

Analyse Autobrief II

Deze Autobrief bevat de beleidsvoornemens van het kabinet voor de autobelastingen in de periode 2017 tot en met 2020. Na de Kamerbehandeling dit najaar moeten deze voornemens worden omgezet in de 'Wet Uitwerking Autobrief II', waarvan de parlementaire behandeling in de Tweede respectievelijk Eerste Kamer vóór 1 juli 2016 moet zijn afgerond. Wat betreft de definities en uitwerking van één en ander heeft het ministerie van Financiën aangegeven met ons in overleg te willen.

Commentaar VNA: Deze Autobrief beantwoordt voor een belangrijk deel aan de visie en speerpunten van de VNA: geen stijging van de autobelastingen, minder perverse fiscale prikkels, eenvoudiger bijtellingsregime, einde aan de marktverstoring c.q. concentratierisico's in de vloot van onze leden en een aantrekkelijker tweedehands markt voor (semi)elektrische lease-auto's. Daarnaast worden door de VNA vurig bepleite zekerheden behouden, zoals:

- de 4-jarige doorkijk van de autobelastingen;
- de 60-maandetermin voor de bijtelling;
- de 500-kilometer grens.

Er zijn ook minpunten. De maatvoering van met name de 22% bijtelling is voor ons te hoog. Daarover zijn wij teleurgesteld en daar zullen we in het parlementaire debat zwaar op in zetten.

Fiscale bijtelling auto van de zaak

	2016	2017	2018	2019	2020
Nul-emissie ¹	4%	4%	4%	4%	4%
PHEV (1-50 gram/km)	15%	17%	19%	22%	22%
Zuinig (51-106 gram/km)	21%	22%	22%	22%	22%
Overig (> 106 gram/km)	25%	22%	22%	22%	22%

1) Voor volledig elektrische auto's geldt vanaf 2019 een maximum catalogusprijs van € 50.000. Voor het meerdere geldt 22% bijtelling. Rekenvoorbeeld: voor een auto van € 75.000 betekent dit: € 50.000 x 4% + € 25.000 x 22% = € 7.500 is dus 10% bijtelling. Deze aftopping van de catalogusprijs geldt niet voor elektrische auto's met een waterstofcel.

Op het moment dat in 2008 de fiscale vergroening werd ingezet en de 14-procent-categorie geïntroduceerd, ging het standaardtarief van de bijtelling van 22 naar 25 procent. Met het 22-procentstarief in 2017 zijn we dus weer terug op het niveau van 2007, met dien verstande dat er nu ook een categorie voor nul-emissie is.

Commentaar VNA: De VNA dringt al lange tijd aan op een eerlijker, eenvoudiger en lagere bijtelling. Voor de lange termijn streeft VNA naar bijtelling op basis van het werkelijk aantal gereden privékilometers, iets wat voor de korte termijn parlementair niet haalbaar is. Vandaar dat VNA voor deze Autobrief heeft aangedrongen op een eenvoudiger

bijtellingssysteem met één uniform tarief. Het is goed om te zien dat dit voorstel is overgenomen. Het afschaffen van de bijtellingcategorieën voor zuinige auto's zal vooral bij leaserijders zwaar vallen. Groot voordeel van deze vereenvoudiging voor leasemaatschappijen en werkgevers is dat hiermee een einde komt aan de marktverstoring: de werkgever krijgt weer de auto's in zijn wagenpark die het beste passen bij de bedrijfsdoelstellingen en niet alleen de auto's die passen bij de portemonnee van de berijders! En voor de leasemaatschappij betekent het dat de concentratierisico's in de vloot afnemen.

De elektrische auto behoudt zijn 4 procent bijtelling. Daar zijn wij tevreden over, omdat deze techniek voorlopig nog stimulering nodig heeft. Daarnaast draagt de inzet van deze auto's bij aan de milieudoelstellingen, zoals geformuleerd in het Energieakkoord (mede ondertekend door VNA). Goed is ook dat het veel te hoge standaardtarief van 25 procent al direct in 2017 wordt verlaagd naar 22 procent. Met de hoogte van het nieuwe standaardtarief van de bijtelling - 22 procent - zijn wij uiteraard niet tevreden. Eerder hebben wij namelijk al onderbouwd dat een substantieel lager tarief, dat meer recht doet aan het werkelijke privévoordeel, volstaat als loon in natura. Gezien de maatschappelijke en politieke realiteit was de VNA bereid om voor deze Autobriefperiode genoeg te nemen met 20-21 procent. Wij zetten onze lobby richting de politiek op dit punt in komende periode voort.

