

## **“Nieuwe autofiscaliteit verhoogt werklast voor boekhouders”**

### **Wolters Kluwer ontwikkelt software die fiscaal meest voordelige auto adviseert**

Het 98ste autosalon ligt net achter ons en dat merken ze ook bij de boekhoudkantoren. De recent gewijzigde autofiscaliteit en de onduidelijkheid over wat de toekomstige federale regering met de fossiele brandstoffen van plan is, zorgen dagelijks voor heel wat vragen van bedrijven en zelfstandigen om uit te zoeken welke motorisatie nu en in de toekomst fiscaal voor hen het beste is. “Door de nieuwe regels kan je in een wagenpark van 100 wagens 100 verschillende aftrekpercentages moeten toepassen”, vertelt Geert Dilles, tax advisor bij AccountingTeam. “Die complexiteit zal wat de autofiscaliteit betreft de werklast gevoelig verhogen, en maakt vooral de keuze naar de juiste wagen vanuit de totale kostprijs ervan voor een onderneming moeilijk.” Om boekhouders en hun klanten sneller naar de juiste keuze te leiden lanceert Wolters Kluwer een vergelijkingstool die meteen de fiscale effecten van je autokeuze op de bedrijfsfinanciën en je persoonlijke financiën duidelijk maakt.

Benzine of diesel, dat waren lange tijd de enige twee opties in heel wat bedrijfswagenparken. Met de invoering van de nieuwe autofiscaliteit op 1 januari 2020, het verdwijnen van bepaalde fiscale voordelen, de opkomst en de verbetering qua rijbereik van plug-in hybrides en elektrische wagens verandert het landschap compleet. “De keuzestress wordt groter en groter”, erkent Geert Dilles, tax advisor bij het Kontichse AccountingTeam. “Zeker nu de fiscaliteit voor bedrijfswagens net veranderd is en het Autosalon volop leeft, krijgen we dagelijks verschillende aanvragen van klanten om hen fiscaal wegwijs te maken en bij te staan in hun keuze in een wereld met NEDC 2.0, WLTP-normen en de valse en echte plug-in hybrides.”

### **NEDC 2.0 en 2020**

Maar welke spelregels gelden nu voor wie en vanaf wanneer? “Tot 31 december 2020 zal de fiscale aftrek voor nieuw aangekochte wagens berekend worden met de CO<sub>2</sub>-waarde gemeten volgens NEDC 2.0, wat eigenlijk een omrekening is van de nieuwe WLTP-test naar de oude testmanier NEDC”, zegt Koen Janssens, fiscaal expert van Wolters Kluwer. “Voor de berekening moet men vanaf 1 januari 2020 een formule gebruiken waarbij men de CO<sub>2</sub>-waarde van diesels, benzine, LPG en CNG met een vaste coëfficiënt vermenigvuldigt ( $120\% - (0,5 \times \text{brandstofcoëfficiënt} \times \text{CO}_2/\text{km red.})$ ) om het uiteindelijke aftrekpercentage te bekomen. Voor diesel is de coëfficiënt vastgelegd op 1, voor benzine, LPG- en CNG-voertuigen op 0,95, maar wel met een uitzondering voor de CNG-wagens die minder dan 12 fiscale pk hebben, want zij krijgen de meer gunstige coëfficiënt van 0,9.”

### **‘Valse’ en echte plug-inhybrides**

Maar wat met plug-inhybrides en elektrische voertuigen? “Elektrische voertuigen zijn niet langer 120, maar voortaan 100 procent aftrekbaar”, zegt Janssens. “Plug-inhybrides die aan twee voorwaarden voldoen, zijnde een uitstoot van minder dan 50 gram CO<sub>2</sub> en een batterijcapaciteit van minstens 0,5 kW per 100 kilogram, worden afhankelijk van hun tweede aandrijving die benzine of diesel is, belast volgens dezelfde formule die op 1 januari 2020 is ingevoerd. Concreet betekent dit dat deze plug-inhybrides vaak ook voor 95, 96 tot zelfs 100 procent aftrekbaar zijn.” Hybrides die niet aan beide voorwaarden voldoen en aangekocht of geleased zijn na 31 december 2017, kunnen voortaan op twee manieren belast worden. “Enerzijds gaat men voor deze ‘valse plug-inhybrides’ de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het dichtstbijgelegen model met een fossiele aandrijving gebruiken, maar als die niet bestaat moet je de CO<sub>2</sub>-waarde van het voertuig vermenigvuldigen met 2,5.”

