



**TERSTOND  
TER BESLISSING**

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie   
Verbruiksbelastingen,  
Douane en  
Internationale aang.

Persoonsgegevens

# nota

Kabinetsreactie evaluatie bijzondere regelingen mrb en bpm

**Datum**

25 september 2023

**Notanummer**

2023-0000204056

**Bijlagen**

1. Kabinetsreactie
2. Onderzoeksrapport
3. Aanbiedingsbrief
4. Eerdere nota's

## Aanleiding

- In opdracht van Financiën zijn de bijzondere regelingen in de bpm en mrb geëvalueerd. Het onderzoeksrapport is vorig jaar met de Kamer gedeeld.
- In de voorjaarsnota is aangekondigd dat o.a. voor de evaluatie van de bijzondere regelingen in de autobelastingen binnenkort een kabinetsreactie volgt.
- Naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek is in augustus besloten om zes bijzondere regelingen te schrappen of te versoberen. Deze maatregelen zijn in het Belastingplan 2024 opgenomen. Gelet op de samenhang adviseren wij de kabinetsreactie op Prinsjesdag te versturen.
- Ten aanzien van de afstemming is met AZ geregeld dat deze brief rechtstreeks uit kan (na een doorlopen stilte procedure ambtelijke vierhoek) en akkoord van minIenW. Ambtelijk vierhoek en minIenW zijn akkoord.
- In bijlage 1 treft u de kabinetsreactie aan. Deze versie is met ambtelijk minIenW afgestemd. In bijlagen 2 en 3 treft u het rapport en de aanbiedingsbrief aan die vorig jaar met de Kamer zijn gedeeld.

## Beslispunten

- Indien akkoord met bijgevoegde Kamerbrief (zie bijlage 1) verzoeken wij u deze te ondertekenen.
- Graag uw akkoord voor het openbaar maken van voorliggende nota en eerdere nota's (bijlagen 4), conform de beleidslijn Actieve openbaarmaking nota's.

## Kernpunten

- De kabinetsreactie is in lijn met de augustusbesluitvorming. Het gaat om de volgende maatregelen die tevens in BP24 zitten:
- Per 1 januari 2026
  - **Versoberen mrb-kampeerauto naar halftarief.** In de MRB geldt een kwarttarief voor kampeerauto's. Deze regeling wordt per 1 januari 2026 versoerd naar een halftarief.
  - **Afschaffen kwarttarief paardenvoer.** In de MRB 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 paardenvoer.
  - **Afschaffen verlaagde brandstoftoeslag gas.** In de MRB geldt een lagere brandstoftoeslag voor personenauto's en bestelauto's die

18.09.23

ja  
ja

Mu

door particulieren worden gehouden, wanneer in het kentekenregister de brandstofsoort CNG, LNG of de brandstofsoort LPG met de typeaanduiding af-fabriek-, G3- of R115-installatie is opgenomen.

- **Afschaffen teruggave geldtransport (BPM).** In de BPM wordt op verzoek een teruggaaf verleend voor motorrijtuigen die zijn ingericht voor geldtransport en als zodanig uiterlijk kenbaar zijn (zogenoemde geldtransportwagens).
- Per 1 januari 2028
  - **Versoberen oldtimers vanaf 2028 naar auto's met bouwjaar tot 1988.** In de MRB geldt voor voertuigen die 40 jaar en ouder zijn een vrijstelling. Voorgesteld wordt de oldtimervrijstelling voor auto's vanaf 40 jaar niet af te schaffen, maar met ingang van 1 januari 2028 te versoberen tot voertuigen die voor 1988 zijn gebouwd.
- Per 1 januari 2030
  - **Afschaffen nihil tarief OV-autobussen op LPG of aardgas.** In de MRB geldt een vrijstelling voor een OV-autobus die is bestemd om hoofdzakelijk te worden aangedreven door een kracht die wordt ontleend aan vloeibaar gemaakt petroleumgas of aan aardgas.

#### *Communicatie*

Er wordt proactieve communicatie voorbereid bij deze kabinetsreactie.

#### *Politiek/bestuurlijke context*

De maatregelen zitten in het Belastingplan 2024 en komen daarmee tijdens de parlementaire behandeling aan de orde.

#### **Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

Doc. nummer	Datum	Titel document	Toelichting
1	3-3-2023	Nota-StasFB-Notitie evaluatie bijzondere regelingen autobelastingen	
2	14-4-2023	Nota-StasFB-Appreciatie IenW en Fin fiscale regelingen auto nav politieke vierhoek	
3	24-5-2023	Nota-StasFB-Kabinetsreactie bijzondere regelingen autobelastingen	
4	9-6-2023	Nota-StasFB-MCKE kabinetsreactie evaluatie bijzondere regelingen autobelastingen	
5	23-6-2023	Memo-StasFB-BWO 29 juni kabinetsreactie evaluatie bijzondere regelingen	



ma 27/3 9.15-9.45

TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie  
Verbruiksbelastingen,  
Douane en  
Internationale aang.

Persoonsgegevens

# nota

Notitie evaluatie bijzondere regelingen autobelastingen

**Datum**

3 maart 2023

**Notanummer**

2023-0000074661

**Bijlagen**

1. rapport evaluatie bijzo
2. Aanbiedingsbrief evalu.

## Aanleiding

- SEO heeft vorig jaar een evaluatie uitgevoerd naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van 41 bijzondere regelingen in de autobelastingen. Het gaat om 14 BPM-regelingen en 27 MRB-regelingen.
- Op 1 juli 2022 is de evaluatie naar de Kamer gestuurd. Hierbij is aangekondigd later met een inhoudelijke reactie te komen op de aanbevelingen van het rapport. Aan de hand van deze notitie en voorjaarsbesluitvorming kan een reactie worden opgesteld.
- In deze notitie treft u onze overwegingen aan bij de regelingen per categorie en ons advies ten aanzien van beëindigen dan wel versoberen van enkele regelingen via het BP 2024, via BNG of aan een volgend kabinet te laten. Afhankelijk van uw keuzes stellen wij een kamerbrief en wetgeving op.
- Tevens zijn de keuzes relevant voor de voorjaarsbesluitvorming; de nog openstaande kabinetsreacties op negatief geëvalueerde fiscale regelingen evaluaties liggen bij de vierhoeken op tafel. Dit staat geagendeerd voor de ambtelijke vierhoek van 21 maart. Uw eventuele reactie op deze nota zullen wij in de voorbereiding meenemen.

no. 03.23

Besprek

## Beslipunt

Gaat u akkoord met de in deze nota opgenomen adviezen? Indien gewenst zijn wij graag bereid dit nader toe te lichten.

nee

## Kernpunten

- Het onderzoek van SEO geeft voldoende aanleiding om te overwegen enkele bijzondere regelingen af te schaffen dan wel aan te passen vanuit vereenvoudigings- of duurzaamheidsperspectief. SEO concludeert dat het vaak onmogelijk is doeltreffendheid en doelmatigheid vast te stellen, de uitvoeringscomplexiteit van veel regelingen hoog is, en de noodzaak tot overheidsingrijpen vaak achterhaald is.
- SEO adviseert de volgende regelingen aan te passen:
  - die een publiek belang dienen (o.a. politie, ambulance, brandweer), door deze te vervangen door een verhoging van budgetten (of, waar nodig, een subsidierегeling) zodat hetzelfde doel wordt behaald terwijl de prikkel voor realisatie van milieudoelstellingen via de autobelastingen niet wordt vermindert;

nee

nee

① heel BP 2024  
 ② uitvoering laten  
 ③ budgetten afk. BD  
 goed discussie

- die dienen ter stimulatie van ondernemerschap (bestelauto ondernemer), door deze te vervangen voor beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten voor het milieu. In de BPM wordt de bijzondere regeling voor bestelauto al in 2025 afgeschaft;
  - die het rijden op gas stimuleren, door deze af te schaffen;
  - voor het behoud van mobiel erfgoed (oldtimers), door deze toe te spitsen op specifieke modellen die tot mobiel erfgoed worden gerekend;
  - die het beperkt gebruik van de weg faciliteren (zoals kampeerauto's), door deze anders vorm te geven door ze te belasten naar gebruik;
  - die dienen ter bevordering van taxi's en OV, door ze af te schaffen of te vervangen voor beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten voor het milieu. Dit geldt alleen voor de MRB, in de BPM is de bijzondere regeling voor deze doelgroep al in 2020 afgeschaft.
- Voor de evaluaties die deze kabinetsperiode tot stand komen geldt dat bij een negatief oordeel het uitgangspunt is om deze regeling af te schaffen of te versoberen.
  - Ondanks dat het afschaffen dan wel versoberen ook tot vereenvoudiging in de uitvoering kan leiden, zijn dit wel aanpassingen die mogelijk IV capaciteit zullen vragen. Binnen de keten Auto van de Belastingdienst zijn de mogelijkheden om IV-capaciteit vrij te maken voor nieuwe wijzigingen voor de korte termijn (2 à 3 jaar) beperkt. Daarom is niet op voorhand te zeggen op welke termijn wijzigingen doorgevoerd kunnen worden. Beleidsmatig ligt het voor de hand om de - af te schaffen/te versoberen - regelingen in 2024 of 2025 inwerking te laten treden. Er zal dus worden bezien of dat inpasbaar is.
  - Formele uitspraken over de uitvoerbaarheid van de voorgestelde maatregelen voor de Belastingdienst zullen verlopen via een uitvoeringstoets. Afhankelijk van de uitkomst van de uitvoeringstoets kan besloten worden per wanneer bepaalde maatregelen ingevoerd kunnen worden. Hierover wordt u op een later moment geïnformeerd.
  - Dit neemt niet weg dat wetgeving voor (een deel van) de af te schaffen of aan te passen regelingen in het Belastingplan 2024 mee zou kunnen lopen.