BPM aanschafbelasting

Het ministerie van Financiën wil van de BPM af en maakt een eerste stap in de afbouw. De BPM wordt langzaam afgebouwd met in totaal circa 12 procent tot en met 2020 (uitgangssituatie 2016). De vaste voet in de BPM-tarieftabel wordt verhoogd van 175 naar 350 euro zodat de BPM-opbrengst voor de schatkist minder afhankelijk wordt van de CO₂-uitstoot. Tegelijkertijd worden de CO₂-afhankelijke tarieven verlaagd.

Voor plug-in hybride auto's wordt een afzonderlijke BPM-tabel ingevoerd. Nu geldt voor deze auto's in de eerste schijf een BPM-tarief van 6 euro per gram CO₂-uitstoot. De staatssecretaris wil echter ook meer recht doen aan het praktijkverbruik van deze PHEV's. Voor 2017 en 2018 komt het tarief van 1-30 gram/km rond de 20 euro te liggen. In 2019 en 2020 wordt dat zo'n 30 euro per gram. Het tarief van 31-50 gram/km wordt in 2017 en 2018 zo'n 90 euro per gram, vanaf 2019 wordt het verhoogd tot ongeveer 125 euro. Boven 50 gram/km geldt voor deze auto's een tarief van ongeveer 300 euro per gram/km.

Commentaar VNA: *Het kabinet koestert de wens om de BPM af te bouwen, maar is zich bewust dat zij voor de afschaffing van de gehele BPM minimaal 8 - 10 jaar moet nemen en begint zeer behoedzaam. Dit is zeer in het belang van onze leden, die bij abrupte BPM-dalingen geconfronteerd worden met een aanzienlijk restwaardeverlies op de bestaande vloot. Afbouw van deze bezitsbelasting is noodzakelijk om in de toekomst een herziening door te kunnen voeren richting betalen naar werkelijk gebruik. Zolang zo'n stelstelherziening nog niet in zicht is, voelt de VNA geen noodzaak om wezenlijke stappen in de BPM-afbouw te ondernemen. Voor de VNA is 12% afbouw in de periode 2017 - 2020 prima.*

Motorrijtuigenbelasting (MRB)

De MRB wordt in 2017 generiek verlaagd met 2 procent voor alle personenvoertuigen. Het halftarief in de MRB voor PHEV's blijft voor de jaren 2017 en 2018 van toepassing waarbij de gewichtscorrectie vervalt. Voor de jaren 2019 en 2020 wordt het halftarief omgezet in een voordelige gewichtscorrectie van 300 kilogram. De gewichtscorrectie voor alle andere hybride voertuigen komt per 1 januari 2017 te vervallen.

Voor vervuilende dieselpersonen- en bestelauto's wordt vanaf 2019 een MRB-toeslag geheven. Het gaat dan om voertuigen met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km. In de praktijk betekent dit dat het gaat om auto's zonder af-fabriek roetfilter. Bij bestelauto's gaat het daarbij alleen om auto's van 12 jaar en ouder. Voor deze vervuilende dieselauto's bedraagt de toeslag 15 procent van de MRB inclusief provinciale opcenten. De voertuigeigenaar heeft de mogelijkheid om met een retro-fit roetfilter te trachten om de uitstoot onder het gestelde niveau te krijgen.

Commentaar VNA: De VNA kan zich vinden in deze maatregelen. De ultrazuinige auto's behouden hun vrijstelling en bij de stekkerhybrides wordt het MRB-voordeel teruggebracht. De dieseltoeslag betekent dat de vervuiler gaat betalen. Waar de leasebranche doorgaans schone en zuinige voertuigen inzet, zien we dat andere delen van de markt achterblijven bij de vergroening. Deze maatregelen kunnen positief uitwerken voor de leasevloot.

Fiscale stimulering schoon en zuinig

Nul-emissie auto's behouden de vrijstelling in de BPM en de MRB. Elektrische auto's met een waterstofcel vallen 100 procent in het gunstigste bijtellingtarief. Plug-in hybride auto's worden in de Bijtelling, BPM en MRB stapsgewijs als reguliere auto's behandeld.

In de Autobrief wordt toegezegd dat de staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu de Tweede Kamer nader zal informeren over financiële bijdragen van het Rijk aan de verdere verduurzaming van de mobiliteit.

