

SVA

Adviesrapport

Op weg naar

Stabiele Verantwoorde Autobelastingen

Auteur: Roel Hindriks

Meer dan 50 jaar professionele betrokkenheid bij bedrijfsanalyses, mobiliteitsmanagement en kostenbewaking. Kennis van bedrijfsprocessen als ook van juridische en fiscale aspecten ter zake automobiliteit en zijn inventiviteit ("eigen wijsheid") vormen de basis voor het oplossen van beperkingen en ontwikkelen van effectieve praktische werkwijzen.

Fiscaal support: Etienne Stevens

Fiscalist met passie voor het fiscale vak en de fiscale wetenschap. Sporen verdiend als belastinginspecteur en fiscaal adviseur met een geheel eigen mening. Naast specialisatie op auto- en autobranche fiscaliteit brede ervaring tz. nationaal en internationaal belastingrecht.

Adviesrapport "Stabiele verantwoorde Autobelastingen"

Inhoud

Inleiding 3

Beknopte samenvatting 4

Algemene Introductie 5

Structurele herzieningen 6

Uitwerking per belastingsoort

1. BPM 10
2. MRB 13
3. Belasting tz privégebruik zakenauto 15
4. BTW 17
5. Pseudo eindheffing 18
6. Assurantiebelasting 20
7. Brandstofaccijnzen en energiebelasting 20
8. De overheid aan zet 21

Bijlagen

a. Uitgewerkte kostencalculatie
b. Vergelijking budgetmodellen
c. Samenhang autocategorieën en heffingen

26 mei 2026

Project "Stabiele Verantwoorde Autobelastingen"

Roel@Hindriks-Bruijs.nl

Inleiding

Gezien de impact van autobezit en -gebruik zijn autobelastingen terecht gericht op aanschaf, bezit en gebruik, een benadering die goede aanknoping biedt voor sturing overeenkomstig het overheidsbeleid op de gebieden mobiliteit en energietransitie. Meerdere belastingonderdelen kennen geen aansluiting of afstemming met andere heffingen. Wel zijn er vele uitzonderingen ontstaan waardoor het autobelastingpakket complex en onlogisch is geworden, met onbedoelde en zelfs onredelijke neveneffecten. Voor de belastingen BPM, MRB en Fiscale Bijtelling zijn er meerdere en sterk uiteenlopende berekeningswijzen en toepassingen die tegenstrijdigheid veroorzaken.

Door de jaren heen is bij de uitwerking van maatregelen hoofdzakelijk aandacht gegeven aan de toepassing van het betreffende belastingonderdeel en is aan de effecten op andere belastingen en beleidsterreinen geen of te weinig aandacht gegeven. Al met al kan gesteld worden dat het ontbreken van een overkoepelende structuur er debet aan is, dat de complexiteit en onduidelijkheid niet wordt aangepakt, in stand blijft.

Door de verantwoordelijken zelf wordt al geruime tijd onderkend dat de autobelastingen te ingewikkeld zijn en er derhalve een verbeterde opzet nodig is. Bij herhaling ontstaan er ideeën om een onderkend probleem aan te pakken, maar deeloplossingen volstaan niet meer. Wat nodig is gaat verder; een goed gestructureerde herziening van de BPM, de MRB en het autokostenforfait waarbij ook aandacht wordt gegeven aan de effecten op en samenhang met andere belastingen/ heffingen.

In een eerdere notitie “Autobelastingen onder de loep” zijn de nodige kanttekeningen geplaatst bij de verschillende aspecten van het bestaande autobelastingregime. In deze notitie wordt eerst een algemeen structuurmodel geschetst en volgt per soort belasting een overzicht van aandachtspunten en voorstellen hoe bestaande onevenwichtigheden op te lossen. Bovendien met een plan voor aanpassing en uitvoering zonder onterechte nevenaffecten.

Voorbeeldberekeningen en schema’s geven inzage in waarden en verhoudingen*, overwegend informatief, maar niet als bepalende voorwaarde voor toepassing van de aanbevolen methodiek.*

Beknopte Samenvatting

Dit rapport biedt inzicht in de mogelijkheid de autobelastingen te hervormen tot een begrijpelijke, stabiele en verantwoorde set van regels en heffingen ter zake van het bezit en gebruik van motorvoertuigen, in samenhang met andere, niet specifieke auto gerelateerde heffingen.

De belangrijkste onderwerpen voor herziening zijn:

Methodiek

- *Per belastingsoort dient gezorgd te worden voor:*
    - *Primair: één berekeningswijze van de standaard heffing ongeacht voertuigsoort*
    - *Secundair: Differentiatie per voertuigsoort op basis van kenmeken;*
- *De fiscale bijtelling behoeft dringend vervanging door een netto Heffing voor Privé Gebruik (HPG), vrij van invloeden op Loon-of Inkomstenbelasting en toeslagen;*
- *Pseudo eindheffing: gelijk aan **heffing** privégebruik fossiele auto's; woon-werkverkeer vrijstellen (is geen privégebruik), vervangende auto vrijgesteld tot **500 km/jaar**;*
- *BPM relateren aan zuinigheidsgegeven, fossiel en elektrisch identiek;*
- *MRB: afschaffen van **Provinciale opcenten** en dus vermijden separate tabellen per voertuig- en brandstofsoort;*
- *BTW correctie voor niet-zakelijk gebruik: forfait afstemmen op netto autowaarde..*

Heffingsgrondslagen

- *De Heffing Privé Gebruik: op basis van **catalogusprijs** (fiscale waarde);*
- *BPM afstemmen op **motorvermogen** c.q. mate van energie-zuinigheid;*
- *Ten behoeve van MRB: behoud van **gewicht** als tariefgrondslag.*

Uitvoering

- *Introductie van een fiscale **voertuig-classificatie** op basis van voertuig kenmerken;*
- *Invoeren van een **standaard tarief** berekening per belasting soort;*
- *Gebruik van één set **heffingsfactoren** met toe- resp. afslagen ten opzichte van de "standaard berekening" o.b.v.de voertuig classificatie.*

Algemene introductie

Het is overduidelijk dat een voertuigenpark van zo'n 10 miljoen eenheden, in gebruik bij meer dan 7 miljoen belastingplichtigen veel voertuigsoorten en nog meer kenmerken omvat, en dat ook de bezit- en gebruiksomstandigheden een grote variëteit kennen. Voor sterk uiteenlopende voertuig- en gebruikssoorten is een overall forfaitaire toepassing niet geschikt; voor het overgrote deel van de omstandigheden veroorzaakt zo'n heffingsforfait onredelijke uitwerkingen.

Bij de uitwerking van de plannen voor "Stabiele Verantwoorde Autobelastingen" is gestreefd naar een eerlijk en begrijpelijk belastingpakket met de mogelijkheid te kunnen differentiëren daar waar het nuttig is en tevens rekening te kunnen houden met de effecten buiten het directe autobelasting-gebied.

De basis leggen voor herinrichting begint met de vraagstelling:

A. Wat zijn de doelstellingen van de heffingen
B. Waarop moet de heffing gebaseerd zijn
C. Is differentiatie naar autosoort nuttig of nodig
D. Zijn er autogebruiksvormen die invloed op de fiscale heffingen (moeten) hebben

A. De heffingen ter zake van aanschaf, bezit en gebruik van de auto moeten de overheid mogelijkheden bieden de aanschaf per autosoort te beïnvloeden en jaarlijks circa 20 miljard Euro opleveren ten behoeve van de staatshuishouding.
B. Als grondslag voor de tarifering zijn voldoende (register) voertuigkenmerken beschikbaar zoals Catalogusprijs, Motorvermogen, Emissie gegevens, Gewicht, Afmetingen en Aandrijvingssoort.
C. Het is nodig te kunnen differentiëren naar personenauto of bedrijfsauto, de emissiegegevens, de afmetingen en de gebruiksmogelijkheden;
D. Het Privé-gebruik van een zakelijke auto is een gebruiksvorm waarvoor een fiscale heffing terecht kan zijn, terwijl autogebruik met bijzonder maatschappelijk nut of noodzaak, zoals ambulances, politieauto's, taxi's, deelauto's etc. voor een (gedeeltelijke) vrijstelling in aanmerking komt.