## **De tweetrapsraket met WLTP en 2021**

Begin volgend jaar wordt het landschap opnieuw door elkaar geschud. “Noem het gerust een tweetrapsraket aangezien de invoering van toepassing van de nieuwe berekeningsformule niet samenvalt met de invoering van het gebruik van de recentste CO2-waarden, zijnde WLTP”, vertelt Koen Janssens. Tot 31/12/2020 geldt fiscaal de CO2-waarde volgens de actuele NEDC 2.0-waarde. Maar vanaf 1 januari 2021 zullen alle wagens die volgens de WLTP-norm gehomologeerd zijn in de fiscale berekeningsformule de reële - vaak hogere - WLTP-waarde voor de CO2-uitstoot moeten hanteren wat een belastingstijging zal betekenen. “Het is dan mogelijk dat een bepaald type plug-inhybride die in 2020 ingeschreven wordt voor dat ene jaar 98 procent aftrekbaar is, terwijl dezelfde wagen vanaf 2021 een (veel) lagere aftrekbaarheid heeft”, zegt Janssens. “Hetzelfde geldt voor nieuwe diesels en benzines die in 2021 door de WLTP-normen fiscaal nog minder aantrekkelijk zullen zijn.”

## **Belasting na aankoop**

Bovendien geldt het fiscale aftrekpercentage op het ogenblik van de inschrijving voortaan ook voor alle voertuigkosten gedurende het gebruik. “Brandstofkosten, elektriciteitskosten, maar ook het onderhoud en de parkeerbonnetjes zullen dus bijvoorbeeld bij een nieuwe dieselwagen die 110 gram CO2 uitstoot ook maar aan 65 procent aftrekbaar zijn”, zegt Janssens. “Terwijl dat voor brandstof vroeger forfaitair op 75 procent lag. Concreet betekent het dat zelfs een kleine aanpassing als een grotere velg kiezen waardoor de CO2-uitstoot stijgt, een impact heeft op de totale fiscaliteit van een bedrijfswagen. Collega X kan zo quasi dezelfde wagen hebben als collega Y, terwijl de aftrekpercentages toch totaal anders zijn.” Tax advisor Geert Dilles bevestigt de analyse. “In een wagenpark met 100 auto’s kan je door de nieuwe wetgeving 100 verschillende tarieven moeten toepassen”, klinkt het. “Het zal de workload voor de boekhouder - zowel intern als extern - naar schatting met zo’n 50 procent doen toenemen om de autofiscaliteit voor een onderneming op orde te houden. We hopen dat de toekomstige regering inziet hoe verwarrend en tijdrovend de complexiteit van de huidige regelgeving is, zeker wat de fiscaliteit na de inschrijving betreft en daar bijstelt via forfaits of gemiddelden per wagenpark.”

Om boekhouders te ondersteunen in hun adviezen aan zelfstandigen en bedrijven heeft Wolters Kluwer een tool ontwikkeld die verschillende types wagens met elkaar vergelijkt en meteen ook de effecten van een bepaalde autokeuze en motorisatie berekent op de bedrijfsfinanciën, maar ook de persoonlijke financiën via het Voordeel Alle Aard (VAA). Op vraag van Wolters Kluwer en in samenwerking met leasemaatschappij Arval analyseerden tax advisor Geert Dilles en fiscaal expert Koen Janssens via de vergelijkingstool zeven keer twee wagens. De resultaten daarvan en hun tips voor de volgende autokeuze leest u in de analyse-bijlage.

### Contact:

Ellyne Temmerman (voor alle vragen omtrent de nieuwe fiscale tool):

[ellyne.temmerman@woltersklower.com](mailto:ellyne.temmerman@woltersklower.com) of 0497/81.65.33

Koen Janssens (fiscaal expert Wolters Kluwer): [koen.janssens@woltersklower.com](mailto:koen.janssens@woltersklower.com) of 0495/20.07.67

Geert Dilles (tax advisor en vennoot AccountingTeam): [geert.dilles@accountingteam.be](mailto:geert.dilles@accountingteam.be) of 0475/32.65.66

Ken Standaert (PR Consultant Bepublic): [ken@bepublic.be](mailto:ken@bepublic.be) of 0497/12.51.49

## **7 X 2 auto's getest geeft dit verdict: "Een middenklasser hybride kost evenveel als zijn brandstoftegenhanger, maar de restwaarde zal wel hoger zijn"**