Commentaar VNA: Met deze passage in de Autobrief II wordt bedoeld op het Innovatiefonds voor elektrische voertuigen. Dat fonds - een idee van ANWB, BOVAG, Natuur en Milieu, RAI Vereniging en VNA van 1 juni - verstrekt o.a. aanschafsubsidies op elektrische en andere innovatieve voertuigen aan consumenten en bedrijven. Primair voor nieuwe auto's, maar ook gebruikte auto's die voorheen nog niet zijn gesubsidieerd, zoals PHEV's die na 2018 worden ingezet. De ministeries van Economische Zaken en Infrastructuur en Milieu hebben positief gereageerd en werken inmiddels aan een voorstel.

Dit fonds wordt deze ministeries nog verder uitgewerkt en voorzien van financiële middelen. Als het goed wordt vormgegeven, dan kan dit op twee manieren gunstig uitwerken. Enerzijds betekent het dat werkgevers gaan genieten van de stimulering op (PH)EV en dit terugzien in hun TCO. Anderzijds is het de bedoeling om de particulier te stimuleren om in een tweedehands (PH)EV te gaan rijden, wat gunstig kan zijn voor de afzet van onze occasions. Beide elementen zijn in onze ogen gunstig voor de autoleasesector.

Betekenis Autobrief II voor:

Leasemaatschappijen:

- Autobelastingbeleid vastgesteld voor de komende 4 jaar: noodzakelijk om bedrijfseconomische risico's te kunnen inschatten en klanten goed te kunnen adviseren over hun wagenparkbeleid.
- 60-maandentermijn blijft gehandhaafd.
- Uniform bijtellingstarief: einde van de marktverstoring en dus het einde van de concentratierisico's in het wagenpark van de leasemaatschappij.
- Geleidelijke afbouw van de kortingstarieven in de bijtelling (7% en 14%): behoud aantrekkelijkheid auto van de zaak.
- Lager bijtellingsforfait (van 25% naar 22%).
- Geen stijging van de autobelastingen: behoud aantrekkelijkheid van de auto van de zaak.
- Beperkte afbouw BPM: voorkomen van afwaardering wagenpark op de balans.
- Lagere MRB voor (PH)EV's: ex-lease-(PH)EV's aantrekkelijker voor de Nederlandse tweedehandsmarkt.

Klanten leasemaatschappijen/werkgevers:

- Autobelastingbeleid 4 jaar vast: werkgever in staat om lange termijn wagenparkbeleid te formuleren en autokosten beter budgetteerbaar.
- Uniform bijtellingstarief: voorkomt fiscaal gedreven autokeuze bij de berijder en confrontatie hogere brandstofkosten.
- Einde marktverstoring: werkgever kan werknemer weer in passende auto plaatsen.
- Lease-auto is en blijft een belangrijk onderdeel voor een optimale invulling van het mobiliteitsbeleid door voorspelbaar kostenniveau en einde perverse prikkel.

Berijders van een auto van de zaak c.q. lease-auto:

- Bijtelling 60 maanden vast: berijder heeft duidelijkheid over de kosten van zijn zakelijke auto voor de komende 60 maanden; tijdens de wedstrijd worden de spelregels niet gewijzigd.
- Einde van de fiscaal gedreven autokeuze: keuze voor een auto niet meer (alleen) op basis van de fiscale aantrekkelijkheid, maar weer (meer) op basis van de auto en het gebruiksbehoefte ervan.
- Betere restwaardes door stimulans tweehandsmarkt kan leiden tot lagere leaseprijzen en dus méér auto voor het leasebudget.
- 500-kilomtergrens blijft behouden.

Overzicht bijtellingspercentages 2015 t/m 2020

Voor de volledigheid onderstaand het overzicht van de bijtellingspercentages, inclusief 2015, tussenjaar 2016 én de voorgestelde percentages in Autobrief II:

Bijtelling	Autobrief I		Tussenjaar		Autobrief II			
	2015		2016		2017	2018	2019	2020
Nul-emissie	0 gr/km	4%	0 gr/km	4%	4%	4%	4%	4%
PHEV	1 t/m 50	7%	1 t/m 50	15%	17%	19%	22%	22%
Zuinig	51 t/m 82 83 t/m 110	14% 20%	51 t/m 106	21%	22%	22%	22%	22%
Overig	>110	25%	>106	25%	22%	22%	22%	22%