

2014

VRIJSTELLINGOLDTIMER.NL

Addendum I: MRB inkomsten uit oldtimers 2014



Wouter van Embden / Arjan Lenoir

Stichting Autobelangen

10-8-2014

VrijstellingOldtimer.nl, het complete en eerlijke verhaal

©Stichting Autobelangen, Zeist, 2014

Eindverantwoordelijkheid

Stichting Autobelangen

Auteurs

Wouter van Embden, Arjan Lenoir

Contact

Wouter@autobelangen.nl

Versie 1a, 10 augustus 2014

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding:
VrijstellingOldtimer.nl, addendum I: MRB opbrengsten uit oldtimers 2014, Zeist: Stichting Autobelangen.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1.0 Inleiding	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Gedragseffecten	4
2.0 Analyse.....	5
2.1 Brongegevens	5
2.2 Populatie.....	5
2.3 Rekenmethode MRB inkomsten.....	5
2.4 Overgangsregeling	6
2.5 Werkelijke MRB inkomsten	6
3.0 Conclusie.....	7
Appendix 1: Brief Ministerie van Financiën op WOB verzoek.....	8

1.0 Inleiding

1.1 Aanleiding

Per 1 januari 2014 is de vrijstellingsgrens voor MRB verhoogd van 25 naar 40 jaar. Deze maatregel duiden wij hierna aan als de “Maatregel”.

In het rapport *VrijstellingOldtimer.nl, het complete en eerlijke verhaal* uit 2013 werd door de Stichting AutoBelangen voorspeld dat deze de Maatregel tot enorme gedragseffecten zou leiden. Immers:

1. Het is de derde aanpassing in vier jaar tijd die oldtimers treft. Nadat per 1 januari 2010 (motie Cramer c.s.) en per 1 januari 2012 (amendement Van Vliet) de wet werd aangepast, hebben rijders en de branche recht op rust.
2. De Maatregel is overbodig. Im- en exportcijfers laten duidelijk zien dat de import toename van jonge oldtimers (met name diesels) omgebogen is in een import afname en export toename vanaf 1 januari 2012.
3. De rechtspositie van grote aantallen mensen wordt aangetast. De Maatregel heeft niet alleen betrekking op toekomstige oldtimerbezitters, maar ook bestaande bezitters worden direct belast met nieuwe belastingen.
4. De lastenverzwaring is onevenredig. Individuele gevallen kunnen zeer zwaar geraakt worden, waarbij het geen uitzondering is dat men per maand meer dan € 300 aan motorrijtuigenbelasting moet gaan betalen, voor één of meerdere voertuigen waar vrijwel geen kilometers mee worden gemaakt.
5. De cijfermatige onderbouwing van de Maatregel is onvolledig en onjuist. Ondanks de weigering van het Ministerie van Financiën om de cijfermatige onderbouwing aan te leveren, blijkt dat het onmogelijk is dat de oorspronkelijk geraamde opbrengsten van € 153 miljoen, noch de geraamde € 137 miljoen (40 jaar compromis) gerealiseerd kunnen worden.
6. Het document dat aanleiding voor de Maatregel gaf is slechts een vooronderzoek. De Maatregel is ingegeven door een notitie van Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Dit document van PBL is een quickscan, hetgeen blijkt uit het volgende citaat: *“Deze notitie betreft een quickscan, waarbij geen integraal beeld wordt geschetst van de effecten van een milieuzone voor oldtimers. We gaan evenmin in op andere maatregelen die eventueel ook effectief kunnen zijn om de uitstoot van oldtimers te verminderen.”*
7. De maatregel is disproportioneel. Oldtimers rijden verwaarloosbaar weinig. De kilometers gemaakt door oldtimers, maken slechts 1% uit van het totaal aantal kilometers per jaar gereden door personenauto's.
8. De Maatregel is funest voor het ontstaan en behoud van het cultureel rijdend erfgoed. De Maatregel is tegenstrijdig met de recent aangenomen moties en het oorspronkelijke doel van de vrijstelling, namelijk het behoud van het cultureel rijdend erfgoed. Deze Maatregel betekent een ontmanteling van de oldtimergemeenschap en -branche. Het koesteren van een oldtimer en het hobbymatig gebruik ervan worden door het afschaffen van de vrijstelling vrijwel onbetaalbaar.

