

## **Verslag van een schriftelijk overleg (Kamerstukken II 2014/15 34 002, nr. 100)**

### **Antwoorden van de staatssecretaris van Financiën op vragen gesteld op 8 mei 2015 over de brief van 14 april 2015 over de budgettaire opbrengst van de oldtimermaatregel**

#### **Algemeen**

Ik bedank de leden van de fracties van de VVD, de PvdA, de SP, het CDA en de PVV voor het met interesse lezen van de brief van 14 april 2015 over de budgettaire opbrengst van de oldtimermaatregel. De leden van de fractie van de PvdA hebben met instemming kennisgenomen van het feit dat het optrekken van de leeftijdsgrens naar 40 jaar voor de MRB-vrijstelling ertoe heeft geleid dat Nederland niet langer een netto importeur is van zeer vervuilende auto's. Ook de leden van de fractie van de SP juichen de ontwikkeling naar meer zuinige auto's toe. Ik deel de constatering van de fracties van de SP en de PvdA. Vanuit maatschappelijke oogpunt heeft de maatregel een belangrijke positieve bijdrage geleverd aan de volksgezondheid en de leefomgeving. Voor deze positieve effecten verwijs ik graag naar de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 28 april jl. over het rapport van de RIVM "vroegtijdige sterfte en luchtverontreiniging".<sup>1</sup> Hieruit kan geconcludeerd worden dat de maatschappelijke baten van verbetering van de luchtkwaliteit een belangrijk aspect zijn van de oldtimermaatregel, die niet zijn meegenomen in de budgettaire opbrengsten die onder mijn verantwoordelijkheid vallen. Desalniettemin acht ik het van groot belang om vermeende onduidelijkheden over de budgettaire- en milieuopbrengsten weg te nemen.

#### **Vragen en opmerkingen van de fractie van de leden van de PvdA**

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar de geruchten dat de oldtimerregeling omzeild kan worden door auto's met een oud chassisnummer om te bouwen naar een nieuw exemplaar, waarop geen wegenbelasting is verschuldigd. Deze leden vragen voorts of de Belastingdienst bekend is met deze praktijk, en zo ja, wat de omvang is van het omzeilen van de maatregel. De Belastingdienst maakt bij het bepalen of een voertuig wel of niet onder de oldtimerregeling valt, gebruik van gegevens die door de RDW worden aangeleverd. De Belastingdienst controleert niet zelfstandig of het voertuig aan de voorwaarden voldoet, maar kijkt uitsluitend naar de datum van de eerste ingebruikname van het voertuig op basis van het kentekenbewijs. De datum van eerste ingebruikname betreft de door de RDW vastgestelde datum van eerste toelating (DET).

De RDW bepaalt bij voertuigen met een oud chassisnummer welke zijn voorzien van onderdelen van andere voertuigen, op grond van de Regeling voertuigen of het voertuigidentificatienummer (VIN) – en daarmee de DET – ongewijzigd kan blijven of moet worden aangepast. Als wordt geconstateerd dat ten onrechte een VIN (en DET) van een (oud) voertuig wordt gebruikt, zal de RDW op basis van de Wegenverkeerswet de tenaamstelling "vervallen" verklaren. Het kentekenbewijs verliest op dat moment zijn geldigheid. De RDW doet momenteel onderzoek naar de vraag hoe vaak het 'ombouwen' van een voertuig dat op basis van het chassisnummer onder de oldtimerregeling valt voorkomt en wat de gevolgen daarvan zouden moeten zijn voor het gebruikte VIN (en DET). De aangescherpte oldtimerregeling heeft overigens geen invloed op de wijze waarop de RDW het VIN en de DET moet vaststellen voor een voertuig.

#### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP**

De leden van de fractie van de SP vragen aandacht voor het feit dat gezinnen met lage inkomens de lasten van deze maatregelen niet mogen dragen. De vraag van de leden van de fractie van de SP is om aan te geven welke huishoudens voornamelijk gebruik maken van dagelijks gebruikte oldtimers. Deze leden vragen zich voorts af hoe hoog de lastenverzwaring is voor voertuigen die al dan niet onder de overgangsregeling vallen en of deze lastenverzwaring in de koopkrachtberekeningen zijn meegenomen. De Belastingdienst bepaalt op basis van gegevens van de RDW of een personenvoertuig als oldtimer kwalificeert. De gegevens van de

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2014/15 30 175, nr. 219.

