

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

467

Vragen van de leden **Van Helvert en Omtzigt** (beiden CDA), **Bashir** (SP), **Tony van Dijck** (PVV) en **Van Vliet** (Van Vliet) aan de Staatssecretaris van Financiën over *de afschaffing van de oldtimervrijstelling* (ingezonden 20 oktober 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Wiebes** (Financiën) (ontvangen 3 november 2015)

Vraag 1

Herinnert u zich dat u op 3 juli 2015 aan de Kamer schreef: «Met mijn brief van 14 april 2015 heb ik een realistische inschatting van de daadwerkelijke opbrengsten [van de afschaffing van de oldtimer vrijstelling] gegeven»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Herinnert u zich dat u in uw brief van 14 april 2015 een schatting gaf van tussen de € 80 en € 146 miljoen als opbrengst van de oldtimermaatregel en u zich niet baseerde op de daadwerkelijk binnengekomen belastingopbrengsten?²

Herinnert u zich de vele kritische vragen van o.a. de leden van de fracties van het CDA, de SP en de PVV, die met onderbouwde berekeningen vroegen naar betere schattingen maar die weggewuifd werden in de antwoorden?

Antwoord 2 en 3

In de antwoorden op vragen gesteld op 8 mei jl. over de budgettaire opbrengst van de oldtimermaatregel heb ik geen vragen weggewuifd. In mijn brief over de oldtimermaatregel van 14 april jl. heb ik beschreven dat de budgettaire opbrengsten van de oldtimermaatregel zijn opgebouwd uit een tweetal effecten. Enerzijds betreft dit een opbrengst van niet meer vrijgestelde voertuigen, anderzijds een opbrengst als gevolg van een wijziging van het wagenpark. De geschatte opbrengst van niet meer vrijgestelde voertuigen bedraagt € 55 miljoen. Ik heb in mijn brief over de oldtimermaatregel slechts willen aangegeven dat, om de geraamde opbrengst van € 137 miljoen te

¹ Kamerstuk 34 002, nr. 105

² Kamerstuk 34 002, nr. 100

halen, het tweede deel van de opbrengst, de vervangende auto's, € 82 miljoen aan MRB zou moeten opbrengen. Om een inschatting te maken van de gerealiseerde opbrengst van de vervangende voertuigen is, aan de hand van macro-economische gegevens, gekeken naar de totale omvang van de MRB-plichtige voertuigen over de afgelopen jaren gecorrigeerd met de toename van het wagenpark. Bij het inschatten van de gerealiseerde opbrengst is vervolgens aangenomen dat een groot deel van deze extra groei het gevolg is van vervanging van eerder MRB-vrijgestelde oldtimers door MRB-plichtige personenauto's. Uitgaande van een gemiddeld MRB-tarief en afhankelijk van de samenstelling van vervangende auto's ligt het geschatte budgettaire effect van deze vervanging tussen € 25 miljoen en € 91 miljoen. De geraamde opbrengst van € 82 miljoen ligt binnen deze bandbreedte. Zoals ik heb aangegeven tijdens het notaoverleg op 12 oktober jl. heb ik de neiging om de raming van Stichting Autobelangen meer te omarmen dan de raming die in de brief van 14 april 2015 gemaakt is.

Vraag 4

Herinnert u zich dat u in het notaoverleg op 12 oktober 2015 moest toegeven dat de opbrengst waarschijnlijk tussen de € 50 en € 60 miljoen is in 2015? Kunt u een onderbouwing geven van het verschil tussen de € 41 miljoen van de Stichting autobelangen en de wijze waarop u met een paar kleine posten aan € 60 miljoen komt?

Antwoord 4

In mijn brief «Budgettaire opbrengst oldtimermaatregel» van 14 april jl. heb ik aangegeven dat naast de € 41 miljoen er nog een opbrengst is die geschat wordt op € 5 miljoen van voertuigen uit het jaar 1987, waarvan niet de volledige gegevens beschikbaar waren. Daarnaast zijn er nog voertuigen, andere dan personenauto's (met name motoren), die een opbrengst genereren van € 9 miljoen. In totaal leveren de voertuigen die voorheen vrijgesteld waren en in de nieuwe situatie motorrijtuigenbelasting zijn gaan betalen, een opbrengst van € 55 miljoen op. Uitgaande van een opbrengst van vervangende voertuigen die Stichting Autobelangen heeft berekend (€ 9 miljoen) zou de totale opbrengst op minimaal € 64 mln uitkomen. In het notaoverleg van 12 oktober heb ik daarom aangegeven dat de totale opbrengst waarschijnlijk ergens tussen de € 60 miljoen en € 70 miljoen ligt.

Vraag 5 en 6

Kunt u aangeven hoeveel LPG- en dieselauto's op de laatst beschikbare peildatum (1 oktober 2015?) geschorst zijn?

Kunt u aangeven hoeveel LPG- en dieselauto's op de laatst beschikbare peildatum (1 oktober 2015?) het volle tarief Motorrijtuigenbelasting betalen?

Antwoord 5 en 6

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het aantal LPG- en dieselpersonenauto's en bestelauto's particulier op peildatum 21 oktober 2015, die voor het eerst in gebruik zijn genomen tussen 21 oktober 1975 en 1 januari 1988, dus die op 1 januari 2014 ouder waren dan 26 jaar maar nog niet de leeftijd van 40 jaar hadden bereikt. De bedragen aan MRB uit de tabel zijn de bedragen in mln. (€) die verschuldigd zijn als het volle tarief (exclusief opcenten) verschuldigd zou zijn.

