

Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Algemene Rekenkamer
drs. A.P. Visser
Postbus 20015
2500 EA Den Haag

**Directie Internationale
Zaken en
Verbruiksbelastingen**

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk
2019-0000176241

Uw brief (kenmerk)

Datum 7 november 2019
Betreft Bestuurlijke reactie autobelastingen

Geachte heer Visser,

Het kabinet heeft met interesse kennisgenomen van uw rapport over autobelastingen als beleidsinstrument. In deze bestuurlijke reactie ga ik mede namens de minister voor Milieu en Wonen in op de aanbevelingen die u in dit rapport doet.

Bijtelling bij privégebruik auto van de zaak

De Algemene Rekenkamer doet de aanbeveling om het forfaitaire bijtellingspercentage van het voordeel van privégebruik van de auto van de zaak beter te onderbouwen.

De wetgever heeft bewust gekozen voor een forfaitair systeem dat relatief eenvoudig en goed uitvoerbaar is. Daarbij wordt uitgegaan van een vast bijtellingspercentage van de catalogusprijs van de auto. Het bijtellingspercentage is gebaseerd op een mix van verschillende benaderingswijzen van de vaststelling van het privévoordeel. Ten eerste kan gekeken worden naar de besparingswaarde, de methodiek die ook in het rapport van het PBL wordt gehanteerd. De gedachte bij de toepassing van de besparingswaarde bij de auto van de zaak is dat de werknemer in privé kosten bespaart, omdat hij voor het hebben van de auto van de zaak in privé geen auto hoeft aan te schaffen en zelf dus geen kosten voor een auto hoeft te maken. Daarbij wordt in beginsel gekeken welke kosten hij normaal gesproken gemaakt zou hebben als hij niet de mogelijkheid zou hebben om de auto van de zaak voor privédoeleinden te gebruiken. Daarbij zijn in beginsel diverse factoren, zoals de hoogte van het inkomen, de woonplaats et cetera, van belang. Uitgaande van de besparingswaarde dient 100% van de vaste lasten te worden toegerekend aan het privégebruik. Immers, doordat geen auto in privé meer hoeft te worden aangeschaft, bespaart de belastingplichtige 100% van de vaste lasten die hij anders zou hebben gehad. Dat houdt in dat indien aan iemand met een modaal inkomen een auto van de zaak met een waarde van € 50.000 ter beschikking wordt gesteld, de besparingswaarde wordt berekend op basis van een auto met een catalogusprijs van (stel) € 30.000 als dat de auto is die hij zou kopen als hij geen auto van de zaak zou krijgen. De aan die auto met een waarde van €

30.000 verbonden kosten (volgens het NIBUD circa € 600 per maand) zijn de kosten die hij bespaart doordat hij een auto van de zaak krijgt. Door de bijtelling te stellen op een percentage van de waarde van de daadwerkelijk ter beschikking gestelde auto (in dit voorbeeld 22% van € 50.000, dus ruim € 900 per maand) wordt in de genoemde situatie derhalve een (veel) hoger bedrag aan inkomen in aanmerking genomen dan de feitelijke besparingswaarde.

**Directie Internationale
Zaken en
Verbruiksbelastingen**

Ons kenmerk
2019-0000176241

De tweede benaderingswijze die kan worden gehanteerd om het loon in natura te bepalen voor de auto van de zaak is door – in aansluiting op de onder de werkkostenregeling geldende hoofdregel – te kijken naar kosten die de werkgever moet maken ter zake van het verstrekte loon in natura. Bij de auto van de zaak zou in dat geval moeten worden uitgegaan van de feitelijke kosten die de werkgever maakt om de werknemer ook voor privédoeleinden in die auto te laten rijden. De kosten die zijn verbonden aan de zakelijke kilometers dienen daarbij buiten beschouwing te blijven, want het gebruik van de auto voor zakelijke kilometers leidt uiteraard niet tot loon in natura. Bij deze benaderingswijze is minder eenduidig op welke wijze de vaste kosten moeten worden toegerekend: volledig toerekenen aan het privégebruik (omdat de vaste kosten ook worden gemaakt ingeval er niet tevens sprake is van zakelijk gebruik), naar evenredigheid toerekenen aan de privékilometers en de zakelijke kilometers, dan wel volledig toerekenen aan de zakelijke kilometers.

Afhankelijk van de individuele situatie (bij toepassing van de besparingswaarde) en de mate van toerekening van de vaste kosten (als wordt uitgegaan van de door de werkgever ter zake van het privégebruik gemaakte kosten) kan de uitkomst van beide benaderingen zowel hoger als lager zijn dan de forfaitaire bijtelling. De wetgever heeft gekozen voor een mix van deze benaderingswijzen en daarbij bewust gekozen voor een forfaitair systeem dat relatief eenvoudig en goed uitvoerbaar is. Daarbij wordt uitgegaan van een vast percentage van de catalogusprijs van de auto. Bij de vaststelling van het percentage is destijds rekening gehouden met de bandbreedte die uit de hiervoor genoemde benaderingswijzen volgt. Hierdoor is het forfait enerzijds niet zodanig laag dat feitelijk sprake is van een fiscaal gunstigere behandeling van iemand met een auto van de zaak ten opzichte van iemand met een eigen auto en anderzijds niet zodanig hoog dat het in aanmerking te nemen voordeel in de regel te hoog zou zijn. Het huidige bijtellingspercentage van 22% valt naar de mening van het kabinet binnen de hiervoor beschreven bandbreedte. Het blijft echter een forfaitaire benadering die per definitie niet in alle gevallen een correcte weergave zal zijn van het individuele genoten voordeel van het privégebruik van de auto van de zaak. Dat is immers eigen aan een forfait dat naar zijn aard grofmazig is.