De analyse in dit addendum I beschrijft in hoeverre deze voorspelling over gedragseffecten juist is gebleken en welke invloed dit heeft op de overheidsinkomsten.

1.2 Gedragseffecten

De Maatregel heeft grote gevolgen voor de oldtimerbezitters. In het eerder vermeldde rapport werd al aangegeven dat de geraamde inkomsten (€ 120 miljoen voor 2014) niet gehaald zouden worden.

Oldtimerbezitters hebben bijna altijd een andere auto voor dagelijks gebruik en bezitten één of meerdere oldtimers vanuit hobbymatig perspectief. Voor individuele gevallen kan lastenverzwaring voortvloeiend uit deze Maatregel per voertuig oplopen tot boven de € 300 per maand. Dit staat niet in verhouding tot het gebruik, waardoor de bezitter gedwongen wordt om ingrijpende maatregelen te nemen om deze kosten te ontlopen.

Ramingen financiën

In antwoord op de WOB verzoeken en Kamervragen van de heer Bashir, geeft het ministerie van financiën aan dat er bij de berekeningen in voldoende mate rekening is gehouden met de gedragseffecten. Ook in de Kamerdebatten gaf oud Staatssecretaris Weekers werd dit nogmaals bevestigd. Bij de geraamde MRB inkomsten is dus rekening gehouden met de te verwachten gedragseffecten, aldus het ministerie van financiën.

Onderzoek Autobelangen

Stichting Autobelangen heeft in 2013 diverse malen gewezen op de in haar ogen grote onderschatting van de gedragseffecten en heeft daarom zelf onderzoek gedaan onder de oldtimerbezitters. Op basis van dat onderzoek zouden de MRB inkomsten slechts een derde zijn van de door het ministerie van financiën berekende inkomsten, zie pagina 14 van het rapport *VrijstellingOldtimer.nl, het complete en eerlijke verhaal*.

2.0 Analyse

In deze analyse is uitgegaan van oldtimers die op 1 januari 2014 een leeftijd hadden van 26 tot 40 jaar, dit betreft de bouwjaren van 1974 t/m 1987. Dit zijn de oldtimers waarvoor vóór invoering van de Maatregel geen MRB verschuldigd was. Uitzondering hierop zijn oldtimers met bouwjaar 1987 rijdend op diesel en LPG met bouwjaar 1987. Voor deze voertuigen werd namelijk onder het Amendement van Vliet (ingegaan op 1 januari 2012) de brandstoftoeslag geheven.

2.1 Brongegevens

Om een goed inzicht te krijgen in de MRB inkomsten is een bestand bij de RDW opgevraagd met alle voertuigen van de bewuste bouwjaren en hun status per 1 april 2014. Vervolgens zijn van alle actieve voertuigen de extra MRB inkomsten voor het rijk berekend, die voortvloeien uit deze Maatregel.

2.2 Populatie

Op 1 april 2014 waren er ruim 240.000 oldtimers actief waarvoor MRB verschuldigd is.

Verdeling over categorieën:

Soort	Aantal
Motorfiets	120.066
Personenauto	121.233
Totaal	241.299

Verdeling over brandstoffen onder personenauto's:

Brandstof	Aantal
Benzine	101.271
Diesel	13.437
LPG	6525
Totaal	121.233

2.3 Rekenmethode MRB inkomsten

Op 23 augustus 2013 deed Stichting Autobelangen diverse WOB verzoeken om inzicht te krijgen in de ramingen m.b.t. MRB inkomsten. In het antwoord van het Ministerie van Financiën van 4 oktober 2013 werd inzicht gegeven in die rekenmethode. De volledige reactie van het Ministerie van Financiën op het WOB verzoek, met daarin de toelichting op de rekenwijze, is in appendix 1 bijgesloten.

De toegepaste rekenmethode voor deze inkomstenanalyse komt overeen met de rekenwijze van het Ministerie van Financiën.

