

De vaste commissie voor Financiën heeft op 8 mei 2015 een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Financiën over zijn brief van 14 april 2015 over de budgettaire opbrengst van de oldtimermaatregel (Kamerstuk 34 002, nr. 100).

De voorzitter van de commissie,
Duisenberg

De griffier van de commissie,
Berck

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief en hebben geen aanvullende vragen.

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

De leden van de PvdA-fractie constateren met instemming 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. Verbetering van de luchtkwaliteit zien deze leden als veel belangrijker dan de budgettaire opbrengsten. Ook de verhoogde export van vervuilende oldtimers helpt bij het bereiken van het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Niettemin hebben de leden van de PvdA-fractie nog enige vragen. Kan de Staatssecretaris ingaan op geruchten volgens welke de aangescherpte oldtimerregeling omzeild kan worden door auto's met een oud chassisnummer om te bouwen naar een nieuw exemplaar, waarop dan geen wegenbelasting is verschuldigd? Is de Belastingdienst bekend met deze praktijk, en zo ja, in welke mate doet dit zich voor?

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

De leden van de fractie van de SP hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris inzake de budgettaire opbrengst van de oldtimermaatregelen. Deze leden juichen de ontwikkeling naar meer zuinige auto's toe maar willen niet dat gezinnen met lage inkomens de lasten van deze maatregel dragen. Zij vragen de Staatssecretaris dan ook aan te geven welke huishoudens voornamelijk gebruik maken van dagelijks gebruikte oldtimers. Zijn dat voornamelijk gezinnen met lagere inkomens? Hoe hoog bedraagt de lastenverzwaring die zij hebben moeten dragen, wanneer het gaat om bezitters van auto's die onder de overgangsmatregel vallen? Hoeveel loopt deze lastenverzwaring jaarlijks op? Tevens vragen deze leden naar de gemiddelde MRB per jaar voor de diesel- en LPG-auto's die niet onder de overgangsmatregel vallen. Is de lastenverzwaring voor bezitters van dagelijks gebruikte oldtimers meegenomen in de koopkrachtberekeningen?

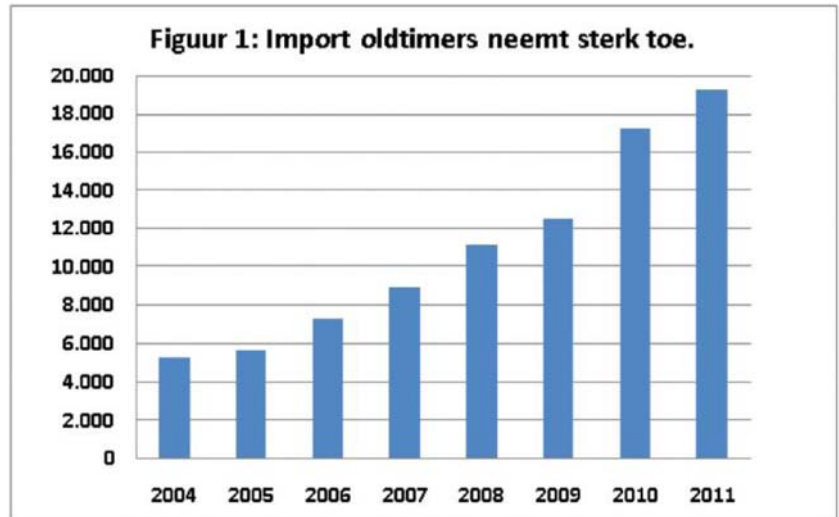
Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben de berekeningen van het kabinet over de effecten van het gedeeltelijk afschaffen van de oldtimervrijstelling gelezen, enige malen herlezen en vergeleken met eerdere stukken die aan de Kamer zijn gestuurd en andere openbare bronnen. Elke keer steeg de verbazing en ergernis van deze leden. De berekeningen van het kabinet zijn totale doelberekeningen om aannemelijk te maken dat de maatregel toch de beoogde budgettaire opbrengst gehaald heeft.

