



Das Auto.

Autobelastingen vanaf 2012: de meest gestelde vragen.



Autobelastingen vanaf 2012: de meest gestelde vragen



In de afgelopen jaren zijn er fiscale regelingen ingevoerd ter stimulering van zuinige en zeer zuinige auto's. Zo gelden er onder andere verlaagde bijtellingscategorieën en een BPM-vrijstelling en MRB¹⁾-nihil tarief op zeer zuinige auto's. Om de regelingen in de pas te laten lopen met de technische vooruitgang worden de CO₂-normen voor deze regelingen periodiek bijgesteld. Dit document geeft een overzicht van de wijzigingen zoals die in november 2011 door de Tweede Kamer zijn aangenomen.

1. Welke auto's vallen straks in de verlaagde bijtellingscategorieën?

Op dit moment is de 14% bijtelling van toepassing op zeer zuinige auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 110 gram/km voor benzineauto's en van niet meer dan 95 gram/km voor dieselauto's. De 20%-bijtelling is van toepassing op zuinige auto's met een CO₂-uitstoot van meer dan 110 gram/km maar niet meer dan 140 gram/km voor benzineauto's en van meer dan 95 gram/km maar niet meer dan 116 gram/km voor dieselauto's. Vanaf 1 juli 2012 worden deze zuinigheidsgrenzen tot en met 2015 jaarlijks bijgesteld. Daarbij verdwijnt op termijn ook het verschil tussen benzine- en dieselauto's. Daardoor valt vanaf 2015 de 14% bijtellinggrens samen met de vrijstellingsgrens in de BPM en valt de 20% bijtellingcategorie samen met de eerste schijf in de BPM.

De door de Tweede Kamer aangenomen grenzen zien er als volgt uit:

		01-07-2012	2013	2014	2015
Benzine:	14%	< 103	< 96	< 89	< 83
	20%	103 t/m 132	96 t/m 124	89 t/m 117	83 t/m 110
Diesel:	14%	< 92	< 89	< 86	< 83
	20%	92 t/m 114	89 t/m 112	86 t/m 111	83 t/m 110

2. Wat betekent de aanscherping van de CO₂-grenzen voor mijn huidige auto van de zaak?

Om steeds de meest zuinige auto's te stimuleren maar ook duidelijkheid en zekerheid te bieden aan bestuurders van een auto van de zaak, wil het Kabinet de periode dat men nog een verlaagd bijtellingtarief kan toepassen na een aanscherping van de zuinigheidsgrenzen terugbrengen tot maximaal 60 maanden. Dat betekent vanaf 1 juli 2012 dat een nieuwe auto van de zaak waarop de 0%-, 14%- of 20%-bijtelling van toepassing is op de datum van de eerste tenaamstelling, dit lage tarief gedurende deze periode blijft houden, ook al wordt voor auto's met een nieuwer kenteken de CO₂-grens bijgesteld.

Zou door aanscherping van de CO₂-grenzen een bepaalde uitvoering van een type auto buiten de verlaagde bijtelling gaan vallen, dan geldt die nieuwe bijtellingcategorie alleen voor nieuwe auto's en loopt de lagere bijtelling gedurende 60 maanden (gerekend vanaf de datum van de wetwijziging) nog door als een auto een eerste tenaamstelling heeft van vóór die wetwijziging. Voor de eerste aanscherping van de bijtellingsgrenzen is daarom een tenaamstelling op uiterlijk 30 juni 2012 van belang.

Voor auto's met een eerste tenaamstelling van vóór 1 juli 2012 geldt bovendien bij gebruik door dezelfde bestuurder of eigenaar, ook geen beperking van de verlaagde bijtelling tot 60 maanden.

3. Blijft de 0%-bijtelling op de elektrische auto behouden?

De 0%-bijtellingscategorie wordt conform de "Autobrief" van 2011, per 1 januari 2012 verruimd van auto's met een nihil emissie tot auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km. Het percentage van 0% geldt echter alleen voor auto's die in de jaren 2012 of 2013 tenaam worden gesteld, en geldt dan gedurende 60 maanden. Op dit punt wijkt het definitieve Kamerbesluit af van de "Autobrief" die nog voor 5 jaar "0%" voorzag. Voor auto's in deze categorie die voor het eerst te naam worden gesteld in 2014 en 2015 gaat gedurende 60 maanden een 7%-bijtelling gelden.