- Bij voertuigen op LPG of diesel is zijn de MRB inkomsten meegerekend voor zover dit de het rijksdeel betreft (inclusief brandstoftoeslagen). De provinciale opcenten zijn buiten beschouwing gelaten, omdat dit geen rijksinkomsten zijn.
- Bij voertuigen op LPG of diesel uit het bouwjaar 1987 zijn de brandstoftoeslagen en de provinciale opcenten niet meegerekend. Provinciale opcenten behoren niet tot rijksinkomsten en de brandstoftoeslagen waren voor dit bouwjaar namelijk al verschuldigd door het amendement Van Vliet dat per 1 januari 2012 van kracht werd, daarom gelden deze niet als extra inkomsten als gevolg van de oldtimerbelasting die in ging per 1 januari 2014.
- Voor wat betreft de inkomsten is gerekend met personenauto's en motorfietsen. M.a.w. MRB inkomsten uit zowel lichte als zware bedrijfsauto's, bussen, vrachtwagens en kampeerwagens zijn niet meegeteld.
- Het betreft uitsluitend actieve (dus niet geschorste) voertuigen.

2.4 Overgangsregeling

Voor voertuigen op benzine van de bouwjaren 1974 t/m 1987 geldt een overgangsmaatregel. Voor deze voertuigen geldt een kwarttarief voor de MRB met een maximum van € 120 per jaar, waarbij het voertuig in de maanden december, januari en februari niet op de openbare weg mogen komen. In deze analyse is de aanname gedaan dat 90% van de rijders op benzine gebruik zal maken van deze overgangsregeling.

2.5 Werkelijke MRB inkomsten

Op basis van de actieve voertuigen op 1 april 2014 zijn de MRB inkomsten als volgt:

Soort	MRB
Motorfiets	€ 4.600.000
Personenauto – benzine	€ 9.200.000
Personenauto – diesel	€ 13.400.000
Personenauto – LPG	€ 8.100.000
Totaal	€ 35.300.000

De totale extra MRB inkomsten voortvloeiend uit de Maatregel bedragen € 35,3 miljoen voor het jaar 2014. Dit is minder dan 30% van de reeds voor gedragseffecten gecorrigeerde cijfer van het Ministerie van Financiën of met andere woorden: de gedragseffecten als gevolg van deze Maatregel zijn ruim 3 maal groter dan beoogd.

3.0 Conclusie

De Maatregel heeft zeer grote gevolgen voor de individuele bezitters. De kosten zijn dermate toegenomen, dat men gedwongen wordt maatregelen te treffen zoals export, schorsing, ombouw, etc. Deze gedragseffecten hebben als gevolg dat de MRB inkomsten veel lager uitvallen dan door het ministerie van Financiën werd berekend.

Het ministerie heeft zowel in de Kamer als naar de media volgehouden te rekenen met een realistisch model voor de gedragseffecten, maar heeft deze aantoonbaar zwaar onderschat. Hiermee is de oldtimerbelasting in strijd met de moties Bashir en van Vliet die begin 2013 steun kregen van een grote meerderheid van de Tweede Kamer, waarin werd gesteld dat het behoud van cultureel rijdend erfgoed en het hobbymatig gebruik van oude voertuigen mogelijk moet blijven.

Stichting Autobelangen, 10 augustus 2014

www.VrijstellingOldtimer.nl

Appendix 1: Brief Ministerie van Financiën op WOB verzoek



Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Stichting Autobelangen
t.a.v. W. van Embden
Amersfoortseweg 10
3705 GJ Zeist

Datum 4 oktober 2013
Betreft Wob-verzoek

**Directie Bestuurlijke en
Juridische Zaken**

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Inlichtingen

dhr. mr.M.A.G. Stolker
T 070-3427518
F 070-3427986
m.a.g.stolker@minfin.nl

Ons kenmerk

BJZ/2013/398 en 399 U

Uw brieven (kenmerk)

23 augustus 2013

Geachte heer Van Embden,

Hierbij beslis ik op uw twee verzoeken, waarin u mij met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) vraagt om informatie over een voorgenomen wijziging van de fiscale behandeling van oldtimers. Bij voorbaat bied ik u mijn verontschuldigen aan voor de vertraging bij de beantwoording van uw verzoek.