#### Advies

Onderstaand treft u ons advies onderverdeeld in de volgende categorieën:

- A. Voorstel tot beëindigen dan wel versoberen via BP 2024, waarbij datum inwerkingtreding per maatregel afhankelijk is van uitvoerbaarheid en politieke afweging.
- B. Afschaffen bij invoering BNG 20230 i.v.m. gebruik op de weg.
- C. Behouden i.v.m. publiek en/of sociaal belang.

In de toelichting is per maatregel een uitgebreidere onderbouwing gegeven.

- A. De regelingen **te beëindigen c.q. te versoberen en mee te nemen in het BP 2024 of juist expliciet later te bezien**. De daadwerkelijke inwerkingtredingsdatum is afhankelijk van een uitvoeringstoets. **Bent u hiermee akkoord?**

<b>Uitzonderingen in de MRB in BP 2024 meenemen</b>	<i>Gebruikers 2020</i>	<i>Beslag 2020 (mln)</i>	<i>Beslag 2023 (mln)</i>	<i>Opbrengst bij afschaffen/versoberen (incl. gedragseffect)</i>	<i>Voorstel</i>
1. Nihiltarief OV-autobussen op LPG of aardgas <sup>1</sup>	<33	-	-	-	Beëindigen
2. Vrijstelling taxi	28.376	50,50	50	50	Beëindigen
3. Brandstoftoeslag nihil of verlaagd voor gas	82.747	78,2	70,9	35,45 <sup>2</sup>	Beëindigen
4. Kwarttarief kampeerauto <sup>3*</sup>	122.935	334 <sup>4</sup>	238,6 <sup>5</sup>	40 <sup>6</sup>	versoberen tot halftarief, dan wel beëindigen
5. Halftarief kampeerauto (bedrijfsmatige verhuur)*	996	1,8	1,8	1,8	beëindigen
6. Kwarttarief paardenvoer* <sup>4</sup>	2.954	1,4	1,4	1,4	versoberen tot halftarief, dan wel beëindigen
7. Vrijstelling lijkwagens	1.138	1,7	1,7	1,7	Beëindigen
8. Vrijstelling oldtimers (motorrijtuigen van 40 jaar en ouder')	199.118	74,8	99	9 <sup>7</sup>	Versoberen: alleen auto's bouwjaar tot (bijvoorbeeld) 1988
9. Overgangsregeling oldtimers <sup>8</sup>	76.621	13	10	0	Loopt t/m 2027, stopt dan van rechtswege. Geen noodzaak aan te passen
<b>Uitzonderingen in de BPM in BP 2024 meenemen</b>					
10. Teruggaaf lijkwagens	36	0,4	0,4	0,4	Beëindigen
11. Teruggaaf geldtransport	<10	-	-	-	Beëindigen
<b>Niet al meenemen in BP 2024</b>					
12. Verlaagd tarief bestelbus ondernemer <sup>9</sup>	811.511	959	1.112	890 <sup>10</sup>	Beëindigen, overlaten aan volgend kabinet

- Gegeven de financiële gevolgen zal er zeker weerstand van de betreffende groepen komen. I&W steunt i.v.m. BNG. Vanuit LNV zal er aandacht zijn voor aanpassing van de regeling voor paardenvoer en vanuit EZK voor het aanpassen van regelingen die ondernemers raken zoals taxi's, lijkwagens, geldtransport.
- Enkele) gemiddelde effecten op microniveau op jaarbasis:
  - Voor taxi's, meestal rijdend op diesel, komt de MRB bij afschaffing van de vrijstelling bij een gemiddeld gewicht van 1400 kg uit op

<sup>1</sup> Nihiltarief OV-bussen is op basis van CBS-gegevens.

<sup>2</sup> Verwachting is dat opbrengst snel afneemt naar 0 bij afschaffing van deze nihil/verlaagde toeslag door de veronderstelling dat men deels zal overstappen naar benzine.

<sup>3</sup> Maatregelen 4, 5, 6 tav kampeerauto en paardenvoer zouden ook in categorie B kunnen vallen aangezien zij te maken hebben met gebruik van de weg.

<sup>4</sup> 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 kwart-tarief. Circa de helft van de gebruikers schorst de kampeerauto een deel van het jaar.

<sup>5</sup> In tegenstelling tot 2020 wordt hier rekening gehouden met het schorsen van kampeerwagens.

- € 1350 (inclusief opcenten Zeeland € 1650). Een emissieloos voertuig (EV) is op dit moment nog vrijgesteld. Bij een volledige MRB (v/a 2026) bij een gewicht van 1700 kg zou de MRB voor een EV uitkomen op € 705 (inclusief opcenten Zeeland € 1125).
- o Voor een personenauto op schoon gas met nihil/verlaagde brandstof toeslag neemt de MRB bij een gewicht van 1300 kg toe met ca €600 per jaar toe (inclusief opcenten Zeeland van € 1065 naar € 1590).
- o Voor kampeerauto's bedraagt de MRB nu bij een gemiddeld gewicht van 2600 kg, meestal rijdend op diesel, € 690 (inclusief opcenten Zeeland € 880), bij versoberen tot een halftarief wordt dit verdubbeld. Hierbij is geen rekening gehouden met eventueel schorsen (wat nu in de helft van de gevallen wel al gebeurt). Gemiddeld schorst men ruim de helft van een jaar. In gevallen zullen de effecten daardoor aanzienlijk lager uitkomen, maar er zullen forse uitschieters zijn (zeer zware kampeerauto's en bij niet schorsen), waarbij de perceptie is te betalen terwijl men veel in buitenland rijdt.
- o Bij een bestelauto van een ondernemer op diesel is de MRB met verlaagd tarief bij een gewicht van 1700 kg € 550 euro (een bestelauto heeft geen opcenten). Zonder verlaagd tarief wordt de MRB gelijk aan die van een personenauto van 1700 kg (maar blijft zonder opcenten) € 1705: €1150 hoger.

B. Wij adviseren de volgende MRB-regelingen - die samenhangen met het beperkt gebruik van de weg – **af te schaffen** bij invoering van BNG of bij invoering van de Vrachtwagenheffing:

Uitzonderingen in de MRB	Gebruikers 2020	Beslag 2020 (mln)	Voorstel afschaffen
1. Teruggaaf bedrijfsvoertuigenpark vrachtwagens	45	0,2	Vrachtwagenheffing
2. Gematigd tarief rijdende winkel	852	0,2	Vrachtwagenheffing
3. Vrijstelling keuringsritten met geschorst kenteken	67.405	0,1	BNG
4. Kwarttarief kermis- en circus	970	0,5	Vrachtwagenheffing

<sup>6</sup> Bij versoberen naar halftarief wordt een opbrengst van € 40 mln verwacht, bij beëindigen wordt een opbrengst van € 99 mln verwacht.

<sup>7</sup> Doordat versoberd wordt door het bouwjaar op een jaartal vast te zetten zal het oldtimer wagenpark niet langer elk jaar een nieuwe lichter auto's erbij krijgen. Hierdoor zal de opbrengst elk jaar komen uit dit cohort dat onder de oude regeling als oldtimer meegenomen zou worden maar onder de nieuwe regeling niet meer. Daarmee zal de opbrengst een oplopende reeks zijn. Hier wordt uitgaan van invoering per 2028 en jaartal van 1988 (2028 – 40 jaar).

<sup>8</sup> Bij versobering van de vrijstelling voor oldtimers zal de hiermee samenhangende overgangsregeling ook moeten vervallen. De opbrengst loopt af naar nul in 2028.

<sup>9</sup> De bpm-vrijstelling bestelauto ondernemer wordt per 1 januari 2025 afgeschaft. Eerder is een politieke keuze gemaakt om de voorgestelde mrb-dekkingsmaatregel in Belastingplan 2023 in te trekken omdat de bpm- en mrb-maatregelen tot hogere lasten voor ondernemers zouden leiden voor ondernemers met een bestelauto. Om die reden kan gekozen worden om de beslissing over de mrb-regeling voor bestelauto's van ondernemers aan een volgend kabinet te laten.

<sup>10</sup> Hierbij is uitgegaan van een gedragseffect van 20%.

