



Special: Export personenvoertuigen

De afgelopen jaren is het aantal volledig elektrische en plug-in hybride voertuigen in Nederland flink gestegen. Vooral leaserijders en ZZP-ers rijden in deze voertuigen. Om opschaling tot 200.000 voertuigen in 2020 te realiseren, wordt de aanschaf van elektrische voertuigen in Nederland fiscaal gestimuleerd. De afgelopen tijd is in de media diverse malen bericht over het 'weggooien van subsidie' als elektrische voertuigen worden geëxporteerd.

Deze special geeft onder andere een overzicht van het aantal volledig elektrische en plug-in hybride voertuigen die in 2014 zijn geëxporteerd. Daarnaast wordt kort uitleg gegeven over de fiscale afhandeling in geval van export. Het blijkt dat de fiscale stimulering voornamelijk plaatsvindt gedurende de inzet van het voertuig in Nederland, zoals de MRB en bijtelling. De investeringsaftrek (MIA/VAMIL) moet naar rato worden terugbetaald aan de belastingdienst. Alleen de BPM korting is minder effectief, omdat deze bij export voor minder jaren geldt.

Exportoverzicht

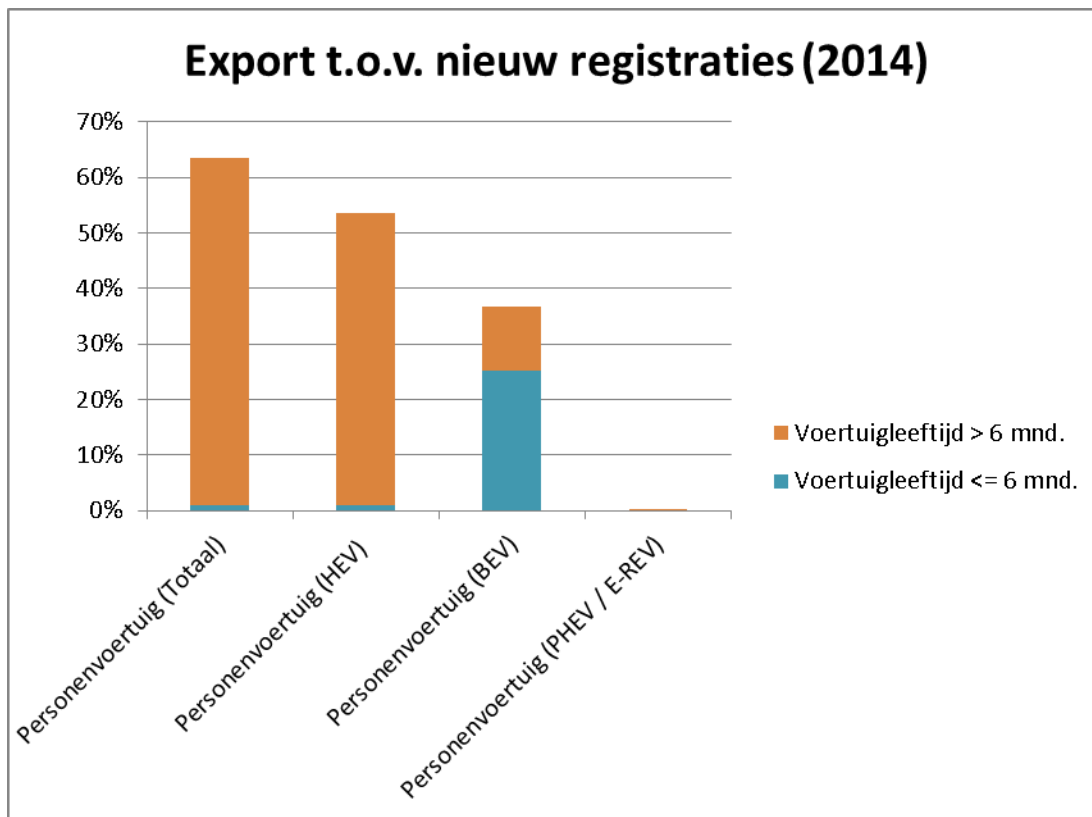
Onderstaande tabel geeft de voertuigregistraties en het aantal exportregistraties weer in 2014. Er is onderscheid gemaakt in de voertuigtypen totaal (alle brandstof- en aandrijfvarianten), hybride voertuigen (HEV, zonder stekker), volledig elektrische voertuigen (BEV) en plug-in hybride voertuigen (PHEV / E-REV). Daarnaast zijn de aantallen en het aandeel t.o.v. de nieuw registraties (tussen haakjes in percentage) per voertuigleeftijdsgroep* 0-6 maanden en ouder dan 6 maanden aangegeven. In de figuur op de volgende pagina is het aandeel export t.o.v. nieuw registraties grafisch weergegeven. Voor voertuigen jonger dan 6 maanden geldt dat deze onder voorwaarden als nieuw verkocht mogen worden (dit zijn bijvoorbeeld ex-demonstratievoertuigen).

