

Vergaderjaar 2023–2024

32 800

Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)

Nr. 81

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 september 2023

De bijzondere regelingen in de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) bevatten meer dan 40 bijzondere regelingen in de vorm van onder meer vrijstellingen en verlaagde tarieven voor diverse categorieën voertuigen. Het Ministerie van Financiën heeft vorig jaar het SEO Economisch Onderzoek (SEO) gevraagd deze regelingen te evalueren. Op 1 juli 2022 is het rapport met uw Kamer gedeeld (Kamerstuk 32 800, nr. 76). Hierbij bied ik u de kabinetsreactie op dit rapport aan.

Scope van de evaluatie

De evaluatie van de bijzondere regelingen rondom de MRB en BPM vloeit voort uit de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE). De RPE stelt dat de doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid periodiek moet worden geëvalueerd. Bij de evaluatie heeft SEO daarom gekeken naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van 14 BPM-regelingen en 27 MRB-regelingen. Daarnaast heeft SEO conform het toetsingskader fiscale regelingen¹ bekeken of de fiscale regeling een helder beschreven doel heeft, of overheidsingrijpen wenselijk is en of het gekozen instrument geschikt is.

Bevindingen onderzoekers

Op grond van de evaluatie doet SEO twee algemene aanbevelingen. Ten eerste adviseren de onderzoekers om de doelstelling van de bijzondere regelingen te operationaliseren en hiervoor indicatoren en streefwaarden te gebruiken. Daarnaast adviseren zij om kennisdossiers op te bouwen om versplintering van kennis bij de Belastingdienst over datasets van de

¹ Ministerie van Financiën, Toetsingskader fiscale regelingen, <https://rbv.rijksfinancien.nl/modellen/2021/overig/4.55>.

betreffende bijzondere regelingen tegen te gaan en een soepele kennisoverdracht bij wisselend personeel te bevorderen.

Ten aanzien van de regelingen heeft SEO specifieke aanbevelingen gedaan. Hieronder worden de aanbevelingen per onderdeel samengevat. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de budgettaire tabel en het aantal gebruikers per regeling uit het onderzoeksrapport van SEO.

1. Nihiltarief in de MRB voor OV-autobussen op LPG of aardgas en verlaagde brandstoftoeslag voor gas in de MRB

In de wet MRB 1994 geldt onder voorwaarden een nihiltarief voor een autobus die op LPG of aardgas rijdt en die hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het openbaar vervoer. Daarnaast geldt in de wet MRB 1994 een lager tarief voor personenauto's die in het kentekenregister de brandstofsoort CNG, LNG of de brandstofsoort LPG met de typeaanduiding af-fabriek-, G3- of R115-installatie is opgenomen.

Onderzoekers adviseren deze twee regelingen af te schaffen. De doelstelling van de regelingen is volgens SEO achterhaald: door het rijden op gas fiscaal te stimuleren blijft dat relatief aantrekkelijk terwijl er schonere alternatieven beschikbaar zijn.

2. MRB-vrijstelling voor taxi's en OV

In de wet MRB 1994 geldt een vrijstelling voor personenauto's die geheel of nagenoeg geheel worden gebruikt voor het verrichten van openbaar vervoer of taxivervoer in de zin van de Wet personenvervoer 2000. Dit is de zogenoemde taxivrijstelling. De regeling heeft als doel het OV te stimuleren. De onderzoekers adviseren de taxivrijstelling af te schaffen óf te vervangen voor beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten voor het milieu. Neveneffect van de regeling is dat deze dieselauto's aantrekkelijk maakt doordat ze relatief goedkoop zijn in gebruik en daar geen hogere mrb tegenover staat. Daarnaast stelt het SEO dat het gebruik van taxi's relatief aantrekkelijk wordt gemaakt ten opzichte van andere (milieuvriendelijkere) vormen van vervoer.

Volgens SEO heeft de vrijstelling in de praktijk hoogstwaarschijnlijk zeer beperkt effect op de reiskosten² en laat het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (2018)³ zien dat reizigers in het openbaar vervoer slechts beperkt reageren op prijsveranderingen. Mogelijk heeft de regeling effect op het aanbod van taxi's en OV, maar dat was volgens SEO niet goed na te gaan.