De Algemene Rekenkamer plaatst ook kanttekeningen bij de methodiek voor de vaststelling van de bijtelling voor de auto van de zaak van 15 jaar en ouder (youngtimers en oldtimers). De Algemene Rekenkamer vraagt waarom, als het redelijk is om de waarde van een auto van 15 jaar of ouder op de waarde in het economische verkeer (door de Algemene Rekenkamer aangehaald als dagwaarde) te stellen, dit dan pas na 15 jaar aan de orde zou zijn. Met de genoemde regeling wordt, zoals de Algemene Rekenkamer zelf ook memoreert, een tweeledig doel nagestreefd, enerzijds het voorkomen dat de bijtelling voor oudere vrijwel afgeschreven auto's wordt vastgesteld op basis van een ten opzichte van de waarde in het economische verkeer veel te hoge catalogusprijs (dit speelt met

name bij youngtimers) en anderzijds waarborgen dat de bijtelling voor een volledig gerestaureerde (inmiddels dure) klassieker niet wordt vastgesteld op de in die gevallen veel te lage catalogusprijs (dit speelt met name bij oldtimers). De grens van 15 jaar is een keuze. Vanaf die leeftijd wordt de waardedaling van het voertuig geacht dermate groot te zijn dat een bijtelling op basis van de catalogusprijs niet meer reëel wordt geacht. Naar mijn mening past een dergelijke keuze binnen een forfaitair systeem. Het huidige bijtellingspercentage van 35% voor zowel youngtimers als oldtimers is tot stand gekomen naar aanleiding van een amendement uit de Tweede Kamer als gevolg waarvan de regeling is blijven gelden voor alle auto's van ouder dan 15 jaar in plaats van alleen voor auto's van 25 jaar en ouder en tegelijkertijd het bijtellingspercentage is verhoogd van 25% naar 35%.¹ Per saldo leidt ook deze regeling naar het oordeel van het kabinet naar een alleszins verdedigbare uitkomst.

Bijzondere regelingen

Binnen het stelsel van autobelastingen bestaat een lange lijst van bijzondere regelingen, zoals tariefskortingen, vrijstellingen, teruggaafregelingen en verlaagde tarieven. Deze bijzondere regelingen zien op specifieke doelgroepen of specifieke voertuigen en hebben dan ook verschillende achterliggende beleidsdoelen. Sommige regelingen zijn relatief nieuw maar een deel van deze regelingen bestaat al enige decennia. Sommigen vinden zelfs hun herkomst in de eerste voorloper van de motorrijtuigenbelasting uit 1926.

Het kabinet is met de Algemene Rekenkamer van mening dat een deel van de bijzondere regelingen – gelet op de hedendaagse beleidsdoelen van het stelsel van autobelastingen – in aanmerking komen voor heroverweging. De Algemene Rekenkamer geeft terecht aan dat een aantal bijzondere regelingen zowel tegen het opbrengstendoel als tegen het luchtkwaliteits- en klimaatdoel van de autobelastingen kunnen inwerken. Daarnaast kunnen deze bijzondere regelingen leiden tot ongelijke belastingdruk tussen burgers en bedrijven en maken ze het stelsel complexer. Dit kabinet heeft mede om die reden al een aantal bijzondere regelingen afgebouwd. Zo wordt de korting op de MRB voor bestelauto's voor ondernemers de komende jaren verlaagd en wordt de BPM-teruggaaf voor taxi's afgeschaft.

Het kabinet neemt deze aanbeveling van de Algemene Rekenkamer dan ook ter harte. In bijlage 9 bij de Miljoenennota 2020 is de Evaluatieprogrammering 2019 - 2022 opgenomen. Daarin is aangegeven dat de evaluatie van de fiscale regelingen BPM en MRB gepland staat voor 2020. Deze evaluatie wordt gezamenlijk uitgevoerd door het ministerie van Financiën en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Bij deze evaluatie zal het kabinet de door de Algemene Rekenkamer voorgestelde te betrekken vragen meenemen en zal worden bezien of de achterliggende beleidsdoelen nog in voldoende mate de inzet van belastinggeld rechtvaardigen. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de uitvoeringskosten van de Belastingdienst.

¹ Kamerstukken II 2009/10, 32129, nr. 13.

Tot slot

Het primaire doel van autobelastingen is de financiering van overheidsuitgaven. Tegelijkertijd worden fiscale prikkels ingezet voor lucht- en klimaatbeleid en andere doelen. Het vinden van een balans tussen deze doelen is daarbij essentieel en vraagt continu onze aandacht. Het kabinet kijkt daarom uit naar het derde en laatste adviesrapport van de Algemene Rekenkamer.

**Directie Internationale
Zaken en
Verbruiksbelastingen**

Ons kenmerk
2019-0000176241

Hoogachtend,

de staatssecretaris van Financiën,

Menno Snel