

# Autokostenfictie en zakelijke automobilititeit

## Inleiding

De groei van het autoverkeer wordt in steeds belangrijker mate veroorzaakt door zakelijk autogebruik. Met name de opkomst van de geleaste auto van de zaak is opvallend. Terwijl er momenteel zo'n 220.000 lease-auto's rondrijden in Nederland is de verwachting dat dit aantal zal toenemen tot circa 340.000 in 1993 en zelfs tot 600.000 auto's in 2000. De lease-auto's zullen dan ongeveer een kwart beslaan van alle nieuw verkochte auto's<sup>1</sup>. Naast lease-auto's blijven uiteraard ook de 'gewone' auto's van de zaak die in eigen beheer zijn bij de onderneming, bestaan. In totaal gaat het hierbij om 400.000 auto's.

In dit artikel wordt nader ingegaan op de hoogte van het bedrag dat, om het belastbaar inkomen vast te stellen, bij het inkomen moet worden opgeteld bij verstrekking van een (geleaste) auto van de zaak: de zogenaamde autokostenfictie.

## De zakenauto in het milieu

Met een auto van de zaak wordt 32,5% meer kilometers gereden dan met een gemiddelde personenauto. En er wordt met een auto van de zaak 10 tot 15% meer privé-kilometers gereden dan met een gemiddelde personenauto. Daar komt nog bij dat 43% van de lease-auto's is uitgerust met een dieselmotor, tegen ongeveer 10% van het totale autopark<sup>2</sup>.

De kosten voor de gebruiker van een auto van de zaak worden jaarlijks fiscaal verrekend en/of via periodieke vergoedingen aan de werkgever voldaan. Dit staat haaks op het streven de kosten van autogebruik te variabiliseren, waarmee het autogebruik kan worden beperkt.

Deze ontwikkelingen zijn uit een oogpunt van bescherming van het milieu en instandhouding van de natuur ongewenst. Het overheidsbeleid zou er dan ook op gericht dienen te zijn het (privé-) gebruik van de auto van de zaak in te perken. Dat kan de overheid bij voorbeeld doen met financiële en fiscale beleidsinstrumenten.

## Stand van zaken na Oort

De autokostenfictie werd in het begin van de jaren vijftig geïntroduceerd. Deze regeling komt erop neer dat een bepaald percentage van de nieuwwaarde van een auto van de zaak, momenteel 20%, bij het inkomen van de betreffende werknemer wordt geteld en heet daarom ook wel autokostenbijtelling. Uitzonderingen op die regel zijn er in twee gevallen: werknemers die nauwelijks privé gebruik maken van de auto van de zaak en werknemers die zeer veel privé-kilometers rijden met hun auto van de zaak. In het eerste geval rust de bewijslast bij de gebruiker. Deze dient een gedetailleerde kilometerregistratie te overleggen, waaruit eenduidig blijkt dat het privé-gebruik op jaarbasis een niveau van 2000 kilometer niet heeft overschreden en dat dit minder belooft dan 10% van het totale jaarkilometrage. Wanneer de registratie overtuigend is, vindt bijtelling plaats op basis van de werkelijke kosten. Werknemers die hun auto van de zaak ook voor woon-werkverkeer gebruiken, zullen in de regel niet meer in aanmerking kunnen komen voor deze verlaging van de bijtelling. Na invoering van de 'Wet-Oort' per 1 januari jongstleden worden de eerste 10 kilometer van de woon-werkafstand uit een oogpunt van normale woon-werkmobiliteit niet langer als zakelijk, maar als privé aangemerkt. Bij een woon-werkafstand van bijvoorbeeld 2,5 kilometer leidt dit bij 220 werkdagen per jaar reeds tot een woon-werkkilometrage van 1.100 kilometer op jaarbasis. Er 'resteren' dan nog minder dan 900 kilometer voor overig privé-gebruik, wat zonder tweede auto aan de zeer krappe kant is. Overigens bedroeg de gemiddelde woon-werkafstand in 1988 voor een automobilist 18,7 kilometer, terwijl automobilisten met een woon-werkafstand groter dan 30 kilometer (18,1%) een gemiddelde woon-werkafstand van 55,2 kilometer kenden.