Aantal LPG- en dieselpersonenauto's en bestelauto's particulier die voor het eerst in gebruik zijn genomen tussen 21-10-1975 en 01-01-1988 (peildatum 21 oktober 2015)

21 oktober 2015	diesel	diesel	LPG G2	LPG G2	LPG G3	LPG G3	Totaal	Totaal
	aantal	MRB	aantal	MRB	aantal	MRB	aantal	MRB
niet geschorst								
voltarief	6.967	8,0	1.794	2,3	692	0,6	9.453	10,9
kwarttarief	4.788	10,3	378	0,8	419	0,7	5.585	11,8
vrijgesteld	56	0,1	13	0,0	15	0,0	84	0,1
totaal niet geschorst	11.811	18,4	2.185	3,1	1.126	1,3	15.122	22,8
geschorst	17.516		6.521		5.880		29.917	
totaal	29.327		8.706		7.006		45.039	

Vraag 7 en 8

Kunt u aangeven wat de kosten en de opbrengsten zouden zijn om diesel- en LPG-auto's onder hetzelfde overgangsrecht te brengen als benzineauto's per 1/1/2016 inclusief de berekeningen en de aannames?

Kunt u aangeven tegen welk tarief het brengen van de diesel- en LPG-auto's onder het overgangsrecht per 1/1/2016 kostendekkend zou zijn?

Antwoord 7 en 8

Ik ga er vanuit dat gevraagd wordt naar het verruimen van het overgangsrecht naar oldtimers die rijden op diesel of LPG en op dit moment tussen 26 en 40 jaar oud zijn. Zoals blijkt uit bovenstaande gaat het om een totaal van 45.039 diesel- en LPG-auto's. Er zijn op dit moment 29.917 diesel- en LPG-auto's waarvan het kenteken is geschorst en 15.122 diesel- en LPG-auto's waarvan het kenteken niet is geschorst.

Het voorzien in een overgangsregeling voor diesel- en LPG-auto's heeft waarschijnlijk een grote aanzuigende werking, bestaande uit onder andere de volgende effecten:

1. Houders van niet-geschorste voertuigen gaan gebruik maken van de overgangsregeling. Een waarschijnlijk beperkt deel zal dat niet doen, aangezien er dan in de maanden december, januari en februari geen gebruik kan worden gemaakt van de openbare weg.
2. Houders van geschorste voertuigen ontschorsen hun voertuig en zullen gebruik maken van de overgangsregeling.
3. De import van voertuigen die gebruik kunnen maken van de overgangsregeling, zal naar verwachting stijgen. Het betreffen type oldtimers die degelijk en betrouwbaar zijn, en daarmee geschikt voor veelvuldig gebruik.

Indien voor LPG- en dieselveertuigen dezelfde overgangsregeling als voor benzinevoertuigen zou gaan gelden, zou dit leiden tot:

- ruim 6.000 voertuigen die nu MRB betalen en straks kiezen om gebruik te maken van de overgangsregeling.
Hierbij is aangenomen dat voor de helft van de dieselveertuigen en 10% van de LPG-voertuigen deze keuze wordt gemaakt. Ten aanzien van LPG-auto's is slechts een percentage van 10% aangenomen omdat voor deze groep geldt dat er waarschijnlijk gelet op de mate van het gebruik heel bewust is gekozen voor het betalen van de MRB.
- het ontschorsen van ongeveer 15.000 auto's.
Aangenomen is dat ongeveer 50% van de huidige geschorste voertuigen ontschorst worden.
- een extra import van ongeveer 6.000 LPG- en dieselveertuigen.
Hierbij is aangenomen dat ongeveer de helft van de dieselauto's die de afgelopen 2 jaar geëxporteerd zijn, weer geïmporteerd worden. Ten aanzien van LPG-auto's is slechts een percentage van 10% aangenomen. Dit, omdat heel bewust is gekozen voor export, terwijl de mogelijkheid bestond om de tank eruit te halen en als benzineauto van de overgangsregeling gebruik te maken.

Onder al deze aannames is zou de derving € 9 miljoen en de opbrengst € 3 miljoen bedragen, per saldo een derving van € 6 miljoen. De maatregel is per saldo budgettair neutraal bij een kwarttarief met een maximum van € 350.

Los van het voorgaande is het van belang dat de oldtimer-maatregel ook vanuit milieuoogpunt is getroffen. De inperking van de oldtimerregeling heeft geleid tot een forse afname van met name het aantal diesel- en LPG-oldtimers. De forse import van deze oldtimers is omgeslagen in een export. Dat heeft een positief effect op de luchtkwaliteit. Het alsnog invoeren van overgangsrecht voor diesel- en LPG-oldtimers zal zoals hiervoor gezegd een aanzuigende werking met zich brengen. Ook kunnen nu geschorste voertuigen ontschorst worden. Het betreft type oldtimers die degelijk en betrouwbaar zijn, en daarmee zeer geschikt voor veelvuldig gebruik. Deze auto's leveren een belangrijke ongewenste bijdrage aan de emissies. Het invoeren van overgangsrecht voor LPG- en diesel oldtimers is om die reden niet verenigbaar met de milieudoelstelling die in het regeerakkoord is genoemd.

Vraag 9

Kunt u deze vragen vóór 24 oktober 2015 beantwoorden, zodat uw antwoorden gebruikt kunnen worden voor de stemmingen over de moties en voor de eerste termijn van het wetgevingsoverleg over het Belastingplan?

Antwoord 9

Dat is helaas niet gelukt.