De Wob is gericht op openbaarmaking aan een ieder, ongeacht het belang van de verzoeker. De informatie die u mij vraagt is afkomstig uit interne documenten van het ministerie van financiën waarover de gedachtevorming en de besluitvorming nog niet zijn afgerond en waarin naast feiten ook persoonlijke beleidsopvattingen staan. Met een beroep op artikel 11 van de Wob maak ik die documenten daarom niet aan een ieder openbaar. Wel verschaf ik u hieronder als belanghebbende de informatie die ik tijdens overleg ook heb gedeeld met andere betrokkenen uit de autobranche. Ik hoop dat ik hiermee inhoudelijk aan uw verzoek tegemoet kom.

Beschrijving berekeningen oldtimers:

De Belastingdienst levert elk kwartaal aan het Ministerie van Financiën een bestand met gegevens van alle voertuigen met een oldtimervrijstelling. Op het moment dat een rekenmodel ontworpen werd naar aanleiding van de moties Bashir en Van Vliet¹, ingediend bij de behandeling van het Belastingplan 2013 in het najaar 2012, was het bestand van juli 2012 het meest recent beschikbare. Alle berekeningen zijn op dit bestand gebaseerd. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal oldtimers (personenauto's en motoren) op 1 juli 2012 naar jaar eerste toelating en brandstofsoort. Het betrof in totaal 275.361 niet-geschorste personenauto's en 158.569 niet-geschorste motorfietsen. Deze tabel is ook aan de RAI/BOVAG, FEHAC, KNAC en ANWB ter beschikking gesteld.

¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2012/2013, 33 402, nr. 33 en nr. 39

Aantal niet-geschorste oldtimers op 1 juli 2012						
jaar eerste toelating	benzine	diesel	LPG	overig	totaal personen-auto's	motoren
<= 1959	22.390	418	1.198	36	24.042	16.044
1960-1964	9.303	223	1.119	6	10.651	4.873
1965-1969	20.641	536	5.163	5	26.345	5.811
1970-1974	34.447	1.907	8.870	7	45.231	13.807
1975-1979	30.498	6.248	9.325	3	46.074	32.920
1980-1984	38.133	17.158	11.436	3	66.730	49.877
1985	12.099	9.154	2.307	0	23.560	15.993
1986	17.619	11.866	2.726	2	32.213	19.032
>1986	352	118	40	5	515	212
totaal	185.482	47.628	42.184	67	275.361	158.569

jaar eerste toelating	benzine	diesel	LPG	overig	totaal personen-auto's	motoren
<= 1959	12%	1%	3%	54%	9%	10%
1960-1964	5%	0%	3%	9%	4%	3%
1965-1969	11%	1%	12%	7%	10%	4%
1970-1974	19%	4%	21%	10%	16%	9%
1975-1979	16%	13%	22%	4%	17%	21%
1980-1984	21%	36%	27%	4%	24%	31%
1985	7%	19%	5%	0%	9%	10%
1986	9%	25%	6%	3%	12%	12%
>1986	0%	0%	0%	7%	0%	0%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

In het eerste verzoek vraagt u om de volledige financiële onderbouwing van de verwachte structurele opbrengst van € 153 miljoen, die zou voortvloeien uit het schrappen van de vrijstelling van MRB voor oldtimers zoals opgenomen in het regeerakkoord van 29 oktober 2012, bijlage A, pagina 22.

