

Vergaderjaar 2018–2019

**32 800**

## **Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)**

**Nr. 61**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2019

In het Algemeen Overleg van de vaste commissie voor Financiën van 13 februari 2019 over de autogerelateerde belastingen is in het kader van elektrische auto's gesproken over de youngtimerregeling (Kamerstuk 32 800, nr. 56).

De leden Bruins en Van Weyenberg vroegen daarover of een maatregel genomen kan worden waardoor de youngtimerregeling van toepassing wordt op auto's zonder uitstoot (hierna ook: elektrische auto's) van 5 jaar en ouder. Bij deze verbreding van de youngtimerregeling is de suggestie gedaan om voor de financiering hiervan de youngtimerregeling voor auto's op fossiele brandstof aan te scherpen. Zoals toegezegd heb ik deze maatregel verkend.

Voordat ik in deze brief verder in ga op deze vraag, vind ik het belangrijk om eerst in te gaan op de youngtimerregeling, evenals op de fiscale stimulering van de elektrische auto's.

Het voor privédoeleinden gebruiken van een ter beschikking gestelde auto vormt loon in natura. Dat loon in natura wordt belast en de omvang van het loon wordt bepaald aan de hand van een forfait. Voor auto's die meer dan 15 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen geldt de zogenaamde youngtimerregeling. Voor deze auto's wordt het voordeel vastgesteld aan de hand van een percentage over de waarde in het economisch verkeer. De hoofdregel is dat deze bijtelling 35% over de waarde in het economische verkeer bedraagt. Voor auto's die minder dan 15 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen geldt de doorgaans hogere grondslag van de cataloguswaarde. De bijtelling voor het privégebruik van de ter beschikking gestelde auto, zowel de bijtelling voor youngtimers als voor jongere auto's, betreft een forfaitaire benadering van het daarmee genoten privévoordeel. Er is geen fiscaal voordeel beoogd met het voor de youngtimer uitgaan van de grondslag van de

waarde in het economische verkeer. De youngtimerregeling heeft twee doelen. Het eerste doel is om rekening te houden met een geringer genoten voordeel als er een oudere en daardoor meer afgeschreven auto ter beschikking wordt gesteld. Het tweede doel is om rekening te houden met de situatie dat er auto ter beschikking wordt gesteld die oorspronkelijk een relatief lage cataloguswaarde had maar die nu in optimale staat verkeert en zeer exclusief is, denk hierbij aan in goede staat verkerende klassiekers. Aanpassing van de bijtelling is alleen te verdedigen als blijkt dat de huidige wijze van bijtelling gemiddeld genomen niet (langer) overeenkomt met het genoten privévoordeel.

Voor alle elektrische auto's geldt dat het bijtellingspercentage met 18% wordt verlaagd, waarbij een maximale verlaging van de bijtelling van € 9.000 geldt. Deze verlaging geldt ook voor elektrische youngtimers. Hierbij merk ik op dat er op dit moment nog geen elektrische auto's zijn die meer dan 15 jaar geleden in gebruik zijn genomen en daardoor worden die auto's ook nog niet ter beschikking gesteld.

De achtergrond van de vraag van de leden Bruins en Van Weyenberg is dat zij zien dat er elektrische auto's na een periode van 5 jaar na ingebruikname worden geëxporteerd. Zij zien in het verlagen van de leeftijdsgrens van de youngtimerregeling voor elektrische auto's naar 5 jaar een mogelijkheid om de export van deze auto's te beperken en daarmee te behouden voor het Nederlandse wagenpark. Ik begrijp de wens van de leden Bruins en Van Weyenberg om deze auto's voor het Nederlandse wagenpark te behouden. Ik heb echter wel aarzelingen bij de door deze leden voorgestelde oplossing.

Doorgaans komen auto's na afloop van een leasecontract in particulier bezit en verlaten daarmee wat je de zakelijke markt kunt noemen, maar slechts een deel verlaat het land. De RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland) heeft de export van elektrische personenauto's geanalyseerd. Van de 2678 in 2013 in Nederland nieuw aangeschafte elektrische personenauto's zijn er inmiddels 618 (23%) geëxporteerd, waarvan 273 vóórdat ze de leeftijd van vier jaar hadden bereikt en 345 met een leeftijd van meer dan vier jaar op het moment van exporteren. Als elektrische auto's na afloop van het leasecontract worden geëxporteerd komen deze auto's niet beschikbaar voor de particuliere markt. Overigens is dat met name het geval met elektrische auto's uit het duurdere segment. De goedkopere elektrische auto's vinden doorgaans hun weg naar de particuliere markt en er is zelfs sprake van import van gebruikte goedkopere elektrische auto's. Cijfers wijzen uit dat in de afgelopen twee jaren steeds ongeveer evenveel elektrische auto's zijn geïmporteerd als geëxporteerd.

