

# Maatregelen dwarsbo

**Liefst vier FAQ-lijsten met betrekking tot de fiscaliteit voor bedrijfsauto's en in het bijzonder het VAA (Voordeel van Alle Aard) werden in amper tien maanden tijd gepubliceerd door het ministerie van financiën. Telkens nieuwe pogingen om klaarheid te scheppen, maar vooral een overduidelijk bewijs dat ze er een puinhoop van gemaakt hebben!**



Geert Verberckt, Director,  
Deloitte Belastingconsulenten



Joost Fillet, Adviseur  
employee benefits, KBC Bank

Laaten we al meteen de hoop ontnemen: ook de 44 pagina's tellende vierde FAQ-lijst neemt niet alle twijfels weg en laat nog altijd ruimte voor interpretatie...

... door de onderneming, maar zeker ook door de onverzadigbare geldhonger van de fiscus. In een toelichting over de 'Actuele fiscale aspecten van hedendaags wagenparkbeheer' tijdens de KBC Autolease Fleet Eco Day op 18 oktober 2012, opende Geert Verberckt, Director, Deloitte Belastingconsulenten, als volgt: "Wat zeker blijft is dat 'de ter beschikking stelling van een bedrijfsauto aan de werknemer' voor de fiscus geldt als 'delict' om zowel werknemer als werkgever te straffen. Of er met die auto veel of weinig wordt gereden maakt niet uit, meer zelfs, wie meer rijdt en dus meer vervuult, komt beter weg! Iemand die in zijn vrije tijd flink wat kilometers afmaakt met de bedrijfswagen doet heel wat voordeel, zeker wanneer ook nog een tankkaart ter beschikking staat".

Voor de berekening worden nog steeds de cataloguswaarde inclusief btw (belasting op belasting) en zonder de als goede aankoper verworven korting verrekend, de CO<sub>2</sub>-uitstoot en een leeftijdscoëfficiënt.

Geert Verberckt: "De minimum aanslag van 1.200 euro/jaar wordt geïndexeerd en uitgebreid tot minimaal 1.200 euro/jaar/auto. Wie dus over twee bedrijfsauto's kan beschikken wordt ook op twee belast". De CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt verrekend met een coëfficiënt 5,5%, wat gelijk staat met 95 g/km voor dieselmotoren en 115 g/km voor benzine. Hierop wordt een vermeerdering toegepast met 0,1%/g/km meer uitstoot, tot een maximum van 18%. Omgekeerd kan ook, maar is momenteel totaal wereldvreemd! Geert Verberckt: "Het laat zich voorspellen dat de CO<sub>2</sub>-coëfficiënt nog zal worden opgetrokken tot bv. 6% als nieuwe basis".

Het is ook uitkijken met de leeftijdscoëfficiënt, merkt de spreker op. Deze is pas ingevoerd vanaf mei 2012 en mag dus niet worden toegepast voor de eerste maanden van het jaar. Het VAA wordt altijd verrekend per volle maand, wat wil zeggen dat bij een ingebruikname van de auto op 18 oktober, voor de ganse maand oktober VAA wordt aangerekend. Het VAA wordt weliswaar jaarlijks belast, maar moet maandelijks worden berekend volgens het aantal dagen dat de ter beschikking stelling van de

auto werd genoten – een administratief bijzonder belastende werkwijze en bijgevolg ook duur...

En nog een angstaanjagende vaststelling: wie bij de VAA berekening in de fout gaat, wat gezien de onduidelijkheid en herhaalde wijzigingen niet ondenkbaar is, loopt theoretisch het risico door de fiscus te worden beboet met een aanslag à 309%!

## Catalogusprijs

In de laatst gepubliceerde FAQ-lijst (1/10/2012) zitten enkele aanpassingen m.b.t. de catalogusprijs die gehanteerd wordt voor de VAA-berekening, al blijft vaagheid troef. Geert Verberckt: "Een voordeelprijs voor een optiepakket - wat eigenlijk een korting is - wordt voortaan wel aanvaard, voor zover dit pakket in de prijslijst van het automerk is opgenomen en ook particulier wordt aangeboden. Is dit niet het geval, dan moet de waarde van de opties afzonderlijk verrekend worden om tot de catalogusprijs te komen. De veel gehanteerde fleetpacks kunnen dus niet...".

De nood aan een grotere auto om professionele redenen wordt ook al niet aanvaard door de fiscus, gezien deze altijd de ter beschikking stelling belast. Wel aanvaard is een eigen bijdrage door de werknemer, voor zover het opties betreft die in de catalogusprijs zijn opgenomen. Een bijdrage voor winterbanden buiten het leasecontract is dan ook niet aftrekbaar van het VAA. Ook betaling van brandstofkosten door de gebruiker zijn niet aftrekbaar van het VAA.

