

mr. M.R.M. Deden en
mr. J.P. van 't Hof¹

Auto van de zaak toe aan grote beurt!?



Ieder jaar lukt het de wetgever weer het Belastingplan te verrijken met nieuwe regels voor de auto van de zaak; tot en met 2005 in de inkomstenbelasting en vanaf 2006 in de loonbelasting.

Door al het gesleutel aan de ter beschikking gestelde auto lijken twee lijnen van de wetgever op te vallen: enerzijds is getracht door de jaren heen een eenvoudiger systeem op te zetten dat ook geen extra administratieve lasten voor de werkgever meebrengt. Anderzijds is de vergroening een duidelijke trend van de laatste jaren: gepoogd wordt met de gedifferentieerde tarieven een gedragsverandering bij de werknemers te bereiken om in een zuinige auto van de zaak te gaan rijden.

In deze bijdrage belichten wij nog eens of de wetgever daar naar onze mening ook in geslaagd is. Met name bij de vergroeningspoging staan wij langer stil en doen een voorzet om het vergroeningsaspect beter uit de verf te laten komen.

Eenvoudiger

Zonder volledig en uitputtend te zijn, hierbij een kleine opsomming: voor de jaren 2001 tot en met 2003 vond er in de inkomstenbelasting een zogenoemde 'getrapte' bijtelling plaats: hoe meer de werknemer privé reed met de aan hem ter beschikking gestelde auto, des te hoger was de bijtelling in zijn aangifte IB, tot een maximum van ten minste 25% over de cataloguswaarde van de auto. Voor de bestelauto's kenden we toentertijd ook diverse aparte regelingen. Wie herinnert zich niet de 2,5%- en de 10%-bestelauto? Een versimpeling en vereenvoudiging is er gekomen in 2004: in de plaats van de getrapte bijtelling werd weer teruggegaan naar één vast bijtellingstarief van ten minste 22% van de cataloguswaarde van de auto van de zaak, waarbij in 2006² de majeure wijziging heeft plaatsgevonden dat de auto van de zaak van de inkomstenbelasting naar de loonbelasting is verhuisd.

Een recente – weliswaar kleine – aanpassing in de regelgeving voor de auto van de zaak vond plaats op 1 maart van dit jaar.³ Toen is er nog een extra eindheffingsmogelijkheid

gecreëerd in het nieuw toegevoegde ond. 1 van art. 82, lid 1, Uit.reg. LB 2001 voor buitengewone beveiligingsmaatregelen die zijn aangebracht bij de auto van de zaak. De werkgever kan met deze bepaling de extra verschuldigde loonheffing in verband met de extra beveiligde ter beschikking gestelde auto tegen het tabeltarief afkopen. Er moet dus een splitsing worden gemaakt in de cataloguswaarde van de auto: over het ene deel moet de werknemer loonbelasting over de 'gewone' bijtelling betalen en over het deel dat betrekking heeft op de beveiliging van de auto, kan de werkgever de eindheffing toepassen. Zo waar niet echt eenvoudiger voor de werkgever lijkt ons...

Een gemiste kans tot nu toe is het feit dat de auto van de zaak slechts loon voor de loonbelasting en de Zorgverzekeringswet vormt en (nog) niet voor de werknemersverzekeringen en de pensioengrondslag.

Mocht het op korte termijn wel zover komen, dan hierbij alvast een paar kanttekeningen wat de werknemersverzekeringen betreft: omdat vanaf 2009 de premies werknemersverzekeringen een volledige werkgeverslast zijn geworden, zou een dergelijke wijziging betekenen dat de werkgeverslasten zullen stijgen voor de werkgever wiens werknemers nu een loon verdienen dat lager is dan het maximum premieloon. Daar staat tegenover dat de werknemers bij werkloosheid of arbeidsongeschiktheid een hogere uitkering zouden ontvangen.

Naast de stijging van de werkgeverslasten vragen wij ons af hoe de wetgever bij mogelijke gelijkschakeling van het loonbegrip voor de werknemersverzekeringen, zou onderkennen hoe om te gaan met een mogelijke naheffingsaanslag als in de loop van het kalenderjaar blijkt dat de werknemer meer dan 500 kilometers privé heeft gereden. In de Tweede nota van wijziging, Kamerstukken II, 2005-2006, 30 306, nr. 16, p. 5 is in een toelichting op art. 16 Wet financiering sociale verzekeringen bepaald dat een dergelijke naheffingsaanslag bij de werkgever onwenselijk is. Vandaar dat bij de introductie van de Wet WALVIS toen alsnog is besloten de auto van de zaak geen loon te laten zijn voor de werknemersverzekeringen.