3. MRB-vrijstelling voor oldtimers (auto's van 40 jaar en ouder)

In de wet MRB 1994 geldt voor voertuigen die 40 jaar en ouder zijn een vrijstelling. De zogenoemde vrijstelling voor oldtimers. SEO adviseert de oldtimerregeling te versoberen door de regeling toe te spitsen op specifieke modellen die tot mobiel erfgoed worden gerekend. Daarmee verbetert de doeltreffendheid van de regeling. De regeling is oorspronkelijk ingevoerd vanwege beperkt gebruik van de weg door deze groep, maar is in de loop van de tijd veranderd in een regeling voor het behoud van mobiel erfgoed. Volgens onderzoekers draagt de regeling bij aan een toename van het aantal oude voertuigen die relatief vervuילend zijn.

² Dit blijkt uit een berekening waarin de stimulatie per reizigerskilometer is uitgedrukt. Met iets meer dan € 0,03 per kilometer is deze stimulatie relatief laag ten opzichte van het standaard kilometer tarief van € 2,35.

³ Kennisinstituut voor Mobiliteit (2018). Prijsgevoeligheid diensten personenvervoer.

Tegelijkertijd geven de onderzoekers aan dat het in de praktijk lastig is om tot een gedetailleerde juridische definitie van mobiel erfgoed te komen. Dit heeft tot gevolg dat alternatief beleid niet goed direct gericht kan zijn op het behoud van mobiel erfgoed. Daarnaast kan volgens het SEO Betalen naar Gebruik passend alternatief beleid zijn onder de aanname dat mobiel erfgoed slechts beperkt gebruikt wordt. In dat geval zijn de kosten voor het hebben van een dergelijk voertuig beperkt, als daarmee daadwerkelijk weinig wordt gereden. Bij invoering van Betalen naar Gebruik in Nederland vervalt in dat geval de noodzaak voor een regeling voor oldtimers. Het neveneffect van extra vervuiling door het gebruik van oude voertuigen wordt daardoor ook ingeperkt aangezien er per gebruik wordt belast.

4. MRB-kwarttarief kampeerauto

In de wet MRB 1994 geldt – vanwege samenhang met beperkt gebruik van de weg – een kwarttarief voor personenauto's waarvan de binnenruimte is ingericht voor het vervoer en verblijf van personen en is voorzien van een vaste kook- en slaapgelegenheid. Het zogenoemde kwarttarief kampeerauto. Voor kampeerauto's die bedrijfsmatig worden verhuurd geldt in de wet MRB 1994 een halftarief.

SEO adviseert het kwarttarief kampeerauto anders vorm te geven, want circa vijftig procent van de eigenaren van kampeerauto's schorst het kenteken voor een deel van het jaar, waardoor het feitelijke tarief lager is dan het kwarttarief. Bovendien is het budgettair beslag van de regeling gemiddeld genomen ruim € 288 miljoen per jaar. In 2019 en 2020 lag het budgettaire belang met respectievelijk € 330 miljoen en € 334 miljoen zelfs ruim daarboven. Als vorm van alternatief beleid adviseert SEO het gebruik van de weg te belasten.

5. Regelingen in MRB en BPM die een publiek belang dienen

Binnen de Wet BPM 1992 en de Wet MRB 1994 zijn er verschillende bijzondere regelingen waarbij het «dienen van het publieke belang» van de gebruikersgroepen de hoofddoelstelling is voor het bestaan van die regelingen. Het gaat hierbij om de volgende regelingen:

Uitzonderingen in de MRB

- Vrijstelling ambulances
- Vrijstelling dierenambulances
- Vrijstelling voor defensie- en politiemotorrijtuigen
- Vrijstelling brandweer
- Vrijstelling reinigingsdiensten
- Vrijstelling lijkwagens¹

Uitzonderingen in de BPM

- Vrijstelling militaire voertuigen
 - Teruggaaf dierenambulances
 - Teruggaaf politievoertuigen
 - Teruggaaf brandweer
-

Uitzonderingen in de MRB

- Teruggaaf lijkwagens
 - Teruggaaf ambulances
 - Teruggaaf gevangenenvervoer
-

¹ Deze vrijstelling in de Wet MRB 1994 geldt tevens ook vanwege samenhang met beperkt gebruik van de weg.

