

Vergaderjaar 2011–2012

32 800

Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)

Nr. 22

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2012

In de brief van 3 februari 2012 verzoekt de vaste commissie voor Financiën mij om een schriftelijke reactie op de brief van de heer C.A. over de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor oldtimers.

In zijn brief geeft de heer C.A. op basis van cijfers van het CBS aan dat het aantal voertuigen van 25 jaar en ouder in de periode van 2000 tot 2010 sterk is gestegen en dat deze stijging voor een groot deel het gevolg is van import van gebruikte voertuigen. Voor de pas later geïmporteerde voertuigen is niet 25 jaar lang motorrijtuigenbelasting (MRB) betaald in Nederland. De heer C.A. stelt voor de vrijstelling voor MRB uitsluitend te verlenen als voor het voertuig 25 jaar in Nederland MRB is betaald. Het voertuig zou dan vanaf de datum eerste toelating aaneengesloten in Nederland geregistreerd moeten zijn geweest.

Allereerst zou ik de heer C.A. willen danken voor zijn opmerkzaamheid en de manier waarop hij wil meedenken met de vorming van fiscaal beleid. Zijn betrokkenheid bij dit onderwerp blijkt ook uit de gegevens in de bijlage bij zijn brief, die door hem in de loop van een aantal maanden zijn opgetekend en nagezocht. Het beeld dat de heer C.A. schetst is herkenbaar. In recente jaren is sprake van een groeiend aantal gebruikte auto's die vanuit andere landen naar Nederland worden overgebracht en die voldoen aan de criteria van de MRB-vrijstelling voor oldtimers.

Als de datum van eerste toelating na 31 december 1977 ligt, registreert de RDW parallel geïmporteerde personenauto's in de lopende serie kentekennummers, ook als het een oldtimer betreft. Hierdoor krijgen de meeste auto's die pas als oldtimer in Nederland worden geregistreerd inderdaad een «jonger» kentekennummer dan vergelijkbare auto's die al bij eerste ingebruikneming in Nederland zijn geregistreerd, de heer C.A. refereert hier aan. Het feit dat een auto wordt geregistreerd onder een kenteken in

de lopende series houdt dus geen verband met de eventuele kwaliteit als oldtimer of het gebruik dat van de auto wordt gemaakt.

Uit gegevens van de RDW blijkt, dat het merendeel van de geïmporteerde oldtimers afkomstig is uit andere EU-landen. Op grond van het Europese recht moeten de lidstaten er bij de toekenning van een vrijstelling van autobelastingen voor zorgen, dat auto's afkomstig uit andere lidstaten daarbij niet ongunstiger worden behandeld dan auto's die al eerder in dat land zijn geregistreerd. Het is dus niet mogelijk, als dat al wenselijk zou zijn, om de Nederlandse MRB-vrijstelling voor oldtimers te beperken tot auto's die vanaf de eerste ingebruikneming aaneengesloten in Nederland geregistreerd zijn geweest. Wijzigingen van de vrijstelling gelden daarmee voor alle oldtimers, ongeacht het land van herkomst. Dit is ook het uitgangspunt geweest bij de recente ontwikkelingen rond dit dossier, die als volgt kunnen worden samengevat.

De MRB-vrijstelling voor oldtimers is de afgelopen jaren meermalen in uw Kamer aan de orde geweest. Daarbij is de vrijstelling twee maal bij amendement aangepast. Het amendement Cramer¹, waarbij de vrijstelling motorrijtuigenbelasting (MRB) voor klassiekers ouder dan 25 jaar per 1 januari 2012 bevroren zou worden, hing mede samen met plannen voor invoering van een kilometerheffing. Deze plannen zijn uiteindelijk niet doorggegaan. Met het amendement Van Vliet² is in het belastingplan 2012 enerzijds het amendement Cramer ongedaan gemaakt maar wordt anderzijds de komende jaren de grens voor de vrijstelling in een aantal stappen verhoogd naar 30 jaar na eerste ingebruikneming van de auto. Voor de voertuigen die op 31 december 2011 al ouder dan 25 jaar zijn verandert er niets. Voor de generaties daarna geldt een geleidelijke ingroei, en bovendien geldt de vrijstelling uitsluitend voor basisbedrag MRB plus de provinciale opcenten. De brandstoftoeslagen voor diesel en LPG moeten, voor zover relevant voor het betreffende voertuig, wel worden betaald.