Bij de voorstellen voor herziening van de autobelastingen die in deze notitie worden beschreven wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de invloeden over en weer met andere overheidsheffingen en -regelgeving, zoals:

⇒ *Inkomen gerelateerde heffingen en toeslagen*
⇒ *BTW*
⇒ *Assurantiebelasting*
⇒ *Brandstofaccijns resp. energiebelasting*

Op weg naar … Stabiele Verantwoorde Autobelastingen

De pogingen die in het verleden zijn ondernomen om autobelastingen minder ingewikkeld te maken, zoals het toepassen van een forfait, zijn door de sterke groei van het aantal (soorten) auto's en de grote diversiteit qua gebruik al lang niet meer effectief. Daar waar een forfaitaire insteek onmisbaar is dient gestreefd te worden naar toepassing in een beperkt werkingsgebied c.q. met minder sterk uiteenlopende kenmerken en effecten.

Het huidige pakket aan autobelastingen is dringend toe aan herziening, maar de complexiteit helemaal wegnemen is onmogelijk door de omvang van het totale werkingsgebied:

- *3 belastingtrajecten: auto-aanschaf, -bezit en gebruik;*
- *Effecten op 4 aanpalende belastingen, BTW, loon- en Ink. Belasting, Assurantiebelasting en Accijnzen;*
- *2 autosoorten, personenauto's en bedrijfsauto's;*
- *3 aandrijvingssoorten, zero CO_2 uitstoot, beperkte CO_2 uitstoot en hogere uitstoot;*
- *2 gebruikersgroepen, particulieren en zakelijke/beroepsmatige gebruikers;*
- *8 combinaties van bedrijfssoorten: wel of niet BTW-plichtig, wel of niet IB plichtig, wel of geen personeel.*

Voor het verminderen of opheffen van bezwaren die voor de huidige autobelastingen gelden, dient bij elke verandering rekening te worden gehouden met alle aspecten van uitwerking en daarvoor is het nodig het gehele belastinghuis vanaf het fundament te herzien.

Vanuit de overheid Invloed uitoefenen op auto-aanschaf en -bezit vereist een benadering die uitgaat van (bepaalde) voertuigkenmerken, die ook bij wijziging van gebruik of de gebruiker blijven gelden.

- Voertuigkenmerken vormen de basis voor een indeling in categorieën die de zwaarte van de betreffende autobelastingen bepalen. Bij wijziging van gebruik of gebruiker blijft de fiscale classificatie in stand.
- Gebruikskenmerken daarentegen die zien op de intensiteit of het soort gebruik, zijn niet voertuig gebonden en kunnen de gebruiksafhankelijke fiscale condities wel veranderen.

<u>De structuur</u>

De eerste opgave is het in kaart brengen van te onderscheiden voertuigsoorten, behalve het RDW onderscheid geel en grijs kenteken (personenauto's en bedrijfsauto's), is ook rekening te houden met uiteenlopende kenmerken per soort voertuig zoals:

- *Bepalend voor gebruik: grootte van de auto, het aantal zitplaatsen en geschiktheid voor particulier cq. gezinsgebruik en aandrijvingssoort (mate van CO_2 uitstoot)*
- *Kenmerken die van belang zijn om er de hoogte van de heffing op af te stemmen zoals gewicht, motorvermogen en nieuwwaarde.*

De verschillende kenmerken leiden tot waarderingen die de zwaarte van de belastingheffing (mede) gaan bepalen:

- *Economisch belang: bedrijfsauto's zijn in principe belangrijker dan personenauto's: indeling in gunstiger categorie = lagere heffing voor de bedrijfsauto*

- *Geschiktheid/ aantrekkelijkheid voor privégebruik: naarmate aantrekkelijker, intensiever gebruik = hogere heffing*
- *Grootte van personenauto's: maximum lengte gegeven, langer = hogere heffing*
- *Verwachting van gebruiksintensiteit: weinig gebruik (Camper) = lagere heffing*
- *Bijdrage aan energietransitie: minder uitstoot = lagere heffing*

Door gebruik en afweging van deze waarderingen is een classificatie voor 13 voertuigsoorten met 3 emissie niveaus herleid tot 5 categorieën met heffingsfactoren die toepasbaar zijn voor elke van de drie directe autobelastingen: BPM, MRB en Belasting voor privégebruik. Per belastingsoort geldt een standaard heffingsberekening (100%) waarop afhankelijk van de categorie een toe- of afslag wordt toegepast ter vaststelling van de verschuldigde heffing.

Het uitgewerkte classificatiemodel levert een voorbeeld op als volgt:

Fiscale classificatie / autocategorieën

A, B, C, D en E van zuinig en nuttig oplopend naar meer belastend

			CO2 uitstoot/km.		
			Nihil	< 70 gr	> 70 gr
L	Bromfietsen		A	B	
M	Motorfietsen		A	B	D
L6-L7	Brommobielen /mini-auto's	max. 2 personen	A	B	
VP -1	Personenauto's	max. 4,95 m lang	A	C	D
VP -2	Personenauto's	va. 4,96 m lang	B	D	E
Vp -3	Personen busjes	vanaf 8 zitplaatsen	A	B	C
SA	Kampeerauto's		A		B
CT - 1	Bedrijfs auto, 2 zittingen	laadvermogen < 500 kg 1/2 laadschot	A	B	C
CT - 2	Bedrijfsauto max. 3 zittingen	laadvermogen > 500 kg heel laadschot	A	B	D
CT - 3	Bedrijfsauto, > 3 personen	laadschot achter 2e zitrij	B	C	D
YT	Young Timers	> 20 jaar oud	A	B	
OT	Old Timers	> 50 jaar oud	A		B
HV	Historische voertuigen	> 80 jaar oud	A		

<u>Welke heffingsgrondslagen</u>

- *De BPM kan het best gerelateerd worden aan het motorvermogen c.q. de energie-zuinigheid die voor fossiele zowel als voor elektrische voertuigen geldt.*
- *Voor MRB blijft het voertuiggewicht een prima uitgangspunt*
- *De belasting voor privégebruik kent een logische aansluiting bij de cat. prijs*

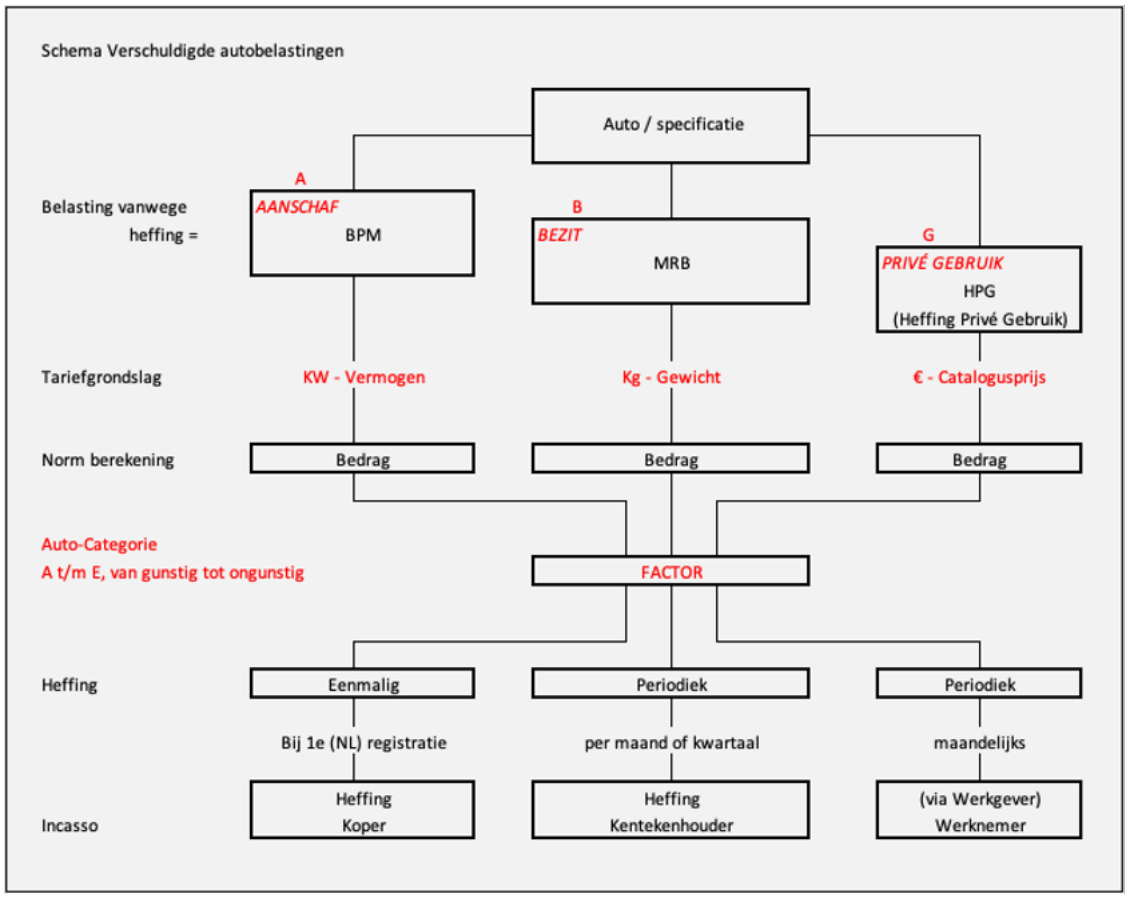
Door de fiscale classificatie voor elk van deze drie autobelastingen op dezelfde wijze toe te passen zorgt ervoor dat bestraffen (hoge heffing) of stimuleren (korting op de berekende standaard heffing) consequent wordt toegepast.