Tabel 1: Aantal en aandeel export per leeftijdsgroep t.o.v. nieuw registraties in 2014

Verslagjaar 2014 Voertuigtype	Registraties (31-12-'14)	Registraties (in 2014)	Export (alle leeftijden*)	Export (≤ 6 mnd.*)	Export (> 6 mnd.*)
Personenauto (Totaal)	8.154.000	390.402	247.857 (63%)	3.978 (1%)	243.879 (62%)
Personenauto (HEV)	117.259	10.341	5.540 (54%)	98 (1%)	5.442 (53%)
Personenauto (BEV)	6.825	2.664	975 (36%)	672 (25%)	303 (11%)
Personenauto (PHEV / E-REV)	36.937	12.425	36 (0%)	7 (0%)	29 (0%)

Bron: Personenauto: RDW en BOVAG/RAI via www.bovag.nl. Hybride, BEV en PHEV / E-REV: RDW, bewerking RVO.nl.

* Om de voertuigleeftijd te kunnen bepalen is aangenomen dat de datum van 1e toelating en de datum van afmelding bij export de leeftijd van het voertuig bepaalt.



Figuur 1: Aandeel export per leeftijdsgroep t.o.v. nieuw registraties in 2014 (in procenten)

Toelichting bij de gegevens uit tabel 1 en figuur 1:

- Ten opzichte van het aantal nieuwe registraties, worden relatief weinig elektrische voertuigen geëxporteerd. Dat geldt zeker voor de plug-in hybride voertuigen, die nauwelijks worden geëxporteerd (36 stuks in 2014). De kanttekening hierbij is dat elektrische voertuigen pas sinds enkele jaren in het wagenpark voorkomen. Hybride voertuigen zijn sinds eind jaren 90 in het wagenpark geregistreerd;
- Van de volledig elektrische voertuigen die worden geëxporteerd, is circa twee derde jonger dan 6 maanden (69%). Deze groep betreft met name de fysieke voorraad van elektrische voertuigen die bij de Nederlandse autodealers staan en demonstratievoertuigen die binnen afzienbare tijd (enkele weken tot maanden) worden verkocht in de internationale handel. Deze elektrische exportvoertuigen vallen onder de groep 'retail' (handelsvoertuigen) en ontvangen geen fiscale voordelen;
- Een deel van de geëxporteerde elektrische voertuigen is ouder dan 6 maanden. Dit betreft veelal voertuigen die uit de lease komen. De verwachting is dat het aantal toeneemt de komende jaren omdat er steeds meer leasecontracten zullen eindigen.

Fiscale maatregelen

BPM: Elektrische auto's betalen geen BPM, en bij export geldt ook geen teruggaaf BPM. Het enige effect is dat de BPM korting minder effectief is, omdat deze bij export voor minder jaren geldt. In het geval van retail- of demonstratievoertuig is het aannemelijk dat geen ander voertuig zou zijn aangeschaft waarover wel BPM zou moeten worden betaald.



MRB: Elektrische auto's betalen geen MRB. Deze vrijstelling geldt zolang het voertuig wordt ingezet in Nederland. Dit voordeel vervalst bij export. Retailvoertuigen zijn niet altijd MRB plichtig, omdat deze niet altijd op de openbare weg rijden.

Bijtelling: Dit fiscale voordeel geldt zolang het voertuig wordt ingezet in Nederland. Het voordeel vervalst bij export. Retailvoertuigen zijn niet als zakelijke auto ingezet voor privé gebruik. Er is dus ook geen sprake van derving van belastinginkomsten door een korting op de bijtelling.

MIA/VAMIL: De belastingdienst gaat ervan uit dat het voertuig minimaal 5 jaar op naam blijft staan. Is dit niet het geval, dan dient het verkregen voordeel van de MIA/VAMIL naar rato te worden terugbetaald.

Conclusies

- Een deel van de geëxporteerde elektrische en plug-in hybride auto's uit 2014 betreft retailvoertuigen. Deze voertuigen maken geen gebruik van fiscale voordelen en hebben niet of nauwelijks (in het geval van voorraadvoertuigen en ex-demonstratievoertuigen) in Nederland gereden. Export van deze voertuigen is een gevolg van de internationale handel;
- Een kleiner deel van de geëxporteerde auto's is ouder dan 6 maanden en zijn veelal auto's die uit de lease komen. De verwachting is dat het aantal toeneemt de komende jaren omdat er steeds meer leasecontracten zullen eindigen;
- De fiscale voordelen zijn zo ingericht dat deze worden stopgezet bij export naar het buitenland. Bij de investeringsaftrek moet het ontvangen voordeel naar rato worden terugbetaald. Alleen de BPM vrijstelling is over een kleiner aantal jaar effectief.