SEO adviseert de regelingen die een publiek belang dienen te vervangen door een verhoging van budgetten of een subsidieregeling zodat hetzelfde doel wordt behaald terwijl de prikkel voor realisatie van milieudoelstellingen via de autobelastingen niet wordt verminderd.

6. Regelingen in de BPM en MRB voor bestelauto ondernemer

In de wet MRB 1994 geldt een lager tarief voor bestelauto ondernemer. In de Wet BPM 1992 geldt een vrijstelling voor de bestelauto ondernemer. Deze twee regelingen dienen ter stimulatie van ondernemerschap. SEO adviseert deze twee regelingen te vervangen door beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten op het milieu. Volgens de onderzoekers verlagen de regelingen de kosten voor ondernemers die gebruikmaken van een bestelauto, maar wat de impact hiervan is op het ondernemerschap is niet duidelijk. Zo is onbekend of hierdoor de overlevingskansen van bedrijven toenemen, er per saldo meer bedrijven zijn in Nederland of de toegevoegde waarde (bbp) toeneemt. Verder zorgen deze regelingen ook voor een hogere uitstoot van broeikasgassen door de voertuigen. Met de opkomst van emissiearme bestelauto's kunnen deze regelingen meer in lijn worden gebracht met het tweede doel van de autobelastingen (het leveren van een bijdrage aan het behalen van luchtkwaliteits- en klimaatdoelstellingen).

7. De MRB-regelingen met de doelstelling beperkt weggebruik

Binnen de Wet MRB 1994 gelden er vrijstellingen en lagere tarieven voor voertuigen die samenhangen met beperkt gebruik van de weg. Hier gaat hierbij naast de hiervoor reeds genoemde MRB-regelingen voor kampeerauto's en lijkwagens om de volgende regelingen:

- Gematigd tarief rijdende winkel
- Kwarttarief kermis- en circus
- Kwarttarief werktuig of -plaats
- Kwarttarief paardenvoer
- Vrijstelling wegebouw
- Vrijstelling gebruik openbare weg over geringe afstand

Volgens SEO is het doel van de regeling – het compenseren voor beperkt gebruik – tegenstijdig met de grondslag van de MRB, dat van een houderschapsbelasting.

Bovendien is het een aanname dat deze voertuigen slechts beperkt gebruik van de weg maken, er wordt namelijk niet gecontroleerd of een voertuig beperkt wordt gebruikt. De onderzoekers geven aan dat een toekomstige invoer van een stelsel van Betalen naar Gebruik, deze regelingen overbodig zouden maken.

Kabinetsreactie

Het kabinet heeft het evaluatierapport van SEO over de doeltreffendheid en/of doelmatigheid van de bijzondere regelingen, maar ook de onderzoeksrapporten van de Algemene Rekenkamer in de periode 2019 en 2020 tot zich genomen (Kamerstuk 32 800, nr. 63 en 68). Het kabinet heeft daarbij kennisgenomen van de observatie dat de doelstelling van de regelingen duidelijker geformuleerd moeten worden en adviseert de volgende kabinetten om dit door te voeren. Dit geldt ook voor de aanbeveling om kennisdossiers bij de Belastingdienst op te bouwen.

Als gevolg van de demissionaire status van het kabinet Rutte IV moet de beslissing over de toekomst van een aantal van de geëvalueerde regelingen worden overgelaten aan een volgend kabinet. In een enkel geval is dit ook het gevolg van nader onderzoek dat noodzakelijk is. Hierbij wordt gekeken of een bijzondere regeling op een verantwoorde manier kan worden beëindigd. Daar waar het kabinet wel ruimte zag voor het doen van concrete voorstellen, zijn deze opgenomen in het Belastingplan 2024 (Kamerstuk 36 418). Deze voorstellen worden in het vervolg van deze brief nader toegelicht.

Het kabinet wenst te benadrukken dat het op het standpunt staat dat indien een fiscale regeling negatief wordt geëvalueerd, deze regeling dient te worden afgeschaft dan wel dient te worden hervormd en/of versoerd.⁴ Hierbij is het van belang om te beoordelen of het doel van de regeling nog relevant is, of het ongewenste neveneffecten heeft, en of de regeling nog doelmatig en doeltreffend is. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het inwerkingtredingsjaar van de maatregelen vanwege het handelingsperspectief van burgers en ondernemers, maar ook vanwege de beschikbare IV-capaciteit bij de Belastingdienst om de maatregelen op tijd in te kunnen voeren.

1. Nihiltarief in de MRB voor OV-autobussen op LPG of aardgas en verlaagde brandstoftoeslag voor gas in de MRB

Het kabinet stelt naar aanleiding van de uitkomsten van het SEO-rapport en in het kader van vereenvoudiging van het belastingstelsel voor⁵ om deze regelingen per 1 januari 2030 (OV-bussen) respectievelijk per 1 januari 2026 (verlaagde brandstoftoeslag) te beëindigen.

Deze fossiele regelingen zijn destijds geïntroduceerd om de CO₂-uitstoot en de afhankelijkheid van benzine en diesel te verminderen. Aardgas gold toen als een schone en betaalbare brandstof, die een alternatief kon bieden voor benzine en diesel. Het stimuleren van het gebruik van aardgasvoertuigen werd gezien als een manier om deze doelen te bereiken. Zoals SEO en de Algemene Rekenkamer⁶ in hun onderzoek hebben geconcludeerd is de doelstelling van deze regelingen achterhaald voor wat betreft de inzet van fossiel gas. Het beleid van het kabinet is nu gericht op het stimuleren van duurzame alternatieven, zoals elektrische auto's en waterstofauto's.

Tegelijkertijd blijft het kabinet inzetten op verdere groei van het aandeel biobrandstoffen in de huidige infrastructuur.⁷ Ook in het kader van het Europese Fit for 55-pakket en de hoge doelen uit REDIII (Renewable

⁴ Ministerie van Financiën, Begrotingsregels 2022–2025 (Begrotingsregels 2022–2025.pdf (rijksfinancien.nl)).

⁵ Kamerstuk 36 418.

⁶ Kamerstuk 32 800, nr. 63.

⁷ Kamerstuk 32 813, nr. 1230.

energy directive) en de ETS (European Union Emissions Trading System) blijft het kabinet de mogelijkheden verkennen voor investeringen in de infrastructuur van hernieuwbare energie in mobiliteit. De opgebouwde (gas) infrastructuur blijft daarom relevant voor de transitie naar de verdere inzet van hernieuwbare brandstoffen.

Specifiek voor de regeling voor autobussen kost de uitvoering – in verhouding tot het aantal gebruikers – relatief veel capaciteit om vast te stellen of een autobus daadwerkelijk wordt ingezet in het openbaar vervoer. Afschaffen van de regeling heeft daarmee de voorkeur in het kader van de eenvoud en uitvoerbaarheid. Gelet op het reeds afgesloten Bestuursakkoord zero emissie OV-busvervoer⁸ in 2030 dat uitgaat van zero-emissie bussen per 2030 heeft het kabinet besloten om deze regeling per 1 januari 2030 af te schaffen.

2. MRB-vrijstelling voor taxi's en openbaar vervoer (OV)

Het kabinet adviseert aan het volgend kabinet om naar aanleiding van de evaluatie door SEO de gevolgen van de regeling op doelgroepenvervoer nader te onderzoeken. Het kabinet erkent dat de regeling administratieve lasten met zich meebrengt voor zowel de uitvoering als de gebruikers van de regeling.

Tegelijkertijd wordt er in het OV nauwelijks gebruik gemaakt van personenauto's. De regeling beslaat daarom voornamelijk de taxisector waar het doelgroepenvervoer een belangrijke rol speelt.⁹ Voor deze markt zijn deelauto's, fietsen etc. geen goed alternatief en komen hogere kosten waarschijnlijk voornamelijk terecht bij opdrachtgevers (zoals gemeenten) en ondernemers in het doelgroepenvervoer. Voordat tot beëindiging van deze regeling wordt overgegaan moeten de eventuele gevolgen voor het doelgroepenvervoer nader worden onderzocht en zal moeten worden bezien of voor eventuele nadelige effecten een passende oplossing voorhanden is. Hiervoor is nader overleg nodig met de betrokken partijen. Daarnaast moet onderzocht worden welke wijzigingen van de indexering van de wettelijke maximumtarieven voor taxivervoer nodig zijn zodat taxi-ondernemers de extra kosten kunnen doorberekenen aan klanten en opdrachtgevers (zoals gemeenten). Het gaat hierbij om enkele centen per kilometer.

Verder kunnen taxi's voor de markt bestaande uit niet gecontracteerd vervoer, zoals gesteld door SEO gezien worden als een mogelijk verdringende factor voor de fiets of bus, maar blijven ze voor het kabinet een milieuvriendelijk alternatief voor eigen autobezit, zijn ze onderdeel van de OV-keten, en voorzien ze in vervoer voor mensen die geen gebruik kunnen maken van regulier OV.

3. MRB-vrijstelling voor oldtimers (auto's van 40 jaar en ouder)

Het kabinet stelt naar aanleiding van de evaluatie door SEO en in het kader van vereenvoudiging van het belastingstelsel voor om de regeling per 1 januari 2028 te versoberen tot voertuigen die tot 1988 zijn gebouwd.¹⁰ Bij omzetting in 2028 naar bouwjaar tot 1988 wordt rekening gehouden met de overgangsregeling voor motorrijtuigen die voor het eerst in gebruik zijn genomen vóór 1 januari 1988 maar waarvan de datum 1^e toelating nog geen 40 jaar geleden is. Deze overgangsregeling loopt af in 2028. Met het voorstel wordt de huidige groep voertuigen van 40 jaar

⁸ https://zeroemissiebus.nl/wp-content/uploads/2020/08/Bestuursakkoord_Zero_OV-Bus.pdf.

⁹ Marktbeeld taxi | Publicatie | Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (ilent.nl).

¹⁰ Kamerstuk 36 418.

en ouder ontzien en tegelijkertijd voorkomen dat er nieuwe voertuigen (met een bouwjaar vanaf 1988) de regeling instromen.

4. MRB-kwarttarief kampeerauto

De regeling is bedoeld om kampeerauto's te compenseren vanwege het beperkte gebruik van de weg. Het kabinet stelt voor¹¹ – naar aanleiding van de evaluatie van SEO – om het kwarttarief voor kampeerauto's per 1 januari 2026 te versoberen naar een halftarief. Voor bedrijfsmatig gehouden kampeerauto's geldt reeds een halftarief. Gelet de gelijkgetrokken tarieven kan het onderscheid tussen particulier en bedrijfsmatig gehouden kampeerauto's komen te vervallen. Bedrijfsmatig gehouden kampeerauto's vallen vanaf wijziging onder het halftarief voor particuliere kampeerauto's. Zoals de onderzoekers hebben geconcludeerd levert de bijzondere regeling voor de kampeerauto's een aanzienlijke belastingderving in de autobelastingen op. Voorts stoten kampeerauto's, in vergelijking met personenauto's relatief meer CO₂, stikstofoxiden en fijnstof uit en dragen daarmee relatief meer bij aan de totale emissie door het wegverkeer. Daarnaast schorst circa de helft van de gebruikers de kampeerauto minimaal één keer per jaar. Door schorsing wordt de facto een lagere mrb betaald dan het geldende tarief. Het kabinet kiest bewust voor om de regeling niet af te schaffen. Door te versoberen naar halftarief blijft de mrb voor de huidige bezitters van kampeerauto's billijk.

5. Regelingen in MRB en BPM die een publiek belang dienen

In tegenstelling tot het SEO-advies kiest het kabinet ervoor om de regelingen die een publiek belang dienen vooralsnog niet aan te passen. Het kabinet onderschrijft de bevinding dat het vaststellen van voldoende budget voor de uitvoering van publieke taken de voorkeur verdient boven het inrichten van fiscale regelingen. Het overhevelen van de regelingen naar budgetten aan de uitgavenkant is echter een ingewikkelde operatie met onvermijdelijke herverdelingseffecten. Naar verwachting zullen de uitvoeringskosten bij een eventuele omzetting naar subsidies hoger liggen dan het onverkort blijven uitvoeren van de huidige fiscale regeling.

6. Regelingen in de BPM en MRB voor bestelauto ondernemer

De bpm-vrijstelling bestelauto ondernemer wordt reeds per 1 januari 2025 afgeschaft¹². Deze wijziging is vorig jaar opgenomen in het Belastingplan 2023. Het kabinet kiest – mede gelet op de demissionaire status – ervoor om de belastingdruk voor bestelauto's van ondernemer niet verder te verzwaren middels een versobering van de MRB-regeling. Deze keuze volgt uit een eerdere overweging of het mrb-tarief kon worden verhoogd en waarvan destijds is afgezien.¹³ Het is aan het volgende kabinet om de uitkomsten van de evaluatie te heroverwegen.

7. De MRB-regelingen met de doelstelling beperkt weggebruik

Bij een eventuele verdere uitwerking van Betalen naar Gebruik door een volgend kabinet kunnen de uitzonderingen in de MRB die samenhangen met beperkt gebruik van de weg, worden herzien. Het gaat hierbij onder andere om de volgende regelingen:

- Teruggaaf bedrijfsvoertuigenpark vrachtwagens
- Gematigd tarief rijdende winkel
- Vrijstelling keuringsritten met geschorst kenteken

¹¹ Kamerstuk 36 418.

¹² Kamerstuk 36 202.

¹³ Zie hiervoor de vijfde nota van wijziging van Belastingplan 2023, Kamerstuk 36 202, nr. 38.

- Kwarttarief kermis- en circus
- Kwarttarief werktuig of -plaats
- Vrijstelling wegenbouw
- Vrijstelling gebruik openbare weg over geringe afstand
- Tarief bedrijfsvoorraad / herstelbedrijf
- Vrijstelling lijkwagens

8. Kwarttarief MRB-paardenvervoer

In de wet MRB 1994 geldt een kwarttarief voor een voertuig dat is ingericht voor het vervoer van paarden ten behoeve van de paardensport en uitsluitend niet-beroepsmatig wordt gebruikt. De zogenoemde regeling voor paardenvervoer. De regeling is bedoeld om de groep te compenseren vanwege het beperkte gebruik van de weg. Zoals hierboven beschreven gelden in dit kader meerdere bijzondere regelingen in de mrb en is het voorstel om dit te bezien in het kader van een eventuele toekomstige uitwerking van Betalen naar Gebruik. Specifiek voor het kwarttarief in de mrb voor paardenvervoer geldt echter dat de regeling door de ruime interpretatie van de voorwaarden moeilijk uitvoerbaar is. Bovendien ontvangt de Belastingdienst regelmatig verzoeken van personen- en bestelauto's die niet geschikt (veilig en diervriendelijk) zijn voor het vervoeren van paarden. Daarbij is het gebruik van de regeling de afgelopen jaren fors toegenomen: van 1.898 gebruikers in 2018 tot 3.100 in 2022.

Deze toenemende aantallen en de ruime interpretatie van de voorwaarden maken de regeling moeilijk handhaafbaar. Het kabinet stelt daarom voor¹⁴, gelet op het voorgaande en in het kader van vereenvoudiging van het belastingstelsel, om de regeling per 1 januari 2026 te beëindigen. De fiscale milieuprikkels in de MRB worden daarmee ook van toepassing op deze groep voertuigen. Verder draagt het afschaffen van de vrijstelling bij aan de uitvoerbaarheid, eenvoudiger maken van het stelsel en de fiscale neutraliteit in de MRB ten opzichte van andere sporten en hobby's.

9. Teruggaaf BPM-geldtransport

In de Wet BPM 1992 wordt op verzoek een bpm-teruggaaf verleend voor voertuigen die zijn ingericht voor geldtransport en als zodanig uiterlijk kenbaar zijn (zogenoemde geldtransportwagens). De regeling voor geldtransportwagens is destijds in de wet BPM 1992 opgenomen omdat deze voertuigen binnen de huidige regels als personenauto worden aangemerkt doordat de laadruimte zitplaats biedt aan een bewaker. Het kabinet stelt in het kader van vereenvoudiging van het belastingstelsel voor¹⁵ om deze regeling per 1 januari 2026 te beëindigen.