De toe- en afslagen per categorie (A t/m E) zijn uitgedrukt in procenten ten opzichte van de standaard heffing (D = 100%); in dit voorbeeld verandert de heffing steeds 15% per categorie. De toe- of afslag per categorie van 15% is, evenals het aantal categorieën, slechts een redelijk geacht voorbeeld.

Voertuig categorie	*A*	*B*	*C*	*D*	*E*
Heffings factor	*55%*	*70%*	*85%*	*100%*	*115%*

Door deze classificatie ontstaat een nieuw en effectief keuze criterium: bijvoorbeeld met vermelding in een bedrijfs-autoregeling: welke voertuig categorie wel of niet is toegestaan bij autokeuze.

Zuinigheid (motorvermogen), gewicht, lengte en catalogusprijs, gaan niet alleen bij de keuze van een auto van de zaak de nieuwe dynamiek bepalen, maar ook bij particuliere aanschaffingen. Voorwaar een verschuiving naar verstandiger criteria. Het blijft vrije keuze om niet verstandig te kiezen, maar dan is duidelijk dat het duurder uitpakt, bij aankoop en daarna ook voor het bezit, ongeacht door kopen of leasen.



De autokenmerken als soort auto, afmeting (lengte) en mate van uitstoot zijn onderdeel van de classificatie c.q. heffingsfactor en behoeven dus geen aparte tabellen of berekeningen.

De impact van de huidige belastingen

Ter illustratie onderstaand een overzicht voor een gemiddelde zakenauto; de kosten per maand exclusief BTW, zoals dat past bij een gemiddelde zakelijke benzine personenauto. Daarbij zijn de belastingbedragen gespecificeerd waaruit niet anders geconcludeerd kan worden dan dat het huidige heffingssysteem te ver is doorgeschoten.

Overzicht autokosten/ belastingen				Benz. personenauto	Cat prijs € 38.900
CO2 uitstoot	130	gr/km.			excl. BTW € 33.464
Gepland gebruik	60	maanden			Inbegrepen BPM € 7.580
Vaste autokosten/maand			€ 399	Belastingen	excl. BTW
Belastingen		*BPM*		*€ 88*	
		MRB		*€ 84*	
		Assurantie belasting		*€ 13*	
Variabele kosten, ROB en km-afschr.			€ 178	€ 0	
Leaseprijs	30.000 km/jr		€ 577	€ 185	€ 762
Brandstof + accijns			€ 150	€ 131	€ 281
Lease + brandstof + belastingen			€ 727	€ 316	€ 1.043
Extra kosten door gemengd gebruik, ongeacht aantal kms					
A * voor werkgever					
Beperking BTW verrekenen				*€ 88*	
Soc. Premies over Bijtellng		18,72%		*€ 134*	
Pseudo - eindheffing / cat.priis		1,0%		€ 389	
Extra fiscale kosten voor werkgever				€ 610	€ 610
Totaal kosten voor werkgever			€ 727	€ 926	€ 1.653
B * Kosten voor werknemer			Fiscale Bijtelling	*€ 8.558*	
Inkomsten belasting	48,66%		per maand	€ 347	
Groot Totaal belastingen per maand				€ 1.273	

De huidige systematiek wordt vooral beheerst door de Fiscale Bijtelling, waarbij niet alleen de werknemer zwaar wordt belast, maar ook de werkgever die, naast de werkelijk km-kosten, ook te maken krijgt met extra heffingen door niet-zakelijk gebruik: de BTW correctie maar ook die van de extra premies Soc. Verzekeringen, tot 18,72% over de fiscale bijtelling, beide heffingen worden maar zelden betrokken bij budgettering, maar veroorzaken wel een stevige toename van de autokosten, in dit voorbeeld maar liefst 221 Euro per maand.

Ingeval van toepassing van de Pseudo-heffing stijgen de werkgeverskosten met nog eens 389 Euro belastingheffing per maand. Het totaal aan alleen belastingen/heffingen voor een gemiddelde fossiele zakenauto komt dan uit op 1.273 Euro per maand.

Voorstellen voor herziening per belastingsoort

1. BPM, Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

Al jaren geldt de CO_2 uitstoot (verbrandingsmotoren) als grondslag voor de BPM. De officiële CO_2 uitstoot notering sluit overigens niet aan bij de werkelijke uitstoot die overigens wel exact te bepalen is aan de hand van de verbruikte hoeveelheid brandstof. Voor hoog vermogen is verbranding van veel brandstof nodig en zo staat de CO_2 uitstoot voor de mate van zuinigheid. Beperking van het motorvermogen zal energie besparen ongeacht de aandrijving-soort.

Met betrekking tot Elektrisch aangedreven auto's is er tot nog toe geen enkele fiscale stimulans in de richting van "zuinig rijden". Veel EV's zijn voorzien van onnodig krachtige motoren, hetgeen zwaardere motoren en grotere batterijen vereist. Meer dan 200 KW motorvermogen is voor een personenauto een onnodig hoog vermogen dus zwaar, met grotere aanslag op de beschikbare elektriciteit. Voor sturing in de richting van zuiniger auto's, met minder CO_2 uitstoot resp. minder KWh verbruik, is motorvermogen als grondslag voor BPM het meest geschikt.

De BPM is weliswaar een belasting die meteen bij aanschaf voldaan moet worden, maar heeft een duidelijk blijvende invloed op de waarde van de auto, zowel voor particulieren als voor organisaties/ bedrijven. Afschaffen van BPM, zoals wel eens wordt gesuggereerd is in meerdere opzichten onverstandig, immers;

- *De BPM restwaarde van het hele lopende wagenpark bedraagt meer dan 10 miljard Euro, actieve waarde voor de eigenaren, die al bij aankondiging afschaffen BPM snel verdampt.*
- *Bij export van een auto moet de overheid de 'rest-BPM" restitueren;*
- *Een koopprijs "zonder BPM" zou na enige tijd een enorme boost geven aan de auto-aankopen en dat is maatschappelijk ongewenst.*

BPM heeft een forse directe impact op de auto-exploitatiekosten per maand door middel van extra afschrijvings- en financieringskosten en hogere verzekeringspremies.

De door BPM verhoogde fiscale waarde beïnvloedt ook de assurantiebelasting en, in geval van privégebruik, van de zakelijke auto ook bij:

- *loon- resp. inkomstenbelasting plus effect op heffingskorting en arbeidskorting*
- *recht op kind-gebonden budget en huur- en zorgtoeslagen*
- *werkgeverspremies voor Soc. Verzekeringen.*
- *beperking BTW verrekenbaarheid*
- *pseudo-eindheffing (va. 2027 voor fossiele zakelijke pers.auto's met niet-zakelijk gebruik).*

Voor wat betreft de hoogte van de heffing en uitvoering:

Voor het vaststellen van het BPM bedrag op basis van de CO_2 uitstoot/km per voertuigsoort en brandstofsoort worden meerdere inhoudelijk verschillende berekeningswijzen gebruikt:

- *Heffing per gram CO_2 uitstoot, verschillend per auto- en brandstofsoort*
- *Voor personenauto's is de heffing per gram CO_2 uitstoot progressief,*
- *Voor diesel pers. auto's: deels geen toeslag en voor het overige een lineaire opslag.*
- *Voor bestelauto's geen progressie in de toerekening per gram CO_2*
- *Voor bestelauto's geldt geen opslag voor diesel*
- *In een aantal gevallen met identieke CO_2 uitstoot per km. is de BPM-heffing voor bestelauto's hoger dan voor personenauto's.*

De grote variëteit aan berekeningswijzen en basisbedragen maken dat er geen logica te ontdekken is in de huidige belastingen. Vooral de effecten van BPM bevestigen de complexiteit en onredelijkheid. De huidige invloeden van BPM zijn weergegeven in onderstaand overzicht.

