

## Evaluatierapport

### Het dienen van het algemene nut in de MRB en BPM

#### Inleiding en onderzoeksmethode

De Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (MRB) en de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (BPM) voorzien in een aantal fiscale faciliteiten. De achtergrond van deze faciliteiten is zeer verschillend: sommige zijn bijvoorbeeld slechts te verklaren vanuit historisch perspectief terwijl andere zijn ingegeven vanuit beleidsoverwegingen. Enkele van deze faciliteiten kwalificeren als belastinguitgaven en zijn daarmee op te vatten als instrumenten van beleid, waarvoor de Regeling Prestatiegegevens en Evaluatieonderzoek – in de regel ten minste eens in de vijf jaren – een ex post evaluatie voorschrijft.

Dit rapport geeft gevolg aan dit evaluatievoorschrift voor de faciliteiten die enerzijds kwalificeren als belastinguitgaven en die anderzijds vanuit historisch perspectief als doelstelling 'het dienen van het algemene nut' hebben. De classificatie is ontleend aan de notitie 'vrijstellingen van de motorrijtuigenbelasting en van de belasting van personenauto's en motorrijwielen'<sup>1</sup>. Karakteristiek voor de betrokken voertuigen is, dat deze worden ingezet op het terrein van de veiligheid, openbare orde, volksgezondheid en bibliotheken.

Het gaat om de volgende vrijstellingen en teruggaafregelingen<sup>2</sup>:

- vrijstelling en teruggaaf voor ambulances;
- vrijstelling voor het vervoer van een stoffelijk overschot;
- vrijstelling voor het vervoer van zieke en gewonde dieren;
- vrijstelling voor defensie;
- vrijstelling en teruggaaf voor politie en brandweer;
- vrijstelling voor uitleenbureau's van openbare leesalen en bibliotheken;
- vrijstelling voor schooltandverzorging;
- vrijstelling voor keuringsdienst van waren en vleeskeuringsdienst;
- vrijstelling voor reinigingsdiensten; en
- vrijstelling voor het vervoer van voor vernietiging bestemde dieren.

#### *Afbakening van het evalueren van algemene werkende belastinguitgaven*

Een ex post evaluatieonderzoek richt zich primair op de effectiviteit en de doelmatigheid, waaronder de uitvoeringskosten en de administratieve lasten, van het gevoerde beleid. De centrale vraag binnen dergelijk evaluatieonderzoek is of beleidsmatig beoogde effecten ('*outcome*') bereikt worden ten gevolge van de geleverde prestaties ('*output*') en of deze prestaties bereikt worden door de juiste inzet ('*throughput*') van middelen ('*input*')<sup>3</sup>. Beantwoording wordt gezocht door middel van vragen als: is met deze faciliteiten bereikt

---

<sup>1</sup> Brief van de Staatssecretaris van Financiën aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Tweede Kamer, vergaderjaar 1996-1997, 25 327, nr. 1

<sup>2</sup> Artikel 71 lid 1 en 72 lid 1 MRB jo. artikel 8 t/m 17 Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994 en artikel 15 lid 1 BPM jo. artikel 6 t/m 9 Uitvoeringsbesluit belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992

<sup>3</sup> Voor een schematische weergave van deze begrippen wordt verwezen naar de brochure 'Handreiking Evaluatieonderzoek ex post, Een praktisch handvat voor de opzet en uitvoering van

wat werd beoogd? Hebben deze faciliteiten vorm gekregen zoals werd beoogd? En, hebben deze faciliteiten gekost wat gedacht werd dat het zou kosten?

De onderhavige faciliteiten beogen echter geen concrete beleidsmatige effecten maar stellen zich ten doel om bij te dragen aan het 'algemene nut'. Omdat voor de faciliteiten voorts geen uitwerking in operationele doelstellingen beschikbaar is, kan er ook niet worden teruggegrepen naar daarin geformuleerde effecten. Bovendien is er geen afgebakende definitie van het 'algemene nut'. Uit de concrete beleidsterreinen waarop de in aanmerking komende voertuigen worden ingezet, blijkt een relatie met klassieke overheidstaken, maar het omvat niet alle klassieke overheidstaken, want voertuigen ingezet in rechtspraak en openbaar bestuur vallen er niet onder. Ook is de vraag waarom specifiek als aangrijppingspunt de belasting op de voertuigen. Deze evaluatie is daarom primair gericht op de doelmatigheid van de faciliteiten met de huidige feitelijke situatie als referentiepunt. Daarbij is de huidige afbakening van de groep voertuigen die voor de faciliteiten in aanmerking komen en het beleidsterrein waarop ze worden ingezet, als gegeven beschouwd. Voor bijvoorbeeld de vrijstelling voor ambulances betekent dit dat niet zal worden nagegaan in welke mate deze vrijstelling een bijdrage levert aan de volksgezondheid maar wel dat inzicht zal worden verschaft in het gebruik en de doelmatigheid van de faciliteit. Voorts zal voor bijvoorbeeld de vrijstelling voor de politie en brandweer niet worden nagegaan in welke mate de vrijstelling bijdraagt aan de (brand)veiligheid maar wel of de huidige gebruikersgroep eenvoudig kan worden afgebakend en of een fiscale vormgeving doelmatiger is dan een hogere (budgettaire) financiering.