Anderzijds kan ook een bijtelling plaatsvinden die hoger is dan 20% van de nieuwwaarde van de auto. Dit kan voorkomen wanneer de inspecteur der rijksbelastingen aannemelijk maakt dat met de betreffende auto van de zaak

een groter dan normaal aantal privé-kilometers is gereden, zodat bijtelling weer plaatsvindt op basis van de werkelijke kosten, hetgeen dan tot een grotere bijtelling leidt dan 20% van de nieuwwaarde. In de praktijk wordt van dit onderdeel van de wet geen gebruik gemaakt.

Tot voor kort vond voor werknemers voor wie loonbelasting eindheffing is geen bijtelling plaats. Daarin is na de 'Wet-Oort' verandering gekomen.

## Nieuwe wetgeving

Na de aanstaande aftopping van het reiskostenforfait 'cum annexis' boven een woon-werkafstand van 30 kilometer is het uit een oogpunt van wetssystematiek onvermijdelijk het niveau van de autokostenfictie te verhogen. Het aanvankelijke regeringsvoornemen was de autokostenfictie te verhogen tot 22% bij een woon-werkafstand tussen de 30 en 40 kilometer en tot 25% bij een woon-werkafstand groter dan 40 kilometer.

Recent heeft de minister van Financiën voorgesteld de aftopping van het reiskostenforfait te vertalen in een verhoging van de autokostenfictie tot 24% bij een woon-werkafstand groter dan 30 kilometer. De eerste 10 kilometer en de kilometers boven een woon-werkafstand van 30 kilometer zullen evenwel fiscaal niet als privé doch als zakelijk worden behandeld; de 'Wet-Oort' en de aftopping van het reiskostenforfait worden voor de automobilist met een auto van de zaak als het ware 'buiten werking' gesteld. Daar staat tegenover dat er een grens van 1000 in plaats van 2000 kilometer zal worden gehanteerd om de autokostenfictie te ontwijken en voor bijtelling van de werkelijke kosten in aanmerking te komen. Het feitelijke kilometrage mag dan overigens groter zijn dan 10% van het totale kilometrage. Een en ander zal naar verwachting per 1 juli aanstaande ingaan<sup>3</sup>.

Het fiscaal vrijstellen van de eerste 10 kilometer en de kilometers boven een woon-werkafstand van 30 kilometer voor een auto van de zaak druipt in tegen de wetslogica. Aftopping vindt immers plaats van het reiskostenforfait 'cum annexis'; met het laatste wordt onder andere bedoeld op de autokostenfictie. In het thans voorliggende wetsvoorstel loopt de fiscale behande-

1. W. Korver en G.R.M. Jansen, *Het leasen van personenauto's: vraag en aanbod*, INRO-TNO, Delft 1990.

2. W.J.E.M. Verkuylen, *Zakelijk autogebruik en het milieu, een verkenning rond autoleasing*, Stichting Natuur en Milieu, Utrecht, 1989.

3. Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1989-1990, 21 397, nr. 11.

ling van privé-kilometers voor werknemers met een auto van de zaak en werknemers met een eigen auto uiteen. Dat is ten principale onjuist. De inperking van de grens van privé-gebruik van 2000 tot 1000 kilometer kan daarvoor niet als ratio worden opgevoerd. Ook is van die inperking geen reductie van de zakelijke automobilititeit te verwachten. Het is dan ook dringend gewenst dat regering en Tweede Kamer in de uiteindelijke besluitvorming automobilisten met een auto van de zaak fiscaal gelijk behandelen als automobilisten die gebruik maken van een privé-auto.

## Waardering privé-gebruik

De minister van Financiën legt het accent bij de bepaling van het niveau van de autokostenfictie op de inkomensverwervende gevolgen van de auto van de zaak (loon in natura); de bepaling van de hoogte daarvan vindt plaats voor belasting. Men kan er evenwel ook voor pleiten de compensatiegedachte voorop te stellen, ten einde een gelijke fiscale behandeling te bereiken en automobilititeit-stimulerende elementen uit het belastingsysteem te halen.

## Loon in natura

Voor de bepaling van het niveau van de autokostenfictie hanteert de regering de volgende vergelijking<sup>4</sup>:

$$AKF = (PKM \times KKM) / CW \times 100\% \quad (1)$$

waarbij:

AKF = niveau autokostenfictie  
 PKM = privé gereden kilometers  
 KKM = kosten per kilometer  
 CW = catalogus- of nieuwwaarde

Voor de bepaling van het aantal privé gereden kilometers gaat de regering uit van het totale personenautopark, dus niet alleen van het deel dat bestaat uit auto's van de zaak. Het gemiddeld gereden aantal kilometers per personenauto bedroeg in 1987 16.080 (In 1988 was het iets hoger, namelijk circa 16.800 kilometer). Daarvan was 9.020 kilometer privé.

De kosten per kilometer zijn gebaseerd op de door de ANWB opgestelde tabellen. Tabel 1 dient ter illustratie.

De gemiddelde personenauto kostte in 1987 f 26.400, terwijl daarmee zoals gezegd 16.080 kilometer werd gereden. Uit tabel 1 kan worden opgemaakt dat de feitelijke kosten per kilometer voor de gemiddelde personenauto tussen de 50 en 70 cent bedroegen volgens de ANWB-tabellen. In de onderstaande berekeningen wordt gerekend met de door de regering fiscaal vrijge-

Tabel 1. Kosten per kilometer voor twee verschillende nieuwwaarden (in guldens)

Nieuwwaarde	Jaarkilometrage				
	15.000	20.000	25.000	30.000 <sup>a</sup>	35.000 <sup>a</sup>
20.500	0,56	0,48	0,44	0,40	0,38
31.250	0,76	0,65	0,59	0,55	0,53

a. Cijfers geëxtrapoleerd.

stelde vergoeding voor zakelijk gebruik van de privé-auto van f 0,44 per kilometer.

Door de 'Wet-Oort' zijn de eerste 10 kilometer van de woon-werkafstand reeds privé en niet langer zakelijk, zoals voorheen. Daardoor neemt het privé-jaarkilometrage toe van 9.020 tot 10.500 kilometer.

Na aftopping van het reiskostenforfait zal daarnaast voor de 18,1% van de automobilisten met een woon-werkafstand groter dan 30 kilometer een afstand van 55,2 - 30,0 = 25,2 kilometer enkele reis als privé moeten worden aangemerkt. Voor hen geldt dan een jaarlijks 'extra' privé-gebruik van 11.088 kilometer bij 220 werkdagen per jaar. Het totaal aantal privé-kilometers bedraagt daardoor 10.500 + 11.088 = 21.588 voor deze categorie automobilisten.

Verwerking van bovenstaande gegevens in vergelijking (1) heeft voor automobilisten met een gemiddelde auto van de zaak en een woon-werkafstand groter dan 30 kilometer de consequentie dat het niveau van de autokostenfictie stijgt tot 32%.

In de berekening is ervan uitgegaan dat het jaarkilometrage van een gemiddelde personenauto gelijk is aan dat van een auto van de zaak. In werkelijkheid ligt dit heel anders; het gemiddelde jaarkilometrage van een auto van de zaak bedraagt namelijk circa 32.000 kilometer. Dat is bijna tweemaal zoveel als een gemiddelde personenauto. Wanneer naar voorzichtige veronderstelling het totale privé-gebruik (inclusief de eerste 10 kilometer van de woon-werkafstand) wordt gesteld op 45% van het totale jaarkilometrage (voor de gemiddelde personenauto bedraagt dit 65%), bedraagt het privé-kilometrage van een auto van de zaak op jaarbasis 14.400 kilometer voor aftopping. Door de aftopping dient dit bij een woon-werkafstand groter dan 30 kilometer zoals gezegd met 11.088 kilometer te worden vermeerderd. In totaal bedraagt dan het privé-jaarkilometrage van een auto van de zaak 25.488 kilometer na aftopping boven een woon-werkafstand van 30 kilometer. Na verwerking van deze gegevens in vergelijking (1) resulteert voor een gemiddelde auto van de zaak een autokostenfictie van 37%.

Daarbij wordt nog voorbij gegaan aan het feit dat deze berekeningen zijn gebaseerd op de fiscaal vrijgestelde kilometervergoeding voor zakelijk gebruik van de privé-auto van f 0,44. De regering gebruikt bij haar berekeningen de ANWB-tabellen. Wanneer wordt gerekend met een bedrag van f 0,55 aan kosten per kilometer (cataloguswaarde f 31.250 en jaarkilometrage 30.000 kilometer, conform een gemiddelde auto van de zaak), resulteert een niveau van de autokostenfictie van 45%.

