



Foto: Sergio/Fotolia

Hohe Umweltstandards | In den Niederlanden – hier: Amsterdam – gibt es steuerliche Erleichterungen für emissionsfreie Fahrzeuge, die weiter zunehmen sollen

# CO<sub>2</sub>-orientierter Wandel

**Teil 11: Veränderungen in den Niederlanden** | Michel Ruijschop sowie Eddo Hageman, beide Steuerexperten bei Deloitte Niederlande, über Neuerungen rund um die Firmenwagen für Arbeitgeber und -nehmer.

– In 2011 haben die Niederlande eine Zulassungssteuer (BPM) bei Erstregistrierung erhoben (siehe Autoflotte 4/2011), die gemäß einer Staffelung nach CO<sub>2</sub>-Emissionen und Antriebsart festgelegt und dem Wert laut Nettolistenpreis addiert wurde. Vom 1. Januar 2013 an sollte die Ermittlung nur noch auf Basis von CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgen. Wie gestalten sich die aktuellen Regelungen?

**Eddo Hageman:** Seit dem 1. Januar 2015 wird zum emissionsbasierten Teil der BPM auch ein fixer Betrag von 175 Euro addiert. Allerdings müssen Personen, die ein Fahrzeug mit null Emissionen angeschafft haben, diesen nicht zahlen. Die BPM wird prinzipiell gemäß einer Tabelle erhoben. Zudem ist für Diesel in 2015 ein Aufschlag von 86 Euro für jedes Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ab mehr als 70 Gramm pro Kilometer (g/km) und 2016 von 86 Euro für jedes Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ab mehr als 67 g/km an CO<sub>2</sub>-Emissionen fällig.

– Daneben hatten Unternehmen und Privatpersonen eine Kfz-Steuer („motorrijtuigenbelasting“) zu entrichten, wobei die Höhe vom Kfz-Gewicht, der Kraftstoffart und der Provinz des Eigentümers abhängig war. Ist das noch so?

**Michel Ruijschop:** Die Rahmenbedingungen sind grundsätzlich dieselben. Eine Ausnah-

me von der Steuer gibt es für sehr kraftstoffeffiziente Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von weniger als 51 g/km in 2015.

Nichtsdestotrotz ist die niederländische Regierung zu der Auffassung gelangt, dass es mit dieser Politik nicht gelungen ist, genügend ökologische Vorteile zu erreichen. Zudem hat sie die Kfz-Steuer übermäßig kompliziert gemacht.

Deshalb will die Regierung in den nächsten Jahren von 2017 bis 2020 höhere Umweltstandards setzen. Ein Ergebnis daraus ist, dass künftig nur noch Fahrzeuge mit null Emissionen von der Kfz-Steuer ausgenommen sind, während sehr kraftstoffeffiziente Autos mit der Hälfte des gültigen Steuersatzes besteuert werden.

– 2011 betrug die Mehrwertsteuer auf Fahrzeuge 19 Prozent. Wie hoch ist sie jetzt?

**E. Hageman:** Die Mehrwertsteuer wurde zum 1. Oktober 2012 auf 21 Prozent angehoben.

– Wenn der Arbeitnehmer den Firmenwagen auch privat nutzen durfte, musste der Arbeitgeber einen Teil der Mehrwertsteuer zurückzahlen. Generell machte dies zwölf Prozent des Betrags aus, um den das zu versteuernde Einkommen des Arbeitnehmers gewachsen ist. Gibt es hier etwas Neues?

**M. Ruijschop:** Die Regeln bezüglich der Mehrwertsteuerhandhabung haben sich geändert. Wenn das Fahrzeug dual genutzt wird und nicht von der Mehrwertsteuer befreit ist, ist diese als Vorsteuer auf alle Kosten rund um den Firmenwagen über das Kalenderjahr voll abzugsfähig. Am Ende des Jahres ist der Arbeitgeber gefordert, auf den privaten Nutzungsanteil des Fahrzeugs die Mehrwertsteuer zu entrichten. Formal ist die Privatnutzung durch akkurate Aufzeichnungen zu belegen, welche die Standards der niederländischen Steuerbehörden erfüllen müssen – unter Einbeziehung der Fahrzeugkosten, die dem betreffenden Jahr zuzuordnen sind. Pendelverkehr wird dabei als privat eingestuft.