De leden van de CDA-fractie hebben drie kernvragen:

- wanneer wist het kabinet dat de import van oldtimers al in 2012 zeer hard gedaald was?
- op basis van welke modellen is de originele opbrengst geraamd?
- wil het kabinet alsnog een realistische evaluatie aan de Kamer doen toekomen?

Het kabinet motiveerde de oldtimermaatregel met de stijgende import van oldtimers, die relatief vervuilend zijn:



Deze grafiek komt uit de brief, die de toenmalige Staatssecretaris van Financiën, de heer Weekers, op 14 april 2013 naar de Kamer stuurde (Kamerstuk 33 402, nr. 55). En een ding valt onmiddellijk op: het jaar 2012 ontbreekt in de grafiek. Het jaar 2012 is echter buitengewoon relevant. Op 1 januari 2012 is namelijk het amendement-Van Vliet in werking getreden. Daarmee is de oldtimergrens opgetrokken van 25 jaar naar 30 jaar, met een overgangsregeling voor auto's die op het moment van inwerkingtreding tussen de 25 en 30 jaar oud waren. Ook werd een brandstoftoeslag geïntroduceerd voor oldtimers op diesel en LPG, waardoor oldtimers op deze brandstoffen zwaarder belast werden.

Dat amendement beoogde de oneigenlijke import van oldtimers tegen te gaan. Het ging toen vooral om oude diesel Mercedesen van 24, 25 of 26 jaar oud die uit de Duitse binnensteden geweerd werden in milieuzones. Die kwamen in grote getalen naar Nederland.

De hamvraag was dan ook of die maatregel effect sorteerde. Op 25 juni 2013 publiceerde het CBS het artikel «Groeit aantal oldtimers zakt in».¹ De eerste paragraaf bevat de zinsnede: «.. de import van oldtimers is verminderd. Dit komt vooral door een wijziging van de motorrijtuigenbelasting die begin 2012 is ingegaan.» De import van oldtimers is gedaald naar 12.000, dat is het niveau van 2009.

De leden van de CDA-fractie vragen het kabinet waarom er geen mededeling gedaan werd van deze enorme daling in de importcijfers in de betreffende brief van 14 april 2013. Was de informatie niet bekend of niet relevant?

Was de informatie beschikbaar?

Het komt de leden van de CDA-fractie voor dat deze informatie wel degelijk op het ministerie bekend moet zijn geweest. Klopt het dat de Belastingdienst elk kwartaal informatie ter beschikking stelt aan het Ministerie van Financiën met de gegevens over alle voertuigen met een oldtimervrijstelling? Kan de Staatssecretaris aangeven vanaf welke datum en op welke wijze deze informatie ter beschikking wordt gesteld?

¹ <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/verkeer-vervoer/publicaties/artikelen/archief/2013/2013-oldtimers-art.htm>

In de nota naar aanleiding van het verslag van het Belastingplan 2014 schrijft de regering: «Het budgettaire beslag van afschaffing van de oldtimervrijstelling op 1 januari 2014 zoals vermeld in het regeerakkoord is gebaseerd op de meest actuele cijfers (inclusief import en export) van dat moment, te weten de cijfers tot en met 1 juli 2012. 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 Vliet, ingediend bij de behandeling van het Belastingplan 2013 in het najaar van 2012, was het bestand van juli 2012 het meest recent beschikbare.»

De leden van de CDA-fractie menen dat het niet mogelijk is dat gegevens die volgens de regering in het najaar van 2012 beschikbaar waren in april 2013 ineens niet meer beschikbaar zijn.

De leden van de CDA-fractie merken daarnaast op dat in de beantwoording van de Kamervragen 2013/2014–2503 de regering op 11 juli 2014 precies de stand van zaken van oldtimers op 2 juni 2014 kon beschrijven aan de hand van gegevens van de RDW.

De leden van de CDA-fractie verzoeken de Staatssecretaris dan ook precies aan te geven over welke informatie het kabinet beschikte via de Belastingdienst of de RDW van het aantal geïmporteerde auto's in 2012, ten tijde van het schrijven van de brief op 15 april 2013.