Het niet gebruiken van de auto geeft evenmin recht op vermindering van het VAA. Geert Verberckt: "De fiscus belast de ter beschikking stelling, m.a.w. wie zijn auto x dagen op een parking van bv. een luchthaven laat staan, heeft die nog steeds ter beschikking".

En ten slotte ook nog dit: voor wie ver van zijn werk woont, kan het voordeliger zijn om de reële verplaatsingskosten te bewijzen i.p.v. gebruik te maken van een bedrijfsauto.

## Anti-groen en anti-veiligheid

De door de fiscus toegepaste berekening van het VAA staat lijnrecht tegenover de doelstellingen die de overheid aan het publiek wil opdringen: vergroening van het wagenpark en meer veiligheid op de weg. Ze is ook tegenstrijdig met de vergroening van de

# men eigen doelstellingen



belastingen die de Europese Commissie eist. Vooreerst is er de fiscale bestraffing van het ter beschikking stellen van een auto en niet een in evenredigheid tot het gebruik geheven taks. Wie kiest voor moderne en milieuvriendelijke auto's met hybridetechnologie, ziet het voordeel van een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot meer dan verloren gaan door de meerkost die daarvoor betaald wordt en zich neerslaat in de verrekende catalogusprijs. Hetzelfde geldt voor veiligere voertuigen met uitrustingen als een 'rijstrookassistent', dodehoekwaarschuwing, intelligent licht, radartechnologie om de veel voorkomende aanrijdingen in fileverkeer te vermijden, maar ook een relatief eenvoudige parkeerhulp die helpt om carrosserieschade te beperken... Het zijn allemaal (optionele) veiligheidsuitrustingen die de catalogusprijs opdrijven en daardoor ook het VAA negatief beïnvloeden.

## Bedrijfsauto nog altijd aantrekkelijk

Een heel ander licht op bedrijfsauto's werpt Joost Fillet, adviseur employee benefits KBC Bank en thuis in het begeleiden van bedrijven bij het uitstippelen van een verloningspolitiek: "De verhouding tussen kostprijs voor de werkgever en nettoresultaat voor de werknemer ligt nog altijd bijzonder gunstig. Waar 100% klassiek loon de werkgever 330% kost, is dat voor auto's slechts 140% en daardoor vergelijkbaar met een groepsverzekering. Bovendien blijven auto's geliefd en hebben ze een sterke motivatiewaarde".

## Multimodale mobiliteit blijft wishfull thinking

Zowat iedereen is het erover eens dat multimodale mobiliteit in belangrijke mate kan bijdragen tot het

voorkomen van het gevreesde mobiliteitsinfarct. Maar om dat te realiseren ontbreken nog altijd de praktische tools. Vooreerst is er geen overkoepelende en alles omvattende formule voor openbaar vervoer. Alle partijen die het openbaar vervoer uitmaken - NMBS, De Lijn, MIVB, TEC - claimen wel mobiliteitsoplossingen klaar te hebben voor bedrijven, doch in de praktijk gaat het nauwelijks verder dan de eeuwenoude abonnementen op maand of jaarbasis. Een netwerkoverstijgend aanbod is er tot op heden niet.

Naast het ontbreken van een praktisch hanteerbare formule om het openbaar vervoer te paren aan de ter beschikking stelling van een bedrijfsauto is er het weinig aantrekkelijke financiële aspect. De werkgever betaalt het maandelijks forfait voor de auto (vb. full lease contract) + een forfait voor openbaar vervoer + de huur van een fiets, enz. Het is altijd een optelsom van uitgaven, terwijl wanneer de auto een dag aan de kant blijft staan dat ook financieel moet gecompenseerd worden, want uiteindelijk betaalt men dan voor het gebruik van het openbaar vervoer. Slechts enkele zeer grote bedrijven zijn bereid en in de mogelijkheid om deze aanzienlijke meerkost voor een zelf georganiseerd multimodale mobiliteit van hun werknemers te dragen.

Maar voor alle anderen mogen we besluiten dat zolang er geen totale mobiliteitsoplossing kan worden voorgesteld - die voor een maandelijks forfait dat in principe gelijk zou moeten liggen met dat wat vandaag de bedrijfswagen kost - de keuze van het voor elke situatie meest geschikte vervoer toelaat, multimodale mobiliteit altijd wishfull thinking zal blijven!

Eduard CODDÉ ■

## Referenties

Hulpmiddelen en bijkomende informatie met betrekking tot het Voordeel van Alle Aard (VAA) voor bedrijfsauto's, beschikbaar op [www.profacility.be/references](http://www.profacility.be/references):

- Berekeningsmodules toegepast door Deloitte (TASC-CAR) en KBC Autolease (Excel-bestand).
- 4<sup>e</sup> editie van de FAQ-lijst m.b.t. VAA, in oktober 2012 gepubliceerd door het ministerie van financiën.