguliere auto's dalen met gemiddeld 12 procent in de periode 2017-2020. De mate waarin de tarieven jaarlijks worden verlaagd wordt bepaald door de opbrengst van de voorgenomen maatregelen. Het kabinet verlaagt de BPM-tarieven de komende jaren als volgt: in 2017 met 0,79 procent, in 2018 met 3,63 procent, in 2019 met 6,03 procent en in 2020 met 2,30 procent. De verlaging van de BPM kan volgens het kabinet leiden tot een jonger en daardoor iets schoner en zuiniger wagenpark, omdat de uiteindelijke verkoopprijs na belastingen waarschijnlijk daalt.

Recente ontwikkelingen

In Nederland rijden circa 160.000 Euro 5 dieselauto's van de merken Volkswagen, Seat, Skoda en Audi, waarbij Volkswagen heeft gefraudeerd met de software. Als er mogelijkheden zijn voor eventueel schadeverhaal, hoort dat volgens de staatssecretaris thuis bij de schadeveroorzaker en niet bij de consument. Ondernemers, werkgevers en werknemers hoeven dus niet te vrezen voor bijvoorbeeld een onverwacht hogere bijtelling, of nadelige financiële

Tabel 3* Bijtellingspercentages in de periode 2016 – 2020

Nieuwverkopen	2016	2017	2018	2019/2020
Nulemissie	4%	4%	4%	4%*
Zeer zuinig (1-50 g/km)	15%	17%	19%	22%
Zuinig (51-106 g/km)	21%	22%	22%	22%
Overig (> 106 g/km)	25%	22%	22%	22%

* Bij een nulemissieauto die niet kan worden gevoed met waterstof geldt de 'per saldo' bijtelling van 4% slechts over de eerste € 50.000 van de waarde van de auto.

gevolgen voor de MRB of BPM. Verder vallen de fiscale stimuleringsmaatregelen, zoals in de BPM en bijtelling, volgens het kabinet buiten de directe invloedssfeer van softwarefraude met specifiek NO_x-uitstoot van dieselauto's, en is er geen invloed op de voorgenomen maatregelen.

Afwijking werkelijke verbruik

Veel autorijders ervaren grote verschillen tussen het werkelijke verbruik en het normverbruik. Dit heeft volgens het kabinet geen gevolgen voor de rechtmatigheid van de fiscale voordelen. Het normverbruik vloeit voort uit een Europees afgesproken testmethode. Om een zo laag mogelijke verbruikswaarde te realiseren maken fabrikanten maximaal gebruik van de flexibiliteiten van de testmethode. Het hogere praktijkverbruik is vanuit de Nederlandse optiek weliswaar onwenselijk, maar niet bij voorbaat frauduleus. Toch vermindert het wetsvoorstel volgens het kabinet het belang van uitstootcriteria voor de autobelastingen fors. Daarnaast spant het kabinet zich bij de lopende onderhandelingen in Europa stevig in om te komen tot een meer realistische testcyclus.

Conclusie

De voorgestelde wijzigingen hebben niet alleen gevolgen voor nieuwe auto's (BPM, MRB en bijtelling), maar raken ook bestaande auto's (wijzigingen MRB en bijtelling). Alle autobelastingen worden minder CO₂-afhankelijk. Er worden stappen gezet naar de afbouw van de BPM. Voor een gemiddelde auto daalt de MRB met 2 procent. Voor vuilere diesels gaat een fijnstoftoeslag gelden via de MRB. Voor nieuwe auto's daalt het algemene bijtellingspercentage naar 22 procent, maar de verschillende CO₂-gerelateerde kortingen worden afgebouwd richting 2020. Voor bestaande auto's wordt het overgangsrecht aangepast. Het kan raadzaam zijn om de financiële consequenties nu al in kaart te brengen in het kader van de aanschaf of vervanging van een of meer auto's. Voor (semi-)elektrische auto's kan dan recht bestaan op de milieu-investeringsaftrek. Voor bestelauto's kan de kleinschaligheidsinvesteringsaftrek van toepassing zijn. Volgens het kabinet is moeilijk te voorspellen hoe het wagenpark er in 2020 uit ziet, maar de verwachting is dat in 2020 ongeveer 90 procent er op vooruit zal gaan.

<http://tinyurl.com/wvuAutobrief11>