4. Hoef ik voor mijn bestelauto geen rittenregistratie meer bij te houden?

Naast de huidige mogelijkheden om de bijtelling voor privé-gebruik te voorkomen wordt per 1 januari 2012 een 'verklaring uitsluitend zakelijk gebruik' ingevoerd voor bestelauto's. Deze verklaring kan bij de belastingdienst worden aangevraagd. Een rittenregistratie is daarna niet meer nodig. De Belastingdienst zal naleving van het uitsluitend zakelijk gebruiken van de bestelauto controleren door middel van 'ambulant toezicht', bijvoorbeeld de gegevens die met de flitsauto's van de belastingdienst verzameld worden.

5. Komt er een overgangsregeling voor de MRB¹⁾-vrijstelling op zeer zuinige auto's?

Benzineauto's met een maximale CO₂-uitstoot van 110 gram/km en dieselauto's met een maximale uitstoot van 95 gram/km hebben nu recht op een vrijstelling van MRB (ook wel HSB²⁾ of wegebelaasting genoemd). Er was al aangekondigd dat deze vrijstelling zou gaan verdwijnen, waarbij als waarschijnlijke datum 2013 is genoemd. Ook is door Minister De Jager van Financiën geopperd dat er een overgangsregeling zou komen. Die overgangsregeling wordt nu alsnog ruimer vormgegeven: de huidige vrijstelling, inclusief de nu geldende normen van 110 gram/km en 95 gram/km, wordt gehandhaafd tot 1 januari 2014. Daarbij wordt geen verschil gemaakt tussen auto's die nu al rijden en auto's met een kenteken uit 2012 of 2013: alle auto's die aan deze CO₂-eisen voldoen, behouden hun vrijstelling tot 1 januari 2014. In 2014 en 2015 geldt de MRB-vrijstelling alleen voor auto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 50 gram/km. Dat zijn voor het grootste deel

¹⁾ MRB = motorrijtuigenbelasting

²⁾ HSB = houderschapsbelasting



elektrische en plug in hybride auto's. Voor alle andere auto's is MRB verschuldigd. Berekening daarvan vindt plaats naar gewicht en brandstofsoort. De CO₂-uitstoot is daarbij niet bepalend.

6. Klopt het dat de oldtimervrijstelling in de MRB toch gewoon open blijft staan?

De nu al in de wet opgenomen bevestiging van de MRB-vrijstelling voor auto's tot en met 1986, wordt weer ongedaan gemaakt. De huidige voorwaarde dat de auto 25 jaar of ouder moet zijn, wordt daarbij vervangen door een ingroeiregeling onder de voorwaarde dat het motorrijtuig ten minste 30 jaar geleden voor het eerst in gebruik is genomen. Voor nieuwe gevallen - dat wil zeggen auto's die op 31 december 2011 nog geen 25 jaar oud zijn - geldt de vrijstelling daarbij niet langer voor de eventuele brandstoftoeslag. Zo'n brandstoftoeslag geldt onder meer voor dieselauto's. Voor auto's die op 31 december 2011 al 25 jaar of ouder zijn en op grond van de huidige regelgeving voor de vrijstelling in aanmerking komen, wordt een overgangsregeling getroffen. Deze auto's krijgen niet te maken met een eventuele brandstoftoeslag.

7. Wat gebeurt er met de BPM-berekening op personenauto's?

De BPM wordt stapsgewijs omgezet in een heffing die berekend wordt op basis van de CO₂-uitstoot van de auto, waardoor er per 2013 geen procentueel catalogusprijsdeel meer in de BPM is. Er geldt dan enkel een BPM op basis van de diverse CO₂-afhankelijke schijven. De Staatssecretaris wil de afbouw van de cataloguswaarde in de BPM volgens plan voortzetten, maar wil de schijven op basis van de technische vooruitgang bijstellen, omdat auto's steeds zuiniger worden. Ook wil hij de tarieven per schijf aanpassen om zo de inkomsten zeker te stellen. Daarbij wordt de bovengrens van de vrijstelling aangescherpt naar 82 gram/km in 2015. Naar verwachting betreft vrijstelling in 2015 dan nog zo'n 12% van de nieuwverkopen. De Tweede Kamer heeft deze voorstellen inmiddels aangenomen.