De geleidelijke groei van 25 naar 30 jaar verloopt als volgt:

- Een voertuig dat in 1987 voor het eerst in gebruik is genomen, wordt MRB-vrijgesteld als de datum eerste toelating ten minste 26 jaar geleden is,
- Een voertuig dat in 1988 voor het eerst in gebruik is genomen, wordt MRB-vrijgesteld als de datum eerste toelating ten minste 27 jaar geleden is,
- Een voertuig dat in 1989 voor het eerst in gebruik is genomen, wordt MRB-vrijgesteld als de datum eerste toelating ten minste 28 jaar geleden is,
- Een voertuig dat in 1990 voor het eerst in gebruik is genomen, wordt MRB-vrijgesteld als de datum eerste toelating ten minste 29 jaar geleden is,
- en vervolgens vanaf 30 jaar na de datum eerste toelating.

De stapsgewijze overgang van 25 jaar naar 30 jaar duurt in totaal 10 jaar en is ingevolge afgerond in 2021.

In de reactie aan de heer C.A. kan worden gerefereerd aan deze recente aanpassing van de MRB-vrijstelling voor oldtimers. Met deze wijzigingen wordt in belangrijke mate tegemoetgekomen aan bezwaren die ook door de heer C.A. naar voren worden gebracht.

De vaste commissie voor Financiën vraagt mij daarnaast nog om inzicht te geven in de aantallen van oorsprong buitenlandse voertuigen die onder de vrijstelling vallen, uit welke landen die voertuigen afkomstig zijn en de ontwikkelingen over de laatste jaren.

¹ Kamerstukken II, 2008/09, 31 704, nr. 70.

² Kamerstukken II, 2011/12, 33 007, nr. 10.

In Nederland zijn circa 560 000 motorrijtuigen geregistreerd van 25 jaar en ouder, waarbij overigens met zo'n 20% van de voertuigen in beginsel geen gebruik wordt gemaakt van de weg omdat het kenteken is geschorst (gegevens 2011). Ruim 40% van de in Nederland geregistreerde oldtimers is voor het eerst in gebruik genomen in een ander land en pas op een later tijdstip in Nederland geregistreerd.

Op basis van gegevens van de RDW wordt in de tabellen 1 en 2 in de bijlage bij deze brief een overzicht gegeven van de parallelimport van personenauto's in de afgelopen jaren, het percentage oldtimers daarin en de voornaamste landen van herkomst in de EU.

Tabel 1 geeft voor de jaren 2009 t/m 2011 het aantal parallel geïmporteerde personenauto's en het aandeel van oldtimers daarin (auto's van 25 jaar en ouder).¹ Hieruit kan worden afgelezen dat het aandeel oldtimers in deze jaren is toegenomen van 13% naar 21% van de totale parallelimport van personenauto's.

Tabel 2 in de bijlage geeft voor de jaren 2009 t/m 2011 een beeld van de import van oldtimer personenauto's uit de voornaamste EU-landen van herkomst.¹ Duitsland neemt daarbij de belangrijkste plaats in met een aandeel van rond de 40% van de totale import. De in de tabel vermelde EU-landen Duitsland, Frankrijk, België, Verenigd Koninkrijk, Polen en Zweden zijn samen goed voor circa driekwart van de totale import van oldtimers in Nederland. Uit de tabel blijkt verder dat in toenemende mate het zwaartepunt ligt bij de import van relatief jonge oldtimers die in het jaar van registratie in Nederland rond de 25 jaar oud zijn. Zo heeft 53% van alle in 2009 nieuw geregistreerde oldtimers een leeftijd van 25 t/m 27 jaar. In 2011 is dat percentage opgelopen tot 71%.

In tabel 3 ten slotte wordt op basis van gegevens van de Belastingdienst een overzicht gegeven van het aantal ooit parallel geïmporteerde personenauto's van 25 jaar en ouder dat in 2011 nog in het Nederlandse wagenpark aanwezig was, naar jaar van invoer en leeftijd op het moment van invoer.¹ Dit betreft dus niet alleen de import van oldtimers, maar ook de parallelimport van jongere auto's die in 2011 inmiddels 25 jaar of ouder zijn.

De komende jaren zal blijken welke invloed de wijziging van de MRB-vrijstelling voor oldtimers zal hebben op de hiervoor geschetste tendensen.

Ik vertrouw erop dat ik u hiermee voldoende heb geantwoord.

De staatssecretaris van Financiën,
F. H. H. Weekers

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer