



Certificering versobering youngtimerregeling

Deze publicatie certificeert de budgettaire raming van de aanpassingen aan de youngtimerregeling in de bijtelling. De youngtimerregeling is per amendement bij het Belastingplan 2026 aangepast, waardoor de leeftijdsgrens voor youngtimers stapsgewijs verhoogd wordt naar 25 jaar.

Het CPB heeft de budgettaire raming van dit amendement op verzoek van de staatssecretaris gecertificeerd. Het CPB acht de ramingen van de budgettaire effecten van de maatregelen redelijk en neutraal, met een hoge mate van onzekerheid.

1 Certificering

Tabel 1.1 Overzicht gecertificeerde maatregelen

Maatregel		Geraamd budgettair effect							Onzekerheid
		mln euro (a), (b)							
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	Struc.	
Versobering youngtimerregeling (b)		0	16	77	41	41	41	41	hoog
(a)	+ is saldoverbeterend/lastenverzwarend								
(b)	Structureel vanaf 2028								

De maatregel betreft een versobering van de zogenoemde youngtimerregeling in de bijtelling voor auto's van de zaak. Deze regeling houdt in dat voor auto's van 15 jaar en ouder de bijtelling wordt berekend als 35% van de waarde in het economisch verkeer, in plaats van het reguliere bijtellingspercentage over de catalogusprijs. Met de voorgestelde maatregel wordt de leeftijdsgrens stapsgewijs verhoogd: van 15 naar 16 jaar per 1 januari 2026 en vervolgens naar 25 jaar per 1 januari 2027. De maatregel leidt ertoe dat tussen 2026 en 2035 alle auto's met een leeftijd tot 25 jaar geen youngtimer zijn en dat er geen nieuwe cohorten auto's in de regeling instromen. Vanaf 2036 ontstaat weer instroom, wanneer auto's de leeftijd van 25 jaar bereiken.

Voor de raming is gebruikgemaakt van administratieve gegevens van de Belastingdienst voor ib-ondernemers en aanvullende CBS-statistieken voor werknemers en directeuren-groootaandeelhouders.

Voor ib-ondernemers zijn gedetailleerde aangiftegegevens beschikbaar, waaronder informatie over de leeftijd van de auto, de waarde in het economisch verkeer, de toegepaste bijtelling en het marginale belastingtarief. Voor werknemers en dga's ontbreekt dergelijke detailinformatie in de loonheffingen, waardoor is uitgeweken naar gegevens over het aantal personenauto's naar eigendom en bouwjaar. Op basis van deze gegevens is de huidige opbrengst van de youngtimerregeling in kaart gebracht. Vervolgens is een inschatting gemaakt van de opbrengst- en dervingseffecten van de versobering, waarbij expliciet rekening is gehouden met gedragsreacties van gebruikers. Het verschil met de huidige opbrengst wordt genomen als het budgettaire effect van de maatregel.

Er is in de raming rekening gehouden met grote gedragseffecten. Bij aanpassing van de regeling zijn verschillende gedragsreacties denkbaar: het volledig uit de bijtelling halen van de auto, het aanhouden van de bestaande auto met reguliere bijtelling, het vervangen door een andere (jongere) auto met reguliere bijtelling, of een overstap naar een auto van 25 jaar of ouder. Er bestaat voor zover bekend geen empirische literatuur over gedragsreacties op wijzigingen in de youngtimerregeling. De gehanteerde gedragseffecten zijn voornamelijk gebaseerd op plausibiliteitsoverwegingen. In algemene zin is het gebruikelijk om bij ingrijpende wijzigingen in regelingen met aanzienlijke fiscale voordelen, rekening te houden met substantiële gedragseffecten. De raming is gevoelig voor gekozen gedragsparameters. Het CPB acht de gehanteerde gedragseffecten economisch plausibel en in lijn met ervaringen bij eerdere wijzigingen in autobelastingen rondom de bijtelling.

Directe effecten op andere autobelastingen zijn meegenomen in de raming. Door de overstap op nieuwe auto's is er een incidentele opbrengst in de bpm. Er is een beperkte derving in de brandstofaccijnzen.

Het CPB acht de budgettaire raming van de maatregel redelijk en neutraal, met een hoge mate van onzekerheid. De geraamde opbrengst van de maatregel is in belangrijke mate afhankelijk van aannames over de omvang van de grondslag en over de aard en omvang van de gedragseffecten.