Motorrijtuigenbelasting (MRB) voor oldtimers zijn niet zodanig te koppelen aan de inkomensgegevens van de eigenaren dat daaruit conclusies ter zake van de koopkracht van die eigenaren in relatie tot hun inkomen getrokken kunnen worden. Daarbij komt dat het hier om een relatief kleine groep gaat en dat niet bekend is welke eigenaren hun oldtimer dagelijks gebruiken. Dergelijke gegevens zijn dan ook niet meegenomen in de koopkrachtberekeningen. Wellicht nog belangrijker is dat het vanuit maatschappelijk oogpunt onwenselijk is dat er motorrijtuigenbelastingvrij kan worden gereden door voertuigen die dagelijks rijden en veel schadelijke stoffen uitstoten. Om die reden is de afgelopen jaren het dagelijks rijden in een oldtimer voor dagelijks gebruik juist exponentieel toegenomen. Zonder oldtimervrijstelling en overgangsregeling betaalt een dergelijke dieselauto een gemiddelde MRB per van € 1.337. De gemiddelde MRB per jaar voor een LPG-auto die niet onder de oldtimervrijstelling of overgangsregeling valt en waaruit niet de LPG-tank is verwijderd bedraagt € 1.263. Voor een LPG-auto waaruit wel de LPG-tank is verwijderd bedraagt de gemiddelde MRB € 562. Dit ligt in lijn met de MRB van diesel- en lpg-personenauto's van 10 jaar en ouder en die qua prijs, luxe en onderhoud vergelijkbaar zijn. Voor voertuigen die onder de overgangsregeling vallen is de gemiddelde MRB per jaar € 76 exclusief opcenten, met een maximum van € 120 inclusief opcenten. Ik vind het dan ook voor alle inkomensgroepen moeilijk uit te leggen waarom in gebruik vergelijkbare auto's verschillend zouden moeten worden behandeld.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA***

Ik herken mij niet in de opmerking van de leden van de fractie van het CDA dat sprake zou zijn van een doelberekening om aannemelijk te maken dat de oldtimermaatregel toch de beoogde budgettaire opbrengst heeft gehad. De raming van de opbrengsten van de motorrijtuigenbelasting maakt onderdeel uit van de begrotingscyclus, met onder meer jaarlijks een begroting gepresenteerd aan Uw Kamer in de Miljoenennota en de verantwoording van de gerealiseerde belastingopbrengsten in het Financieel Jaarverslag. De gepresenteerde cijfers over de opbrengst van de maatregel passen geheel in het beeld van de totale opbrengsten van de MRB en de belastinguitgaven in deze stukken. De realistische evaluatie van de opbrengst van de maatregel waar de leden van de fractie van het CDA naar vragen is in feite besloten in de begrotingscyclus waarin de gehele begroting wordt verantwoord. Als basis hebben de daadwerkelijk gerealiseerde opbrengsten en belastinguitgaven uit eerdere jaren gediend. De begrote opbrengst van structureel € 153 miljoen uit "Bruggen slaan" is geraamd op basis van de op dat moment bekende omvang van de belastinguitgave en een inschatting van welk deel van deze belastinguitgave gerealiseerd zou worden bij afschaffing van de oldtimervrijstelling. Bij deze inschatting is aangenomen dat een deel, voornamelijk echte oude auto's, zou worden geschorst. Voor de overige auto's, dan wel voor vervangers daarvan, zou MRB worden gaan betaald. De ontwikkeling van het rijdende wagenpark valt binnen de bandbreedte van de verwachting. Op macroniveau is dat ook uit de cijfers gebleken, waarbij niet op voertuigniveau kan worden vastgesteld welke individuele keuze een berijder heeft gemaakt. Een dergelijke benadering op microniveau, bijvoorbeeld op basis van een steekproef, zou een enorme arbeidsintensieve inspanning vergen. Het is maar de vraag wat deze extra inspanning aan extra informatie zal opleveren als de macrocijfers laten zien dat de belastingopbrengsten en belastinguitgaven binnen de bandbreedte in lijn zijn met de veronderstellingen.