Door beëindiging van de regeling worden deze voertuigen in de heffing van de BPM betrokken, zodat het CO₂-zuiniger alternatief voor deze voertuigen aantrekkelijker wordt. Dit past binnen de bredere context van de klimaat- en milieudoelen.

De teruggaafregeling voor geldtransportwagens brengt daarnaast administratieve lasten met zich voor zowel de uitvoering als de gebruikers van de regeling. Door beëindigen van de regeling wordt het belastingstelsel eenvoudiger en beter uitvoerbaar.

¹⁴ Kamerstuk 36 418.

¹⁵ Kamerstuk 36 418.

Ik hoop uw Kamer met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd en dat de voorgestelde maatregelen ondanks de demissionaire status van het kabinet doorgevoerd kunnen worden.

De Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst,
M.L.A. van Rij

Budgettair beslag en aantal gebruikers per regeling uit onderzoeksrapport SEO

Uitzondering	Gebruikers 2020	Budgettair beslag 2020 (mln)
Nihilairief in de MRB voor OV-autobussen op LPG of aardgas	–	–
Vrijstelling taxi of ov	28.736	50,50
Brandstoftoeslag nihil of verlaagd voor gas	82.747	78,2
Kwarttarief kampeerauto	122.935	334 ¹
Halftarief kampeerauto (bedrijfsmatige verhuur)	996	1,8
Kwarttarief paardenvervoer	2.954	1,4
Vrijstelling lijkwagens	1.138	1,7
Vrijstelling oldtimers («motorrijtuigen van 40 jaar en ouder»)	199.118	74,8
Overgangsregeling oldtimers	76.621	13
Teruggaaf lijkwagens	36	0,4
Teruggaaf geldtransport	<10	–
Verlaagd tarief bestelbus ondernemer	811.511	959
Teruggaaf bedrijfsvoertuigenpark vrachtwagens	45	0,2
Gematigd tarief rijdende winkel	852	0,2
Vrijstelling keuringsritten met geschorst kenteken	67.405	0,1
Kwarttarief kermis- en circus	970	0,5
Kwarttarief werktuig of -plaats	413	0,2
Vrijstelling wegebouw	196	0,2
Vrijstelling gebruik openbare weg over geringe afstand	288	0,3
Tarief bedrijfsvoorraad / herstelbedrijf	32.008	13,7
Aftrek gewicht rolstoelinstallatie	2.100	0,1
Verlaagd tarief bestelauto ingericht voor gehandicapten	12.080	15,8
Vrijstelling ambulances	1.508	3,7
Vrijstelling dierenambulances	298	0,4
Vrijstelling voor defensie- en politiemotorrijtuigen	14.054	14,9
Vrijstelling brandweer	5.001	4,5
Vrijstelling reinigingsdiensten	3.551	1,4
Vrijstelling buitenlandse motorrijtuigen	73	–
Vrijstelling gecombineerd rail-wegvervoer	<10	–
Vrijstelling bijzondere kentekens	1111	11 mln
Vrijstelling militaire voertuigen	n.b.	n.b.
Vrijstelling bij invoer in specifieke omstandigheden	6.688	13 mln
Teruggaaf politievoertuigen	814	10,6 mln

<i>Uitzondering</i>	<i>Gebruikers 2020</i>	<i>Budgettair beslag 2020 (mln)</i>
Teruggaaf brandweer	110	1,4 mln
Teruggaaf invalide voertuigen	<10	–
Teruggaaf ambulances	63	1,2 mln
Teruggaaf gevangenenvervoer	<10	–
Teruggaaf groepsrolstoelvervoer		1,2 mln
Teruggaaf dierenambulances	<10	–
Teruggaaf bestelauto's gehandicapten	304	4,1 mln

¹ SEO is hier uitgegaan van alle kampeerauto's zonder schorsing. Het gerapporteerde budgettaire beslag in bijlage 9 van de Miljoenennota houdt wel rekening met schorsing. Bij schorsing wordt dan geen budgettair beslag berekend als gevolg van het kwarttarief. Circa de helft van de gebruikers schorst de kampeerauto een deel van het jaar.