Geconcludeerd kan worden dat uit hoofde van de wetsystematiek en een gelijke fiscale behandeling van automobilisten met auto van de zaak enerzijds en automobilisten met een privé-auto anderzijds, het ontwerp van de thans voorgestelde regeling voor het niveau van de autokostenfictie niet deugt. Het verdient aanbeveling na aftopping van het reiskostenforfait de autokostenfictie om bovenstaande redenen te verhogen tot tenminste 35%.

## Vereffening na belasting

Er is ook een alternatieve berekeningswijze beschikbaar om het niveau van de autokostenfictie te bepalen.

De autokostenfictie kan uit een oogpunt van rechtvaardigheid tot doel hebben de kostenvoordelen van het privé-gebruik van de auto van de zaak ten opzichte van een privé aangeschafte auto via de belasting te compenseren, naar analogie met de beoogde verhoging van het huurwaardeforfait. Met andere woorden een werknemer mét auto van de zaak draagt dezelfde lasten voor privé-otogebruik als een werknemer, met overeenkomstig otogebruik, zónder auto van de zaak heeft. Daartoe moeten de te betalen belastingen (het niveau van de autokostenfictie maal de cataloguswaarde maal de gemiddelde belastingdruk) gelijk zijn aan de waarde van het gemiddeld aantal met de auto van de zaak 'genoten' privé-kilometers (aantal kilometers maal kosten per kilometer).

4. Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1988-1989, 20 595, nr. 8.

In formule:

$$AKF \times CW \times T = PKM \times KKM,$$

$$\text{ofte wel } AKF = \frac{PKM \times KKM}{CW \times T} \times 100\%$$

(2)

waarbij:

T = gemiddelde belastingdruk.

Wanneer in vergelijking (2) het gemiddeld aantal met de auto van de zaak gereden privé-kilometers weer op 10.500 kilometer en de kosten per kilometer op f 0,44 worden genormeerd en de gemiddelde belastingdruk op 50% wordt gesteld, resulteert bij een nieuwwaarde van f 26.500 een autokostenfictie van 35%.

Na aftopping van het reiskostenforfait bedraagt het feitelijke aantal privé-kilometers bij een woon-werkafstand groter dan 30 kilometer zoals gezegd 21.588 voor een gemiddelde personenauto, hetgeen zelfs neerkomt op een autokostenfictie van 71%.

Aangezien het gemiddelde jaarkilometrage van een auto van de zaak ongeveer tweemaal zo hoog ligt als dat van een gemiddelde personenauto, ligt een privé-jaarkilometrage van 25.488 kilometer zoals boven berekend meer in de rede. Dan resulteert een autokostenfictie van 41%. Hierbij is uitgegaan van een hogere cataloguswaarde, namelijk f 55.000; daarop heeft de regering namelijk de fiscaal vrijgestelde zakelijke kilometervergoeding van f 0,44 gebaseerd (variabele kosten). Een hogere cataloguswaarde heeft overigens vooral illustratieve waarde. Uit een op-

zaak is daarom gewenst. De percentages van 20 respectievelijk 24 verhouden zich slecht tot de waarde van het privé-jaarkilometrage van een gemiddelde auto van de zaak en creëren belangrijke fiscale voordelen voor automobilisten met een auto van de zaak ten opzichte van automobilisten die gebruik maken van een privé-auto. Deze voordelen stimuleren het gebruik van de auto van de zaak, ook voor privé-doeleinden, wat uit een oogpunt van terugdringing van het autogebruik ter verbetering van het milieu en een vlotte doorstroming van het verkeer een ongewenste ontwikkeling is.

Bij een autokostenfictie van 35% nemen de kosten van het gebruik van een auto van de zaak vanzelfsprekend toe. In tabel 2 wordt daarvan een indicatie gegeven. Er is afgezien van eventuele periodieke vergoedingen van de werknemer aan de werkgever die in mindering worden gebracht op de bijtelling. De becijferde maandlasten resulteren uit de vergelijking:

$$KPM = (AKF \times CW \times T) / 12 \quad (3)$$

waarbij:

KPM = kosten per maand;  
de gemiddelde belastingdruk is gesteld op 50%.

Recent onderzoek van de ANWB onder 8.900 automobilisten wijst uit dat de maandelijkse lasten van autogebruik afhankelijk van de cataloguswaarde variëren tussen circa f 650 (bij een cataloguswaarde van f 20.000) en f 1.300 (bij een cataloguswaarde van f 40.000)<sup>5</sup>. De maandelijkse autolas-

de kruiswaarde van -0,28 gebruikt (voor zakelijk en privé-gebruik)<sup>6</sup>. Overigens zij vermeld dat onderstaande mobiliteitseffecten slechts een indicatieve waarde hebben. Over feitelijke gedragsreacties, zoals de toeneming van het tweede-autobezit, is weinig bekend.