Het gevolg van deze aanpassingen in schijven en tarieven is dat goedkope, zuinige auto's duurder worden en zeer dure auto's goedkoper. Dit omdat bij het ombouwen van BPM naar meer CO₂-afhankelijkheid de toename van de CO₂ afhankelijke component niet opweegt tegen de reductie van het procentuele deel dat op basis van de prijs wordt geheven. Om dit effect zoveel mogelijk te beperken is in aanvulling op eerdere voorstellen een extra (4e) BPM-schijf toegevoegd. Hierbij is echter de 3e schijf zodanig be-

perkt van omvang vormgegeven dat het ongewenste effect nog steeds in enige mate optreedt.

8. Schaft het Kabinet de vaste dieseltoeslag in de BPM af?

In de huidige BPM zit voor dieselauto's een vaste toeslag ter compensatie van het accijnsverschil tussen benzine en diesel. Het Kabinet wil die vaste dieseltoeslag vervangen door een CO₂-afhankelijke toeslag. Daarmee wordt recht gedaan aan de gedachte dat het gemiddelde accijnsverschil tussen een benzine- en dieselauto toeneemt naarmate de auto meer verbruikt. Deze CO₂-afhankelijke toeslag gaat gelden boven de 70 gram/km, zodat ook de zeer zuinige, en dus op dit moment helemaal BPM-vrije auto's deze dieseltoeslag wél moeten betalen. Dat voorkomt ook dat er grote schokeffecten qua totale BPM ontstaan als een auto net boven de bovengrens van de BPM-vrijstelling uitkomt. De dieseltoeslag ziet er als volgt uit:

	1-7-2012	2013	2014	2015
Tarief per gram boven 70 gram/km	€ 40,68	€ 54,92	€ 70,17	€ 81,36

9. Blijft er een fiscale stimulering voor alternatieve brandstoffen?

Voertuigen die geheel op elektriciteit rijden (Nulemissieauto's) hebben al 0% bijtelling voor privé gebruik, een BPM-vrijstelling en een MRB-vrijstelling. Deze regeling blijft van kracht en wordt per 1 januari 2012 verruimd tot een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram/km. Hierdoor komen ook voertuigen die gedeeltelijk op elektriciteit uit het stopcontact kunnen rijden (Plug in Hybrides) in aanmerking voor de vrijstellingen van elektrische voertuigen. Deze vrijstellingen zouden wettelijk vastgelegd worden voor de jaren tot en met 2015, al geldt voor de bijtelling bij aanschaf in 2014 of 2015 een 7%-bijtelling. Het Kabinet wil alleen naar de uitstoot van het voertuig kijken (en niet naar de CO₂ emissie van de brandstof in de keten). Omdat men de voordelen van met name het rijden op aard-/groengas wel erkent, zal de BPM op aardgas auto's verlaagd worden door deze vanaf 1 juli 2012 volgens de benzineschijven te berekenen. Tegelijkertijd wordt de MRB verhoogd tot het niveau van LPG-G3. De aanschaf van deze auto's wordt daarmee gestimuleerd. Om het energiebelasting- c.q. accijnstarief op gasvormige brandstoffen meer in de pas te lopen met de accijnzen op benzine en diesel worden de tarieven voor alle gasvormige brandstoffen (LPG, CNG en LNG) enigszins en in 4 stappen verhoogd gedurende de komende vier jaar. Na deze

BLUEMOTION

— TECHNOLOGIES —

aanpassing bedraagt de belasting op bijvoorbeeld aardgas echter nog steeds maar zo'n 20% van de heffing op benzine en blijven aardgas en groengas goedkoop. De inzet van hoge blends van andere alternatieve brandstoffen zoals PPO (biodiesel), wordt fiscaal niet verder gestimuleerd. Bevordering van de inzet van deze bio-brandstoffen is geregeld via de regelingen voor verplichte bijmenging in de reguliere diesel en benzine (low blends).

10. Welke maatregelen komen er voor de btw?

Ondernemers kunnen op auto's van de zaak in principe alle btw in aftrek brengen. In de laatste aangifte van het jaar moet echter een zg. 'correctie voor privégebruik' worden verwerkt. De btw-correctie voor privégebruik bedroeg tot en met 30 juni 2011 doorgaans 12% van het bedrag dat als bijtelling geldt. Daarbij maakte de indeling in de 0%-, 14%-, 20% of 25%-categorie dus ook verschil voor de btw. Met ingang van 1 juli 2011 is het verschil tussen zuinige en minder zuinige auto's niet meer van belang voor de btw-correctie. De achtergrond van deze wetswijziging is

een recente uitspraak van de Rechtbank in Haarlem die het voor deze btw-correctie niet toelaatbaar acht dat er verschil wordt gemaakt op basis van de CO₂-uitstoot van de auto. Het privégebruik van een auto van de zaak wordt daarom vanaf 1 juli 2011 als fictieve dienst belast, waarbij gekeken moet worden naar het werkelijke privégebruik van de auto. Daarbij wordt woon-werkverkeer weer gezien als privégebruik. De btw-heffing is vanaf 1 juli 2011 dus niet langer gekoppeld aan de hoogte van de bijtelling in de loon- en inkomstenbelasting. Het percentage van deze nieuwe btw-correctie voor privégebruik bedraagt op jaarbasis 2,7% van de catalogusprijs.

Ter voorkoming van misverstanden merken wij op dat het woon-werkverkeer voor een eventuele rittenregistratie ter voorkoming van de bijtelling voor privégebruik in de loon- of inkomstenbelasting nog steeds als zakelijk gebruik wordt aangemerkt. Dat is ook na 1 juli 2011 niet veranderd.

Tijdvak	januari t/m juni 2012	juli t/m december 2012	2013	2014	2015
bijtelling	0% bijtelling t/m 50 gram/km		7% bijtelling t/m 50 gram/km		
	14%- en 20%-bijtelling geldt gedurende 60 maanden (gerekend vanaf 1 juli 2012) mits 1e tenaamstelling in dit tijdvak	14%- en 20%-bijtelling geldt gedurende 60 maanden (gerekend vanaf 1 januari 2013) mits 1e tenaamstelling in dit tijdvak	14%- en 20%-bijtelling geldt gedurende 60 maanden (gerekend vanaf 1 januari 2014) mits 1e tenaamstelling in dit tijdvak	14%- en 20%-bijtelling geldt gedurende 60 maanden (gerekend vanaf 1 januari 2015) mits 1e tenaamstelling in dit tijdvak	14%- en 20%-bijtelling geldt gedurende 60 maanden (gerekend vanaf 1 januari 2016) mits 1e tenaamstelling in dit tijdvak
	14% bijtelling t/m 95 gram/km (diesel) en 110 gram/km (benzine)	14% bijtelling t/m 91 gram/km (diesel) en 102 gram/km (benzine)	14% bijtelling t/m 88 gram/km (diesel) en 95 gram/km (benzine)	14% bijtelling t/m 85 gram/km (diesel) en 88 gram/km (benzine)	14% bijtelling t/m 82 gram/km (ongeacht brandstof)
	20% bijtelling bij 96 t/m 116 gram/km (diesel) en 111 t/m 140 gram/km (benzine)	20% bijtelling bij 92 t/m 114 gram/km (diesel) en 103 t/m 132 gram/km (benzine)	20% bijtelling bij 89 t/m 112 gram/km (diesel) en 96 t/m 124 gram/km (benzine)	20% bijtelling bij 86 t/m 111 gram/km (diesel) en 89 t/m 117 gram/km (benzine)	20% bijtelling bij 83 t/m 110 gram/km (ongeacht brandstof)
MRB	Huidige vrijstelling t/m 95 gram/km (diesel) en t/m 110 gram/km (benzine)			Vrijstelling t/m 50 gram/km (ongeacht brandstof)	
BPM	Verlaging procentueel deel BPM naar 11,1%		Afschaffing procentueel deel BPM		
	Benzinekortings € 450		Afschaffing benzinekortings		
	Dieseltoeslag € 1900		CO ₂ -afhankelijke dieseltoeslag boven 70 gram/km		
	Korting euro VI € 1.000,-		Korting euro VI € 500	Afschaffing korting euro VI	
	Verhoging CO ₂ -afhankelijk BPM-deel		Periodieke aanscherping CO ₂ -normen van de BPM-schijfgrenzen		

Deze brochure is samengesteld in samenwerking met AMD automotive fiscalisten B.V. Hoewel bij het samenstellen van deze brochure de uiterste zorgvuldigheid is betracht, aanvaarden Pon's Automobielhandel B.V. en AMD automotive fiscalisten B.V. geen enkele aansprakelijkheid voor gebruik van deze informatie in specifieke situaties: Deze brochure is louter informatief van aard. De tekst van deze brochure is bijgewerkt tot en met de stemmingen in de Tweede Kamer op 17 november 2011. De Eerste Kamer moet nog met de beschreven wetsvoorstellen instemmen. Heeft u vragen over de autobelastingen vanaf 2012? Stuur dan een e-mail naar: belastingenvolkswagen@pah.nl