Wenn keine Nachweise über die Kilometer geführt werden oder die Aufzeichnungen mit den Anforderungen nicht im Einklang sind, darf die Vorsteuer dennoch geltend gemacht werden, vorausgesetzt der Betrag für die private Nutzung des Fahrzeugs wird am Ende des Jahres gezahlt. Diese beträgt dann pauschal 2,7 Prozent des Kfz-Endverbraucherpreises.

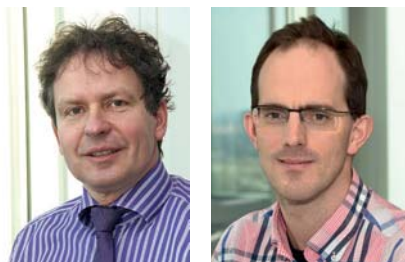
Wird das Fahrzeug irgendwann im Laufe des Jahres angeschafft, reduziert sich dieser Satz proportional auf die verbleibenden Tage bis Jahresende. Nach fünf Jahren der Nutzung respektive wenn das Fahrzeug

mehrwertsteuerfrei angeschafft wurde, verringert sich der Prozentsatz auf 1,5 Prozent.

Und wenn der Firmenwagen von einem Arbeitnehmer genutzt wird, der sich an den Kosten für die private Nutzung beteiligt, dann unterliegt nur dieser Teil der Mehrwertsteuerregelung. Wenn dieser Beitrag niedriger ist als der offene Marktwert, dann bemisst sich die Mehrwertsteuer darauf den noch anhand des offenen Marktwertes. Wenn das Unternehmen den offenen Marktwert nicht ermitteln kann, können die Raten von 2,7 Prozent und 1,5 Prozent angewendet werden.

**– Wenn ein Unternehmen einem Arbeitnehmer ein Auto zur Verfügung gestellt hat und er es dienstlich und privat nutzen durfte, wurde eine maximale Einkommensteuer von 52 Prozent auf maximal 25 Prozent des Kfz-Nettolistenpreises plus BPM und Mehrwertsteuer jährlich erhoben. Dazu gab es eine Skala an Prozentsätzen zur Ermittlung eben des geldwerten Vorteils, die sich nach der Antriebsart und den CO<sub>2</sub>-Emissionen orientierte. Wie wird das nun gehandhabt?**

**E. Hageman:** Wir befinden uns gegenwärtig in einer Übergangsphase, in der diese Regeln sich zugunsten eines einfacheren und umweltfreundlicheren Steuersystems von 2017 bis 2020 wandeln. Eines der Hauptmotive für diese Veränderung ist, dass der Anstieg der Steueraufwendungen im bisherigen System zu groß war. Ein wesentlicher Grund dafür ist die beispiellose Popularität der steuerlichen Vorteile hinsichtlich der Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge. Der Prozentsatz, der dem zu versteuernden Einkommen hinzuzufügen ist, hängt immer noch vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß des spezifischen Autos ab. Dafür gibt es in 2015 je fünf und 2016 je vier Kategorien.



Fotos: Deloitte, Niederlande

**Zwei Steuerexperten | Michel Ruijschop (li.) und Eddo Hageman von Deloitte Niederlande**

**– Darüber hinaus war kein geldwerter Vorteil zu versteuern, wenn der Arbeitnehmer via solider Kilometraufzeichnungen nachgewiesen hat, dass die Privatnutzung nicht mehr als 500 Kilometer betrug oder er ein Fahrzeug mit null Emissionen wie E-Autos nutzte. Wurde dies beibehalten?**

**E. Hageman:** Hinsichtlich der 500-Kilometer-Grenze ist dies noch der Fall. Bei den Fahrzeugen mit null Emissionen müssen jetzt vier Prozent des Nettolistenpreises zum zu versteuernden Einkommen addiert werden, wenn die Privatnutzung die 500 Kilometer pro Jahr überschreitet.

**– Werden die Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte als privat angesehen?**

**M. Ruijschop:** Pendelverkehr wird zu Lohn- und einkommensteuerlichen Zwecken nicht als Teil der privat veranlasst gefahrenen Kilometer betrachtet. Dementsprechend haben sie auch keinen Einfluss auf das zu versteuernde Einkommen.

**– Und wenn der Arbeitnehmer sein eigenes Fahrzeug für berufliche Fahrten nutzt: Wie kann er dafür rückvergütet werden?**

**M. Ruijschop:** Der Arbeitgeber kann dem Arbeitnehmer eine steuerfreie Zulage von 0,19 Euro pro dienstlich gefahrenem Kilometer zahlen – einschließlich Pendelverkehr.

**– Haben kürzlich weitere neue gesetzliche Regelungen Einzug gehalten oder stehen welche bevor?**

**E. Hageman:** Ja, der Finanzstaatssekretär hat den sogenannten „Autobrief II“ dem Abgeordnetenhaus im Juni 2015 geschickt. Das Papier kündigt verschiedene Änderungen bezüglich der Besteuerung von Fahrzeugen für die Periode von 2017 bis 2020 an.

Der nominale zusätzlich zu versteuernde Wert aus der privaten Nutzung eines Firmenwagens wird weiterhin von CO<sub>2</sub>-Emissionen des jeweiligen Fahrzeugs abhängen. Gleichwohl wird es ab 2019 nur noch zwei Kategorien geben. Dieser wird für Fahrzeuge mit null Emissionen bei vier Prozent bis zu einem Nettolistenpreis von 50.000 Euro und für darüberliegende Fahrzeuge sowie bei allen anderen bei 22 Prozent liegen.

Die BPM wird um etwa zwölf Prozent im Zeitraum von 2017 bis 2020 reduziert. Der Festbetrag an Zulassungssteuer wird im Vergleich zu 2015/2016 jedoch auf 350 Euro erhöht.

Zu guter Letzt wird die Kfz-Steuer um zwei Prozent im Zeitraum von 2017 bis 2020 verringert – mit Ausnahme für hochgradig umweltverschmutzende Dieselaautos. Für diese Fahrzeuge steigt die Kfz-Steuer. Nur Fahrzeuge mit null Emissionen werden zur Ausnahme von der Steuer berechtigt sein.

**– Herr Hageman, Herr Ruijschop, vielen Dank für das Gespräch!**

| Interview: Annemarie Schneider

**e|** Tabellarische Übersichten zur Kfz-Besteuerung in den Niederlanden, zum Beispiel zur CO<sub>2</sub>-basierten Zulassungssteuer – mit konkreten Modellbeispielen, zur Erhebung der Zulassungssteuer von 2017 bis 2020 oder zur Berechnung des CO<sub>2</sub>-basierten geldwerten Vorteils, finden Sie im E-Paper der Autoflotte unter <http://digital.autoflotte.de>

## Niederlande | Neue Vorgaben zur Besteuerung von Firmenwagen

- ▶ Seit 1.1.2015 neue Berechnungsbasis für die Zulassungssteuer (Belasting van personenauto's en motorrijwielen [BPM]): Festbetrag plus x Euro je Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer (g/km) gemäß einer Staffelung sowie Zuschläge für Diesel; weitere Änderungen von 2017 bis 2020 geplant
- ▶ Kfz-Steuer: kraftstoffeffiziente Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-Ausstoß von weniger als 51 g/km ausgenommen; ab 2017 nur noch Kfz mit null Emissionen befreit (Berechnung via Kalkulator der Steuerbehörden unter <http://www.belastingdienst.nl/reken/motorrijtuigenbelasting>)

- ▶ Mehrwertsteuer (MwSt.) von 19 Prozent in 2011 auf 21 Prozent zum 1.10.2012
- ▶ Abzugsfähigkeit von Mehrwertsteuer auf Firmenwagen neu: als Vorsteuer auf alle Kosten grundsätzlich voll abzugsfähig, bei dualer Nutzung (nachzuweisen via solide Aufzeichnungen) ist auf diesen Teil die MwSt. zu entrichten. Werden keine Nachweise geführt, kann Vorsteuer übers Jahr dennoch geltend gemacht werden, aber 2,7 Prozent des Kfz-Endverbraucherpreises sind dann pauschal als Kompensation am Ende des Jahres zu zahlen (propor-

tional auf verbleibende Tage/Monate eines Kalenderjahres bei Anschaffung im Laufe des Jahres). Nach fünf Jahren: 1,5 Prozent

- ▶ Neu bei der Ermittlung des geldwerten Vorteils (grundsätzlich max. 25 Prozent des Kfz-Nettolistenpreises plus BPM und Mehrwertsteuer p. a.: Prozentsatz des Kfz-Nettolistenpreises, der dem zu versteuernden Einkommen hinzuzufügen ist, hängt vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß des spezifischen Autos ab, wofür es in 2015 je fünf und 2016 je vier Kategorien gibt, sowie weitere Verschärfungen von 2017 bis 2020