5. Kwarttarief werktuig of -plaats	413	0,2	Vrachtwagenheffing
6. Vrijstelling wegebouw	196	0,2	BNG
7. Vrijstelling gebruik openbare weg over geringe afstand	288	0,3	BNG
8. Tarief bedrijfsvoorraad / herstelbedrijf	32.008	13,7	BNG

C. Wij adviseren de volgende BPM- en MRB regelingen die een publiek - of sociaalmaatschappelijk belang dienen vooralsnog **te behouden**:

<i>Uitzonderingen in de MRB</i>	<i>Gebruikers 2020</i>	<i>Beslag 2020 (mln)</i>
1. Aftrek gewicht rolstoelinstallatie	2.100	0,1
2. Verlaagd tarief bestelauto ingericht voor gehandicapten	12.080	15,8
3. Vrijstelling ambulances	1.508	3,7
4. Vrijstelling dierenambulances	298	0,4
5. Vrijstelling voor defensie- en politiemotorrijtuigen	14.054	14,9
6. Vrijstelling brandweer	5.001	4,5
7. Vrijstelling reinigingsdiensten	3.551	1,4
8. Vrijstelling buitenlandse motorrijtuigen	73	-
9. Vrijstelling gecombineerd rail-wegvervoer	<10	-

<i>Uitzonderingen in de BPM<sup>11</sup></i>	<i>Gebruikers 2020</i>	<i>Beslag 2020 (mln)</i>
10. Vrijstelling bijzondere kentekens	1111	11 mln
11. Vrijstelling militaire voertuigen	n.b.	n.b.
12. Vrijstelling bij invoer in specifieke omstandigheden	6688	13 mln
13. Teruggaaf politievoertuigen	814	10,6 mln
14. Teruggaaf brandweer	110	1,4 mln
15. Teruggaaf invalide voertuigen	<10	-
16. Teruggaaf ambulances	63	1,2 mln
17. Teruggaaf gevangenenvervoer	<10	-
18. Teruggaaf groepsrolstoelvervoer		1,2 mln
19. Teruggaaf dierenambulances	<10	-
20. Teruggaaf bestelauto's gehandicapten	304	4,1 mln

<sup>11</sup> Budgettair beslag bij bijzondere kentekens en invoer in specifieke omstandigheden staan niet in de evaluatie, hier is een eigen inschatting voor gemaakt.



### Toelichting

Onderstaand treft u een uitgebreidere redenering bij de belangrijkste regelingen. Hierbij is rekening gehouden met uw eerdere opmerkingen ten aanzien van afschaffen MRB paardenvervoer en kampeervervoer n.a.v. uw werkbezoek. Beide zien op gebruik van de weg en kunnen daardoor ook later bij invoering BNG of Vrachtwagenheffing afgeschaft worden (categorie B).

#### Categorie A. nu besluiten tot afschaffen dan wel versoberen.

##### *Kwarttarief in de MRB voor paardenvervoer*

- De regeling is bedoeld om voertuigen te compenseren vanwege beperkt gebruik van de weg. Volgens de onderzoekers staat de doelstelling hiervan op gespannen voet met de grondslag van de MRB, omdat de MRB om een belasting op bezit is. 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. Soortgelijke conclusie heeft ook de Algemene Rekenkamer getrokken (rapport 2019). Gelet op het voorgaande is de regeling als niet doeltreffend geoordeeld.
- De huidige definitie om voor het kwarttarief bij paardenvervoer in aanmerking te komen is summier: *het motorrijtuig moet uitsluitend niet-beroepsmatig ten behoeve van de paardensport worden gebruikt*. De facto hoeft de belastingplichtige enkel een verklaring te overleggen waaruit dit blijkt.
- De Belastingdienst ontvangt regelmatig verzoeken van personen- en bestelauto's die niet geschikt (veilig en diervriendelijk) zijn voor het vervoeren van paarden. Ook is het gebruik van de regeling de afgelopen jaren fors toegenomen: van 1.898 gebruikers in 2018 tot 2.954 in 2020.
- Het lijkt erop dat een toenemend deel van de verzoeken slechts is gericht op het (onterecht) verkrijgen van het kwarttarief.
- Deze regeling is vanwege de ruime interpretatie van de voorwaarden moeilijk uitvoerbaar. Dit werkt misbruik in de hand, wat ook terug is te zien in de cijfers.

##### Oplossingsrichtingen:

- Afschaffen van het kwarttarief voor paardenvervoer. Voor paardentransport zijn er specifieke voertuigen nodig, die doorgaans zwaar wegen. Zonder de vrijstelling betalen deze voertuigen, vanwege het zware gewicht, meer MRB. Tegelijkertijd stoten deze voertuigen ook relatief veel CO<sub>2</sub>-uit. Het is een politieke keuze om het fiscaal nadeel te blijven corrigeren of juist te kiezen dat de milieuprikkels in de MRB ook van toepassing wordt voor deze groep voertuigen. Het afschaffen van de vrijstelling draagt ook bij aan de fiscale neutraliteit in de MRB.
- Een alternatief is om in de wet nader toe te lichten aan welke inrichtingseisen het motorrijtuig moet voldoen en wat onder paardensport wordt verstaan.
- Afschaffen van de regeling heeft de voorkeur in het kader van de eenvoud en uitvoerbaarheid.

#### Lagere tarieven in de MRB voor kampeerauto

- De regeling is bedoeld om voertuigen te compenseren vanwege beperkte gebruik van de weg. Volgens de onderzoekers staat de doelstelling hiervan op gespannen voet met de grondslag van de MRB, omdat de MRB om een belasting op bezit is. 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. Soortgelijke conclusie heeft ook de Algemene Rekenkamer getrokken (rapport 2019).
- Gelet op het voorgaande is de regeling als niet doeltreffend geoordeeld.
- Kampeerauto's vallen uiteen in de categorieën 'af-fabriek' en 'ombouw'.
- De Belastingdienst signaleert en constateert bestelauto's die soms met veel kunst- en vliegwerk worden omgebouwd om aan de inrichtingseisen te voldoen. Er worden op internet zelfs kampeersets te huur aangeboden om het motorrijtuig (tijdelijk) aan de vereisten voor de RDW-keuring en de voorwaarden van de Belastingdienst te laten voldoen. Deze sets worden na keuring weer uit de bestelauto verwijderd. Dit is in strijd met de voorwaarden.
- Het beoordelen van de individueel omgebouwde kampeerauto is arbeidsintensief. Toezicht aan de voorkant, bij indiening van het verzoek, is van belang. Dit is merendeels een kantoortoetsing op basis van meegestuurde foto's van de auto.
- Als een auto eenmaal een kampeerautotarief heeft, krijgt de volgende houder automatisch het kampeerautotarief (art. 5aa UB MRB), zonder een nieuwe toetsing.
- Oneigenlijk gebruik van de regeling kan alleen worden vastgesteld als een motorrijtuig stilstaand wordt gecontroleerd en daarbij de inrichting kan worden beoordeeld.
- Daar komt ook bij dat meer dan de helft van de kampeerauto's (minimaal 1 keer) een deel van het jaar wordt geschorst, waardoor de MRB de facto lager uitvalt dan het geldende kwarttarief.  
Oplossingsrichtingen:
- Gelet op dat meer dan de helft van de kampeerauto's door schorsing de facto een lagere MRB betaalt dan het geldende kwarttarief kan overwogen worden om het kwarttarief af te schaffen c.q. te versoberen (bijvoorbeeld halftarief).
- Een ander alternatief is om de definitie van de regeling te beperken tot de groep grote af-fabriek campers en daarmee de groep "ombouwer" uit te sluiten van de regeling.
- Bij deze regeling moet rekening worden gehouden met het hoge aantal gebruikers (122.935 in 2020). Als de regeling wordt afgeschaft of aangepast, leidt dit naar verwachting tot een tijdelijke verhoging van de druk op de capaciteit van CAP en de Belastingtelefoon. Veel belastingplichtigen zullen immers vragen hebben over de nieuwe situatie.
- Afschaffen van de regeling heeft de voorkeur in het kader van de eenvoud en uitvoerbaarheid.

*Nihiltarief in de MRB voor OV-autobussen op LPG of aardgas en verlaagde brandstof toeslag voor gas in de MRB*

- In de MRB zijn het nihiltarief in de MRB voor OV-autobussen op LPG of aardgas alsmede de verlaagde brandstof toeslag voor gas destijds in de wet opgenomen om het rijden op aardgas te stimuleren, terwijl het overheidsbeleid nu het gebruik hiervan juist probeert terug te dringen. Daarnaast zijn er nu meer CO<sub>2</sub>-zuinigere of emissievrije alternatieven beschikbaar.
- Gelet op voornoemde is de doelstelling van deze regelingen achterhaald.
- Daarnaast kost de uitvoering van de regeling voor autobussen – 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 de voorkeur in het kader van de eenvoud en uitvoerbaarheid.

*De BPM-teruggaafregeling voor geldtransportvoertuigen*

- De regeling voor geldtransportvoertuigen is destijds in de BPM opgenomen omdat deze voertuigen binnen de huidige regels als personenauto worden aangemerkt doordat de laadruimte zitplaats biedt aan een bewaker.
- De aanvragers van de regeling betreffen private partijen. De regeling is daarmee de facto (net als de BPM-vrijstelling bestelauto ondernemer) een ondernemersregeling voor geldtransport.
- Voor de MRB geldt er geen uitzondering. Voor deze verschillende keuzes is geen onderbouwing gevonden.
- Ondanks dat het gaat om een zeer gering aantal aanvragen, legt de regeling verhoudingsgewijs een grote druk op de uitvoering waarvoor wel capaciteit moet worden vrijgemaakt (<10).
- De BPM-vrijstelling bestelauto ondernemer wordt mede om milieuredenen afgeschaft. Een gemiddeld geldtransportvoertuig stoot – net als bestelauto's - veel CO<sub>2</sub> uit.
- Wij adviseren de uitzondering te schrappen en daarmee de BPM ook op deze groep van toepassing te laten zijn.

*MRB-vrijstelling voor taxi's*

- De MRB-vrijstelling voor taxi's heeft als doelstelling het OV te stimuleren. De maatregel is niet doeltreffend en doelmatigheid is moeilijk vast te stellen.
- Ontwikkelingen met deelfietsen/auto's en de toename van thuiswerken maken de regeling ook minder actueel.
- Volgens SEO zal het effect van de regeling op de reiskosten hoogstwaarschijnlijk zeer beperkt zijn. 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 kilometertarief van € 2,35.
- Ook laat volgens SEO het onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit (2018) zien dat reizigers in het openbaar vervoer slechts beperkt reageren op prijsveranderingen.
- De regeling heeft mogelijk wel effect op het aanbod van taxi's en OV, maar dat is niet goed na te gaan.

- De BPM-teruggaaf voor taxi's en OV is per 1 januari 2020 afgeschaft. Een reden voor de afschaffing was om de taxibranche een prikkel te geven om over te stappen naar zuinigere voertuigen. Dit milieuarargument is ook voor de MRB-regeling van toepassing.
- Als alternatief kan de regeling omgevormd worden naar een directe subsidie voor aanbieders. Dit kan ook het aanbod van taxi's en OV beïnvloeden, maar zorgt – net als de fiscale regeling – ervoor dat de prikkel om lichte en milieuvriendelijke voertuigen te gebruiken ook bestaat voor voertuigen die in de huidige situatie onder de regeling vallen.
- Daar komt nog bij dat ondernemers de MRB van de fiscale winst kunnen aftrekken.
- Voor de gebruikers van de regeling voor taxi's en OV geldt dat zij waarschijnlijk niet gemakkelijk hun bezit van voertuigen kunnen aanpassen.

#### *MRB-vrijstelling lijkwagens en BPM-teruggaaf lijkwagens*

- De gebruikers van de regelingen voor lijkwagens zijn ondernemers en vallen niet onder een overheidstaak of een semipublieke dienst.
- Voor de MRB geldt nog in het bijzonder dat deze voertuigen beperkt gebruik van de weg maken (overdag).
- De functie van deze regeling is dat uitvaarten tegen een lager budget kunnen plaatsvinden. Gelet op het feit dat de gebruikers van de regeling ondernemers zijn is het doel van deze regeling niet meer actueel.
- Daar komt nog bij dat ondernemers de MRB van de fiscale winst kunnen aftrekken.
- Een gemiddelde lijkwagen stoot – net als bestelauto's - veel CO<sub>2</sub> uit. De BPM-vrijstelling bestelauto ondernemer wordt mede om milieuredenen afgeschaft.
- Gelet op voorgaande is het advies om de uitzonderingen in de BPM en MRB te beëindigen zodat de fiscale milieuprikkels ook op deze groep van toepassing wordt.

#### *Oldtimersvrijstelling in de MRB en overgangsregeling in de MRB*

- De oldtimerregeling in de MRB (voor auto's van 40 jaar en ouder) is oorspronkelijk ingevoerd vanwege beperkt gebruik van de weg door deze groep, maar is in de loop van de tijd veranderd naar behoud van mobiel erfgoed. De regeling heeft geen duidelijkere doelstelling.
- Volgens onderzoekers is het verwachte neveneffect van de regelingen een toename in het gebruik van oude voertuigen die relatief vervuilend zijn.
- Ook wordt het gebruik van deze voertuigen niet gemonitord en is daarom niet goed te achterhalen of het oorspronkelijke doel wordt behaald.
- Het afschaffen van deze regelingen heeft volgens SEO geen negatief effect op het behoud van mobiel erfgoed behalve dat de kosten hiervan zullen stijgen.
- Het afschaffen van de vrijstelling heeft tot gevolg dat houders van een oldtimer MRB gaan betalen. Een deel van de oldtimers krijgt naast de reguliere MRB ook te maken met de fijnstof toeslag in de MRB. Het gaat om de houders van een personen- of bestelauto die op diesel rijdt en die een fijnstofuitstoot heeft van meer dan 5 milligram per kilometer. Van veel oldtimers is de fijnstofuitstoot niet geregistreerd in het

kentekenregister. In dat geval wordt, behoudens tegenbewijs, de fijnstof toeslag meegerekend in het tarief.

- Overigens hoeft op dit moment een motorrijtuig niet over een (functionerende) kilometerteller te beschikken. Bij de introductie van BNG zal moeten worden bepaald hoe we hiermee omgaan. De verplichting tot een functionerende kilometerteller zal bij het overgrote deel van de motorrijtuigen geen problemen opleveren. Voor een deel van de motorrijtuigen ligt dit anders. In het bijzonder voor oudere motorrijtuigen zonder kilometerteller die tot het mobiel erfgoed worden gerekend kan het inbouwen van een voorziening om de kilometerstand vast te leggen op praktische maar ook meer principiële bezwaren stuiten. Dit is dan ook de reden voor het advies om de vrijstelling voor oldtimers, ondanks dat ze beperkt gebruik maken van de openbare weg, niet af te schaffen maar te versoberen tot een vrijstelling voor auto's met een bouwjaar tot bijvoorbeeld 1988 (bouwjaar nader te bepalen afhankelijk wanneer deze maatregel inwerking kan treden). Daarmee wordt deze groep ontzien en tegelijkertijd voorkomen dat er (na 2030) nieuwe oldtimers de regeling instromen waarbij de kilometerteller wel aanwezig is en functioneert.
- De huidige overgangsregeling voor oldtimers zal eind 2027 vanzelf aflopen. Op dat moment zijn alle motorrijtuigen die bij invoering van de nieuwe wetgeving voor oldtimers 25 jaar oud waren minstens 40 jaar oud. Hiermee eindigt de overgangsregeling voor oldtimers. Indien wordt gekozen om de oldtimervrijstelling vóór 2028 te beëindigen, dan is het advies om ook de overgangsregeling af te schaffen.

#### *Verlaagd tarief in de MRB bestelauto ondernemer*

- Het doel van de regelingen voor de bestelauto ondernemer is het stimuleren van ondernemerschap.
- Het budgettaire beslag van de regelingen voor bestelauto ondernemer is hoog (€ 959 mln in 2020) terwijl deze voertuigen substantieel bijdragen aan de totale emissie door het wegverkeer.
- In de evaluatie wordt opgemerkt dat de afgelopen jaren de stijging van het totale budgettaire beslag van bijzondere regelingen voor de BPM vrijwel geheel (ca. 99 procent) was te verklaren door de BPM-vrijstelling bestelauto ondernemer. De stijging van het budgettaire beslag van bijzondere regelingen voor de MRB was voor het grootste gedeelte (ca. 70 procent) te verklaren door de MRB-tariefreductie bestelauto ondernemer.
- Daar komt nog bij dat ondernemers de MRB van de fiscale winst kunnen aftrekken. Ook worden over bestelauto's geen provinciale opcenten geheven. Een gemiddelde bestelauto ondernemer betaalt nu ca. € 45 MRB per maand. Een vergelijkbare diesel bestelauto particulier betaalt ca. € 140 per maand.
- In de evaluatie wordt aanbevolen om de regelingen die dienen ter stimulatie van ondernemerschap te vervangen door beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten voor het milieu.
- De BPM-vrijstelling bestelauto ondernemer wordt al per 1 januari 2025 afgeschaft. Eerder is een politieke keuze gemaakt om de voorgestelde MRB-dekkingsmaatregel in Belastingplan 2023 in te trekken omdat de BPM- en MRB-maatregelen tot hogere lasten voor ondernemers zouden leiden voor ondernemers met een bestelauto.

- Om die reden kan gekozen worden om de beslissing over de MRB-regeling voor bestelauto's van ondernemers mee te laten lopen in de voorjaarsbesluitvorming of aan volgend kabinet te laten.

#### *Categorie B. beëindigen MRB-regelingen in relatie tot de tariefstructuur van BNG*

- Binnen BNG staan uitzonderingen in principe niet ter discussie. Wel is in de Kamerbrief van 1 juli 2022 aangekondigd dat nader wordt onderzocht of de uitzonderingen nog logisch zijn bij een systeem dat is gebaseerd op gereden kilometers. Uitzonderingen in de huidige wetgeving die het gevolg zijn van de wens om rekening te houden met het beperkt gebruik van de bewuste voertuigen, kunnen in principe komen te vervallen. Als de MRB wordt gebaseerd op het gereden kilometers dan wordt automatisch rekening gehouden met het (beperkt) gebruik van de weg.
- Van belang is dat een aantal categorieën voertuigen die vaak zwaar zijn: rijdende winkels, kermis- en circusvoertuigen en rijdende werktuigen en bouwplaatsen. In het BnG-traject is de principekeuze gemaakt tarieven te gaan differentiëren naar gewicht, conform de huidige MRB. Het afschaffen van deze bijzondere regelingen voor deze voertuigen ertoe leiden dat zij onder de systematiek van BnG toch zwaarder worden belast
- Afhankelijk van de vormgeving van de BNG zouden de volgende voertuigen vanwege het zware gewicht eventueel onder de Vrachtwagenheffing kunnen vallen:
  - Rijdende winkel
  - Kermis- en circus
  - Werktuig of werkplaats
- Voor de BNG blijven dan alleen regelingen over die vanwege praktische redenen zijn uitgezonderd.