De leden van de fractie van het CDA vragen wanneer het kabinet wist dat de import van oldtimers in 2012 hard was gedaald. In de communicatie richting de Tweede Kamer is steeds gebruik gemaakt van de meest recente berekeningen van TNO over oldtimers. De publicatiedatum van deze gegevens en de geactualiseerde versies zijn via de website van TNO terug te vinden. Vanaf het eerste moment van aankondiging in het Regeerakkoord zijn de cijfers gebaseerd op de rapportages van TNO. De eerste rapportage dateert van augustus 2012 en is een rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving en TNO in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.<sup>2</sup> Hierin worden ook cijfers van 2012 meegenomen en in de brief van 15 april 2013 is ook expliciet naar deze rapportage verwezen. De discussie die de leden van de fractie van het CDA nu inbrengen is ook voor 15 april 2013 gevoerd. Ik verwijs hierbij naar de reactie van het PBL van 22

<sup>2</sup> Rapport milieu-effecten van oldtimers van PBL en TNO van 1 augustus 2012 alsmede het PBL-rapport de 'analyse van milieu- en natuureffecten van Bruggen slaan – een quick-scan' van 9 november 2012.

januari 2013 op de kritiek van de FEHAC over het jaar 2012.<sup>3</sup> De kritiek van de FEHAC en de reactie van PBL van 22 januari 2013 luidt als volgt.

*FEHAC: De prognoses met betrekking tot de toekomstige aantallen oldtimers zijn onrealistisch, omdat ze geen rekening houden met het opdrogen van de toestroom en bovendien zijn ze inmiddels door de feiten (sterk afnemende import) duidelijk achterhaald.*

*PBL: De import van oldtimers is in 2012 inderdaad met circa 25% teruggelopen, maar zoals de FEHAC zelf al aangeeft in haar reactie zal dit voor een (groot) deel het gevolg zijn van de recente commotie over de oldtimers en de (aangekondigde) beleidswijzigingen. De PBL-studie schetst een beeld van de situatie zonder beleidswijzigingen. Als alle oldtimers van voor 1987 onbelast zouden blijven verwachten we geen structurele daling van de importaantallen in de periode tot 2015.*

*De veronderstelde import tussen 2012 en 2015 bedraagt overigens maar 15% van het totale oldtimerpark dat we voor 2015 berekenen. Het merendeel bestaat uit auto's die momenteel al in het Nederlandse park aanwezig zijn. Ook als de import structureel half zo hoog uitvalt als is aangenomen, zou het oldtimerpark in 2015 maar zo'n 7 à 8% lager uitvallen dan nu is verondersteld.*

Pas op het moment dat TNO het rapport heeft geactualiseerd<sup>4</sup> is de definitieve conclusie getrokken door TNO dat de (aankondiging van) wijzigingen in de fiscale behandeling van oldtimers, dus ook het Regeerakkoord, hebben geleid tot grote anticipatie-effecten. Zo geeft TNO aan dat "als de afschaffing van de MRB-vrijstelling voor oldtimers niet in het Regeerakkoord Rutte II zou zijn opgenomen, er in 2013 naar schatting 9000 extra (bijna-)oldtimers worden geïmporteerd, waarvan 5000 diesels." Met TNO ben ik van mening dat de impact van de aankondiging in het Regeerakkoord een belangrijke invloed heeft gehad. Deze notie is in de CBS-rapportage onbenoemd gebleven. Dit beantwoordt ook de vraag van de leden van de fractie van het CDA waarom het op 25 juni 2013 gepubliceerde artikel de "Groeit aantal oldtimers zakt in" van het CBS niet is meegenomen.<sup>5</sup>

De leden van de fractie van het CDA vragen naar een bevestiging of de Belastingdienst elk kwartaal informatie ter beschikking stelt aan het ministerie. De Belastingdienst stelt vanaf april 2010 elk kwartaal informatie ter beschikking aan het Ministerie van Financiën met gegevens over alle voertuigen met een oldtimervrijstelling.

