

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3067

Vragen van het lid **Van Weyenberg** (D66) aan de Staatssecretaris van Financiën over *het bericht «Oude vervuilende zakelijke auto veel goedkoper dan schone Tesla»* (ingezonden 21 mei 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën) (ontvangen 17 juni 2019)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat de oude vervuilende zakelijke auto veel goedkoper is dan schonere elektrische alternatieven?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom is bij de youngtimer-regeling, en daarmee de afwijkende waardering voor auto's die ouder zijn dan vijftien jaar, gekozen voor een termijn van vijftien jaar?

Antwoord 2

De afwijkende waardering voor auto's die ouder zijn dan vijftien jaar wordt in het spraakgebruik veelvuldig aangehaald als de youngtimerregeling. Anders dan de indruk die kan ontstaan bij het woord regeling, beoogt de regeling niets anders dan een differentiatie ten opzichte van de algemene bijtelling aan te brengen. Er is geen fiscaal voordeel dan wel het geven van een prikkel tot het gebruik van auto's die ouder zijn dan 15 jaar beoogd. Voor auto's ouder dan 15 jaar geldt, ingeval van een terbeschikkingstelling voor privégebruik, een ander bijtellingspercentage en een andere grondslag voor de bijtelling. De youngtimerregeling (om ook hier het spraakgebruik te hanteren), is onderdeel van de bijtellingsregels die van toepassing zijn als een ter beschikking gestelde auto of een auto die tot het ondernemingsvermogen behoort (hierna: auto van de zaak) ook voor privédoeleinden mag worden gebruiken. Deze bijtellingsregels zijn bedoeld om het privévoordeel van dat gebruik te belasten door het tot het loon van de werknemer of tot de winst uit onderneming van de ondernemer te rekenen. De wetgever heeft besloten dat voordeel van het privégebruik op forfaitaire wijze in de

¹ <https://www.rtlnieuws.nl/economie/artikel/4715726/oude-vervuilende-zakelijke-auto-veel-goedkoper-dan-schone-tesla>

inkomstenbelasting en de loonbelasting te betrekken. Een dergelijke forfaitaire bepaling is niet vrij van een zekere ruwheid; dit is een generiek kenmerk van forfaitaire regelingen. Dat geldt ook voor de grens van 15 jaar voor de termijn waarna de grondslag van de waarde in het economische verkeer een betere basis is dan de cataloguswaarde voor het bepalen van het voordeel van de auto van de zaak.

Vraag 3

Hoeveel auto's, uitgesplitst van nul tot vijf jaar oud, vijf tot tien jaar oud en tien tot vijftien jaar oud, zijn door IB-ondernemers (ondernemers voor de inkomstenbelasting) in de aangifte vermeld wegens privégebruik van de auto van de zaak?

Antwoord 3

Voor het antwoord op deze vraag is gekeken naar de aangifte IB 2016, omdat de gegevens voor recentere jaren (mogelijk) nog niet voldoende volledig zijn. In de aangifte over 2016 is voor circa 58.000 de leeftijdsklasse nul tot vijf jaar vermeld. In de leeftijdsklasse vijf tot tien jaar was dit aantal circa 35.000 en in de leeftijdsklasse tien tot vijftien jaar was dit aantal circa 15.000. In de aangifte over 2016 is door IB-ondernemers voor circa 14.000 auto's ouder dan vijftien jaar een bijtelling wegens privégebruik van de auto van de zaak vermeld.

Vraag 4

Kunt u voor de drie modellen die het meest worden betrokken in de aangifte aangeven hoe hoog de bijtelling is voor het model van meer dan vijftien jaar oud, en hoe hoog de bijtelling is voor hetzelfde model van vijf, tien, dertien en veertien jaar oud?

Antwoord 4

Eerst is gekeken welke modellen auto's van vijftien jaar of ouder relatief vaak in de aangifte vermeld zijn door IB-ondernemers wegens privégebruik van de auto van de zaak. Vervolgens is voor exact hetzelfde model (op basis van merk en type) gekeken of ook voldoende jongere versies van dat model in de aangifte vermeld zijn. De uitkomsten van deze analyse staan in onderstaande tabellen.

Het bleek voor deze modellen niet mogelijk om te vergelijken met exact hetzelfde model van vijf jaar oud, omdat dezelfde auto's op basis van merk en type niet in de data voorkomen. Uit de tabellen volgt dat de bijtelling ongeveer twee keer zo hoog is in het jaar voordat de auto onder de youngtimer-regeling valt vergeleken met het eerste volledige jaar waarin de auto onder de youngtimer-regeling valt.

Citroën Berlingo 1.9D 600 (aangifte IB 2016)

Jaar eerste toelating auto	Youngtimer?	Gemiddeld berekend privégebruik	Gemiddelde grondslag voor bijtelling	Aantal observaties
1998	Ja	€ 952	€ 4.480	32
1999	Ja	€ 710	€ 3.886	42
2000	Ja	€ 1.048	€ 4.970	60
2001	Ja	€ 949	€ 7.963	67
	(deels)			
2002	Nee	€ 2.066	€ 11.477	52
2003	Nee	€ 2.445	€ 13.246	39
2004	Nee	€ 2.018	€ 13.056	40
2005	Nee	€ 2.719	€ 13.596	31
2006	Nee	€ 3.315	€ 18.466	28

Volkswagen Caddy SDI 47KW (aangifte IB 2016)

Jaar eerste toelating auto	Youngtimer?	Gemiddeld berekend privégebruik	Gemiddelde grondslag voor bijtelling	Aantal observaties
1999	Ja	€ 933	€ 5.414	21

Jaar eerste toelating auto	Youngtimer?	Gemiddeld berekend privégebruik	Gemiddelde grondslag voor bijtelling	Aantal observaties
2001	Ja	€ 1.140	€ 8.641	63
2002	(deels) Nee	€ 2.245	€ 13.278	36

Peugeot Partner 170C 1.9D (aangifte IB 2016)

Jaar eerste toelating auto	Youngtimer?	Gemiddeld berekend privégebruik	Gemiddelde grondslag voor bijtelling	Aantal observaties
1999	Ja	€ 774	€ 5.309	31
2000	Ja	€ 1.070	€ 6.701	40
2001	Ja	€ 1.436	€ 8.805	40
	(deels)			
2003	Nee	€ 1.904	€ 12.907	53
2004	Nee	€ 2.419	€ 12.319	53
2005	Nee	€ 2.599	€ 14.457	35

Vraag 5

Kunt u reageren op de stelling dat de youngtimer-regeling de prikkel geeft om minder snel te kiezen voor een auto die nog geen vijftien jaar oud is en daarmee vaak ook zuiniger en schoner, omdat het deze vijftien jaar oude auto's relatief goedkoper maakt ten opzichte van auto's die bijvoorbeeld dertien of veertien jaar oud zijn?

Antwoord 5

Het is niet zo dat voor alle auto's die ouder zijn dan 15 jaar geldt dat door toepassing van de youngtimerregeling de bijtelling lager is dan wanneer de youngtimerregeling niet van toepassing zou zijn. In dit kader citeer ik graag de achtergrond van de regeling zoals die bij de introductie van deze regeling in de memorie van toelichting is opgenomen.

*«Hiermee wordt een tweeledig doel beoogd. Enerzijds wordt het als bijtelling in aanmerking te nemen bedrag verlaagd voor die belastingplichtigen die bijvoorbeeld op grond van een gering aantal werkzaamheden of de financiële situatie van de werkgever of andere ter beschikking steller slechts een oudere, vrijwel afgeschreven auto ter beschikking krijgen. Anderzijds worden die auto's voor een reëel bedrag in de fictie begrepen die door hun ouderdom – vergeleken met huidige auto's – een relatief lage catalogusprijs hebben en die met grote, ten laste van de winst komende kosten in optimale staat worden gebracht (zogenaamde old-timers) om vervolgens aan de belastingplichtige als auto van de zaak ter beschikking te worden gesteld.»*²

De regeling heeft enerzijds tot doel om het privévoordeel van oudere, vrijwel afgeschreven auto's, beter te laten aansluiten bij de waarde die een vrijwel afgeschreven ten minste vijftien jaar oude auto op dat moment heeft. Anderzijds heeft de regeling tot doel de bijtelling voor de zogenoemde oldtimer vast te stellen op basis van de reële waarde van de auto, een waarde die bij de echte gerestaureerde oldtimer vele malen hoger kan/zal zijn dan de oorspronkelijke catalogusprijs van mogelijk 30 of 40 jaar terug. Het fiscaal bevoordelen dan wel het geven van een prikkel tot het gebruik van auto's die ouder zijn dan 15 jaar is geen doel van de regeling.

Vraag 6

Kunt u reageren op de stelling dat zakelijke rijders zonder de youngtimer-regeling niet of nauwelijks voor een meer dan vijftien jaar oude auto zouden kiezen?

Antwoord 6

Voor een deel van de auto's van ouder dan 15 jaar zal zonder youngtimerregeling de bijtelling hoger zijn dan met de youngtimerregeling (de vrijwel afgeschreven youngtimer). Voor het andere deel zal de bijtelling juist lager

² Kamerstuk 26 727, nr. 3, p. 187.

zijn dan met de youngtimerregeling (de waardevolle oldtimer). Dit hangt er immers van af of de cataloguswaarde hoger of lager is dan de waarde in het economische verkeer. De hoogte van de bijtelling zal effecten hebben voor te maken keuzes. Dat kan bijvoorbeeld het effect hebben dat een werknemer of ondernemer er voor kiest om de auto van de zaak niet meer of juist wel voor privédoeleinden te gaan gebruiken. Dat kan ook het effect hebben dat een auto van de zaak van meer dan 15 jaar oud wordt ingeruild voor een nieuwere auto of dat een auto van de zaak die bij de eerste aanschaf juist een lage cataloguswaarde had voor privédoeleinden gebruikt gaat worden. De hoogte van de bijtelling kan bovendien invloed hebben op de keus van de ondernemer om een auto als ondernemingsvermogen of juist als privévermogen aan te merken.

Vraag 7

Op basis waarvan is de bijtelling voor youngtimers vastgesteld op 35% van de dagwaarde?

Antwoord 7

Ik verwijs voor dit antwoord ook naar mijn antwoorden op de vragen 2 en 5. Met een bijtelling van 35% over de waarde in het economische wordt op forfaitaire wijze het privévoordeel van oudere auto's van de zaak belast. Net als bij vraag 2 waar gevraagd wordt waarom gekozen is voor de termijn van 15 jaar merk ik op dat een dergelijke forfaitaire bepaling niet vrij is van een zekere ruwheid en dat ruwheid een generiek kenmerk is van forfaitaire regelingen. Dat geldt ook voor de vaststelling van de bijtelling op 35% van de waarde in het economische verkeer.

Vraag 8

Hoe wordt de dagwaarde van youngtimers onder de youngtimer-regeling bepaald?

Antwoord 8

De dagwaarde is de individuele waarde van de betreffende auto. Deze kan op verschillende manieren worden bepaald, met name door middel van een koerslijst of een taxatie.

Vraag 9

Hoe controleert de Belastingdienst of de dagwaarde in lijn met de werkelijke economische waarde is?

Antwoord 9

De Belastingdienst controleert de door belastingplichtige opgegeven gegeven waarde door middel van koerslijsten of een taxatie op aannemelijkheid. Hiervoor staan diverse (openbare en commerciële) bronnen ter beschikking.