De invloeden van de BPM (meer dan aankoopheffing) **BESTAANDE REGELS**

Hoogte van BPM wordt bepaald door;
a. autokenmerken * soort voertuig en/of aandrijving
* grondslag CO2 uitstoot
b. Heffingsnormen * als genoemd in tabellen
* Het BPM heffingsbedrag is: waarde als uitkomst van tabellen

Het bedrag BPM is van invloed op cq. bepaalt:
1. De catalogusprijs van de auto (kale auto-verkoopprijs + BTW + BPM)
dat is van invloed op * *waarden* *investeringswaarde* Restwaarde
* *kosten* *financieringskosten* *afschrijvingskosten*
verzekerinjgskosten
* 21% assurantiebelasting

2. Belastingen ten laste van werknemer/ berijder
Fiscale Bijtelling = 22% van catalogusprijs
Effecten Fisc. Bijtelling zijn:
* extra loon- of inkomstenbelasting over 22% van cat. prijs auto
* beperking heffingskortingen (loonbelasting) tot 12,91% van Bijtelling
* beperking van huur- zorg- en/of kinderopvang toeslagen

3. Extra heffingen bij werkgever
a. *Premie sociale verzekeringen*
* *extra lasten werkgever* * 18,72% van Fiscale Bijtelling tot max SV loon € 6.617 / maand
b. *BTW correctie tz "niet zakelijk gebruik"*
* *extra lasten werkgever* * forfaitaire jaarlijkse heffing: 2,7% van cat prijs (auto's < 5 jaar oud)

c. Pseudo eindeffing, voor na 2027 in te zetten (deels) fossiel aangedreven personenauto's
* *extra lasten werkgever* * 12% van cat. prijs per jaar / 1% per maand

Een BPM verhoging met 1.000 Euro (eenmalig) zorgt ervoor dat tevens de jaarlijkse autobelastingen met € 184 stijgen en ingeval de pseudo eindheffing zelfs met 304 Euro.

Tenzij weloverwogen nuttig geoordeeld dient Cumulatie van belastingen, te worden voorkomen.

Uitgewerkt voorstel herziening BPM

Allereerst is er het nadrukkelijke advies de BPM heffing af te stemmen op de zuinigheid van de auto door koppeling aan het motorvermogen ongeacht de voertuig- of aandrijfsoort.

Naast een vast bedrag als “registratiebelasting” zoals dat al geldt, zal dan de standaard heffing bij eerste (NL) registratie worden afgeleid van het motorvermogen, een eenduidige berekening, identiek voor elke voertuig- en aandrijvingssoort. De gevonden standaard heffing zal vervolgens op basis van de fiscale classificatie (correctie factor) tot een definitieve heffing worden herleid.

Onderstaand een voorbeeld van de BPM heffing incl. de eerste vaste heffing

BPM	Vaste bedragen ongeacht autosoort								
	1e registratie	€ 700	import keuring	€ 700					
					Voertuig-categorie	*A*	*B*	*C*	*D*	*E*
BPM	Afhankelijk van motorvermogen				*Factor*	*55%*	*70%*	*85%*	*100%*	*115%*
KW	142	std/KW	*€ 60*		*EENMALIGE HEFFING*	€ 4.653	€ 5.922	€ 7.192	€ 8.461	€ 9.730

Bij dit motorvermogen, 142 KW (187 pk) bedraagt de standaard heffing voor fossiele personenauto, die niet langer is dan 4,95 meter: €. 8.461, terwijl het voor een BEV personenauto met gelijk motorvermogen en lengte €. 4.653 bedraagt.

De heffingsberekening is zo ingericht dat alleen het ingeven (of ophalen uit het RDW bestand) van het motorvermogen (KW) van de betreffende auto volstaat om de heffing per voertuigcategorie te kunnen aflezen. Naarmate het motorvermogen toeneemt ontwikkelt de standaard heffing licht progressief, zie onderstaand voorbeeld.

BPM - gerelateerd aan motorvermogen (KW)

Overzicht - waarden licht progressief			*Voertuig categorie*	*A*	*B*	*C*	*D*	*E*
Vermogen in KW	*heffing/ KW*	std. bedrag	*Factor*	*55%*	*70%*	*85%*	*100%*	*115%*
				Eenmalige heffing				
tot 10	*€ 20,00*	€ 200		€ 110	€ 140	€ 170	€ 200	€ 230
20	*€ 21,14*	€ 423		€ 233	€ 296	€ 359	€ 423	€ 486
50	*€ 34,01*	€ 1.700		€ 935	€ 1.190	€ 1.445	€ 1.700	€ 1.955
80	*€ 43,40*	€ 3.472		€ 1.909	€ 2.430	€ 2.951	€ 3.472	€ 3.992
100	*€ 48,72*	€ 4.872		€ 2.680	€ 3.410	€ 4.141	€ 4.872	€ 5.603
125	*€ 54,70*	€ 6.837		€ 3.761	€ 4.786	€ 5.812	€ 6.837	€ 7.863
150	*€ 60,12*	€ 9.019		€ 4.960	€ 6.313	€ 7.666	€ 9.019	€ 10.371
175	*€ 65,13*	€ 11.397		€ 6.269	€ 7.978	€ 9.688	€ 11.397	€ 13.107
200	*€ 69,80*	€ 13.960		€ 7.678	€ 9.772	€ 11.866	€ 13.960	€ 16.054
300	*€ 86,14*	€ 25.841		€ 14.213	€ 18.089	€ 21.965	€ 25.841	€ 29.717
400	*€ 100,00*	€ 40.000		€ 22.000	€ 28.000	€ 34.000	€ 40.000	€ 46.000
hoger	*€ 100,00*							

De beginwaarde en de progressiviteit zijn instelbaar/ aanpasbaar.

Opmerkingen

- Deze benadering maakt het mogelijk de BPM met dezelfde berekening ook voor motorrijwielen toe te passen
- Het is nuttig de afschrijvingscurve voor BPM af te stemmen op 20 jaar (is nu 17 jaar + 10 maanden)

- Voor voertuigen waarvan het motorvermogen wordt aangepast is een keuring nodig waarbij het max. vermogen (opnieuw) wordt vastgesteld en vermeld in het kentekenregister.

2. MRB, Motorrijtuigenbelasting

De motorrijtuigenbelasting (vroeger “wegenbelasting” geheten) wordt sinds jaar en dag gebaseerd op voertuiggewicht en kenmerkt zich doordat het NL tarief voor wegengebruik c.q. autobezit het hoogste is van heel Europa en dat voor personenauto’s, niet voor bedrijfsauto’s, de heffing ook nog wordt verhoogd met “Provinciale Opcenten”,

Er zijn verschillende tarieftabellen per voertuigsoort en bovendien voor personenauto’s ook nog verschillende per provincie en per brandstofsoort. De hoogte van de huidige heffing verandert per 100 kg voertuiggewicht.

De heffingsgrondslag

Er is, in de fiscale wandelgangen, een gedachte ontstaan om het gewicht als basis voor de MRB te vervangen door het oppervlak van de auto; dat is oppervlakkig beoordeeld wel te begrijpen om zo een correctie voor het hogere gewicht van EV’s te bewerkstelligen, maar de systeemombouw is omslachtig en bovendien niet nodig bij toepassing van de voorgestelde fiscale classificatie die objectiever is en in het voordeel van alle EV’s (nihil emissie).

Bovendien is het oppervlak van de auto niet voldoende duidelijk af te leiden van de maten wielbasis en spoorbreedte die, net als maximale lengte en breedte, in de typegoedkeuring van de auto vastliggen. De lengte van een auto is minimaal de wielbasis plus de diameter van een wiel (incl. band) maar wordt in de praktijk nog groter door een noodzakelijke “overhang” aan voor- en achterzijde, bij een auto met een wielbasis van 2,5 meter zal de autolengte tussen 3,8 en 4,8 meter zijn (50 tot meer dan 60%extra). Voor de spoorbreedte geldt ook dat er rekening gehouden moet worden met extra centimeters, zij het in mindere mate, de voertuigbreedte zal 10 tot 20% groter zijn dan de spoorbreedte.

Dit voorstel voor de MRB herziening blijft dan ook uitgaan van het voertuiggewicht.

MRB, beëindiging van Provinciale Opcenten

Om de complexiteit van de huidige MRB (> 40 tarieftabellen) maar ook de beheersbaarheid te bevorderen is het nodig afscheid te nemen van de “Provinciale Opcenten” de toeslag voor alleen personenauto’s, die geen ander nut biedt dan een dekking voor de organisatiekosten van het provinciebestuur hetgeen niets met autobezit- of gebruik van doen heeft.

