

Toelichting onderzoek schorsingstarieven

Schorsingssystematiek

In de Nederlandse wet- en regelgeving zijn voertuigverplichtingen gekoppeld aan het houderschap van motorrijtuigen. Het houderschapstelsel, dat is geïntroduceerd in de Wegenverkeerswet 1994, houdt in dat de houders van motorrijtuigen aan de voertuigverplichtingen, te weten de verzekeringsplicht, APK-plicht en belastingplicht, moeten voldoen zolang het houderschap duurt. Met de invoering van dit stelsel zijn de verplichtingen niet meer gekoppeld aan het wel of niet gebruiken van de weg, maar aan het houderschap. De verplichtingen, zoals de verschuldigde belasting, gelden ongeacht de mate van gebruik. Om toch een tegemoetkoming te bieden bij het gedurende een langere periode niet gebruiken van een motorrijtuig, is in het verleden in overleg met uw Kamer besloten dat kan worden afgezien van de houderschapsverplichtingen tijdens de periode van schorsing.

Om niet al te zeer afbreuk te doen aan de verplichtingen van het houderschapsbeginsel is het van belang dat schorsing een uitzondering blijft. Schorsen voor een (kortere) periode om op die manier bijvoorbeeld de belastingdruk te verlagen en vervolgens met het motorrijtuig normaal gebruik te maken van de openbare weg is nadrukkelijk niet de bedoeling. Uw Kamer heeft bij de behandeling van de wet aangegeven het eens te zijn met het uitgangspunt van schorsing als uitzondering en alleen voor langere perioden. Rekening houdend met deze uitgangspunten, is daarom een drempeltarief voor schorsing ingesteld.

Over de hoogte van het schorsingstarief is destijds uitgebreid met uw Kamer gediscussieerd in het kader van de behandeling van de Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Naar aanleiding daarvan werd het schorsingstarief bepaald op drie maanden motorrijtuigenbelasting (MRB). Uiteindelijk is het schorsingstarief, zoals in de brief aan uw Kamer van 22 februari 1995¹ is opgenomen, vastgesteld op een vast bedrag van 150 gulden. Om te voorkomen dat voertuigen steeds voor korte termijn worden geschorst om de belastingdruk, verzekeringskosten en APK-kosten te verlagen, werd het tarief voor tweede en volgende schorsingen binnen 12 maanden na de aanvang van de eerste schorsing vastgesteld op een bedrag van 250 gulden, waarmee is aangesloten bij de suggestie van uw Kamer. Voor het verlengen van de schorsing werd het bedrag vastgesteld op 50 gulden. Bij de vaststelling van de tariefstructuur is een apart tarief voor bijzondere groepen zoals oldtimers ingevoerd, dat ook werd vastgesteld op 50 gulden.

Huidige tarieven

Zoals hiervoor aangegeven, zijn er verschillende tarieven voor het schorsen van een tenaamstelling van een motorrijtuig. Het tarief voor schorsen is opgebouwd uit de vergoeding van de kosten van de RDW voor de administratieve verwerking en een opslag die als drempel fungeert om ervoor te zorgen dat schorsing alleen plaatsvindt bij wijze van uitzondering.

De schorsingstarieven voor de categorie 'Motorrijtuigen jonger dan 15 jaar en minder of gelijk aan 3.500kg' zijn vastgesteld op:

- Normaal tarief: € 73
- Tarief voor verlenging: € 24
- Tarief voor 2^e schorsing binnen een jaar na aanvang van de vorige schorsing: € 120

In feite zijn dit dezelfde tarieven zoals in 1995 vastgesteld. Zij zijn sindsdien, op een inflatiecorrectie in 2010 en 2013 na, niet meer aangepast. Het schorsen is hiermee door de jaren heen relatief goedkoper geworden. Voor schorsing in de categorie motorrijtuigen ouder dan 15 jaar en de categorie brom- en snorfietsen gelden aangepaste, lagere tarieven (tabel 1).

De opbrengsten uit schorsen maken onderdeel uit van de inkomsten van de RDW. De "extra" opbrengsten fungeren als dekking van (een deel van) de kosten van andere producten of diensten van de RDW, zoals de verstrekking van gegevens uit het kentekenregister aan de politie en het

¹ Kamerstukken II 1994/95, 23934 nr. 9.

samenwerken bij het opsporen van strafbare feiten. Wanneer gekozen zou worden voor een lager schorsingstarief, dan betekent dit dat de tarieven van één of meerdere andere RDW-producten of –diensten verhoogd moeten worden aangezien de RDW een tariefgefinancierde organisatie is.

In 2016 waren er circa 67.800 schorsingen met een tarief van € 73 (dit is minder dan 1% van het motorrijtuigenpark in deze categorie). Ook het meervoudig schorsen binnen een jaar is beperkt; in 2016 waren dit er ongeveer 7.500. De hoogte van de drempel in het schorsingstarief lijkt hiermee afdoende bij te dragen aan het beoogde doel om alleen bij wijze van uitzondering een tenaamstelling te schorsen.

Onderzoek naar nieuwe schorsingstarieven

Conform de motie heb ik gezien of de kosten van het schorsen van een kenteken fors kunnen worden verlaagd. Ik heb me daarbij gericht op de hoogste tarieven:

€ 73 voor de eerste keer schorsen in een jaar en € 120 voor het opnieuw schorsen binnen een jaar na aanvang van de vorige schorsing. Ik heb gezien welke alternatieven er zijn voor de twee hoogste tarieven die nu worden gehanteerd. Deze alternatieven zijn beoordeeld aan de hand van de budgettaire gevolgen en de gevolgen voor de handhaving.

Verlagen naar kostprijs

De kostprijs voor schorsen is € 7. Dit bedrag is gebaseerd op de integrale kostprijs waarin de overhead is verdisconteerd. Wanneer de kostprijs zou worden gehanteerd als schorsingstarief zal dit naar schatting leiden tot ten minste een stijging van het totaal aantal schorsingen van circa 633.000 naar 728.500 (een stijging van circa 15%). Deze schatting is gebaseerd op de volumestijging bij schorsing in de categorie personenauto's ouder dan 15 jaar, waarbij het tarief van € 73 naar € 24 gaat. Bij dit alternatief is er nauwelijks meer drempelwerking aanwezig: voor houders van motorrijtuigen wordt het dan al aantrekkelijk om te schorsen voor een maand, omdat de kosten van schorsing lager zijn dan de verschuldigde MRB voor een maand en de verzekeringspremie. Houders van een motorrijtuig zullen bij dit alternatief sneller geneigd zijn te schorsen. Het risico bestaat dat hierdoor het aantal gevallen waarin met een geschorst voertuig bewust of onbewust onrechtmatig gebruik wordt gemaakt van de openbare weg, zal toenemen. Dit heeft als bijkomend risico dat motorrijtuigen onverzekerd en/of zonder geldige APK rondrijden op de openbare weg. Dit kan verdere ongewenste maatschappelijke effecten tot gevolg hebben en zal extra handhavingskosten voor de RDW en de Belastingdienst met zich meebrengen.

Het verlagen van de tarieven tot de kostprijs heeft ook financiële gevolgen voor het Rijk, de RDW en de provincies. Door de tariefverlaging naar kostprijs zullen de opbrengsten uit de MRB met circa € 29 miljoen per jaar dalen. Deze derving is lastenrelevant, hetgeen betekent dat dit gedekt moet worden aan de inkomstenkant van de begroting van het Rijk. Dit kan bijvoorbeeld door het verhogen van belastingtarieven. Tevens zal sprake zijn van een daling van de opbrengst van de provinciale opcenten met circa € 11 miljoen. De derving van deze opbrengsten valt binnen het provinciale belastinggebied en kan bijvoorbeeld worden gecompenseerd door een tariefsverhoging van de provinciale opcenten. Hierdoor gaan de voertuigeigenaren van niet-geschorste voertuigen meer opcenten betalen. De opbrengsten voor de RDW zullen naar verwachting met circa € 13 miljoen dalen. Dit zal gecompenseerd moeten worden door een stijging van tarieven van één of meerdere andere RDW-producten of –diensten, zoals bijvoorbeeld de tarieven voor inschrijving en tenaamstelling van een voertuig.