#### *Categorie C. Regelingen vooralsnog behouden die een publiek- of sociaalmaatschappelijk belang dienen:*

- Het doel van de regelingen die een publiek belang dienen is dat de gebruikers een (semi)publieke taak kunnen dienen tegen lagere kosten, omdat bij aanschaf en houderschap geen BPM respectievelijk MRB verschuldigd is. Dit doel is nog actueel, aangezien de publieke functie van deze gebruikers over de afgelopen jaren niet sterk is veranderd. Ook zijn de gebruikers beperkt in omvang.
- De regelingen die een sociaalmaatschappelijk belang dienen hebben als doel het compenseren van de hogere kosten van een zwaarder voertuig vanwege een rolstoelinstallatie, of vanwege de benodigde ruimte voor een rolstoel. Ook dit doel is actueel.
- In tegenstelling tot het SEO-advies adviseren wij voornoemde regelingen **niet** om te zetten naar een subsidie of een verhoging van budgetten bij betreffende instanties omdat:
  - De voertuigen dermate specifiek zijn dat het omzetten naar subsidie of hogere budgetten geen significante extra CO<sub>2</sub>-reductie zal opleveren. Daar komt nog bij dat de EV-markt voor de specifieke voertuigen nog in de beginfase zit.
  - Het lastig is om de jaarlijkse kosten van de publieke instanties vooraf goed in te schatten: vaststellen hoeveel en welk type voertuigen voor betreffende periode nodig zijn, en wat deze wagens dan zullen kosten. Dat maakt overheveling naar

budgetten aan de uitgavenkant een ingewikkelde operatie met onvermijdelijke herverdelingseffecten.

- o De uitvoeringskosten bij een eventuele omzetting naar subsidie zullen naar verwachting hoger liggen dan de uitvoeringskosten bij deze fiscale regeling. De kennis inzake de inrichtingseisen van een voertuig is immers al aanwezig bij de Belastingdienst. Bij het omzetten naar een niet-fiscale subsidie zal een andere uitvoeringsorganisatie of een lagere overheid (gemeente) belast worden met de taak waarbij ook medewerkers met de benodigde kennis en expertise moet worden opgericht.

#### *Uitvoeringsaspecten*

- De komende jaren zullen binnen het middel Auto verschillende nieuwe maatregelen worden ingevoerd. Zo wordt de BPM-vrijstelling voor bestelauto ondernemer per 2025 afgeschaft. De grootse verandering is de beoogde introductie van BNG. In het Coalitieakkoord is afgesproken dat BNG in 2030 wordt ingevoerd. Daarnaast gaan vrachtauto's met een toegestane maximum massa  $\geq 3.500$  kg op de Nederlandse (snel)wegen naar verwachting in de loop van 2026 een heffing per kilometer betalen met de invoering van de nieuwe vrachtwagenheffing. De invoering van nieuwe maatregelen hebben eveneens betrekking op de uitvoering van de bijzondere regelingen en kunnen zodoende van invloed zijn op het gewenste tijdspad voor de afschaffing of omzetting in ander beleid van deze regelingen.
- De afschaffing van een aantal bijzondere regelingen zou plaats kunnen vinden bij de invoering van de vrachtwagenheffing. Het gaat om de volgende regelingen in de MRB: (1) het gematigd tarief rijdende winkel, (2) het kwarttarief kermis en circusvoertuigen en (3) het kwarttarief werktuig of werkplaats en (4) de teruggaaf bedrijfsvoertuigenpark vrachtauto's. Door deze motorrijtuigen in de vrachtwagenheffing te betrekken wordt voorkomen dat de belastingplichtigen worden geconfronteerd met een aanzienlijke verhoging van de belastingdruk vanwege het hoge gewicht van deze motorrijtuigen als de bijzondere regeling wordt afgeschaft.
- Daarnaast kent de MRB verschillende regelingen die zijn ingesteld vanwege het beperkte gebruik van de weg van bepaalde motorrijtuigen. Deze regelingen verliezen hun relevantie bij de invoering van BNG. Indien ervoor wordt gekozen om deze regelingen voorafgaand aan de invoering van BNG aan te passen, dient wel rekening te worden gehouden met een tijdelijke verhoging van de druk op de capaciteit bij de Belastingdienst en bij de Belastingtelefoon (Auto) vanwege vragen van belastingplichtigen. Hoe meer gebruikers een regeling kent, hoe groter de impact zal zijn op Belastingdienst en de Belastingtelefoon (Auto) zal zijn.
- Voor de afschaffing dan wel versoering van de maatregelen zal een Uitvoeringstoets plaatsvinden. Na de Uitvoeringstoets zal bekeken moeten worden welke regeling op welke datum kan worden afgeschaft dan wel versoberd. Hierbij moet rekening worden gehouden met de overvolle IV-portfolio door o.a. reeds geplande nieuwe wetgeving, onderhoud en modernisering. Het kan dus voorkomen dat een regeling afgeschaft wordt op een natuurlijk moment, zoals het invoeren van de BNG of de vrachtwagenheffing of dat een invoeringsdatum verder in de toekomst

ligt. Dit weerhoudt echter niet dat de regelingen mee kunnen lopen met het Belastingplan2024, Eindejaarsbesluit2024 en/of Eindejaarsregeling2024.

*Politiek/bestuurlijke context*

De evaluatie is in zomer 2022 aan de kamer gestuurd waarbij is toegezegd de inhoudelijke reactie in najaar 2022 te sturen, dit is tot op heden niet gebeurd. Dit komt onder andere doordat de inhoudelijke afwegingen samenhangt met andere trajecten zoals de invoering van Betalen naar Gebruik en het traject vereenvoudiging fiscale regelingen.

**Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden**

Niet van toepassing.





**TER INFORMATIE**

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

\* Directie  
Verbruiksbelastingen,  
Douane en  
Internationale aang.

Persoonsgegevens

# nota

Appreciatie IenW en Fin fiscale regelingen auto nav politieke vierhoek

**Datum**  
14 april 2023

**Notanummer**  
2023-0000097378

**Bijlagen**  
geen

## Aanleiding

- In de politieke vierhoek van 11 april stond de fiscale regelingen in de autobelastingen op de agenda.
- Op verzoek van IenW is er deze week op DG-niveau een overleg geweest. Naar aanleiding hiervan is een gezamenlijk ambtelijk appreciatie gemaakt inzake de *mr-b-vrijstelling voor taxi's, lager/nihil brandstofvoetoeslag in de mr-b voor auto op aardgas*, en de overige automaatregelen die in de vierhoek zijn voorgesteld.
- Bijgevoegd treft u de appreciatie aan.

18.04.23

## Kernpunten

### Belangrijkste aandachtspunten IenW:

- In de politieke vierhoek van 11 april is voorgesteld om de regelingen voor taxi en auto op gas (brandstofvoetoeslag) per 1 januari 2024 af te schaffen. Gebruikers hebben hierdoor geen mogelijkheid om op de wijziging te anticiperen. Gekeken kan worden om de regelingen een jaar later af te schaffen. Budgettair betekent dat er voor 2024 € 85 miljoen minder wordt opgehaald. Dat moet elders gedekt worden.
- Ten aanzien van de taxi's gaat het om twee vormen van taxivervoer:
  - || doelgroepenvervoer en consumentvervoer. Hier is de vraag of de taxivervoerder de kostenstijging van de mr-b met gemiddeld € 1650 op jaarbasis kunnen doorrekenen in de prijzen. Volgens onderzoek van SEO gaat het om een kostprijsstijging van circa 3 cent per kilometer.
  - || Vanuit Fin is er nog twijfel over de omvang van doelgroepenvervoer. IenW kijkt of een taxivervoerder ook deels wordt gebruikt in het doelgroepenvervoer. Er wordt nader onderzocht wat precies de omvang van doelgroepenvervoer is.
    - Doelgroepenvervoer: de vrijstelling behouden voor een deel van de gebruikers (doelgroepenvervoer) is niet doelmatig en zorgt voor complexiteit binnen het fiscale stelsel. Als alternatief kan (via de uitgavenkant) een tegemoetkoming voor doelgroepenvervoer worden gezocht voor de lastenstijging als gevolg van beëindigen van de taxi-vrijstelling. Zulk een tegemoetkoming, meestal via decentrale overheden, moet onderzocht worden.
    - Consumentenvervoer: Voor de taxiprijzen gelden er wettelijke maximumtarieven. Middels een wetswijziging kunnen deze tarieven worden verhoogd zodat ondernemers de extra kosten

Danke  
 Me  
 P.S.  
 Beheer  
 bij de  
 op te stellen  
 kabinet-  
 appreciatie  
 NAV. evaluatie  
 MRB.

vrijstelling

kunnen doorberekenen aan klanten. Het gaat hierbij om enkele centen per kilometer.