1 Beiden partner bij Courdid.

2 Wet van 16 december 2004, *Stb.* 2004, 653 (Belastingplan 2005).

3 Besluit van 17 februari 2009, nr. DB2009/83M, *NFR* 2009/494.

Vergroening

Per 1 januari 2008 is een lagere bijtelling van 14% geïntroduceerd voor personen- en bestelauto's die een zeer lage CO₂-uitstoot hebben⁴. Tegelijkertijd is het 22%-tarief verhoogd naar 25% voor auto's die niet als zodanig kwalificeren. Vanaf 1 januari 2009 kennen we ook het 20%-bijtellingsstarief voor een tussencategorie zuinige auto's.⁵ In zijn brief van 16 mei 2009 heeft de staatssecretaris van Financiën aangegeven dat er vanaf 2010 zelfs een vierde categorie bijkomt: 10% bijtelling voor een elektrische ter beschikking gestelde auto.

In de toelichting bij de introductie van deze bijtellingspercentages wordt steevast aangegeven dat deze automaatregelen er met name op gericht zijn aankoop en gebruik van vuile en energieonzuinige auto's zwaarder te belasten en het gebruik van schone en energiezuinige auto's te stimuleren.⁶ Uitgangspunt hierbij is dat de vervuiler betaalt. De vraag is echter of de grootste vervuiler met de gedifferentieerde bijtelling op basis van hoeveelheid CO₂-uitstoot ook de grootste betaler is. Een eenvoudig voorbeeld toont aan dat dit niet altijd het geval hoeft te zijn.

Werknemer A heeft een auto met een CO₂-uitstoot van 105 g/km (valt derhalve in de 14%-bijtellingscategorie) met een catalogusprijs van € 25.000. Werknemer A rijdt op jaarbasis 25.000 kilometers, waarvan 10.000 privékilometers. De bijtelling voor werknemer A bedraagt op jaarbasis € 3.500. Werknemer B heeft een auto met een CO₂-uitstoot van 145 g/km en eveneens een catalogusprijs van € 25.000. Werknemer B rijdt 10.000 kilometers op jaarbasis, waarvan 4.000 privé. De bijtelling voor werknemer B bedraagt € 6.250.

Werknemer B heeft de hoogste bijtelling en zal op basis van het feitelijke privégebruik van de auto circa 580 kg CO₂-uitstoot op jaarbasis produceren. Werknemer A heeft een aanzienlijk lagere bijtelling maar produceert op basis van het feitelijke privégebruik een uitstoot van circa 1.050 kg CO₂ op jaarbasis. Werknemer A produceert op jaarbasis dus circa 80% meer CO₂-uitstoot met betrekking tot de privé gereden kilometers dan werknemer B, maar betaalt ongeveer 45% minder belasting. Daarbij kan worden gesteld dat het genoten privévoordeel van werknemer A aanzienlijk groter zal zijn dan dat van werknemer B. aangezien werknemer A aanzienlijk meer privékilometers rijdt.

Het voorgaande voorbeeld maakt duidelijk dat de huidige regelgeving geen, dan wel een beperkte stimulans brengt in het gebruik van de auto om tot een reductie van de CO₂-uitstoot te komen en daarbij dus beperkt recht doet aan het adagium 'de vervuiler betaalt'. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat de fiscale bijtelling in beginsel volledig is losgekoppeld van het feitelijke privégebruik van de auto maar aansluit bij de aanschaf van het type auto.⁷ Uiteraard is de 500-kilometergrens van toepassing, maar zodra men deze grens passeert, is er geen rem meer op het feitelijke privégebruik en de feitelijke CO₂-uitstoot.

De vraag rijst of de politieke wens tot reductie van CO₂-uitstoot zo ver zou moeten gaan dat werknemers die evident een lager voordeel uit de dienstbetrekking genieten, voor dit lagere voordeel ook nog eens aanzienlijk zwaarder worden belast. Overigens is er bij werknemers met dezelfde auto en een verschillend privégebruik ook sprake van een ongelijk voordeel uit de dienstbetrekking dat even zwaar wordt belast, maar de ongelijkheid is daar geringer doordat het bijtellingspercentage voor beiden gelijk is.

Een (gedeeltelijke) oplossing voor deze ongelijke behandeling en een extra stimulans om de uitstoot van CO₂ verder te verminderen, kan worden gerealiseerd door de gestafelde bijtelling op basis van het aantal gereden privékilometers zoals deze tot 1 januari 2004 bestond weer in te voeren. Op basis van de staffel zoals die tot 2004 gold, zou bijvoorbeeld de volgende factor kunnen worden bepaald:

< 500 kilometers	= 0
500 – tot 4.000 kilometers	= 0,4
4.000 tot 8.000 kilometers	= 0,6
8.000 tot 10.000 kilometers	= 0,8
> 10.000 kilometers	= 1

De toepasselijke factor kan vervolgens gecombineerd worden met de gedifferentieerde bijtelling op basis van de gemiddelde CO₂-uitstoot van de auto.