Waren dat slechts de gegevens tot en met juli 2012, dat de gegevens van heel 2012 of zelfs nog van de eerste maanden van 2013?

Was de informatie relevant?

De leden van de CDA-fractie menen dat de informatie over import in 2012 en dan met name de import voor 1 november 2012 zeer relevant was. Immers de import kon toen alleen reageren op het amendement van Van Vliet en niet op het regeerakkoord, dat pas op 29 oktober 2012 publiek werd. Aangezien het importeren van een oldtimer wel wat werk vergt, achten de leden van de CDA-fractie het aannemelijk dat de aankondigings-effecten van het regeerakkoord in 2012 minimaal waren.

De regering geeft dat impliciet ook toe, wanneer zij stelt: «Dit is ook de reden geweest dat de ontwikkelingen van de cijfers (na 1 januari 2013) niet relevant waren voor de onderbouwing van de maatregel, hiermee was namelijk al rekening gehouden in de berekening van het budgettaire beslag». Hiermee bevestigt de regering impliciet dat de cijfers over 2012 zeer relevant waren.

Deelt de Staatssecretaris de mening van de leden van de CDA-fractie dat de regering deze beschikbare gegevens over 2012 dan wel over de eerste helft van 2012, die immers een heuse trendbreuk lieten zien, aan de Kamer had moeten doen toekomen?

Eerdere vragen over het ontbreken van de cijfers over 2012

Op 1 oktober 2013 komen de cijfers over de oldtimers aan de orde in het vragenuurtje. Daarin zegt de voormalige Staatssecretaris van Financiën, de heer Weekers, over de oldtimers: «Kort gezegd komt het erop neer dat wij in de eerste helft van 2012 nog een toename van het aantal importen zagen. Vanaf het moment van de publicatie van het regeerakkoord kwamen de importen opeens stil te liggen.».

Kan de Staatssecretaris deze stelling onderbouwen aan de hand van cijfers? Zo nee, hoe beoordeelt de Staatssecretaris momenteel deze stelling van zijn ambtsvoorganger?

Bij de grafiek staat dat het planbureau voor de leefomgeving de bron was van de statistieken. Klopt dat? Kan de Staatssecretaris de bronpublicatie aangeven?

De berekening van de opbrengst

Het valt de leden van de CDA-fractie op dat de berekening van de opbrengst van de oldtimermaatregel meerdere malen is veranderd. Klopt het dat de regering bij de berekening van de opbrengsten ervan uitging dat een groot aantal oldtimerrijders het volle pond zou gaan betalen? Met welke percentages heeft de regering daarbij gerekend?

Vooraf bij dieseloldtimers was op voorhand het duidelijk dat veel auto's geschorst of geëxporteerd zouden worden, aangezien bezitters van een oldtimer die weinig rijden meer dan een euro per kilometer MRB moesten gaan betalen (2012/2013–1325).

Kan de Staatssecretaris uiteenzetten op welke wijze en met welke aannames de regering in het regeerakkoord geraamd had dat de oldtimermaatregel € 138 miljoen op zou leveren?

In een WOB naar oldtimers, dat merkwaardigerwijs niet op de website van het Ministerie van Financiën is terug te vinden (kenmerk: BJZ/20 13/398 en 399 U) blijkt dat de regering uit gaat van het volgende schorsings- en exportpercentages bij het opheffen van de oldtimer vrijstelling: « 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.» Klopt dat, zo vragen de leden van de CDA-fractie en kan de Staatssecretaris zowel het WOB- verzoek als ook de originele berekeningen die zijn toegepast openbaar maken?

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris of het klopt dat in de raming geen substitutie-effecten zitten, zoals het aanschaffen van een andere auto?

Uit onderhavige brief van 14 april 2015 blijkt dat veel, maar dan ook veel meer auto's geschorst zijn dan de regering had aangenomen in haar modellen. De opbrengst van niet meer vrijgestelde voertuigen bedraagt dan ook slechts € 41 miljoen volgens de regering en dus valt de opbrengst van de maatregel zeer zwaar tegen.

