



## Zuinige auto's, minder fiscaal voordeel

27 juni 2011

**Staatssecretaris Weekers van Financiën heeft de Tweede Kamer een toelichting gegeven – in de Autobrief – op zijn plannen met de stimulering van de aanschaf van zuinige auto's. De fiscale stimulans om schoon en zuinig te rijden zal worden verminderd. De huidige regeling – met een vrijstelling voor de BPM, de MRB, en een lagere bijtelling voor privé-gebruik – gaat bij ongewijzigd beleid de schatkist te veel geld kosten.**

Van de nieuwe verkochte auto's in ons land valt thans ongeveer een derde deel in de categorie schoon en zuinig. Daarmee is het beleid om de aanschaf van milieuvriendelijke auto's te stimuleren een groot succes geworden. Dit succes gaat de schatkist te veel geld kosten, en daarom worden de diverse gunstregelingen ingekort.

Financiën wil de zuinigheidsgrenzen in CO<sup>2</sup>-uitstoot gaan aanscherpen voor de aanschafbelasting, de BPM – de belasting van personenauto's en motorrijwielen – en de bijtelling voor het privégebruik van de auto van de zaak. Daardoor zal in 2015 zo'n 10 tot 12% van de nieuwe auto's in aanmerking komen voor een vrijstelling van BPM. Nu is dat ongeveer 33%, en bij ongewijzigd beleid loopt dat op tot 60% in 2015. In 2015 is de BPM-vrijstelling nog slechts van toepassing voor elektrische auto's, auto's die minder CO<sup>2</sup> uitstoten dan 83 gram per gereden kilometer. Voor dieselauto's komt er een CO<sup>2</sup> -afhankelijke dieseltoeslag in plaats van de vaste dieseltoeslag. De CO<sup>2</sup> -afhankelijke dieseltoeslag begint bij een uitstoot van 70 gram per kilometer.

De vrijstelling van motorrijtuigbelasting (MRB) voor zeer zuinige auto's vervalt per 1 januari 2014. Voor auto's met een uitstoot van niet meer dan 50 gram CO<sup>2</sup> per kilometer blijft die vrijstelling bestaan, in ieder geval tot en met 2015.

Voor zuinige en zeer zuinige auto's blijft de verlaagde bijtelling voor privégebruik van toepassing. De nihil-bijtelling wordt beperkt tot auto's met een uitstoot van niet meer dan 50 gram CO<sup>2</sup> per kilometer.

Het kabinet ziet geen mogelijkheden om de accijns op benzine en diesel te verhogen en met de opbrengst daarvan de vaste autolasten te verlagen. Zo'n accijnsverhoging is slechts zinvol als Duitsland en België ook een verhoging doorvoeren. De accijns op de diverse gasvormige autobrandstoffen wordt gelijkgetrokken. Gasvormige motorbrandstoffen zoals LPG en CNG worden in de accijns of energiebelasting laag belast ten opzichte van benzine en diesel, terwijl daar vanuit milieuoogpunt steeds minder rechtvaardiging voor is. Voorgesteld wordt om het accijnstarief voor LPG stapsgewijs te verhogen met in totaal € 50 per 1.000 kilogram.

De voorstellen voor het aanscherpen van de zuinigheidsgrenzen in de BPM, MRB, en voor de bijtelling privégebruik auto worden meegenomen in het Belastingplan 2012.



## **Commentaar**

*De stimulering van de aanschaf van milieuvriendelijke auto's gaat aan het eigen succes ten onder: de gunstregelingen gaan de schatkist te veel geld kosten.*

*De CO<sup>2</sup>-normen worden in de nieuwe opzet nog belangrijker dan ze nu al zijn. Er wordt volop gestudeerd op methodieken om de CO<sup>2</sup>-uitstoot eenduidig vast te stellen. Het blijven aansluiten bij de door automobielfabrikanten gepubliceerde CO<sup>2</sup> -uitstoot in grammen per kilometer – de 'tank-to-wheel'-emissie – lijkt minder wenselijk, mede gelet op de recente 'vergissingen' op dit punt van gerenommeerde autofabrikanten. De 'well to tank' of de uiteindelijke 'well to wheel'-emissie lijken betere normen, maar daarvoor zijn nu nog te weinig gegevens beschikbaar.*