Vraag 10

Hoe verhoudt uw opmerking dat u eraan hecht op «het misverstand weg te nemen» dat de youngtimer-regeling «een fiscaal voordeel is» zich tot het feit dat meerdere advertenties en websites³ juist expliciet wijzen op de fiscale voordelen van de youngtimer-regeling, zoals een website⁴ die wijst op de «bizar lage bijtelling» als gevolg van de youngtimer-regeling?

Antwoord 10

Ik verwijs voor dit antwoord ook naar mijn antwoord op vraag 6. Zoals ik daar aangaf hangen de fiscale gevolgen van de youngtimerregeling af van de vraag of de cataloguswaarde hoger of lager is dan de waarde in het economische verkeer. Indien de waarde in het economisch verkeer van een youngtimer lager ligt dan de cataloguswaarde kloppen deze citaten en is het mogelijk dat de youngtimerregeling tot een lagere bijtelling leidt ten opzichte

³ <http://www.youngtimersselect.nl/>;

<https://www.businessinsider.nl/auto-leasen-youngtimer/>; <https://www.nu.nl/auto/5859513/hier-moet-je-als-zzper-op-letten-als-je-voor-een-youngtimer-gaat.html>;

⁴ <https://www.gooisautoteam.nl/youngtimers/>;

van de situatie waarin de algemene bijtelling 25%⁵ van de catalogusprijs bedraagt. Daarmee wordt echter zo goed mogelijk aangesloten bij het privévoordeel en dat voordeel vervolgens te belasten. De youngtimerregeling is niet bedoeld om fiscale voordelen te creëren.

Vraag 11

Hoe heeft het aantal youngtimers dat onder de youngtimer-regeling valt zich in de periode 2014–2019 ontwikkeld? Hoe wordt het aantal youngtimers dat onder de youngtimerr-regeling valt voor de periode 2020–2024 geraamd?

Antwoord 11

Omdat de aangiftes (van IB-ondernemers) voor meer recente jaren mogelijk nog niet (voldoende) volledig zijn, zijn alleen de cijfers voor 2014–2016 bekend. Verder is bij beantwoording van deze vraag alleen gekeken naar de youngtimers bij IB-ondernemers. Het aantal ter beschikking gestelde auto's ouder dan 15 jaar bij anderen dan IB-ondernemers is niet bekend (zie vraag 13).

Jaar	Bijtelling wegens privégebruik auto van de zaak (bij IB-ondernemers en voor auto's van 15 jaar of ouder)
2014	10.000
2015	11.000
2016	14.000

In 2018 bestond het Nederlandse wagenpark overigens uit ruim 8,3 miljoen personenauto's. Hiervan waren er bijna 1,9 miljoen vijftien jaar of ouder. Slechts een heel klein deel van deze auto's valt onder de youngtimer-regeling. Er is geen raming voor het aantal auto's dat onder de youngtimer regeling valt in de periode 2020–2024.

Vraag 12

Hoe definieert u een vrijwel afgeschreven auto?

Antwoord 12

Ik doelde met een vrijwel afgeschreven auto niet op een gedefinieerde categorie auto's. Ik doelde daarmee op auto's waarvoor de waarde naar maatschappelijke opvattingen zo laag is dat het niet voor de hand ligt om voor het bepalen van het privévoordeel aan te sluiten bij de oorspronkelijke cataloguswaarde.

Vraag 13

Klopt het dat het aantal leaseauto's dat onder de youngtimer-regeling valt onbekend is? Waarom is van deze leaseauto's geen kenteken bekend? Bent u bereid om te onderzoeken hoe groot het aantal leaseauto's, dat onder de youngtimer-regeling valt, is?

Antwoord 13

De inschatting is dat het aantal leaseauto's ouder dan 15 jaar zeer beperkt is. Het totaal aantal zakelijke auto's ouder dan 15 jaar is onbekend bij de Belastingdienst. De Belastingdienst beperkt zich in beginsel tot het uitvragen van informatie die relevant is voor de heffing.