Echter blijkt uit de onderhavige brief dat de budgettaire opbrengst is nu ineens afhankelijk van twee effecten: de opbrengst van niet meer vrijgestelde voertuigen en de opbrengst als gevolg van de aankoop van een niet-oldtimer. De leden van de CDA-fractie verzoeken de Staatssecretaris aan te geven of dat tweede effect ook in de originele modellen zat. Ook andere cijfers uit onderhavige brief laten zien dat er onwaarschijnlijke aannames zijn gedaan bij de raming van de € 138 miljoen. Op bladzijde 10 staat te lezen dat 60.000 auto's met een oldtimervrijstelling zijn geëxporteerd, geschorst of gesloopt. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe het getal van 60.000 zich verhoudt tot de raming van het aantal oldtimers dat geëxporteerd, geschorst of gesloopt zou worden?

Op bladzijde 7 vermeldt de Staatssecretaris immers dat bij de berekening is uitgegaan van 70.000 extra MRB-plichtige personenauto's. Betreft het hier alleen de personenauto's ter vervanging van de geëxporteerde, geschorste of gesloopte oldtimers of is dit aantal inclusief de niet-geschorste oldtimers waarvan de vrijstelling (deels) vervallen is? Met welk vervangingseffect is bij de raming gerekend? Immers de oldtimer is vaak een tweede auto en zal dus zeker niet in alle gevallen vervangen worden voor een andere auto.

Bovendien merken de leden van de CDA-fractie op dat de geraamde opbrengst van € 82 miljoen behoorlijk aan de bovenkant van de bandbreedte van € 25 tot € 91 miljoen ligt. Waarom is de regering ervan uitgegaan dat mensen die een vrijgestelde oldtimer rijden deze massaal gaan vervangen door een zeer dure, grote dieselauto?

De Staatssecretaris beschrijft dat er tussen 2013 en 2015 200.000 meer MRB plichtige auto's op de weg kwamen. De leden van de CDA-fractie wijzen er echter op dat een grote categorie kleine auto's tot 2014 was vrijgesteld van MRB en sinds 1/1/2014 MRB moest betalen. Is dit in de berekening meegenomen? Kan de regering aangeven hoeveel van de 200.000 auto's die voor 31/12/2013 geregistreerd waren, vrijgesteld waren van MRB tot 1/1/2014 en sindsdien MRB betalen? Waarom heeft de Staatssecretaris dit niet vermeld in de brief? Wat is gezien het aantal sinds 1/1/2014 niet meer MRB-vrijgestelde voertuigen een realistische schatting van de extra groei door vervanging van eerder MRB-vrijgestelde oldtimers door MRB-plichtige personenvoertuigen?

Kan de Staatssecretaris nader uiteenzetten hoe de stijging van het aantal MRB-plichtige voertuigen van 7,5 naar 7,7 miljoen volgens de Staatssecretaris is opgebouwd en hoe het per jaar is verlopen? Hoeveel komt door een toename van het totale wagenpark, hoeveel door het vervallen van de MRB vrijstelling en hoeveel door andere oorzaken per jaar?

Conclusie

Beleidsbeoordelingen hebben echt alleen zin als de regering een oprechte poging doet om aan te geven hoe de maatregel verlopen is en hoe hij is uitgevoerd. Zeker gezien de incomplete informatie – de regering wenste nieuwe informatie die na het regeerakkoord in volle omvang beschikbaar kwam niet te betrekken bij de besluitvorming – en de bizarre berekening waarbij de aanname lijkt dat elke geschorste oldtimer vervangen wordt door meer dan één nieuwe dieselauto.

Het is niet uitzonderlijk dat modellen ernaast zitten bij de berekening van de opbrengst. Daarvoor zijn het immers modellen. Al was het in dit specifieke geval wel erg duidelijk dat ze er naast zouden zitten, al ten tijde van de wetsbehandeling.

De oplossing is de modellen aan te passen aan de werkelijkheid. En niet om de werkelijkheid op een totaal geforceerde wijze in de modellen te stoppen, zodat de werkelijkheid geforceerd gaat lijken op een model. Dat is schadelijk voor het lerend vermogen van de overheid en leidt ertoe dat fouten uit het verleden onnodig herhaald worden.

