

Auto en fiscus in 2009

De heilige koe blijft vanuit fiscaal oogpunt een interessant object, zeker voor Den Haag. Daarbij is er steeds meer belangstelling voor zuinige auto's, hetgeen met fiscale maatregelen gesteund wordt. Verder is er een verschuiving in de soort heffing waarneembaar als stap in de richting van de kilometerheffing. Aan de ene kant minder BPM, maar aan de andere kant meer motorrijtuigenbelasting, want dergelijke maatregelen moeten wel budgettair neutraal verlopen.

De eerste wijziging speelt zich af in de bijtelling voor de auto van de zaak. Tot 2009 was de bijtelling 25% van de cataloguswaarde. Deze bijtelling werd verlaagd tot 14% voor auto's met een geringe CO₂-uitstoot.

Met ingang van 1 januari van dit jaar geldt er een driedeling. Het algemene tarief van 25% blijft het uitgangspunt. Voor zeer zuinige auto's geldt een bijtelling van 14%. Onder zeer zuinige auto's worden verstaan auto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 95 gram per kilometer bij een auto die op diesel rijdt en van maximaal 110 gram per kilometer bij een auto die niet op diesel rijdt. Er is nu een 'tussencategorie' gecreëerd van zuinige auto's. Dat zijn auto's met een CO₂-uitstoot van meer dan 95, maar van maximaal 116 gram per kilometer bij een auto die op diesel rijdt, dan wel van meer dan 110, maar van maximaal 140 gram per kilometer bij een auto die niet op diesel rijdt.

De bijtelling geldt alleen wanneer er meer dan 500 kilometer per kalenderjaar privé wordt gereden. Dit moet uiteraard wel kunnen worden bewezen. Hoewel hiervoor in beginsel een vrije bewijsleer geldt, komt het er in de praktijk op neer dat de belastingdienst eigenlijk alleen maar een sluitende kilometeradministratie accepteert als bewijsmiddel.

Geen bijtelling bestelauto's

Voor bestelauto's hoeft geen bijtelling plaats te vinden wanneer de werknemer de bestelauto niet buiten werktijd kan gebruiken, bijvoorbeeld omdat de bestelauto na werktijd 'achter het hek' bij de werkgever wordt gestald of de werkgever de werknemer verboden heeft om de bestelauto privé te gebruiken. Dit verbod moet dan wel schriftelijk zijn vastgelegd en de werkgever moet dit verbod ook daadwerkelijk controleren en een passende sanctie opleggen bij overtreding van

het verbod. Daarnaast zal bij meer dan 500 privé-kilometers ook een bijtelling volgen.

Voor bestelauto's die door de aard van het werk doorlopend afwisselend worden gebruikt, kan het moeilijk zijn om het privé-gebruik vast te stellen. In die situatie kan het privé-gebruik bij de werkgever worden belast door middel van een zogenaamde eindheffing. Deze eindheffing bedraagt dan € 300 per bestelauto op jaarbasis.

Versimpeling rittenregistratie

Begin 2009 hebben de belastingdienst en een aantal (belangen)organisaties een akkoord gesloten over versimpeling van de rittenregistratie voor bestelauto's voor bepaalde situaties. Als de werknemer door de aard van de werkzaamheden (vaak) veel ritten op een dag heeft met een bestelauto, kan het bijhouden van een rittenregistratie een grote (administratieve en financiële) last zijn voor de werkgever en de werknemer. In dergelijke gevallen mag de werknemer om praktische redenen het bewijs voor het aantal gereden privé-kilometers leveren met een combinatie van een vereenvoudigde rittenregistratie en vastlegging van de zakelijke adressen in de (project)administratie van de werkgever. Daarbij geldt wel als voorwaarde dat de werkgever schriftelijk met de werknemer moet hebben afgesproken dat de werknemer een vereenvoudigde rittenregistratie bijhoudt, privé-gebruik tijdens werk- en lunchtijd niet is toegestaan en de werkgever de zakelijke adressen in zijn administratie heeft opgenomen.

Een voorbeeld van een dergelijke afspraak is te vinden op www.belastingdienst.nl. Een werkgever mag een afwijkende afspraak hantieren, maar het is dan wel raadzaam

om deze vooraf ter goedkeuring aan de belastingdienst voor te leggen.

BPM en motorrijtuigenbelasting

Niet alleen in de bijtelling komen we belastingmaatregelen ten gunste van zuinige auto's tegen. Ook in de BPM en de motorrijtuigenbelasting (MRB) zien we dit beleid terug. Zo is de BPM verder verhoogd voor zeer onzuinige auto's. Dat zijn auto's met een uitstoot van meer dan 170 gram CO₂ per kilometer bij een auto die op diesel rijdt en meer dan 205 gram CO₂ per kilometer bij een auto die niet op diesel rijdt.

Aan de andere kant geldt er een vrijstelling voor de BPM voor zeer zuinige auto's. Dat zijn auto's, die aan de criteria voldoen voor een bijtelling van 14%. Overigens geldt deze vrijstelling voor alle auto's die aan deze criteria voldoen en niet alleen voor auto's van de zaak.

Verder is voor deze zeer zuinige auto's het halve tarief van de MRB per 1 april 2009 gereduceerd tot een kwarttarief. Per dezelfde datum is ook het tarief van de MRB voor aardgasauto's verlaagd en wel tot het niveau van benzineauto's.

Vanuit Den Haag wordt de auto steeds meer als fiscaal sturingsmiddel gebruikt om mensen energiebewuster te maken. Of deze maatregelen direct effect sorteren, valt moeilijk te zeggen. Mensen en bedrijven zullen niet zomaar een andere auto aanschaffen. En zeker met de huidige economische situatie zal men minder snel geneigd zijn om de bestaande auto te vervangen. Aan de andere kant is het wel de fiscale moeite waard om uit te kijken naar een zuinig exemplaar wanneer er toch aanleiding is om de huidige auto te vervangen.

Drs. Henk Dollekamp FB,
de Jong & Laan Accountants
Belastingadviseurs