Ook bij de MRB is de voorgestelde rekenmethode erop gericht dat alleen al het ingeven van de grondslagwaarde, het gewicht in kg, voldoende is om de standaard heffing vast te stellen en via het percentage van de voertuigcategorie het periodiek verschuldigd bedrag weer te geven.

MRB - Afhankelijk van "rijklaar leeg gewicht"			Differentiatie naar autosoort/ categorie				
		Voertuig-categorie	A	B	C	D	E
Gewicht in Kg.		Factor	55%	70%	85%	100%	115%
Kg.	1.520	PER JAAR	€ 656	€ 834	€ 1.013	€ 1.192	€ 1.371
		per maand	€ 55	€ 70	€ 84	€ 99	€ 114

MRB - gerelateerd aan voertuiggewicht								
Overzicht - waarden licht progressief			Voertuig categorie	A	B	C	D	E
Gewicht in Kg.		heffing/Kg	per jaar	Factor	55%	70%	85%	100%	115%
					Heffing per maand				
t/m	400	€ 0,52	€ 209		€ 9,60	€ 12,22	€ 14,84	€ 17,46	€ 20,08
	600	€ 0,60	€ 358		€ 16,40	€ 20,88	€ 25,35	€ 29,83	€ 34,30
	800	€ 0,65	€ 523		€ 23,99	€ 30,53	€ 37,07	€ 43,62	€ 50,16
	1.000	€ 0,70	€ 703		€ 32,21	€ 41,00	€ 49,79	€ 58,57	€ 67,36
	1.200	€ 0,75	€ 894		€ 40,99	€ 52,17	€ 63,34	€ 74,52	€ 85,70
	1.400	€ 0,78	€ 1.096		€ 50,25	€ 63,95	€ 77,65	€ 91,36	€ 105,06
	1.600	€ 0,82	€ 1.308		€ 59,94	€ 76,29	€ 92,63	€ 108,98	€ 125,33
	1.800	€ 0,85	€ 1.528		€ 70,03	€ 89,13	€ 108,23	€ 127,33	€ 146,43
	2.000	€ 0,88	€ 1.756		€ 80,49	€ 102,44	€ 124,39	€ 146,34	€ 168,30
	2.200	€ 0,91	€ 1.992		€ 91,29	€ 116,19	€ 141,08	€ 165,98	€ 190,88
	2.500	€ 0,94	€ 2.358		€ 108,09	€ 137,56	€ 167,04	€ 196,52	€ 226,00
	2.800	€ 0,98	€ 2.739		€ 125,54	€ 159,78	€ 194,02	€ 228,26	€ 262,50
	3.000	€ 1,00	€ 3.000		€ 137,52	€ 175,03	€ 212,53	€ 250,04	€ 287,55
	hoger	€ 1,00							

De tabel geeft een overzicht van heffingen bij gewichtswaarden; het rekenschema voorziet in verandering van de heffing per kg. meer of minder voertuiggewicht.

MRB, ook heffing voor buitenlandse kentekens

Er zijn twee “buitenland situaties” te onderscheiden; gebruik van een buitenlandse auto door een NL ingezetene en een buitenlandse auto die door een buitenlander wordt bestuurd.

Een NL ingezetene die met een auto met buitenlands kenteken rijdt is zowel BPM als MRB verschuldigd, tenzij voorafgaand aan het gebruik in Nederland een ontheffing is aangevraagd. De aanvraag kan online worden ingediend en is praktisch gezien meer een aankondiging dat, en vanaf wanneer, de buitenlandse auto wordt gebruikt; de gebruiksduur is maximaal 14 dagen. Een tweede aanvraag binnen 12 maanden voor dezelfde auto wordt afgewezen.

Voor niet-ingezetenen gelden de internationale afspraken dat met een buitenlands kenteken tot max. 6 maanden per jaar gereden kan worden zonder betaling van autobelasting van het betreffende buitenland. Deze regel is uitermate moeilijk te handhaven. Dat in meerdere EU-landen toch wel en zelfs meteen bij binnenkomst in het betreffende land betaling voor weggebruik met buitenlands kenteken wordt verlangd heeft te maken met het feit dat de heffing dan betrekking heeft op een bepaald deel van het wegennet, overwegend het Hoofdwegennet.

Het is sterk aan te raden dat Nederland aan buitenlandse kentekens voor het gebruik van A-wegen een meldingsplicht plus betaling oplegt voor naar keuze 1, 3, 6 of 12 maanden met alleen onderscheid naar personen-, kampeer- of bedrijfsauto.

De daarvoor benodigde controle- en incassotechniek is beschikbaar in meerdere met name Oost-Europese landen.

3. Belasting tz. privégebruik

Het is evident dat de Fiscale Bijtelling vervangen dient te worden door een eerlijker heffing. De huidige forfaitaire bepaling van de waarde van het privégebruik (Autokostenforfait) is in meerdere opzichten onredelijk; gaat geheel voorbij aan de grote variëteit aan autosoorten en privégebruiks-mogelijkheden en heeft bovendien onvermoede neveneffecten.

De belasting voor privégebruik laten verlopen via ophoging van het belastbaar loon/ inkomen zoals dat nu gebeurt is beslist ongewenst; de huidige fiscale bijtelling zorgt bovendien voor complexiteit en onredelijkheid:

- *De werkelijke kosten van (privé) autogebruik worden mede bepaald door aftrekbare kosten;*
- *De Bijtelling kent meerdere (onvermoede) negatieve effecten:*
    - *Verlies aan Heffingskorting en arbeidskorting*
    - *Vermindert het Kind gebonden budget*
    - *Beperkt de rechten op toeslagen voor zorg, wonen en kinderopvang*
- *De Bijtelling gaat voorbij aan de privé bruikbaarheid van de auto;*

Verder is de fiscale benadering van "de auto van de zaak" fiscaal doorontwikkeld tot een voor de werkgever extreem onredelijke voorziening:

De werkgever realiseert zich terdege dat de daadwerkelijke km-kosten van het privégebruik hem ten laste komen. Het afspreken van een "eigen bijdrage" voor privégebruik van de werknemer is praktisch onmogelijk, want het verhoogt de totale kosten (netto betalen voor bruto minder bijtelling). Daarnaast zijn er nog bijkomende fiscale kosten voor de werkgever:

- *Jaarlijks een extra BTW afdracht (forfaitaire 2,7% correctie voor niet-zakelijk gebruik)*
- *Fiscale Bijtelling via de loonbelasting zorgt voor extra werkgeverspremie Soc. Verzekeringen*
- *Vanaf 2027 zal voor een aantal auto's de Pseudo Eindheffing onafwendbaar zijn*

De Fiscale Bijtelling is niet afhankelijk van het daadwerkelijk aantal gereden kilometers. Naarmate meer kilometers worden gereden is het voordeel voor de werknemer dus groter en dat is een ongewenste stimulans van het (privé)autogebruik. Voor de werkgever is dit effect contrair; het door de fiscale bijtelling gestimuleerde meer-gebruik komt qua autokosten ook geheel ten laste van de werkgever, met variabele kosten van gemiddeld ca. 20 cent/km. excl. BTW.

Hoewel met enige regelmaat gewenst verklaard, is het gebruik van de verhouding privé- versus zakelijkgebruik in kilometers voor de privé-gebruik heffing vooralsnog te moeilijk te realiseren. Het is dan ook noodzakelijk om tenminste een onderscheid in te voeren naar "meer of minder geschikt voor privé- en/of gezinsgebruik", te realiseren met de voertuig-classificatie met bijbehorende heffingsfactoren zoals uiteengezet..

Van Fiscale Bijtelling naar "Heffing Privé Gebruik"

Fiscale Bijtelling - exit

De complexiteit en onredelijke uitwerking van de Fiscale Bijtelling moet weggenomen worden en dat is vrij eenvoudig te realiseren door:

1. Toepassing van een fiscale netto heffing, losstaand van loon- of inkomstenbelasting toe te passen voor het privégebruik auto van de zaak;
2. Basis voor heffing is de catalogusprijs resp. basisprijs plus opbouwkosten/ verzekerde waarde;
3. Te differentiëren naar autosoort (mate van aantrekkelijkheid privégebruik) zoals in de voertuig-classificatie voorzien.