Is de Staatssecretaris bereid samen met de antwoorden op deze vragen een realistische schatting van de daadwerkelijke opbrengsten van de maatregel aan de Kamer te doen toekomen? Of indien de Staatssecretaris de daadwerkelijke opbrengsten niet kan berekenen, is hij dan bereid dit door bijvoorbeeld het Centraal Planbureau te laten berekenen?

Is de regering verder bereid deze vragen (inclusief een toezegging tot nader onderzoek) te beantwoorden voor 26 mei 2015, ofwel op tijd voor het verantwoordingsdebat 2014?

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

De leden van de fractie van de PVV hebben kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris. Deze leden hebben de volgende vragen, aan- en/of opmerkingen.

Algemeen

De leden van de PVV-fractie vragen zich af wat het doel was/is van de oldtimerregeling, milieuoopbrengst (zoals in Bruggen slaan staat),

budgettaire opbrengst (zoals uit het Belastingplan blijkt) of verjonging van het Nederlandse wagenpark (zoals in deze brief staat)?

De analyse van de milieupopbrengsten van de maatregel is louter een algemene beschrijving en niet een analyse van de geboekte milieupopbrengst nadat de verjonging van het wagenpark heeft plaats gevonden. Er ontbreekt een schatting van de milieueffecten voor invoering van de oldtimermaatregel en een schatting van de milieueffecten na invoering van de oldtimermaatregel. Nu verzand de analyse in een aantal algemeenheden. Mogelijk is dit gangbaar bij milieuanalyses, zij kan de PVV niet bevredigen.

Budgettaire effecten van de oldtimermaatregel

In Bruggen slaan wordt de opbrengst voor de oldtimermaatregel, toen nog de afschaffing van de algehele vrijstelling, voor 2014 begroot op € 156 mln. Bij het Belastingplan 2014 wordt er een vrijstelling ingevoerd auto's ouder dan 40 jaar, dit drukt de opbrengst met € 16 mln. Daarnaast wordt er voor overgangsregeling in gevoerd voor benzineauto's, deze drukt de opbrengst met € 17 mln. In 2014 zou de oldtimermaatregel een bedrag van € 123 moeten opbrengen.

Tabel 2 in de bijlage blijkt op blz. 10 bevat een optelfout, het totaal van de laatste kolom moet zijn € 23,9 mln. en niet € 21,9 mln. Uit de tabel blijkt dat de dat deze opbrengstderiving niet uitkomt op € 17 mln., maar op € 24 mln. De overgangsregeling levert slechts € 7 (31 – 24) mln. op en niet het € 14 (31 -17) mln. Dit is een substantieel verschil. Wat is hier de oorzaak van?

Dit heeft de nodige twijfel gezaaid bij de leden van de fractie van de PVV. Dit was reden om de berekening een op een alternatieve manier te maken. Daarbij maken deze leden onderscheid tussen de opbrengst van niet meer vrijgestelde voertuigen en de opbrengst als gevolg wijziging wagenpark.

Opbrengst van niet meer vrijgestelde voertuigen

Deze opbrengst wordt geschat op € 55 mln., € 9 mln. afkomstig uit motoren en het restant, € 46 mln., uit voertuigen niet zijnde motoren. Van die € 46 mln. blijkt de overgangsregeling goed te zijn voor € 7 mln. De overgangsregeling had volgens het Belastingplan goed moeten zijn voor € 14 mln. Dit substantiële verschil heeft de leden van de PVV-fractie aangezet om met de beschikbare gegevens over het wagenpark een nader analyse te maken van de opbrengst als gevolg van het vervallen van de vrijstelling.