**Met behulp van leasemaatschappij Arval hielden Geert Dilles van Accounting Team en fiscaal expert Koen Janssens van Wolters Kluwer zowel leasingwagens als wagens die een bedrijf zelf zou aankopen tegen het licht. Hun grootste conclusie luidt: "Bekijk je elektrische opties en vergelijk realistisch als je de komende 3 maanden een nieuwe wagen aankoopt. Het loont echt om je rijprofiel goed na te gaan en alles in overweging te nemen, niet enkel de aankoopprijs. Hoeveel kilometer rijd je per jaar, hoeveel verplaatsingen doe je per dag, doe je korte of lange verplaatsingen en hoe vlot kan je je auto opladen, het zijn allemaal zaken waar je voortaan rekening moet mee houden."**

In onze vergelijkingen werd als leasing-profiel een populaire BMW X1 in dieselaandrijving vergeleken met zijn hybride tegenhanger en in het aankoopscenario gebeurde hetzelfde met een Volvo XC40 benzine en zijn halfelektrische broertje. "In beide gevallen zie je dat de hybrides 10 à 12.000 euro duurder zijn qua startprijs, maar als je de nieuwe fiscale regels toepast, kom je op een soortgelijke kostprijs uit", vertelt Dilles. Collega fiscalist Koen Janssens waarschuwt evenwel dat wie zijn rijprofiel en laadmogelijkheden niet goed in kaart brengt, wel een slechte deal kan doen. "Wie aankoopt en niet optimaal gebruik kan maken van de batterij, riskeert een hogere brandstofkost", zegt Janssens. "Zo'n batterij zorgt er voor dat een hybride-versie een pak zwaarder is en als je veel niet elektrisch rijdt, weegt dat door. Wie leaset met tank- en laadkaart, zit wel veilig. Maar als je die niet krijgt van je werkgever, kan de balans fiscaal opnieuw overslaan naar een dieselwagen." Daarnaast speelt de restwaarde voor wie aankoopt ook een rol. "De verwachting is dat een hybride na 4 of 5 jaar een hogere restwaarde zal hebben in vergelijking met een zuiver fossiel aangedreven model", zegt Dilles. "Ook dat kan een doorslaggevende factor zijn voor een onderneming tijdens het vergelijken."

Elektrische wagens winnen het pleit in de hogere middenklasse, zoals de vergelijking tussen een Audi E-tron 50 en een Audi Q5 50 TFSIe aantoont. "Door hun fiscale aftrekbaarheid zijn zij even duur als hybrides, maar ook hier speelt bij een aankoopscenario de restwaarde een rol", vertelt Dilles. "Daarnaast kan een nieuwe regering altijd de fiscale spelregels opnieuw aanpassen en die treft dan waarschijnlijk ook opnieuw de hybrides als er zonder overgangperiode gewerkt wordt." Janssens van zijn kant is optimistischer. "Ik heb geen glazen bol, maar ik denk niet dat de toekomstige federale regering opnieuw gigantische wijzigingen zal doorvoeren", klinkt het. Op Vlaams niveau kondigde bevoegd minister Matthias Diependaele (N-VA) [recent](#) nog aan dat wie voor nu een auto inschrijft de huidige regelgeving rond inschrijvingsbelasting en jaarlijkse verkeersbelasting zal behouden.

Ten opzichte van de fossiele brandstoffen is het prijsverschil met een elektrisch voertuig vaak te groot om fiscaal weggevaagd te worden. Daar wint de klassieke wagen het vaak van de elektrische. Al zijn er ook uitzonderingen. "De Tesla 3 is duurder dan de nieuwe BMW 318D, maar op lange termijn is dit wel één van die vergelijkingen waarbij de elektrische wagen het, door de verschillende fiscaliteit, bij sommige chauffeursprofielen wint van ééntje met een fossiele aandrijving", zegt Dilles. "De voorwaarde is dan wel dat je vlot toegang hebt tot een laadinfrastructuur en laat daar nu net nog het schoentje knellen in ons land." Al zal het aantal chauffeurs dat in realiteit echt beter af is, zeer gering zijn volgens Koen Janssens. "Wie leaset, zal in deze vergelijking vaker beter af zijn met de BMW 318D want dat merk geeft geregeld kortingen en Tesla doet dat voorlopig niet", besluit Janssens.