- Ten aanzien van de regeling voor auto op gas (lager brandstof toeslag) ziet IenW de gas t.o.v. andere fossiele brandstoffen een schoner alternatief. De regeling zou daarom zo lang mogelijk in de markt moeten blijven totdat nieuwe zero-emissie alternatieven vervuilendere diesel voertuigen vervangen.
- Volgens Fin is de regeling destijds in de wet opgenomen omdat er geen zuinigere alternatieven (zoals phev en EV) op de markt waren. Verder is het beleid en ambitie van dit kabinet om EV-ingroei aan te jagen, zelfs de PHEV loopt af en is geen nieuw beleid in discussie. Alle stimulering voor zogenaamd groenere brandstoffen gaat immers ten koste van de EV-ingroei.

#### *Politiek/bestuurlijke context*

De evaluatie van de bijzondere regelingen heeft de aandacht van de Kamer en is geagendeerd voor het commissiedebat autobelastingen op 28 juni 2023.

#### **Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden**

Niet van toepassing.



**TER INFORMATIE**

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie  
Verbruiksbelastingen,  
Douane en  
Internationale aang.

Persoonsgegevens

# nota

Kabinetsreactie bijzondere regelingen autobelastingen

**Datum**  
24 mei 2023

**Notanummer**  
2023-0000124277

**Bijlagen**  
1. kabinetsreactie  
2. rapport bijzondere regr  
3. Eerdere Kamerbrief  
4. Eerdere notitie

## Aanleiding

- In de voorjaarsnota wordt aangekondigd dat o.a. voor de evaluatie van de bijzondere regelingen in de autobelastingen binnenkort een kabinetsreactie volgt.
- Deze kabinetsreactie is toegezegd voor het commissiedebat autobelastingen in de Tweede Kamer dat nu gepland staat op 28 juni 2023.
- In bijlage 1 treft u de concept-kabinetsreactie aan. Deze versie zal naar de ACKE worden verzonden. In bijlagen 2 en 3 is het rapport en de aanbiedingsbrief opgenomen die vorig jaar met de Kamer zijn gedeeld.

## Kernpunten

- De concept-kabinetsreactie is op ambtelijk niveau interdepartementaal afgestemd met IenW, VWS, SZW, BZK, Defensie, JenV en EZK en kunnen zich vinden in de gekozen lijn.
- Ten aanzien van doelgroepenvervoer geldt een aandachtspunt hoe de gevolgen van afschaffing van de taxivrijstelling (in de MRB) kan worden gemitigeerd. IenW en VWS merken op dat de gevolgen goed in kaart moet worden gebracht omdat doelgroepenvervoer al de nodige problemen (faillissementen, personeelstekorten, kleine winstmarges etc.) kent. Hiervoor is overleg nodig met verschillende partijen, die doelgroepenvervoer aanbieden en afnemen (waaronder gemeenten). Dit brengt ook administratieve en contractuele afstemming met zich mee. Als deze maatregel voor het doelgroepenvervoer door gaat dan betekent dat niet alleen het gemeentefonds en in kleinere mate het provinciefonds aanvullen, maar ook zorgdragen dat de vervoerders dit krijgen gecompenseerd.
- In de brief worden de voornemens van het kabinet vermeld ten aanzien van de opties om bijzondere regelingen in de MRB en BPM af te schaffen en te versoberen die al zouden kunnen meelopen in het BP24. De definitieve besluitvorming over de regelingen zal plaatsvinden in augustus.
- De evaluatie wordt niet op alle punten opgevolgd (bijv. ten aanzien van de bestelauto's). De begrotingsregels stellen in dat geval voor dat de kabinetsreactie besproken dient te worden in de MR en daar waar de evaluatie niet wordt opgevolgd dan onderbouwd dient te worden.

29.05.23

Dank  
Muc

- De planning voor de kabinetsreactie is als volgt:

23 mei	Interdepartementale afstemming
30 mei	Deadline aanleveren ACKE
6 juni	ACKE
13 juni	Aanleveren stukken MCKE: Kamerbrief
20 juni	MCKE
23 juni	MR
23 juni	Versturen Kabinetsreactie
28 juni	Commissiedebat Autobelastingen

- Conform eerdere beslisnotitie (zie bijlage 4) worden de maatregelen uitgewerkt en uitvoeringstoetsen gedaan zodat alles mee kan met Belastingplan 2024.
- Belangrijkste departement voor afstemming is IenW ivm raakvlak BNG en raakvlak van de regelingen laag/nihil brandstof toeslag aardgas, lager mrb-tarief kampeerauto en mrb-vrijstelling voor taxi's.

*Communicatie*

Er wordt proactieve communicatie voorbereid bij deze kabinetsreactie.

*Politiek/bestuurlijke context*

- Deze kabinetsreactie is toegezegd voor het commissiedebat autobelastingen in de Tweede Kamer van 28 juni.

**Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden**

Niet van toepassing.



**TER BESLISSING**

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie  
Verbruiksbelastingen,  
Douane en  
Internationale aang.

Persoonsgegevens

# nota

MCKE kabinetsreactie evaluatie bijzondere regelingen autobelastingen

**Datum**

9 juni 2023

**Notanummer**

2023-0000138197

**Bijlagen**

1. Kabinetsreactie
2. MCKE-formulier
3. Onderzoeksrapport

## Aanleiding

- De kabinetsreactie op de evaluatie bijzondere regelingen (bijlage 1) is besproken in de ACE van woensdag 7 juni 2023.
- In de ACE heeft I&W verzocht of u met minister van I&W contact op kan nemen n.a.v. de lopende afstemming van Betalen naar Gebruik en bijzondere regelingen. IenW vraagt zich namelijk of de voorgestelde kabinetsreactie voor de MCKE van 20 juni 2023 geagendeerd kan worden, gegeven dat de besluitvorming nog loopt.
- Deadline voor het aanleveren van MCKE-stukken is **dinsdag 13 juni**.
- Aan de Kamer is toegezegd de kabinetsreactie vóór het commissiedebat autobelastingen van 28 juni te versturen.
- In de toelichting treft u - ter voorbereiding van uw gesprek met minister van IenW - een annotatie over de bijzondere regelingen die samenhangen met beperkt gebruik van de weg en daarmee ook betrekken hebben op BnG

## Beslispunten

- Bent u akkoord om uiterlijk maandag 12 juni contact op te nemen met minister van IenW voor de doorgeleiding van de kabinetsreactie naar de MCKE van 20 juni jl. Eventuele aanpassingen aan de brief - naar aanleiding van uw gesprek met de minister van I&W - kunnen meegenomen worden in de versie voor aanlevering van de stukken voor MCKE.
- Indien u akkoord bent met de doorgeleiding van de brief naar MCKE van 20 juni verzoeken wij u bijgevoegd MCKE-formulier (bijlage 2) te ondertekenen.
- Bent u akkoord met het openbaar maken van eerdere nota's en de nu voorliggende nota, conform de beleidslijn Actieve openbaarmaking nota's. Omliggende delen worden voorafgaand aan openbaarmaking onzichtbaar gemaakt.

## Kernpunten

- In de kabinetsreactie worden de voornemens van het kabinet vermeld ten aanzien van de opties om bijzondere regelingen in de MRB en BPM af te schaffen en te versoberen die al zouden kunnen meelopen in het BP24. De definitieve besluitvorming over de regelingen zal plaatsvinden in augustus.
- In de kabinetsreactie worden de volgende voornemens vermeld:

og. 06.23  
~~Kan~~  
Eerst kabinets  
overleg  
met minister  
18h  
plan  
IenW

- Afschaffen Nihil tarief in de MRB voor OV-autobussen op LPG of aardgas en verlaagde brandstof toeslag voor LPG of aardgas in de MRB
- Afschaffen MRB-vrijstelling voor taxi's en OV
- Versoberen MRB-vrijstelling voor oldtimers (auto's van 40 jaar en ouder)
- Versoberen MRB-kwarttarief kampeerauto naar halftarief en afschaffen MRB-halftarief kampeerauto bedrijfsmatig verhuur
- Regelingen in MRB en BPM die een publiek belang dienen behouden
- MRB-regeling voor bestelauto ondernemer behouden
- De MRB-regelingen met de doelstelling beperkt weggebruik komen in principe te vervallen, maar besluitvorming wordt genomen bij Betalen naar Gebruik.
- Afschaffen Kwarttarief MRB-paardenvervoer
- Afschaffen MRB-vrijstelling lijkwagens en afschaffen BPM-teruggaaf lijkwagens
- Afschaffen Teruggaaf BPM-geldtransport
- Indien wordt besloten om de brief niet voor MCKE door te geleiden, dan zal de Kamer hierover geïnformeerd moeten worden.
- De planning voor de kabinetsreactie is als volgt:

13 juni	Aanleveren stukken MCKE: Kamerbrief
20 juni	MCKE
23 juni	MR
23 juni	Versturen Kabinetsreactie
28 juni	Commissiedebat Autobelastingen

### Toelichting

- Vanuit Fin staan wij achter de voorgestelde kabinetslijn en past ook bij de afgesproken begrotingsregels inzake uitgevoerde evaluaties.
- In de kabinetsreactie staat dat de MRB-regelingen met de doelstelling beperkt weggebruik in principe worden afgeschaft. Dit is in lijn met de eerste hoofdlijnenbrief Betalen naar Gebruik (BnG) uit juli 2022. Gelet op de lopende besluitvorming over BnG en deze bijzondere regelingen kunnen huidige teksten in de brief worden genuanceerd.
- Voorts wordt in de kabinetsreactie aangegeven dat kabinet voornemens is de mrb-regelingen voor lijkwagens en paardenvervoer vóór BnG te beëindigen en de mrb-regelingen voor kampeerauto's te versoberen/beeindigen. Gelet op de lopende besluitvorming over BnG en deze bijzondere regelingen kunnen huidige teksten in de brief worden genuanceerd.
- In de kabinetsreactie staat dat het kabinet bij de MRB-vrijstelling voor oldtimers rekening houdt met de introductie van BnG waarbij er rekening mee gehouden moet worden dat er in het bijzonder voor oudere motorrijtuigen geen kilometerteller is. Aangezien de systematiek van Betalen naar Gebruik nog niet met de Kamer is gedeeld (vertraging internetconsultatie BnG) kunnen deze teksten worden aangepast en gemarkeerd dat het streven is dat de huidige groep gebruikers niet wordt benadeeld en tegelijkertijd wordt gezorgd dat het aantal gebruikers van de regeling niet toeneemt.