Verlagen van tarief voor tweede keer schorsen binnen een jaar na aanvang van de vorige schorsing van € 120 naar € 73

Dit alternatief zorgt ervoor dat voor het voor de tweede maal schorsen binnen het jaar hetzelfde schorsingstarief geldt voor de eerste maal schorsen in een jaar. In 2016 waren er ongeveer 7.500 schorsingen waarvoor het tarief van € 120 geldt. Als dit tarief wordt verlaagd naar € 73, is de verwachting dat jaarlijks in totaal circa 8.800 voertuigen binnen het jaar voor een tweede keer worden geschorst. Dit is een stijging van 17%. Zoals hiervoor is vermeld is schorsing bedoeld voor het bij wijze van uitzondering gedurende langere tijd niet gebruiken van een voertuig. Het vaker

dan één keer per jaar schorsen van een motorrijtuig strookt niet met het uitgangspunt dat schorsing een uitzondering is. Daarom is het wenselijk om het hogere drempeltarief voor een tweede keer schorsen binnen een jaar te behouden.

De budgettaire gevolgen van dit alternatief zijn beperkter dan bij de optie verlagen naar kostprijs. De MRB-opbrengsten nemen met ongeveer € 0,5 miljoen af. De derving van de provinciale opcenten bedraagt ongeveer € 0,2 miljoen. Ook in dit geval geldt dat deze dervingen gedekt moeten worden. De gemiste opbrengsten voor de RDW bedragen € 0,43 miljoen. De gevolgen voor de tarieven van andere RDW-producten en -diensten zullen naar verwachting beperkt zijn.

Overig alternatief

Een andere optie is om het schorsingstarief opnieuw te relateren aan een meervoud van de gemiddeld verschuldigde MRB per maand, zoals de oorspronkelijke opzet was. Het aanpassen van het eerste aanvraagtarief naar een bedrag gelijk aan gemiddeld drie maanden verschuldigde MRB zal leiden tot een stijging van het tarief van € 73 naar € 112, in plaats van een verlaging.

Tabel 1. Schorsingstarieven 2017

	Alle voertuigen	Bijzondere categorieën	BSF
Tarief 1 ^e jaar	€73	€24	€11
Tarief voor verlenging	€24	€24	€11
Tarief voor 2 ^e schorsing binnen een jaar	€120	€24	€11

'Alle voertuigen': motorrijtuigen minder of gelijk aan 3.500kg, jonger dan 15 jaar.

'Bijzondere categorieën': motorrijtuigen en aanhangwagens/opleggers ouder dan 15 jaar, of zwaarder of gelijk aan 3.500kg en motorfietsen jonger dan 15 jaar.

'BSF' brom- of snorfietsen.

Tabel 2. Aantal schorsingen 2012-2016

	Nul*	BSF €11	Laag €24	Normaal €73	Hoog €120	Totaal
2016	51.799	143.286	390.010	67.779	7.514	660.388
2015	48.653	137.431	374.017	65.075	7.984	633.160
2014	44.282	136.479	367.445	66.378	7.523	622.107
2013	46.276	138.103	341.238	66.705	6.955	599.277
2012	41.775	131.319	309.335	79.041	6.533	568.003

Aantallen schorsingen in de periode 2012 t/m 2016.

*Nul = Schorsing zesde en volgende schorsing van een motorrijtuig of aanhangwagen / oplegger ouder dan 15 jaar van dezelfde eigenaar / houder, mits er 5 betaalde actuele schorsingen staan geregistreerd.