Vraag 14

Hoeveel auto's die onder de youngtimer-regeling vallen zijn ooit in het bezit geweest van een particulier? Klopt het dat ondernemers die gebruik maken van de youngtimer-regeling een lager btw-tarief over privégebruik betalen dan wanneer zij kiezen voor een nieuwe zuinigere auto, die nog niet in het bezit is geweest van een particulier?

⁵ Voor auto's van voor 2017 geldt een bijtellingspercentage van 25%, voor auto's vanaf 2017 geldt een percentage van 22%.

Antwoord 14

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om goed te bepalen hoeveel auto's die momenteel onder de youngtimerregeling vallen ooit in bezit geweest zijn van een particulier.

Het is niet zo dat er een lager btw-tarief voor het privégebruik geldt voor ondernemers die gebruik maken van de youngtimerregeling. Een ondernemer die de auto tot het ondernemingsvermogen heeft gerekend en waarvoor aftrek van btw is genoten op aanschaf, gebruik en onderhoud wordt btw verschuldigd als hij deze auto voor privédoeleinden gebruikt. Dit gebruik voor privédoeleinden is een voor btw belaste dienst belast naar het algemene btw tarief. De ondernemer moet van die dienst aantekening houden in zijn administratie en periodiek aangifte doen van het privégebruik. De maatstaf die daaraan toerekenbaar is, is voorgeschreven (artikel 5a van de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968). De ondernemer kan in plaats van deze wettelijke regeling ook gebruik maken van een goedkeuring in geval hij niet over de genoemde gegevens in zijn administratie beschikt. In grote lijnen behelst deze goedkeuring dat de te betalen btw wordt bepaald op 2,7% van de cataloguswaarde. Indien het privégebruik later plaatsvindt dan 4 jaar nadat de auto door de ondernemer is aangeschaft en in gebruik is genomen of ingeval de auto zonder btw is aangekocht (een zogenaemde margeauto of aangekocht van een particulier), dan wordt de te betalen btw bepaald op 1,5% van de catalogusprijs. Voor de auto's die onder de youngtimerregeling vallen, geldt derhalve geen afzonderlijke regeling voor de btw.

Vraag 15

Klopt het dat youngtimers minder zuinig zijn dan nieuwere alternatieven? Hoe groot is dit verschil?

Antwoord 15

Gemiddeld genomen klopt het dat youngtimers minder zuinig zijn dan nieuwere alternatieven. Ter illustratie verwijs ik in dit verband naar cijfers van het compendium voor de leefomgeving⁶. Uit die cijfers blijkt bijvoorbeeld dat de gemiddelde nieuw in Nederland verkochte auto in 2002 een CO₂-uitstoot had van 173 gram per kilometer en dat de gemiddelde nieuw in Nederland verkochte auto in 2017 een CO₂-uitstoot had van 119 gram per kilometer. Gemiddeld is het verschil 54 gram CO₂ per kilometer.

Vraag 16

Klopt het dat youngtimers meer fijnstof uitstoten dan nieuwere alternatieven? Hoe groot is dit verschil?

Antwoord 16

Gemiddeld genomen klopt het dat youngtimers meer fijnstof uitstoten dan nieuwere alternatieven. Vooral oudere dieselauto's zijn met name voor fijnstof veel vuiler dan meer moderne dieselauto's. Dit komt omdat oudere dieselauto's geen roetfilter hebben. Voor dieselauto's die meer dan 15 jaar geleden op de markt gebracht zijn golden de Euronormen 1 (sinds 1 juli 1992) tot en met 3 (tot 1 januari 2005). Fijnstof wordt ook aangeduid in de eenheid PM (Particulate Matter). Onder Euronorm 1 tot en met 3 bedroegen de gestelde maxima fijnstof 0,14 PM tot 0,05 PM. Sinds 1 september 2014 is Euronorm 6 van toepassing en bedraagt het gestelde maximum fijnstof 0,005 PM. De gemiddelde fijnstofuitstoot voor Euronorm 1 dieselauto's bedroeg 100 á 200 mg/km, terwijl dat voor Euronorm 6 dieselauto's 1 á 2 mg/km bedraagt.