### Politiek/bestuurlijke context

Deze kabinetsreactie is toegezegd voor het commissiedebat autobelastingen in de Tweede Kamer van 28 juni. Indien wordt besloten om de brief niet voor MCKE door te geleiden, dan zal de Kamer hierover geïnformeerd moeten worden.

### Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.



VB do 29/6 8.45-9.00  
BWO " " 9.00-9.30  
dag

**TER ADVIES**

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en  
Belastingdienst

Directie  
Verbruiksbelastingen,  
Douane en Internationale  
aang.

Inlichtingen

Persoonsgegevens

# memo

BWO 29 juni kabinetsreactie evaluatie bijzondere  
regelingen

Datum  
23 juni 2023

Auteur  
Persoonsgegevens

1430u (notar.)

## Aanleiding

- In reactie op een eerdere beslisnotitie - over de kabinetsreactie evaluatie bijzondere regelingen - heeft u verzocht de kabinetsreactie eerst inhoudelijk met minIenW te bespreken en daarvoor een BWO in te plannen.
- Dit BWO staat gepland op donderdag 29 juni (09:00 – 09:30). De voorbespreking is op donderdag 29 juni van 08:45 tot 09:00.
- Voor dit BWO is gezamenlijk met IenW een agenda opgesteld. De belangrijkste agendapunten betreffen de relatie van de regelingen met BnG, de taxivrijstelling en de regelingen voor auto's die rijden op LPG3, CNG en LNG.
- Ter voorbereiding op het BWO treft u hieronder per agendapunt een annotatie aan. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de (gebundelde) regelingen in de MRB en BPM. De nummering en bundeling van deze regelingen volgt de concept-kabinetsreactie.

29.06.23

Dek

Jee-

## Agenda

- 1) De regelingen die samenhangen met invoering BnG
- 2) MRB-vrijstelling voor taxi's
- 3) MRB-nihil-tarief voor OV-autobussen op LPG of aardgas en nihil/verlaagde brandstoftoeslag voor CNG, LNG en LPG3 in de MRB
- 4) Overige regelingen

## Advies en toelichting per agendapunt

### **1<sup>ste</sup> Agendapunt: De regelingen die samenhangen met invoering BnG**

#### **Toelichting:**

- In het SEO-rapport wordt aanbevolen om de regelingen die samenhangen met het beperkt gebruik van de weg af te schaffen bij invoering van BnG.
- In het BWO met minIenW over BnG van 12 mei jl. is voorgesteld om vanwege het draagvlak voor BnG besluitvorming over bijzondere mrb-regelingen los te koppelen van BnG.
- Daarbij heeft minIenW aangegeven eerst op de besluitvorming over versoering van de bijzondere regelingen ten behoeve van het Belastingplan 2024 te willen afwachten. Na de besluitvorming wil hij bezien of en zo ja wanneer aanvullende versoeringen in het wetsvoorstel BnG worden opgenomen.



**Advies:**

- Het voorstel is om in de kabinetsreactie de invoering van BnG geen onderdeel te laten zijn van de argumentatie om een bijzondere regeling aan te passen. De voorgestelde aanpassingen moeten en hebben een zelfstandige redenering, zoals de uitkomst SEO-evaluatie en vereenvoudiging van belastingstelsel (en die vóór 2030 in werking treden).
- In de kabinetsreactie zal dan worden aangegeven dat de besluitvorming over de regelingen die samenhangen met beperkt gebruik van de weg mee zullen lopen bij de verdere uitwerking van Betalen naar Gebruik. De volgende regelingen hangen samen met beperkt gebruik van de weg:
  - Teruggaaf bedrijfsvoertuigenpark vrachtwagens
  - Gematigd tarief rijdende winkel
  - Vrijstelling keuringsritten met geschorst kenteken
  - Kwarttarief kermis- en circus
  - Kwarttarief werktuig of -plaats
  - Vrijstelling wegebouw
  - Vrijstelling gebruik openbare weg over geringe afstand
  - Tarief bedrijfsvoorraad / herstelbedrijf
  - Mrb-regeling voor kampeerauto (indien huidige regeling wordt versoerd)
- Voor het afschaffen van het MRB-kwarttarief voor paardenvervoer en de versoering van het MRB-kwarttarief kampeerauto naar halftarief bestaat een zelfstandige aanleiding die, ondanks relatie met beperkt gebruik van de weg, los staat van BnG:
  - Kampeerauto: versoeren in verband met uitvoeringslasten en mogelijk misbruik rondom veelheid aan schorsingen. X
  - Paardenvervoer: afschaffen in verband met gespannen doelstelling, uitvoeringscomplexiteit, mogelijk misbruik en afwezige milieuprikkels. X

ja

**2<sup>de</sup> Agendapunt: MRB-vrijstelling voor taxi's**

**Toelichting:**

- In het SEO-rapport wordt aanbevolen om de taxivrijstelling af te schaffen óf te vervangen voor beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten voor het milieu.
- Ten aanzien van doelgroepenvervoer geldt een aandachtspunt hoe de gevolgen van afschaffing van de taxivrijstelling (in de MRB) kan worden gemitigeerd. IenW en VWS merken op dat de gevolgen eerst goed in kaart moet worden gebracht omdat doelgroepenvervoer al de nodige problemen kent (faillissementen, personeelstekorten, kleine winstmarges etc.).
- Hiervoor is overleg nodig met verschillende partijen, die doelgroepenvervoer aanbieden en afnemen (waaronder gemeenten). Dit brengt ook administratieve en contractuele afstemming met zich mee. Als de vrijstelling voor het doelgroepenvervoer wordt afgeschaft, betekent dat niet alleen het gemeentefonds en in kleinere mate het provinciefonds aanvullen, maar ook zorgdragen dat de vervoerders dit krijgen gecompenseerd.

doelgroepen vervoer → feitelijk =

**Advies:**

- Gelet op benodigde tijd om de gevolgen voor doelgroepenvervoer in kaart te brengen is het advies om de beslissing over deze regeling door te schuiven naar een volgend Belastingplan (bijvoorbeeld BP2025).

ja

**3<sup>de</sup> Agendapunt: MRB-nihil tarief voor OV-autobussen op LPG of aardgas en verlaagde brandstof toeslag voor CNG, LNG en LPG3 in de MRB**

**Toelichting:**

- 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.
- De Belastingdienst heeft aangegeven dat het afschaffen van de verlaagde brandstof toeslag – i.v.m. IV-impact - pas per 1 januari 2026 mogelijk is. Eerder had de Belastingdienst aangegeven dat het per 1 januari 2024 mogelijk is.
- Voor IenW was/is met name de voorgestelde invoeringsdatum (per 1 januari 2024) een bezwaarpunt in verband met handelingsperspectief van de belastingplichtigen.
- Het aantal gebruikers van de MRB-regeling brandstof toeslag nihil of verlaagd neemt af:

Omschrijving	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Brandstof toeslag nihil of verlaagd voor LNG, CNG en LPG G3	124.682	115.045	105.644	97.518	89.128	82.747

- De data over de precieze gebruikersaantallen van de regeling voor autobussen is niet bekend. Uit de gesprekken van SEO met de betrokken ministeries komt naar voren dat er slechts enkele tientallen autobussen zijn die op LPG of aardgas rijden, terwijl er intussen rond de duizend autobussen zijn die elektrisch rijden (tegenover ongeveer 8.000 die op diesel rijden). De impact van de regeling voor autobussen lijkt daarmee beperkt. Verder onderstreept dit dat deze regelingen hun relevantie hebben verloren, zeker ook aangezien er al een schonere alternatief is dat meer wordt gebruikt en sterk groeit.
- IenW is van standpunt dat de voertuigen die gebruik maken van deze regelingen nog altijd milieuwinst bieden t.o.v. andere fossiele brandstoffen en zouden ze zo lang mogelijk in de markt moeten blijven zodat nieuwe zero-emissie alternatieven vervuilerende diesel voertuigen vervangen. Zeker in de huidige situatie met de oliecrisis (vervangen van diesel), IBO (meer hernieuwbare brandstoffen) en het NPE zijn hernieuwbare brandstoffen voor het behalen van onze doelstellingen van belang. BioLNG, bioCNG en bioLPG zijn belangrijke routes voor het behalen van de Nederlandse doelstellingen

**Advies:**

- Gelet op de dalende trend van het aantal gebruikers van de brandstof toeslag regeling en de mogelijkheid om de per 2026 in te voeren adviseren wij de regeling niet in 2024 maar per 2026 af te schaffen.
- Gelet op het feit dat er slechts een paar honderd **OV-autobussen** (budgettair belang circa 0,1 miljoen euro) zijn die op LPG en aardgas reden en vanwege de beperkte impact van de regeling adviseren wij de regeling af te schaffen (per 2026).