Vergelijking huidige en voorgestelde methodiek

<u>Huidige systeem, Fiscale Bijtelling:</u>

1) Cat. prijs auto x 22,0% = verhoging van belastbaar inkomen
2) Verhoging inkomen x percentage loonbelasting, extra inhouding = minder netto inkomsten
3) Hoger inkomen = minder heffingskorting en lagere toeslagen = nog minder netto inkomsten

<u>Voorstel HPG, Heffing Privé Gebruik:</u>

1) Cat. prijs auto x 9% = standaard heffing x heffingsfactor -> netto heffing, maandelijks door (eigen) bedrijf of werkgever af te dragen

Door ook voor de Heffing Privé Gebruik de voertuigclassificatie met heffingsfactoren A t/m E toe te passen wordt rekening gehouden met de privé gebruiksmogelijkheden en zijn er bovendien geen uitzonderingen meer nodig, zoals youngtimer-regeling en/of separate fiscale BEV-stimulatie.

HPG (Heffing Privé Gebruik) maandelijks vast bedrag			Differentiatie naar auto-categorie				
			A	B	C	D	E
Gerelateerd aan cat.prijs	9,0%		55%	70%	85%	100%	115%
Cat.Prijs	€ 38.900	€ 3.501	Netto heffing/ mnd	€ 160	€ 204	€ 248	€ 292	€ 336

Heffing Privé gebruik, gerelateerd aan auto waarde							
Overzicht - waarden, lineair		Voertuig categorie	A	B	C	D	E
Cat. Prijs	standaard heffing	Factor	55%	70%	85%	100%	115%
	per jaar		Heffing per maand				
€ 15.000	€ 1.350		€ 62	€ 79	€ 96	€ 113	€ 129
€ 20.000	€ 1.800		€ 83	€ 105	€ 128	€ 150	€ 173
€ 25.000	€ 2.250		€ 103	€ 131	€ 159	€ 188	€ 216
€ 30.000	€ 2.700		€ 124	€ 158	€ 191	€ 225	€ 259
€ 35.000	€ 3.150		€ 144	€ 184	€ 223	€ 263	€ 302
€ 40.000	€ 3.600		€ 165	€ 210	€ 255	€ 300	€ 345
€ 45.000	€ 4.050		€ 186	€ 236	€ 287	€ 338	€ 388
€ 50.000	€ 4.500		€ 206	€ 263	€ 319	€ 375	€ 431
€ 55.000	€ 4.950		€ 227	€ 289	€ 351	€ 413	€ 474
€ 65.000	€ 5.850		€ 268	€ 341	€ 414	€ 488	€ 561
€ 75.000	€ 6.750		€ 309	€ 394	€ 478	€ 563	€ 647
€ 85.000	€ 7.650		€ 351	€ 446	€ 542	€ 638	€ 733
€ 95.000	€ 8.550		€ 392	€ 499	€ 606	€ 713	€ 819

4. BTW, Belasting Toegevoegde Waarde

BTW is een algemeen geldende heffing, maar kent wel een specifieke auto-betrokkenheid; verrekening van BTW is namelijk alleen toegestaan voor zover het autogebruik zakelijk is. Indien de kilometrage verhouding wel of niet zakelijk gebruik niet bekend is, geldt een forfaitaire BTW correctie voor gedurende het kalenderjaar totaal verrekende BTW; de correctie bedraagt 2,7% van de catalogusprijs, voor auto's tot 5 jaar oud, daarna wordt het 1,5%.

De jaarlijkse forfaitaire BTW afdracht suggereert een stabiele verhouding van niet- verrekenbare BTW en catalogusprijs, maar dat sluit niet aan bij de werkelijkheid:

- *De cat. prijs bepaalt slechts voor klein een deel de BTW over bezits- en gebruikskosten;*
- *Een belangrijk deel van de vaste autokosten is vrij van BTW, namelijk BPM zowel als MRB en assurantiepremies;*
- *Het aantal afgelegde kilometers is wel belangrijk voor verschuldigde BTW*

Nergens is een rekenvoorbeeld beschikbaar waaruit blijkt dat de 2,7% resp. 1,5% heffingen correcte noteringen zijn, proefberekeningen maken duidelijk dat 2,7% van cat. prijs beduidend te hoog is.

Het effect van BTW vrije kosten zoals BPM-afschrijving, MRB en verzekeringspremie blijkt uit het aandeel BTW van de vaste kosten. De variabele kosten echter zijn wel geheel BTW plichtig. Het effectieve BTW aandeel in de autokosten klimt dus met het aantal kilometers, maar wordt nooit 21%. Bij verhoging van BPM stijgt de catalogusprijs zonder enige invloed op de BTW bij aankoop, bezit of gebruik, maar de BTW correctie stijgt wel mee via de forfaitaire correctie van 2,7%.

Onderstaand schema toont de BTW bedragen resp. het aandeel in de kosten van een gemiddelde zakenauto. De BTW correctie van 2,7% in dit voorbeeld bedraagt € 1.050.

Relatie BTW en autokosten		Benzine-auto, cat prijs	€ 38.900	
Vaste kosten	€ 576	€ 646	BTW	
	excl. BTW	incl. BTW	**€ 71**	12%
Variabele kosten/km.	€ 0,17	€ 0,21		
BTW var. kosten			**€ 0,04**	21%
Kms/jaar	*10.000*	*20.000*	*30.000*	*40.000*
BTW over var. kosten	€ 31	€ 61	€ 92	€ 122 per mnd
Totaal BTW per maand	€ 101	€ 132	€ 162	€ 193
% van excl prijs	14%	15%	16%	17%
Geheel jaar - BTW	€ 1.215	€ 1.582	€ 1.949	€ 2.316
% cat prijs	3,1%	4,1%	5,0%	6,0%

De BTW correctie is een direct gevolg van de EU richtlijnen voor Omzetbelasting en kan niet worden afgeschaft. De toegepaste forfaitaire 2,7 % is evenwel principieel onjuist door de betrokkenheid van BPM in de tariefgrondslag.

In de praktijk leidt het 2,7% forfait tot een onredelijk hoge correctie; pas bij meer dan 50.000 kilometer per jaar en een matige BPM (lage CO2 uitstoot) verdwijnt de onredelijkheid. De BTW correctie voor auto's ouder dan 5 jaar is ook principieel onjuist, vanwege dezelfde verwijzing naar de cat. prijs, maar het forfait van 1,5% is een minder onredelijke uitkomst.

De fiscus biedt de mogelijkheid de BTW correctie te baseren op de werkelijk verhouding wel- en niet-zakelijke kms, maar dat wordt nauwelijks toegepast, met name vanwege de wisselende en (grote) verschillen per berijder in woon-werkafstanden, en de omvangrijke extra administratie en controle.

Advies

Het is eenvoudig de onredelijkheid van de 2,7% regel goeddeels op te lossen door de invloed van BPM in de cat. prijs te elimineren en de forfaitaire percentages toe te passen op kale catalogusprijs van de auto, excl. BPM dus.

<u>BTW bij autoverhuur</u>

Verhuur van zaken is een dienstverlening waarvan de prijs verhoogd met BTW in rekening moet worden gebracht. De (ver)huurprijs van auto's omvat meerdere BTW vrije kostprijscomponenten, maar de BTW toerekening gebeurt normaliter over de totale huurprijs met als resultaat extra BTW inkomsten als de huurder niet BTW plichtig is.

Voor leasing, lange termijn verhuur, geldt een specifieke regeling die ruimte biedt om BTW vrije kostencomponenten af te scheiden bij de leaseprijs facturatie en deze "doorlopende posten" vrij van BTW in rekening te brengen. Deze regeling geldt alleen voor contracten met een niet-BTW plichtige klant en onder de voorwaarden dat de doorlopende posten zonder winstopslag en steeds per post gespecificeerd in rekening worden gebracht.

Bij wijzigingen van BPM, MRB en Assurantiebelasting wordt het neveneffect van extra BTW - inkomsten, nimmer benoemd. Dat betekent dat besluiten omtrent tariefwijzigingen op incomplete informatie worden gebaseerd en de budgetneutraliteit van veranderingen oncontroleerbaar maakt.

5. Pseudo-eindheffing

In september 2025 is een nieuwe fiscale regeling aangekondigd met het doel dat er minder fossiel aangedreven personenauto's worden aangeschaft. Als ingangsdatum is 1-1-2027 genoemd.

De maatregel treft werkgevers die fossiel aangedreven personenauto's ter beschikking stellen en door die werknemers ook (enigszins) niet-zakelijk gebruikt kunnen worden. De regeling is rigide, kostbaar voor werkgevers en zonder omvangrijk controle-apparaat onmogelijk door de fiscus te handhaven.