De leden van de fractie van het CDA verzoeken aan te geven over welke informatie van het aantal geïmporteerde auto's in 2012 het kabinet beschikte ten tijde van het schrijven van de brief op 15 april 2013. Met de verwijzing naar eerder genoemde onafhankelijke rapporten van PBL en TNO zijn steeds de meest recente cijfers gepubliceerd en openbaar gemaakt. Er waren geen complete en daarmee betrouwbare import- en exportoverzichten over het jaar 2012 beschikbaar vanuit de Belastingdienst en de RDW. Pas begin 2014 zijn er – met terugwerkende kracht – betrouwbare gegevens over import en export beschikbaar. Deze overzichten betreffen echter alleen opbrengstgegevens van de BPM, maar daarbij wordt er geen onderscheid gemaakt tussen wel of geen oldtimers. Deze gegevens zijn voor het primaire proces van de belastingdienst niet relevant. Anders dan de leden van de fractie van het CDA kennelijk van mening zijn, zijn steeds de meest recente cijfers van PBL en TNO aan de Kamer bekend gemaakt en de cijfers van het CBS waaraan het CDA refereert zijn gepubliceerd op 25 juni 2013. Dit is dan ook de reden waarom in de brief van 15 april 2013 geen mededeling is gedaan over de daling in de importcijfers.

<sup>3</sup> <http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/REACTIE-PBLOP-KRITIEK-FEHAC.pdf>.

<sup>4</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-257377.pdf>.

<sup>5</sup> <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/verkeer-vervoer/publicaties/artikelen/archief/2013/2013-oldtimers-art.htm>.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar bevestiging dat een groot aantal oldtimerrijders in de berekeningen het volle pond zou gaan betalen. Dit kan ik bevestigen. Maar het volle pond kan betrekking hebben op de auto die vóór 2014 onder de oldtimerregeling viel, dan wel op een vervangende auto. In antwoord op de vraag met welke percentages daarbij is gerekend, kan ik antwoorden dat het kabinet heeft gerekend met de hierna opgenomen percentages die de leden van de fractie van het CDA in hun vragen ook aanhalen. Deze percentages betreft het deel van de oldtimers dat uit het straatbeeld zou verdwijnen en niet vervangen zou worden.

- t/m 1950: 80%
- van 1951 t/m 1968: 70%
- van 1969 t/m 1980: van 70% geleidelijk aflopend naar 15%
- vanaf 1981: 15%.

De leden van de fractie van het CDA vragen uiteen te zetten op welke wijze en met welke aannames de raming in het regeerakkoord € 137 miljoen op zou moeten leveren. Volgens het regeerakkoord zou de afschaffing van de oldtimervrijstelling € 156 miljoen in 2014 opleveren, structureel € 153 miljoen. Bij deze raming is aangenomen dat een deel, voornamelijk echte oude, auto's zouden worden geschorst, en dat voor de overige auto's, dan wel voor vervangers daarvan, MRB zou worden gaan betaald. De € 137 miljoen is de structurele opbrengst uit het Regeerakkoord minus de structurele kosten voor de vrijstelling voor voertuigen van 40 jaar en ouder (€ 16 miljoen).

De leden van de fractie van het CDA vragen naar het openbaar maken van een WOB-verzoek. Tevens vragen deze leden de relevante berekeningen die zijn toegepast openbaar te maken. De Wob is gericht op openbaarmaking aan een ieder, ongeacht het belang van de verzoeker. Op 4 oktober 2013 is het Wobverzoek met kenmerk BJZ/20 13/398 en 399 U afgewezen met een beroep op artikel 11 van de Wob. De documenten zijn daarom niet openbaar gemaakt voor een ieder, zodat er ook geen reden was voor publicatie op rijksoverheid.nl. De brief van 4 oktober 2013 betreft een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Belanghebbende heeft destijds zes weken na de dag waarop het besluit bekend is gemaakt de tijd gehad een bezwaar in te dienen. Belanghebbende heeft hiervan geen gebruik gemaakt. Het besluit is daarmee onherroepelijk en moet rechtens voor juist worden houden. Wel zijn de relevante berekeningen gedeeld met vertegenwoordigers van de branche, waaronder verzoeker.