2030 →

emissie vrij

#### 4<sup>de</sup> Agendapunt: Overige regelingen

##### Toelichting:

- In de kabinetsreactie worden ten aanzien van de overige regelingen de volgende voorstellen gedaan:
  - (Versoberen) MRB-vrijstelling voor oldtimers (auto's vanaf 40 jaar) → Akkoord
  - (Versoberen) MRB-kwarttarief kampeerauto naar halftarief →
  - (Afschaffen) MRB-halftarief kampeerauto bedrijfsmatig verhuur →
  - (Afschaffen) kwarttarief MRB-paardenvervoer →
  - (Afschaffen) MRB-vrijstelling lijkwagens →
  - (Afschaffen) BPM-teruggaaf lijkwagens →
  - (Afschaffen) teruggaaf BPM-geldtransport →
- Ambtelijk IenW heeft bij voornoemde voorstellen beleidsmatig geen bezwaarpunten aangedragen. Wel wordt aangegeven dat minIenW duidelijkheid wil over de opbrengsten van de maatregelen → deze mogen niet meegeteld worden in de opbrengst voor BnG. Jaartal hiervoor is 2025. Een dergelijke afspraak is ook gemaakt bij de maatregel: afschaffen bpm-vrijstelling bestelauto ondernemer per 2025 (het geboekte bedrag in 2025 in het Coalitieakkoord is daarvoor leidend, en niet het herijkte bedrag).
- Verder adviseert ambtelijk IenW aan minIenW een eventuele MRB-gewichtscorrectie in te voeren voor relatieve meergewicht van elektrische kampeerauto's.
- Ambtelijk Fin raadt een gewichtscorrectie af. De gewichtscorrectie (in de vorm van een tariefskorting 40%) heeft dit voorjaar bij de besprekingen over het klimaatpakket op tafel gelegen. Deze heeft het, samen met een aantal andere auto-maatregelen, uiteindelijk niet gehaald. Mocht op basis van de PBL-berekeningen blijken dat het klimaatpakket qua megatonnen nog onvoldoende oplevert, dan ligt het ons inziens voor de hand om in augustus opnieuw naar de eerder uitgewerkte maatregelen, waaronder de gewichtscorrectie, te kijken.
- De kabinetsreactie zal met of vóór Prinsjesdag naar de Kamer zodat de voorgestelde maatregelen mee kunnen met het Belastingplanpakket 2024. De maatregelen zijn (conform eerdere beslisnotitie) klaar (wet is uitgewerkt en de uitvoeringstoetsen zijn aangevraagd) om na besluitvorming in Belastingplanpakket op te nemen.

##### Advies:

- Ten aanzien van de opbrengsten kan een soortgelijke afspraak worden gemaakt als bij de maatregel bestelauto ondernemer. De meeropbrengsten als gevolg van de maatregelen worden niet meegeteld bij de budgetneutrale omzetting van de MRB naar BNG.
- Ten aanzien van gewichtscorrectie in de MRB voor elektrische voertuigen kunt u aangeven dat het SEO-onderzoek niet ziet op de MRB voor EV's en dan ook geen specifieke aanbevelingen doet over hoe om te gaan met het zwaardere gewicht van EV's in de MRB. U kunt aangeven om de gewichtscorrectie buiten de scope van de kabinetsreactie te houden. Mocht op basis van de PBL-berekeningen blijken dat het klimaatpakket qua megatonnen nog onvoldoende oplevert, dan ligt het voor de hand om in augustus opnieuw naar de eerder uitgewerkte maatregelen, waaronder de gewichtscorrectie, te kijken.

**BIJLAGE 1: Kort overzicht van de (gebundelde) regelingen in de MRB en BPM.**

De nummering en bundeling van deze regelingen volgt de concept-kabinetsreactie.

	Regeling	Gebruikers <sup>1</sup>	Beslag (mln) <sup>2</sup>	SEO voorstel	Voorstel FIN	IenW appreciatie
1	(a) Nihiltarief in de MRB voor OV-autobussen op LPG of aardgas en (b) verlaagde brandstofoeslag voor gas in de MRB.	(a) – (b) 82.747	(a) – (b) 78,2	Schaf de regelingen ter stimulatie van het rijden op gas af; deze regelingen hebben relevantie verloren nu focus Rijk op elektriciteit en waterstof ligt.	Afschaffen	Behouden, tenzij afschaffen per 2026 wordt
2	MRB-vrijstelling voor taxi's en OV.	28.736	50,5	Vervang de regeling die dient ter bevordering van taxi's en OV voor beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten voor het milieu of schaf deze regeling af.	Voorstellen tot afschaffen, maar besluitvorming afhouden voor onderzoek naar gevolgen en oplossingen om gevolgen te verminderen.	Voorstellen tot <b>niet</b> afschaffen. Eerst onderzoek naar gevolgen en oplossingen om gevolgen te verminderen.
3	MRB-vrijstelling voor oldtimers (auto's van 40 jaar en ouder).	199.118	74,8	Spits de regeling voor het behoud van mobiel erfgoed toe op specifieke modellen die tot mobiel erfgoed worden gerekend; In de praktijk zal het lastig zijn 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. Betalen naar gebruik kan passend alternatief beleid vormen onder de aanname dat mobiel erfgoed slechts beperkt gebruikt wordt.	Versoberen tot voertuigen van voor 1988.	Geen beleidsmatig bezwaar.  MinIenW heeft recentelijk met de sector over mobiel erfgoed gesproken.
4	(a) MRB-kwarttarief kampeerauto's en (b) halftarief bedrijfsmatige (verhuur) kampeerauto's.	(a) 122.935 (b) 996	(a) 334 (b) 1,8	Geef de MRB-regeling "kwarttarief kampeerauto's" anders vorm. (door schorsing is het tarief effectief nog lager). BnG maakt dat deze regeling zijn relevantie verliest.	(a) Versoberen naar halftarief (b) Afschaffen  Dit in verband met uitvoeringslasten en mogelijk misbruik rondom veelheid aan schorsingen.	IenW heeft hier beleidsmatig in het kader van emissies geen bezwaar tegen, mits er duidelijkheid is over opbrengsten en een eventuele MRB-gewichtscorrectie voor het relative meergewicht van elektrische varianten in deze categorie.
5	Regelingen in MRB en BPM die een publiek belang dienen. (ambulances, defensie, politie, brandweer, etc.)	~36.000	~40	Vervang de regelingen voor gebruikers die een publiek belang dienen door een verhoging van budgetten (of, waar nodig, een subsidieregeling)	Geen aanpassing in verband met complexiteit van omvorming.	Akkoord
6	Regelingen in de MRB voor bestelauto ondernemer.	811.511	959,5	Vervang de regelingen die dienen ter stimulatie van ondernemerschap voor beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten voor het milieu;	Geen aanpassing in lijn met besluitvorming rond afschaffing van de BPM voor bestelauto ondernemer.	Akkoord
7	De MRB-regelingen met de doelstelling beperkt weggebruik. (i.e. rijdende winkel, kermis- en circus, werktuig of -plaats, wegenbouw, bedrijfsvoertuigenpark vrachtwagens, bedrijfsvoorraad / herstelbedrijf, etc.)	104.000	15,3	Daarbij zorgt de voorgestelde toekomstige invoer van betalen naar gebruik, zoals beschreven in het coalitieakkoord van december 2021, ervoor dat deze regelingen hun relevantie verliezen. Betalen naar gebruik zorgt er dan tenslotte voor dat er belasting wordt geheven naar gebruik."	Nu geen losse besluitvorming. Via BnG laten lopen. Sondering afwachten.	Besluitvorming voor nu afwijzen en niet meenemen in kabinetsreactie.
8	Kwarttarief MRB-paardenvervoer.	2954	1,4		Afschaffen in verband met gespannen doelstelling, uitvoeringscomplexiteit, mogelijk misbruik en afwezige milieuprikkels.	Geen beleidsmatig bezwaar.
9	MRB-vrijstelling gelijkwagens en BPM-teruggaaf gelijkwagens.	1.138	1,7	Vervang de regelingen voor gebruikers die een publiek belang dienen door een verhoging van budgetten (of, waar nodig, een subsidieregeling)	Afschaffen. Het zijn commerciële partijen.	Geen beleidsmatig bezwaar
10	Teruggaaf BPM-geldtransport.	<10			Afschaffen. Het zijn commerciële partijen.	Geen beleidsmatig bezwaar

<sup>1</sup> Aantal gebruikers per regeling uit onderzoeksrapport SEO  
2074177 gettair beslag per regeling uit onderzoeksrapport SEO