Toepassing van deze methode zou in het eerdere voorbeeld als volgt uitwerken.

Werknemer A had een bijtelling van € 3.500 en rijdt 10.000 privékilometers op jaarbasis. De toepasselijke factor is 1 zodat de bijtelling € 3.500 blijft. Werknemer B had een bijtelling van € 6.250 en rijdt 4.000 privékilometers. De toepasselijke factor is 0,6. De bijtelling bedraagt dan € 3.750. De bijtelling is voor beide werknemers weliswaar nog niet gelijk (hetgeen louter gebaseerd op de catalogusprijs het geval zou zijn), maar sluit ons inziens beter aan bij het uitgangspunt dat de vervuiler dient te betalen. Een stap verder zou nog kunnen worden gegaan door ook de zakelijke kilometers erbij te betrekken of het woon-werkverkeer als privékilometers te laten kwalificeren.

De toepassing van een factor gebaseerd op het privégebruik kan eenvoudig worden gerealiseerd door de Verklaring 'Geen privé-gebruik auto' om te zetten in een verklaring 'toepasselijke factor'. Op basis van deze verklaring kan de werkgever de fiscale bijtelling toepassen. Mocht uiteindelijk blijken dat de werknemer op jaarbasis meer privékilometers heeft gereden dan dient de werknemer dit zo snel mogelijk door te geven aan de werkgever en de Belastingdienst, net zoals in de thans geldende regelgeving ten aanzien van de Verklaring 'Geen privé-gebruik auto'. De systematiek en de gevolgen, zoals het opleggen van een eventuele naheffingsaanslag aan de werknemer, blijven hetzelfde.

4 In 2009 is dit gewijzigd in een 'ten minste'-bijtelling van 14%

5 In de Wet LB 1964 is dit anders verwoord: het tarief van ten minste 25% wordt ver-

laagd met 5% of 11% afhankelijk van de CO₂-uitstoot van de (diesel)auto.

6 MvT. Kamerstukken II, 2007-2008, 31 205, nr. 3, p. 9-10.

7 Omdat er sprake is van een 'ten minste'-bijtelling, kan de bijtelling bij een relatief hoog privégebruik i.r.t. het totale aantal gereden kilometers, door de inspecteur op een hoger percentage worden gesteld.

Voor de afschaffing van de gestaffelde bijtelling op basis van het aantal gereden privékilometers werd als argument gehanteerd de administratieve lastenvermindering. Minder werknemers zouden een kilometeradministratie hoeven bij te houden. Uiteraard brengt de invoering van een kilometerstaffel met zich dat meer werknemers een kilometeradministratie zouden moeten bijhouden om de bijtelling te beperken. Van een substantiële administratieve lastenverzwaring zouden wij echter niet willen spreken. Het staat de werknemers vrij om een kilometeradministratie bij te houden en te kiezen voor een fiscale bijtelling die beter aansluit bij het feitelijke gebruik. Onder de huidige regelgeving is het met de 500 kilometergrens alles of niks, met, zoals uit het voorbeeld is gebleken, bijzonder onredelijke uitkomsten die ook geen recht doen aan het principe van de vervuiler betaalt.

Voor de werkgever zal ook geen sprake zijn van een substantiële administratieve lastenverzwaring, aangezien net als onder de huidige regelgeving het geval is, de bijtelling zal kunnen worden bepaald op ten minste 25% (dan wel 20% of 14% en vanaf 2010 10%), tenzij de werknemer een verklaring 'toepasselijke factor' kan overleggen.

Wat brengt Belastingplan 2010?

Naast de introductie van het nieuwe 10%-bijtellingstarief (zie hiervoor) kijken wij met spanning uit naar de eventuele overige maatregelen die de overheid in petto heeft voor de auto van de zaak. De geschiedenis aan wet- en regelgeving overziend, zal het waarschijnlijk niet alleen bij het extra 10%-tarief blijven.

In de wandelgangen wordt gefluisterd dat vanaf 2010 de ter beschikking gestelde auto ook tot het premie- (en daarnaast dan ook tot het uitkerings)loon gaat behoren. Ondanks de extra financiële lastenverzwaring voor de werkgevers die hiermee gemoeid is, juichen wij dit vanuit het oogpunt van administratieve lastenvermindering van harte toe. Het lijkt dan echter nog steeds een halve maatregel te zijn, omdat de verandering in de pensioengrondslag niet in de geruchten wordt genoemd.

Conclusie

De ingeslagen vergroening van de auto van de zaak is op de goede weg. Met de door ons voorgestelde aanpassing wordt de regelgeving van de auto van de zaak weliswaar niet eenvoudiger, maar de door de overheid beoogde gedragsverandering zal wel beter tot z'n recht komen.

Verder zou de wetgever er goed aan doen de auto van de zaak tot het loon voor de werknemersverzekeringen te laten behoren alsmede tot het pensioengevend loon.