Uit de gegevens van de bijlage, met name tabel 1 en de daarvoor gepresenteerde cijfers per brandstof categorie valt het volgende beeld van het wagenpark (1975–187) te destilleren:

Overzicht van het wagenpark (1975–1987) (stand 1-1-2015 die op 1-6-2013 waren vrijgesteld)

(1975–1987)	Alle auto's		Dieselauto's		LPG-auto's		Benzine auto's	
Totaal	151.256	100%	38.232	100%	22.905	100%	90.119	100%
Geëxporteerd	17.389	11%	10.323	27%	2.520	11%	4.547	5%
Geschorst	31.819	21%	11.470	30%	8.933	39%	11.416	13%
Gesloopt	7.835	5%	3.059	8%	1.374	6%	3.402	4%
Overig	3.021	2%	1.147	3%	687	3%	1.187	1%
Geen bijzondere status	91.192	60%	12.234	32%	9.391	41%	69.567	77%
– vv. voltarief	19.478	13%	7.341	19%	3.475	15%	8.663	10%
– vv. kwarttarief	64.102	42%	3.059	8%	4.414	19%	56.630	63%
– vv. vrijgesteld	1.515	1%	489	1%	94	0%	932	1%
– vv. geen houder	788	1%	0	0%	94	0%	694	1%
– vv. bedrijfsvoorraad	5.309	4%	1.346	4%	1.315	6%	2.649	3%

Op blz. 6 van Kamerstuk 34 002, nr. 1000 wordt uitgegaan van een gemiddeld MRB-tarief van € 364 bij benzine en € 1.296 bij diesel/LPG. Bij het kwart tarief kan uitgegaan worden van € 90 bij benzine en € 120 bij diesel/LPG. Gebruikmakend van het overzicht van het wagenpark, komt de opbrengst: $(7341 \times € 1.296 + 3475 \times € 1.296 + 8663 \times € 364 + 3059 \times € 120 + 4414 \times € 120 + 56630 \times € 90)$. De opbrengst met betrekking tot de niet-motoren bedraagt dan € 23 mln. en niet € 46 mln. (€ 55 mln. – € 9 mln. (motoren)), dit is de helft.

De opbrengst uit niet meer vrijgestelde voertuigen wordt door de staatsecretaris geschat op een van € 55 mln. De alternatieve berekening voor de opbrengst uit niet meer vrijgestelde voertuigen komt op een substantieel lager bedrag uit van € 32 mln., een gat van € 22 mln. Heeft de staatsecretaris voor dit verschil een verklaring?

Opbrengst als gevolg wijziging wagenpark

De onderbouwing van de wijziging van het wagenpark is niet transparant. De geraamde opbrengst tussen de € 25 mln. en € 88 mln. is te grof. Het had net zo goed kunnen zijn tussen de € 0 en € 123 mln. Reden genoeg voor de leden van de PVV-fractie om deze exercitie eens zelf te doen, dit uitgaande van het bovenstaande overzicht van het wagenpark (1975–1987) en een gemiddelde MRB-tarief van € 364 bij benzine en € 1.296 bij diesel/LPG.

Uit het overzicht van het wagenpark (1975–1987) blijken er ongeveer 60.000 auto's (40% van 151.256) geschorst, geëxporteerd, gesloopt en overig te zijn, 25998 dieselauto's, 13514 LPG-auto's en 20522 benzine-auto's. Als deze leden er van uitgaan dat 100% van de geschorste, geëxporteerde, gesloopte en overige personenauto's worden vervangen levert dit maximaal € 59 mln. op. De veronderstelling dat 100% wordt vervangen is niet realistisch, als 90% wordt vervangen is te verwachten opbrengst € 53 mln., bij 80% is dit € 47 mln. Een opbrengst als gevolg van de wijziging van het wagenpark tussen de € 47 mln. en € 59 mln. Kan de staatsecretaris het verschil met zijn cijfers verklaren?

Conclusie

De opbrengst van de oldtimerregeling wordt in het Belastingplan 2014 begroot op € 123 mln. De cijfermatige analyse van de brief van de staatsecretaris kan de leden van de PVV-fractie niet bevredigen ook de onderbouwing vinden deze leden niet geloofwaardig.

De leden van de fractie van de PVV achten een totaalbedrag van € 70 mln. dan ook realistischer, hierbij wordt ervan uitgegaan dat 80% van de auto's wordt vervangen. En dan resteert een gat of een tegenvaller van meer dan € 50 mln.