De heffing bedraagt per jaar 12% van de catalogusprijs incl. belastingen, aldus 1% per maand en betreft elke na 1-1-2027 aangeschafte en aan een medewerker ter beschikking gestelde:

- *personenauto met enige (hoe gering ook) CO_2 uitstoot*

- *die ook voor (enig) niet-zakelijk doel kan worden gebruikt*
- *tijdelijk vervangende personenauto met (deels) fossiele aandrijving.*

Door de koppeling aan de loonbelasting geldt de heffing niet geldt voor de **eigen** auto van de ca. 1,8 miljoen zelfstandige ondernemers die hun inkomsten via de IB belast zien.

Meerdere aspecten roepen vragen op of zijn omstreden te noemen:

- Niet zakelijk gebruik omvat behalve privégebruik ook woon-werkverkeer
- Onder de regeling valt ook een tijdelijke vervangende (niet elektrische) personenauto
- Als de vervangende auto een bestelauto is, geldt de heffing niet.
- Voor service-auto's (geel kenteken) die meteen moeten kunnen uitrukken bij een service oproep geldt geen uitzondering voor wat betreft mee naar huis nemen.
- De regeling kent geen verschil tussen een langdurige beschikkingstelling en een huurauto voor een of enkele dagen; een gehuurde bestelauto valt buiten de heffing;
- De regeling kent geen bepaling hoe met een (voor korte duur) beschikbare fossiele auto op buitenlands kenteken om te gaan.
- De regeling voorziet niet in een regeling voor beschikbaarstelling van een auto aan gedetacheerde medewerker van een buitenlandse vestiging.
- Overtreding van de bepaling op een bepaalde dag heeft verschuldigdheid van de 1% heffing voor een hele maand tot gevolg
- De regeling kent geen controle of (tegen)bewijs richtlijnen.
- Aan de totale belastingdruk per auto is geen aandacht gegeven; het is betrokken beleids-bepalers blijkbaar niet bekend dat aldus het totaal bedrag aan belastingen voor eenn gemiddelde zakelijke auto tot ruim boven 1.000 Euro per maand stijgt.

De regeling is wel democratisch bevestigd, maar de redelijkheid van de heffingsbedragen en de uitvoerbaarheid hebben geen aandacht gekregen. Schattingen geven aan dat wellicht meer dan 100 extra ambtenaren nodig zullen zijn voor verwerking en controle van gegevens.

Verantwoord uitvoering geven aan het besluit, vereist een aantal bijstellingen:

- Woon-werkverkeer behandelen als gebruikelijk bij "privégebruik van de auto van de zaak"; niet te gebruiken als aanleiding tot heffing dus.
- Vervangend vervoer toestaan zoals voor privégebruik – 500 km/per jaar
- De heffing differentiëren als genoemd in het voorstel voor de Heffing Privé Gebruik, standaard berekening en vervolgens toepassing van de heffingsfactor.
- De pseudo heffing gelijk stellen aan de heffing Privégebruik voor niet elektrische personenauto's:

Pseudo-Eindheffing tlv werkgevers (als gevolg van mogelijk privé-gebruik van zakelijke personenauto)

Cat.Prijs	€ 38.900	*heffing*	*9,0%*	*€ 3.501*	PER JAAR	NIHIL	€ 2.451	€ 2.976	€ 3.501	€ 4.026
					per maand	*NIHIL*	*€ 204*	*€ 248*	*€ 292*	*€ 336*

Ten opzichte van de heffing 12% per jaar is de afstemming op de Heffing Privé Gebruik aanmerkelijk lager, maar bedacht moet worden dat de werkgever al de volledige kosten van al het autogebruik van de medewerkers voor zijn rekening neemt. Het abrupt en zonder behoorlijke onderbouwing verhogen van de autokosten met gemiddeld 400 Euro per maand is een onredelijke verhoging van bedrijfskosten.

6. Assurantiebelasting

Deze belasting geldt voor elke verzekering die een assuradeur aanbiedt, is dus niet specifiek ingesteld voor toepassing op motorvoertuigen. Met de komst van Elektrische auto's is de gemiddelde auto verzekeringspremie fors gestegen vanwege de hogere waarde, het hogere gewicht maar ook doordat schadereparaties aan EV's kostbaarder zijn. Met het stijgen van de premie zijn ook de gemiddelde belastinginkomsten per auto uit 21% assurantiebelasting aanmerkelijk toegenomen.

De premie voor casco-schade wordt overwegend bepaald door de cat. prijs van de auto, dus als de BPM wordt gewijzigd veranderen niet alleen de inkomsten uit BPM maar ook die van de assurantiebelasting en voor zover de verzekeringspremie onderdeel is van de kostprijs van verhuur aan niet BTW-plichtigen stijgen ook daardoor de BTW inkomsten mee.

Het advies ten aanzien van de assurantiebelasting blijft beperkt tot "aandacht geven aan de neven-effecten bij wijziging van voorwaarden".

7. Brandstof-accijns en energiebelasting

Het energieverbruik, hetzij liters brandstof of KW-uren loopt parallel met het gebruikte motorvermogen door afstand en door gewenste prestaties als snelheid, acceleratie en belading. Het energieverbruik bepaalt aldus het bedrag aan accijnzen resp. energiebelasting. Ondanks de aandacht voor CO_2 uitstoot vermindering zijn de accijnzen niet afgestemd op de CO_2 productie per liter brandstof, terwijl dat wel onomstotelijk vaststaat. Sterker nog, ondanks de ca. 10% lagere CO_2 uitstoot van benzine ten opzichte van diesel is de benzine-accijns aanzienlijk hoger.

Een heffing op basis van emissies is eenvoudig toe te passen, maar dat stuit op te grote bezwaren: verhoging van diesel-accijns verstoort het kostenpatroon van de transportwereld en bovendien zou het effect hebben op de kosten van brandstofverbruik buiten de automotive omgeving. Om praktische redenen blijven daarom in deze voorstellen het veranderen of bijstelle van de accijns- en energieheffing buiten beschouwing.

Accijns op motorbrandstoffen en releatie tot CO2 uitstoot

Actueel schema 2026	Benzine	**Diesel**	Autogas
Accijns /liter	€ 0,84	€ 0,55	€ 0,20
CO2 uitstoot, gram per liter	**2.269**	**2.606**	**1.610**
Accijns/ kilogram CO2	€ 0,37	€ 0,21	€ 0,12

In verhouding tot de accijnzen in Duitsland en België is alleen de Nederlandse notering voor diesel niet verstorend, de benzine-accijns is de grote boosdoener, verhoogd met BTW is die heffing ca. 20 cent per liter te hoog. In het belang van redelijke afstemming met buurlanden is het overigens te adviseren dat de overheid ook aandacht geeft aan de te grote verschillen in kale productprijs per liter. Meer dan 10% verschil in prijs roept de vraag op hoe dat mogelijk is.

De overheid aan zet

Na het onderzoek in 2025 naar de kenmerken en oorzaken van algemeen bekende onvrede betreffende autobelasting en verslaglegging in "Autobelastingen onder de loep" ontstond de idee de gegevens te benutten voor een plan voor herziening van het systeem om de belangrijkste bezwaren te elimineren.

Het uitgewerkte plan als in dit verslag beschreven voorziet in de oplossing die al jaren door MinFin. wordt gezocht, eenvoudig, verklaarbaar en beheersbaar. Bovendien zonder uitbreiding van de organisatie te realiseren, oftewel Rust, Continuïteit en Betrouwbaarheid.

Het wegnemen van onredelijke effecten van de bestaande systematiek zal op onderdelen zorgen voor broodnodige lastenverlichting, terwijl de voorgestelde herziening structureel ruimte laat voor afstemming op huidige en toekomstige behoeften en overtuiging.

Als initiatiefnemers van het plan voor Stabiele Verantwoorde Autobelastingen, zijn wij steeds bereid tot nadere toelichting en medewerking aan het plan van herziening.

Bijlage a.