De leden van de fractie van het CDA vragen de staatssecretaris of het klopt dat in de raming geen substitutie-effecten zitten, zoals het aanschaffen van een andere auto? Zoals eerder aangegeven bestaat de budgettaire opbrengst uit MRB van auto's die vóór 2014 onder de oldtimerregeling vielen, dan wel hun vervangende auto's. Er is in de berekeningen wel degelijk rekening gehouden met substitutie-effecten. Deze leden vragen hoe het getal van 60.000 zich verhoudt tot de raming van het aantal oldtimers dat geëxporteerd, geschorst of gesloopt zou worden. Het aantal van 70.000 extra voertuigen betreft alleen de personenauto's ter vervanging van de geëxporteerde, geschorste of gesloopte oldtimers.

Verder vragen deze leden met welk vervangingseffect bij de raming is gerekend. Bij de raming is aangenomen dat ongeveer 30% van de auto's zou worden geëxporteerd, geschorst of gesloopt zonder dat de auto wordt vervangen. De overige 70% zou ofwel het volle pond aan MRB gaan betalen, dan wel worden geëxporteerd, geschorst of gesloopt, maar wel worden vervangen.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar de onderbouwing dat mensen die een vrijgestelde oldtimer rijden massaal gaan vervangen door een zeer dure, grote dieselauto. Ik heb in mijn brief over de oldtimermaatregel slechts willen aangegeven dat, om de geraamde opbrengst van € 137 miljoen te halen, de vervangende auto's € 82 miljoen aan MRB zouden moeten opbrengen. Dit kan alleen als een groot deel van de vervangende auto's dieselauto's zijn. Hierover zijn echter geen gegevens bekend.

De leden van de fractie van het CDA vragen of de kleine auto's die tot 2014 waren vrijgesteld van MRB in de berekening zijn meegenomen. De kleine auto's zijn inderdaad in de berekening meegenomen. In de 7,5 miljoen auto's zijn al de auto's meegerekend die vóór 1 januari 2014 waren vrijgesteld van MRB vanwege een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar die vanaf 1 januari 2014 MRB moesten gaan betalen. De stijging van 200.000 is dus exclusief het effect van het vervallen van de vrijstelling voor auto's met een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De leden van de fractie van het CDA vragen een nadere uiteenzetting van de stijging van het aantal MRB-plichtige voertuigen van 7,5 naar 7,7 miljoen. Gedurende 2013 bedroeg het aantal MRB-plichtige voertuigen 7,5 miljoen. Medio 2014 was dit aantal gestegen naar ruim 7,6 miljoen, en eind 2014 naar 7,7 miljoen. De zuinige voertuigen zijn op alle tijdstippen in het aantal meegenomen. Eind 2013 bedroeg het aantal voertuigen dat vrijgesteld was als gevolg van een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot 785.000.

De leden van de fractie van het CDA vragen of ik bereid ben een realistische schatting van de daadwerkelijke opbrengsten van de maatregel aan de Kamer te doen toekomen. Met mijn brief van 14 april 2015 heb ik een realistische inschatting van de daadwerkelijke opbrengsten gegeven. In de antwoorden op de vragen van uw Kamer ben ik nog eens uitgebreid ingegaan op de gehanteerde methode. Zoals hiervoor aangegeven, komen de opbrengsten terug in het kader van de begrotingsystematiek en de cyclus van de Miljoenennota. Daarbij heeft het Centraal Planbureau haar eigen rol als onafhankelijk planbureau.

De leden van de fractie van het CDA vragen verder of het kabinet bereid is deze vragen te beantwoorden voor 26 mei 2015. Gelet op de drukte rond de dossiers op het terrein van de autobelastingen en de beperkte capaciteit is dat niet gelukt.

#### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV***

De leden van de fractie van de PVV vragen zich af wat het doel was van de oldtimerregeling. Het regeerakkoord Bruggen slaan heeft als één van de hoofddoelstellingen om de overheidsfinanciën op orde te brengen. Het vervallen van de vrijstelling voor oldtimers in de MRB levert een budgettaire opbrengst die daarvoor is ingezet. De keuze om met deze maatregel een bijdrage te leveren aan het op orde brengen van de overheidsfinanciën (en niet bijvoorbeeld voor een andere maatregel te kiezen) heeft te maken met de milieu-overweging. Daarom kende maatregel zowel budgettaire als milieuoverwegingen. Zoals is toegelicht in de brief hangen milieuopbrengst en verjonging van het wagenpark direct met elkaar samen.

De leden van de fractie van de PVV vragen vervolgens naar de achtergrond van de tabel 2 in de bijlage. Deze leden merken terecht op dat in de tabel 2 een optelfout is geslopen. Het totaal van de laatste kolom had inderdaad € 23,9 miljoen in plaats van € 21,9 miljoen moeten staan. Verder vragen deze leden naar het verschil in opbrengstderving van de overgangsregeling. In tabel 2 wordt het totale bedrag aan motorrijtuigenbelasting weergegeven voor de auto's die nu onder de overgangsregeling vallen. Als de overgangsregeling zou vervallen, zal waarschijnlijk een deel van de auto's van de hand worden gedaan en al dan niet vervangen worden. Voor zover auto's niet vervangen worden, leidt dit tot een lagere opbrengst dan de berekende kosten zoals die in tabel 2 worden gepresenteerd. Het afschaffen van de overgangsregeling leidt derhalve tot een lagere opbrengst dan € 24 miljoen. Bij de raming van de kosten van de overgangsregeling is met dit effect rekening gehouden. Het verschil tussen € 24 miljoen en € 17 miljoen wordt hiermee vrijwel volledig verklaard.

De leden van de fractie van de PVV vragen verder naar een verklaring van het verschil met de berekening die deze leden zelf hebben uitgevoerd. Bij de berekening van de opbrengst van € 55 miljoen is in alle gevallen gerekend met het volle MRB-tarief voor voertuigen die niet meer onder de oldtimervrijstelling vallen, maar nog wel in Nederland MRB-plichtig zijn. Een deel van deze voertuigen is echter gebruik gaan maken van de overgangsregeling dan wel van andere bijzondere regelingen in de motorrijtuigenbelasting, zoals het kwarttarief voor kampeerauto's en specifieke vrijstellingen. De kosten van bijvoorbeeld het kwarttarief voor kampeerauto's en van

specifieke vrijstellingen zijn derhalve toegenomen als gevolg van de oldtimerregeling. Door in alle gevallen uit te gaan van het volle MRB-tarief en door te corrigeren voor de ontbrekende voertuigen uit 1987 (€ 5 miljoen, zoals ook in de brief staat vermeld) komt de geraamde opbrengst op € 46 miljoen. Dat is dan exclusief de opbrengst voor motoren (€ 9 miljoen).

De leden van de fractie van de PVV hebben ook een eigen berekening van de wijziging van het wagenpark gemaakt. Zij vragen naar een verklaring voor het verschil in cijfers. In tabel 1 ontbreken de personenauto's uit 1987. Dit zijn er ruim 15.000. Daarnaast zou waarschijnlijk een groot aantal auto's die nu onder de overgangsregeling vallen geschorst, geëxporteerd of gesloopt zijn. Zoals aangegeven is daarom bij de berekeningen uitgegaan van 70.000 vervangende auto's. De bandbreedte van de opbrengst aan MRB van deze vervangende auto's ligt tussen € 25 miljoen (vervanging door 100% benzineauto's) en € 91 miljoen (vervanging door 100% dieselauto's). Er is geen beeld welk aandeel van het wagenpark vervangen is door benzineauto's en welk aandeel door dieselauto's.

--0--