De door de leden Bruins en Van Weyenberg voorgestelde maatregel is van toepassing op de gehele zakelijke markt van elektrische auto's. De voorgestelde maatregel heeft echter geen direct effect op de particuliere markt, terwijl de gebruikte auto's daar juist hun weg naar moeten vinden. Daarnaast kan de voorgestelde maatregel alleen effect hebben op de binnenlandse markt terwijl de export een gevolg is van zowel de binnenlandse als de buitenlandse markt. Samenvattend, de reikwijdte van de voorgestelde maatregel leidt ertoe dat die ook van toepassing is op auto's waarvan geen sprake is van een hoge mate van export en heeft geen invloed op de particuliere markt of de buitenlandse markt. Ook voor elektrische auto's van 5 jaar en ouder wordt het bijtellingspercentage met 18% verlaagd, waarbij een maximale verlaging van € 9.000 geldt. Het voorstel van de leden Bruins en Van Weyenberg leidt ertoe dat de bestaande stimuleringsmaatregelen verder worden geïntensiveerd, waar per 1 januari 2019 de korting van de bijtelling in verband met

overstimulering juist is beperkt tot € 9.000. Toepassing van de youngtimerregeling leidt ertoe dat de beperking van de korting op de bijtelling tot € 9.000 die gevolgen heeft voor elektrische auto's met een catalogusprijs van meer dan € 50.000, vrijwel teniet wordt gedaan. Ik illustreer dat aan de hand van een voorbeeld.

In dit voorbeeld ga ik uit van een meer dan vijf jaar oude elektrische auto met een cataloguswaarde van € 129.200 en een waarde in het economisch verkeer van € 64.600. Zonder toepassing van de youngtimerregeling wordt het loon in natura bepaald op 25%<sup>1</sup> over € 129.200, waarop de tot € 9.000 gemaximeerde korting in mindering komt. De bijtelling komt daarmee zonder youngtimerregeling per saldo uit op € 23.300. Met toepassing van de youngtimerregeling wordt het loon in natura bepaald op 35% over € 64.600, waarop de tot € 9.000 gemaximeerde korting in mindering komt. De bijtelling komt daarmee met youngtimerregeling per saldo uit op € 13.610. Dat is een € 9.690 lagere bijtelling dan zonder de youngtimerregeling, waardoor de totale korting op de bijtelling € 18.690 bedraagt.

Voor een elektrische auto met een catalogusprijs van ongeveer € 40.000 en een waarde economisch verkeer na vijf jaar van ongeveer € 16.500, leidt toepassing van de youngtimerregeling tot een vrijwel gelijke bijtelling.

Het is uiteraard afhankelijk van de vraag in hoeverre van deze regeling gebruik gaat worden gemaakt en in hoeverre deze ook tot gevolg heeft dat minder nieuwe elektrische auto's ter beschikking zullen worden gesteld, maar als deze regeling zou aanslaan, gaat deze maatregel gepaard met substantiële budgettaire gevolgen die niet kunnen worden gedekt uit een aanscherping van youngtimerregeling voor niet-elektrische auto's. Zoals hiervoor al gezegd zijn de grondslag van de bijtelling en het bijtellingspercentage een forfaitaire benadering van het te belasten voordeel in de vorm van loon in natura. Een aanpassing van de grondslag en het percentage kan alleen aan de orde zijn indien blijkt dat deze forfaitaire benadering niet juist blijkt te zijn. Bovendien is het totale gebruik van de youngtimerregeling te gering om dekking voor deze budgettaire gevolgen te kunnen vinden.

Zoals gezegd begrijp ik de wens van de leden Bruins en Van Weyenberg om elektrische auto's van 5 jaar en ouder te behouden voor het Nederlandse wagenpark. Gezien de reikwijdte van de voorgestelde maatregel en de cumulatie van de stimulering per auto, ben ik echter van mening dat het aanpassen van de fiscale forfaitaire waardering van het privévoordeel voor elektrische auto's van vijf jaar en ouder niet de juiste maatregel hiervoor is.

De Minister van Economische Zaken en Klimaat heeft aan uw Kamer een voorstel voor een Klimaatakkoord<sup>2</sup> gestuurd op 28 juni jl. Daarin is bevestigd dat leaseauto's een belangrijke stroom voor de Nederlandse tweedehandsmarkt zijn. Door de stimulering van de zakelijke markt meer te richten op auto's die daarna aantrekkelijk zijn voor de Nederlandse markt, wil het kabinet meer van deze auto's langer in Nederland behouden. Om de ontwikkeling van een tweedehandsmarkt voor de elektrische auto voor particulieren op gang te brengen, zal het kabinet een regeling uitwerken voor het vergoeden van laadtegoed, aanschafsubsidie of een batterijgarantie. Hiermee komt een tweedehands elektrische auto sneller in beeld voor particulieren. Naar mijn mening komt het kabinet

<sup>1</sup> Deze bijtelling bedraagt 25% rekening houdend met de datum 1<sup>e</sup> tennaamstelling.

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 342.

met deze plannen tegemoet aan de wens van de leden Bruins en Van Weyenberg om elektrische auto's van 5 jaar en ouder te behouden voor het Nederlandse wagenpark.

De Staatssecretaris van Financiën,  
M. Snel