

Autokostenfictie en het zakelijk gebruik (II)

In het artikel van de heer W. Verkuylen in ESB van 6 juni 1990 wordt getracht aan te tonen dat de autokostenfictie voor de auto van de zaak belangrijk verhoogd dient te worden; 35% wordt als zeker wenselijk gezien. Nu is het duidelijk dat wanneer de doelstelling gekozen wordt het aantal auto's van de zaak te minimaliseren, er alles voor te zeggen is dat percentage maximaal op te hogen, maar met billijkheid heeft dat dan niets meer te maken. Wat bewerkstelligd zal worden door dergelijke maatregelen is dat de auto van de zaak zeldzamer wordt en de van ouds bekende vergoeding voor in eigen auto zakelijk gereden kilometers weer terrein zal winnen.

Wij volgen allereerst de tweede redenering van Verkuylen, waarin hij stelt dat de door de werknemer te betalen belasting (het niveau van de autokostenfictie maal de cataloguswaarde maal de gemiddelde belastingdruk) gelijk zou moeten zijn aan de waarde van het gemiddelde aantal met de auto van de zaak genoten privé-kilometers (aantal kilometers maal kosten per kilometer). Vanuit de werkgever gezien betekent dit dat hij volledig voor de kosten van

deze privé-kilometers moet opkomen (in geval van leasing door betaling aan de lease maatschappij) en dat betrokken medewerker daar geen cent voordeel aan overhoudt. Duidelijk is dat een dergelijk uitgangspunt, dat een verkapt belastingpercentage van honderd betekent, niet billijk is en slechts kan leiden tot drastische reductie van het ter beschikking stellen van auto's van de zaak.

De eerste redenering van Verkuylen eindigt met de stelling "Het verdient aanbeveling na aftopping van het reiskostenforfait de autokostenfictie om bovenstaande reden te verhogen tot tenminste 35%". Bij deze algemeen geformuleerde conclusie wordt vergeten dat de redenering die leidt tot die 35% stoelt op een berekening voor de werknemer die 14.400 km. privé rijdt en bovendien voor zijn woon-werkafstand nog 11.088 km. zodat er na de aftopping sprake is van totaal privé 25.488 km. per jaar. Dergelijke personen bestaan natuurlijk, doch vormen een beperkte minderheid (volgens de auteur woont slechts 18,1% van de werknemers verder dan derig km. van zijn werk en er is dus een nog geringer percentage, die 11.088 km

jaarlijks (dat wil zeggen vijftig km. afstand) aan woon-werkverkeer verrijdt). Een gewoner geval betreft een privé jaarlijkstrage van 10.500 km.; de auteur meldt dit als gemiddelde privé-afstand voor alle auto's. Bij hanteren van een kostenvoordeel voor de werknemer bij een auto van de zaak van 44 cent per km. en autokosten van f 26.500,- (op basis 1987) levert dat met de gebruikte formule (1) een autokostenfictie van slechts $(10.500 \times 0.44) / 26.500 \times 100\% = 17\%$. Het is de vraag of niet beter een hogere catalogusprijs in 1990/91 en dus een lager percentage gebruikt moet worden. Ook al is het feitelijke aantal privé-kilometers zeker soms groter, dan geldt dat de verder niet gemotiveerde opgave van de auteur van 14.400 km. voor de dicht bij het werk wonende werknemer met een auto van de zaak ook slechts tot 23% leidt.

Indien wij dit kilometrage relateren aan de cataloguswaarde van f 31.200, die op een andere plaats in het artikel als representatief voor een auto van de zaak genoemd wordt, dan resulteert in dat geval een autokostenfictie van 20%.

Alhoewel mijn bezwaren tegen de argumentatie in wezen hiermee volledig weergegeven zijn, dient tot slot nog een korte opmerking gemaakt te worden rond de discussie of de ANWB-prijs of 44 cent per km. gebruikt dient te worden bij dit soort berekeningen. Alhoewel de auteur primair zelf met de 44 cent per km. rekent, meldt hij soms toch ook wat de baten voor de medewerker zijn bij de ANWB-tarieven. Hij komt dan zelfs tot zijns inziens wenselijke autokostenficties van 45%. Hij vergeet ech-

ter dat het rijden in een duurdere auto, waarbij een hoger ANWB-tarief een rol speelt, veelal veroorzaakt zal worden door de eisen, die het representatieve gebruik voor de onderneming stelt. Daarenboven dient de medewerker een zeker comfort geboden te worden bij het veelal toch niet als plezierig ervaren langdurige autorijden. Het zou vreemd zijn hem daarvoor door middel van extra belasting van zijn privé te rijden kilometers te willen straffen, wij hebben als samenleving nu immers gezamenlijk geaccepteerd dat 44 cent een adequate vergoeding is voor een kilometer rijden. Dat bedrag moet hetzelfde waard worden geacht ingeval het een vergoeding is, danwel dat het een opbrengst is, die verkregen wordt uit een door de zaak ter beschikking gestelde auto.

Alles bijeen is duidelijk dat de huidige autokostenfictie-percentages nauwelijks omhoog kunnen en zeker niet tot 35, zonder dat daardoor het fenomeen auto van de zaak op strikt financiële calculaties gaat afnemen. Eerst voor de duurdere auto's en voor de medewerkers die dicht bij hun werk wonen; bij een eventuele verdere verhoging die uitgaat volgens de tweede redenering van Verkuylen massaal. Dat zal echter betekenen dat het aantal privé-auto's weer zal toenemen. De categorie personen die voor zijn werk een auto nodig heeft blijft immers die auto nodig hebben, ongeacht het vigerende belastingsysteem. Het milieu zou daar overigens niet van profiteren omdat de auto van de zaak net zo vervuilend is als de privé-auto.

T. Thalhammer

van het woon- werkverkeer met drie tot acht procent is haalbaar. Daarmee draagt dan ook de zakelijke automobilist een steentje bij aan de maatschappelijk gewenste terugdringing van het autogebruik, en niet alleen de servicemonteur die voor privé-kilometers in het algemeen geen gebruik kan maken van de dienstauto.

W.J.E.M. Verkuylen

Discussie

Naschrift

De autokostenfictie is een generiek werkend fiscaal instrument dat het privé-voordeel van een auto van de zaak aan de betreffende automobilist in rekening brengt door een verhoging van het belastbare inkomen. Qualitate qua is de regeling dus in strijd met het streven naar variabelisatie van autokosten.

Uitgaande van de thans door de fiscus gehanteerde regeling is er echter nog een ander probleem; de hoogte van het privé-gebruik van de auto van de zaak. Er zijn diverse onderzoeken gedaan naar de met een auto van de zaak gereden kilometers. Daaruit blijkt dat het (privé) kilometrage van een auto van de zaak beduidend hoger ligt dan dat van een eigen auto bij overigens vergelijkbare omstandigheden.

Daarom is het gerechtvaardigd de hoogte van de autokostenfictie te baseren op een hoger privé-kilometrage dan het Nederlandse gemiddelde. Bij de berekeningen die ik daarvoor in mijn artikel heb gemaakt, is uitsluitend gebruik gemaakt van CBS-cijfermateriaal. Verwerking daarvan leidt tot de aangegeven verhoging van de autokostenfictie. De nadere afweging van de kosten van een auto van de zaak na verhoging van de autokostenfictie tegen de door de ANWB becijferde autokosten maakt duidelijk dat hier inderdaad sprake is van een sterke scheefgroei ten voordele van de automobilist met een auto van de zaak. Na aanpassing van de autokostenfictie zal het gebruik van de auto van de zaak verminderen. Een reductie