Vraag 17

Wanneer stuurt u het onderzoek naar de mogelijkheid om de youngtimerregeling aan te passen naar de Kamer?

Antwoord 17

Ik streef er naar de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheid om de youngtimerregeling aan te passen voor het zomerreces aan uw Kamer te sturen.

⁶ <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0134-koolstofdioxide-emissie-per-voertuigkilometer-voor-nieuwe-personenautos>

Vraag 18

Kunt u een uitputtend overzicht geven van fiscale regelingen in het autodomein waar zakelijke rijders gebruik van kunnen maken? Wat is het budgettaire belang van deze maatregelen?

Antwoord 18

Ik ga er vanuit dat met deze vraag bedoeld is welke fiscale regelingen gebruikt kunnen worden als er sprake is van een auto van de zaak maar die niet openstaan voor particuliere autobezitters/-rijders.

Er geldt een beperkt aantal regelingen voor het vaststellen van de fiscale bijtelling in verband met privé gebruik. Voor auto's die niet meer dan 15 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen geldt een bijtelling van 25% over de cataloguswaarde en voor auto's die meer dan 15 jaar geleden in gebruik zijn genomen geldt een bijtelling van 35% over de waarde in het economische verkeer. Ongeacht het moment van in gebruik name geldt een verlaging van de bijtelling van 18%-punt voor auto's zonder uitstoot, met dien verstande dat de verlaging van de bijtelling ten hoogste € 9.000 bedraagt. De maximering van de verlaging van de bijtelling tot € 9.000 geldt niet voor auto's zonder uitstoot die worden aangedreven door een motor die kan worden gevoed met waterstof. Het budgettaire belang van de verlaging van de bijtelling voor auto's zonder uitstoot wordt voor 2019 geraamd op € 190 miljoen.

Bij de aanschaf van een nieuwe, volledig elektrische auto kan door ondernemers de milieu-investeringsaftrek (MIA) worden toegepast. Daarnaast kan voor waterstofauto's zowel de MIA als de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil) worden toegepast. Het budgettaire belang van de stimulering van nulmissievoertuigen via de MIA en Vamil wordt voor 2019 geraamd op circa € 31 miljoen.

Vraag 19

Welke risico's, voor- en nadelen biedt de afschaffing van de youngtimer-regeling? Kunt u daarbij zowel op budgettaire gevolgen als milieueffecten ingaan?

Antwoord 19

Zoals aangegeven in mijn antwoord bij vraag 6 heeft de regeling enerzijds tot doel om het privévoordeel van oudere, vrijwel afgeschreven auto's, beter te laten aansluiten bij de waarde die de vrijwel afgeschreven ten minste vijftien jaar oude auto op dat moment heeft. Anderzijds heeft de regeling tot doel de bijtelling voor de zogenoemde oldtimer vast te stellen op basis van de reële waarde van de auto, een waarde die bij de echte gerestaureerde oldtimer vele malen hoger kan/zal zijn dan de oorspronkelijke catalogusprijs van mogelijk 30 of 40 jaar terug. Het afschaffen van de youngtimerregeling heeft als nadeel dat het in aanmerking genomen voordeel vanwege het privé gebruik in grotere mate zal gaan afwijken van het werkelijke voordeel. De milieueffecten zijn zeer afhankelijk van de gedragsveranderingen in de zin van te maken keuzes door het hoger of lager worden van de bijtelling in verband met privégebruik van hun meer dan 15 jaar oude auto. Ik heb onvoldoende inzicht in deze gedragsveranderingen.