Gedetailleerd kosten overzicht, zakelijke benzine auto

Op basis van bestaande (2026) fiscale regels

Gedetailleerd overzicht autokosten- en belastingheffingen

Betreffende	Gemengd gebruik			Benzine personenauto met Fiscale waarde		**€ 38.900**
Geplande gebruiksduur (mnd)	**60**		CO2 uitstoot -gram/km.	**130**	BPM bedrag	**€ 7.580**
			Motorvermogen (KW)	**124**		

Autowaarde-verloop	Kale prijs	BPM	excl. BTW	*BTW*	incl. BTW
Nieuwwaarde	*€ 25.884*	€ 7.580	€ 33.464	*€ 5.436*	**€ 38.900**
Restwaarde na gebruiksperiode	€ 14.443	€ 2.310	€ 16.753	*€ 3.033*	€ 19.786
Afschrijving - alleen tijdsgebonden	€ 11.442	€ 5.270	€ 16.711		€ 19.114

Overzicht kosten					**Bedragen per maand**			
Vaste kosten per maand (onafhankelijk van km-gebruik)				auto	Belastingen		excl. BTW	BTW	Incl. BTW
Afschrijving en rente, auto en BPM				€ 306	BPM	€ 88	€ 394	€ 64	€ 459
Periodiek onderhoud en Beheer				€ 30			€ 30	€ 6	€ 36
MRB - Benzineauto	1.520	kg.			MRB	€ 84	€ 84	€ 0	€ 84
Verzekeringspremie				€ 63	Ass belast	€ 13	€ 76	€ 0	€ 76
Vaste kosten per maand				€ 399		€ 185	€ 584	€ 71	€ 655
								12,1%	
Gebruikskosten	kms -jaar	**30.000**	per mnd	2.500					
Reparatie en vervangingen	3,501	ct/km.		€ 88		€ 0	€ 88	€ 18	€ 106
Afschrijving door kilometergebruik	3,600	ct/km.		€ 90		€ 0	€ 90	€ 19	€ 109
Variabele autokosten/mnd	7,101	per mnd		€ 178		€ 0	**€ 178**	€ 37	€ 215
LEASEPRIJS per maand				€ 577		**€ 185**	**€ 762**	€ 108	**€ 870**
								14,2%	
Verbruik	16,0	km/liter							
per liter excl. BTW	€ 1,80	ct/km	11,250	€ 150	Accijns	**€ 131**	**€ 281**	€ 59	€ 340
accijns / liter	€ 0,84								
Maandelijkse (lease)kosten incl. Brandstof				**€ 727**		**€ 316**	**€ 1.043**	**€ 167**	**€ 1.210**
								16,0%	

Extra (Fiscale) kosten door Privé gebruik (A + B)			per jaar	
A * Voor de werkgever				
BTW correctie privé gebruik	2,70%	(van fisc. waarde)	€ 1.050	€ 88
Soc premies over Bijtelling	18,72%	(van Bijtelling)	€ 1.602	€ 134
Pseudo - eindheffing	1,00%	(van cat. prijs)		€ 389
Totaal extra fiscale werkgevers kosten		per maand		**€ 610**

	Auto + brandstof	Belastingen	
Totaal werkgevers kosten per maand	**€ 727**	**€ 926**	**€ 1.653**

B * Voor werknemer				
Fiscale Bijtelling	22%	over fiscale waarde	€ 8.558	
Meer Inkomsten Belasting + verlies heffingskortingen			48,66%	**€ 347**
		Totaal belastigen/ heffingen per maand		**€ 1.273**

Bron: Werkgroep SVA, Stabiel Verantwoord Automobilisme

Bijlage b.

Vergelijking budgettering modellen

Gegevens afkomstig van kostenoverzicht in Bijlage a.

Veel gebruikte Budget benadering					
Benzine personenauto, 130 gram CO2 uitstoot per km.				Cat. prijs	€ 38.900
	€ per maand	€ per jaar			
Leaseprijs per maand	€ 762	€ 9.144			
Brandstofkosten	€ 281	€ 3.372			
Eigen risico bij schade		€ 300			
Onvoorzien		€ 500			
Jaarkosten budget	€ 1.110		€ 13.316	44,4	cent/km.

Dit is een opstelling tbv jaarlijkse uitgaven aan de leasemij, niet geschikt voor analyse tussentijds of achteraf. De genoemde kosten van 44,4 cent/km. bieden geen enkel houvast, terwijl er ook niet aan af te lezen is wat het effect van meer of minder autogebruik zal zijn.

Verbeterde budgettering – rekening houdend met bestaande (2026) belastingen

Aanbevolen opzet budgettering,					
Vaste kosten in leaseprijs		€ 584	€ 7.008		
BTW correctie (niet zakelijk gebruik)			**€ 1.050**	**extra fiscale heffing**	
Sociale verzekeringspremies over bijtelling			**€ 1.602**	**extra fiscale heffing**	
Eigen risico bij schade			€ 300		
Onvoorzien			€ 500		
Totaal vaste kosten		€ 872		€ 10.460	
Variabele kosten	30.000 kms/jaaar				
In leaseprijs		€ 178	€ 2.136	7,12	cent/km.
Brandstofverbruik		€ 281	€ 3.372	11,24	
Totaal variabele kosten				€ 5.508	18,36 cent/km.
Groot totaal jaarkosten budget		bij 30.000 mkm/jaar		€ 15.968	

Voor een correct beeld van de autokosten moeten ook de extra fiscale heffingen die het gemengd autogebruik veroorzaken betrokken worden in budget. De variabele kostennotering 18,36 cent/km. geeft een bruikbare kostenafwijking voor meer of minder gereden kms.

Variabele kosten veranderen gedurende verloop van het jaar met grote regelmaat, vaste kosten niet of nauwelijks en altijd na aankondiging door de overheid, resp. via de leasemij.

Bij toepassing van de geadviseerde veranderingen zal de post “sociale verzekeringspremies over de fiscale bijtelling” in het budget komen te vervallen, dat resulteert in een verlaging van de kosten met € 1.602 per jaar / 133 Euro per maand.

Bijlage c.

Voorbeeld samenhang autocategorieën en verschillende heffingen – nieuw systeem

Fiscale classificatie / autocategorieën

A, B, C, D en E van zuinig en nuttig oplopend naar meer belastend

			CO2 uitstoot/km.		
			Nihil	< 70 gr	> 70 gr
L	Bromfietsen		A	B	
M	Motorfietsen		A	B	D
L6-L7	Brommobielen /mini-auto's	max. 2 personen	A	B	
VP -1	Personenauto's	max. 4,95 m lang	A	C	D
VP -2	Personenauto's	va. 4,96 m lang	B	D	E
Vp -3	Personen busjes	vanaf 8 zitplaatsen	A	B	C
SA	Kampeerauto's		A		B
CT - 1	Bedrijfs auto, 2 zittingen	laadvermogen < 500 kg 1/2 laadschot	A	B	C
CT - 2	Bedrijfsauto max. 3 zittingen	laadvermogen > 500 kg heel laadschot	A	B	D
CT - 3	Bedrijfsauto, > 3 personen	laadschot achter 2e zitrij	B	C	D
YT	Young Timers	> 20 jaar oud	A	B	
OT	Old Timers	> 50 jaar oud	A		B
HV	Historische voertuigen	> 80 jaar oud	A		

Overzicht van heffingen behorend bij Autowaarden als genoemd in kostenvoorbeeld.

(Categorie D = standaard heffing)

BPM Vaste bedragen ongeacht autosoort

1e registratie	€ 700	import keuring	€ 700

BPM Afhankelijk van motorvermogen

Voertuig-categorie	*A*	*B*	*C*	*D*	*E*
Factor	*55%*	*70%*	*85%*	*100%*	*115%*
EENMALIGE HEFFING	€ 4.653	€ 5.922	€ 7.192	€ 8.461	€ 9.730

KW 142 std/KW *€ 60*

MRB - Afhankelijk van "rijklaar leeg voertuiggewicht"

Kg. 1.520 *Voertuiggewicht - heffing/ kg* € 0,78

PER JAAR	€ 656	€ 834	€ 1.013	€ 1.192	€ 1.371
per maand	€ 55	€ 70	€ 84	€ 99	€ 114

HPG - Heffing Privé Gebruik gerelateerd aan Cat.prijs

Cat.Prijs € 38.900 *heffing* 9,0% € 3.501

PER JAAR	€ 1.926	€ 2.451	€ 2.976	€ 3.501	€ 4.026
per maand	*€ 160*	*€ 204*	*€ 248*	*€ 292*	*€ 336*

Pseudo-Eindheffing tlv werkgevers (als gevolg van mogelijk privé-gebruik van fossiele zakelijke personenauto)

Cat.Prijs € 38.900 *heffing* 9,0% € 3.501

	A	*B*	*C*	*D*	*E*
PER JAAR	NIHIL	€ 2.451	€ 2.976	€ 3.501	€ 4.026
per maand	*NIHIL*	*€ 204*	*€ 248*	*€ 292*	*€ 336*