Totale kosten MRB-vrijstelling oldtimers (€ 153 mln)

De berekening is gebaseerd op het rekenmodel. Van elk voertuig was o.a. bekend: het voertuigtype, de soort brandstof, het gewicht en de datum van eerste toelating. Aan de hand van deze gegevens is berekend hoeveel MRB voor deze voertuigen betaald had moeten worden als er geen vrijstelling had gegolden. Deze berekening

wordt jaarlijks gemaakt om de kosten te berekenen voor bijlage 5 van de Miljoenennota (Belastinguitgaven). In de Miljoenennota 2013, bijlage 5, zijn de kosten van de vrijstelling MRB motorrijtuigen ouder dan 25/30 jaar, op basis van de vrijgestelde voertuigen op 1 juli 2012, geraamd op € 198 mln voor 2012 voor 2013 op € 222 mln.² De stijging van deze kosten in 2013 ten opzichte van 2012 wordt veroorzaakt door de stijging van de tarieven van de motorrijtuigenbelasting per 1 januari 2013 met 2,2% en een voorziene toename van het totale aantal (binnenlandse aanwas + import) oldtimers, ondanks de wetswijzigingen die 1 januari 2012 waren ingegaan.

Directie Bestuurlijke en
Juridische Zaken

Ons kenmerk
83Z/2013/399 U

Vervolgens is een berekening gemaakt van de budgettaire effecten van het vervallen van de vrijstelling per 1 januari 2014. Daarbij is per jaar van eerste toelating een aanname gedaan over het percentage auto's dat als gevolg van het vervallen van de vrijstelling geen MRB zal gaan betalen, hetzij vanwege schorsing, hetzij vanwege export. Hierbij zijn de volgende percentages gehanteerd:

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

Met deze percentages kwam de geraamde opbrengst aan MRB voor 2014 uit op € 153 mln. Op basis van dit bedrag in het Regeerakkoord (afschaffing vrijstelling MRB) zijn de kosten van elke versoepeling vervolgens berekend.

In het verzoek wordt gevraagd om de volledige onderbouwing van de financiële consequenties zoals genoemd in de brief aan de Tweede Kamer van 15 april 2013 (getiteld: 'Afschaffing vrijstelling MRB voor oldtimers') onder variant 4 (op pagina 5), waarbij alleen nog een vrijstelling MRB geldt voor voertuigen van 40 jaar en ouder. Bij deze optie wordt gesproken over een totaal budgettair beslag van € 16 mln per jaar. Deze € 16 mln per jaar is als volgt berekend.

Totale kosten MRB-vrijstelling oldtimers 40 jaar en ouder (€ 16 mln)

De berekening is gebaseerd op het rekenmodel. Motorrijtuigen die op 1 januari 2014 40 jaar en ouder zijn, kennen een datum eerste toelating van 1973 of eerder. Per 1 juli 2012 waren er 87 duizend personenauto's van 40 jaar of ouder, waarvan 83% benzineauto's. Daarnaast waren er ruim 33 duizend motoren van 40 jaar of ouder. Het aantal andere motorrijtuigen van 40 jaar en ouder (bestelauto's, vrachtauto's, bussen) is zeer gering. De kosten van de MRB-vrijstelling van motorrijtuigen van 40 jaar en ouder bedroegen in 2012 € 46 mln. Wanneer de vrijstelling voor deze categorie voertuigen wordt afgeschaft zou dit, uitgaande van de hiervoor beschreven aannames over schorsing en export, € 16 mln opleveren.

Concluderend wijs ik uw Wobverzoek af, maar verstrek ik aan u als belanghebbende wel de hiervoor genoemde informatie.

Deze brief is een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Op grond van die wet kunt u tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de minister van Financiën, ter attentie van de directie Bestuurlijke en

² Bijlage 5 van de Miljoenennota 2013, Kamerstukken II, vergaderjaar 2012–2013, 33 400, nr. 2, blz. 24 e.v.

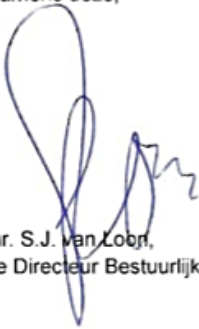
Juridische Zaken, Postbus 20201, 2500 EE Den Haag. Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en dient ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom u zich met het besluit niet kunt verenigen.

**Directie Bestuurlijke en
Juridische Zaken**

Ons kenmerk
BJZ/2013/399 U

DE MINISTER VAN FINANCIËN,
Namens deze,



mr. S.J. van Loon,
de Directeur Bestuurlijke en Juridische Zaken