Het totale Nederlandse privé-kilometrage van auto's van de zaak bedraagt volgens boven beschreven methodiek iets meer dan 7 miljard kilometer. Wanneer er voor de betreffende automobilisten geen aantrekkelijke alternatieven zijn, zal de reactie op een prijsmaatregel als verhoging van de autokostenfictie tot 35% betrekkelijk gering zijn. Daarbij moet worden gedacht aan een reductie van maximaal 2,8% van het woon-werkverkeer.

De extra belastingopbrengsten van verhoging van de autokostenfictie tot 35% bedragen naar schatting 800 miljoen gulden per jaar. Daarmee kan de Minister van Financiën een beleid voeren dat de zakelijke automobilist tegemoet komt, zoals het fiscaal aantrekkelijk maken van het gebruik van taxi's, zakelijke poolauto's en de bedrijven-OV-kaart, het fiscaal vrijstellen van huisvestingssubsidies van de werkgever en het afschaffen van de overdrachtsbelasting.

In het geval voor de zakelijke automobilist (financieel) aantrekkelijke alternatieven beschikbaar zijn, zullen de mobiliteitseffecten hoger uitvallen. Een beperking met 7,9% van het woon-werkverkeer behoort dan tot de mogelijkheden.

Met een verhoging van de autokostenfictie tot 35% zijn, zoals uit bovenstaande mobiliteitseffecten blijkt, gunstige effecten voor het milieu en de bereikbaarheid te realiseren. Verder worden de relatieve inkomensvoordelen van de gebruiker van de auto van de zaak (oplopend tot ruim f 10.000 na belasting) door zo'n verhoging enigszins afgezwakt.

De aangekondigde verhoging van de autokostenfictie tot 24% is voornamelijk een zeer voorzichtig druppeltje op een gloeiende plaat. Er is daarom alle reden een drastische verhoging van de bijtelling voor privé-gebruik van de auto van de zaak spoedig hernieuwd op de politieke agenda te zetten. Het binnenkort uit te brengen deel D van het Tweede structuurschema verkeer en vervoer en het bijgestelde Nationale Milieubeleidsplan (NMP-plus) bieden daarvoor uitgelezen mogelijkheden.

Ward Verkuylen

De auteur is medewerker vervoersmanagement bij de Stichting Natuur en Milieu te Utrecht.

5. *Autokosten, resultaten van een jaarlijkse enquête*, ANWB, Den Haag 1990.

6. De gebruikte prijselasticiteiten zijn ontleend aan de *Mobiliteitsverkenner* van TNO.

Tabel 2. Kosten gebruik auto van de zaak per maand bij verschillende cataloguswaarden en niveaus van de autokostenfictie (in gulden)

Niveau Autokostenfictie	Cataloguswaarde				
	20.000	25.000	30.000	35.000	40.000
20%	167	208	250	292	333
24%	200	250	300	350	400
35%	292	365	438	510	583

gave van de Nederlandse Vereniging voor Autoleasemaatschappijen blijkt namelijk dat de cataloguswaarde van een gemiddelde geleaste auto van de zaak niet of nauwelijks afwijkt van de in de overige voorbeelden gebruikte cataloguswaarde van f 26.500.

Verhoging van de autokostenfictie tot 35% resulteert in een rechtvaardige afspiegeling van de kostenvoordelen van het privé-gebruik van de auto van de zaak.

### Vergelijking autokosten

Verhoging van het niveau van de autokostenfictie voor een auto van de

ten van een automobilist met een auto van de zaak steken daarmee vergeleken blijkens tabel 2 zeer gunstig af. Er is over de gehele linie zelfs bij een autokostenfictie van 35% sprake van een aanmerkelijk kostenvoordeel van de auto van de zaak ten opzichte van de privé-auto.

### Mobiliteitseffecten

Zakelijk autogebruik is betrekkelijk inelastisch. In de literatuur wordt een prijselasticiteit van -0,1 gehanteerd voor zakelijke kilometers. Bij de autokostenbijtelling gaat het echter juist om de privé-kilometers; daarom wordt hier