

Wouter kan waarschijnlijk gelukkig lekker blijven zoeven in zijn eens kapitale 5-serie, en met hem 24.999 andere ondernemers.



Dag, cataloguswaarde

Er is weer hoop voor zakelijke rijders met een youngtimer (een auto van 15 tot 25 jaar oud). De vorig jaar ingevoerde maatregel van Tweede-Kamerlid Ernst Cramer om de fiscale bijtelling voor privé-gebruik niet meer op de dag-, maar op de cataloguswaarde te berekenen, wordt mogelijk teruggedraaid. Wat is er gebeurd?

Tekst **Andrew Mason**, foto **Armando Ello**

Het is 2001 als Wouter Bos, toen nog in de rol van staatssecretaris van Financiën, de bewuste bijtellingsregel invoert met het argument dat er geen rechtvaardiging is om de cataloguswaarde te hanteren op het moment dat de auto praktisch afgeschreven is. Een selecte groep (veelal autominnende) zakelijke rijders weet de youngtimer te waarderen en anno 2009 zijn er zo'n 25.000 ondernemers en zzp'ers in het bezit van een 15 tot 25 jaar oude auto. Het betreft dan meestal auto's uit de hogere klasse met een relatief hoge nieuwprijs. De aanschaf- en dagwaarde is dankzij de enorme afschrijving echter maar zo'n tien procent van de nieuwprijs. En over dat kleine bedrag betaalt de zakelijke eigenaar met 25 procent momenteel dus een bescheiden fiscale bijtelling voor privé-gebruik. De doorgaans hogere onderhoudskosten neemt de startende ondernemer

voor lief. Gesteund door berekeningen van het Ministerie van Financiën stelde Ernst Cramer van de Christen Unie vorig jaar november echter voor om vanaf 1 januari 2010 de leeftijdsgrens van 15 jaar te verhogen naar 25 jaar. Nog hetzelfde jaar was het voorstel door de Tweede Kamer afgehamerd en een week later door de Eerste Kamer als wet aangenomen. De wetswijziging zou betekenen dat de bijtelling voor de zakelijke youngtimerbestuurder buiten proporties zou stijgen.

Verkeerde cijfers

Eén van die zakelijke rijders is de 34-jarige ICT-ondernemer Wouter van Embden, eigenaar van een BMW 530i Touring uit 1993. "Toen ik begin dit jaar hoorde van de wetswijziging, dacht ik dat ik gek werd. Het zou betekenen dat ik € 750 per maand méér zou moeten gaan betalen, aangezien

mijn 530i ooit een nieuwprijs had van dik 70 mille." Wouter besloot onmiddellijk de wet aan te vechten. Nadat hij de berekening van Financiën had opgevraagd, vond hij naar eigen zeggen massa's verkeerde cijfers en aannames. "Men was niet uitgegaan van de gemiddelde waarde van de één miljoen youngtimers die nog rondrijden, maar van alle vijf miljoen verkochte auto's in de periode 1984 t/m 1993. Die nieuwwaarde zou op € 15.500 liggen, wat neerkomt op 'n verhoging van de bijtelling van € 120 per maand. Mijns inziens al te veel, maar de gemiddelde nieuwwaarde van de youngtimers die men zakelijk rijdt, ligt veel hoger. Na een enquête onder zzp'ers en ondernemers met een youngtimer kwamen wij op een gemiddelde nieuwprijs van € 56.000 en dus een verhoging van de bijtelling van € 500 per maand!" Cramer: "Het uitgangspunt van de aantallen auto's die er in totaal verkocht zijn, afgezet tegenover die er nu nog rondrijden, lijkt inderdaad te kloppen. Mogelijk dat de wat duurdere auto's het ook langer konden uithouden en daarom aantrekkelijk zijn om nu als youngtimer gereden te worden. Vanwege hun uitstraling en uitrusting, schat ik zo in. De heer Van Embden wil deze verhoging helemaal niet en dat snap ik. De bedoeling van 't amendement was enerzijds het

scherpe verschil verminderen dat er nu is wanneer je auto van 14 jaar ineens 15 jaar wordt. Anderzijds wilden we de vernieuwing van 't wagenpark stimuleren, omdat er ook heel veel gedaan wordt op fiscaal gebied om het rijden in 'n moderne CO₂-zuinige auto aantrekkelijk te maken."

Hoezo vernieuwing?

De opbrengsten van de wetswijziging zouden ten goede komen aan het milieu. Veertig procent van de ondernemers gaf volgens Wouter echter aan hun young- voor een 25 jaar oude oldtimer te zullen inruilen om de milde bijtelling te behouden. Hoezo vernieuwing van het wagenpark? En die opbrengsten zouden er sowieso niet zijn gekomen, want geen ondernemer of zzp'er die 't in zijn hoofd haalt (of 't op kan brengen) honderden euro's extra neer te tellen voor zijn oude auto. "Dat veertig procent in een nóg oudere auto zou gaan rijden, werd pas duidelijk op basis van het onderzoek van de heer Van Embden. Ik had daar vantevoren 'n andere inschatting van gemaakt", reageert Cramer. "Zoals gezegd zijn er veel fiscale stimulansen om in een zuinige auto te gaan rijden met zeer lage bijtelling. Dit jaar zelfs tijdelijk 'n 0-procent-bijtelling voor elektrische auto's. Mijn overtuiging was dat 't met name ook ondernemers aan zou spreken om mee te gaan in deze duurzame ontwikkeling, die trouwens ook iets zegt over ondernemersmentaliteit." Negen maanden bloed, zweet, onderzoek én een petitie lijken hun vruchten af te werpen aangezien Cramer inmiddels een amendement heeft ingediend (om de gewijzigde wet weer te wijzigen) met steun van PvdA en Groen Links. Ook het CDA heeft mondelinge steun toegezegd. Wouter: "In het nieuwe voorstel van de heer Cramer wordt de bijtelling voor auto's vanaf 15 jaar gewoon weer gebaseerd op de waarde in het economische verkeer. Het percentage bijtelling zal stijgen van 25 procent naar 35 procent voor auto's van 15 jaar en ouder. 'n Acceptabel compromis, want dit betekent een gemiddelde verhoging van enkele tientjes per maand ten opzichte van de honderden euro's per maand indien 't oude voorstel doorgang had gevonden." Goed nieuws dus, niet alleen voor de eigenaren,

Wouter vond massa's verkeerde cijfers

maar ook voor de veelal kleine, in gave youngtimers gespecialiseerde bedrijven. Zij hadden door de wetswijziging steeds meer moeite hun minimaal vijftien jaar oude pareltjes te slijten. Maar goed, politiek blijft politiek, dus pas op 19 november 2009, wanneer de Tweede Kamer over het nieuwe voorstel stemt, weten we zeker of de zakelijke youngtimerbestuurder definitief gedag kan zeggen tegen de cataloguswaarde. Voor meer info: www.bijtellingyoungtimer.nl. ■