#### *De concurrentieneutraliteit*

Veel van de onderhavige faciliteiten zien op historische overheidstaken. Voor de categorieën zoals politie en brandweer, zal het zo zijn dat er ook in de toekomst een onlosmakelijk verband met de overheid zal blijven. In de huidige maatschappij verrichten private ondernemingen echter in toenemende mate activiteiten die vroeger voorbehouden waren aan de overheid. Omdat de toepassing van een faciliteiten de economische positie van de houder van een motorvoertuig verbetert, is het van belang om te waken voor een ongelijke toegang tot de faciliteiten en daarmee tot concurrentievervalsing tussen (markt)partijen. Hieruit volgt dat het uitgangspunt in de voorwaarden van een faciliteit moet zijn dat het feitelijk niet van belang is wie de houder van een vrijgesteld motorvoertuig is.<sup>4</sup> Hieronder zal de gelijke toegang tot de faciliteiten door middel van een 'concurrentieneutraliteit'-toets aan de orde komen.

#### *Onderzoeksvragen*

In deze evaluatie staan derhalve de volgende onderzoeksvragen centraal:

- hoe is het feitelijke gebruik van de faciliteiten?
- kunnen de faciliteiten, gezien vanuit het feitelijke gebruik, doelmatiger worden ingericht? En,
- zijn de faciliteiten concurrentieneutraal?

---

evaluatieonderzoek ex post', Ministerie van Financiën, blz. 12, Schema 2: Ambities van beleid en bedrijfsvoering

<sup>4</sup> zie ook de notitie 'vrijstellingen van de motorrijtuigenbelasting en van de belasting van personenauto's en motorrijwielen', blz. 4

### Onderzoeksopzet en opbouw rapport

Het gebruik van de faciliteiten is in kaart gebracht op basis van gegevens van de Belastingdienst. Voor het inzicht in de doelmatigheid en de concurrentieneutraliteit is een gestandaardiseerde vragenlijst ingevuld door de betrokken departementen. Daarnaast hebben de departementen diverse gebruikers en in het departement betrokken personen geraadpleegd. De vragen van de gestandaardiseerde vragenlijst zijn als bijlage aangehecht. Hieronder volgt eerst het gebruik van de faciliteiten. Daarna volgt het onderzoek naar de doelmatigheid en concurrentieneutraliteit. Tot slot is er een conclusie opgenomen.

### Materieel belang en omvang van de vrijstellingen

Voor het actuele beeld van het gebruik van de onderhavige faciliteiten heeft een integrale telling in de voertuigregistraties van de Belastingdienst plaatsgevonden. Voor de MRB is dat een zo recent mogelijke momentopname waarbij de berekening tot stand is gekomen door daarop de tariefstructuur voor 2005 op jaarbasis toe te passen. Voor de BPM is vanwege het meer grillige verkooppatroon van nieuwe motorvoertuigen door het jaar heen, aangesloten bij de gegevens over de daadwerkelijk gerealiseerde teruggaven over het jaar 2004.

Tabel 1 toont de aantallen voor de MRB vrijgestelde voertuigen en de budgettaire derving. Tabel 2 toont vervolgens de gemiddelde omvang van de vrijstellingen per voertuigcategorie. De budgettaire derving bedraagt €11,8 miljoen. De macro geraamde opbrengst van de MRB over 2005, exclusief provinciale Opcenten, bedraagt €2,5 miljard.

**Tabel 1 - aantallen vrijgestelde voertuigen en budgettaire derving MRB (2005)**

Vrijstellingen		Aantallen		Budgettaire derving
Artikel in MRB	Omschrijving belastinguitgave	Personen-, bestelauto's en motorfietsen	Vrachtauto's	in €, 1.000-tallen
71.1.A	ambulances	902	3	1.401
71.1.B	lijkauto's	918	0	751
71.1.C	dierenambulances	160	0	84
72.1.C	defensievoertuigen	236	4	120
72.1.D	politie/brandweer	12.826	1.806	8.382
72.1.E	bibliotheekauto's	0	61	24
72.1.F	schooltandverzorging	0	0	-
72.1.G	keuringsdienst van waren	91	1	24
72.1.H	vuilnisauto/kolkenzuiger/straatveegauto	46	3.379	1.014
72.1.I	vernietiging bestemd vee	75	0	27
<b>Totaal</b>		<b>15.254</b>	<b>5.254</b>	<b>11.827</b>

**Tabel 2 - gemiddelde omvang van de vrijstellingen per voertuigcategorie op jaarbasis (2005)**

Vrijstellingen		Gemiddelde omvang in €, afgerond op 5-tallen	
Artikel in MRB	Omschrijving belastinguitgave	Personen-, bestelauto's en motorfietsen	Vrachtauto's
71.1.A	ambulances	1.550	245
71.1.B	lijkauto's	820	n.v.t.

71.1.C	dierenambulances	525	n.v.t.
72.1.C	defensievoertuigen	505	245
72.1.D	politie/brandweer	615	280
72.1.E	bibliotheekauto's	n.v.t.	385
72.1.F	schooltandverzorging	n.v.t.	n.v.t.
72.1.G	keuringsdienst van waren	265	245
72.1.H	vuilnisauto/kolkenzuiger/straatveegauto	410	295
72.1.I	vernietiging bestemd vee	355	n.v.t.

Voor de BPM toont tabel 3 de aantallen BPM-teruggaven in 2004 en de daarmee gemoeide budgettaire derving. Tabel 4 toont vervolgens de gemiddelde omvang van de BPM-teruggaven per voertuigcategorie. De budgettaire derving bedraagt €5,2 miljoen. De macro geraamde opbrengst van de BPM over 2005 bedraagt €3,3 miljard.

**Tabel 3 - aantallen teruggaven in 2004 en raming budgettaire derving BPM (2004)**

Teruggaven		Aantallen	Budgettaire derving
Artikel in BPM	Omschrijving belastinguitgave		in €, 1.000-tallen
15.1.A	politie	566	3.876
15.1.B	brandweer	127	1.075
15.1.D	ambulances	22	292
	<b>Totaal</b>	<b>715</b>	<b>5.243</b>

**Tabel 4 - gemiddelde omvang BPM-teruggaaf per voertuigcategorie (2004)**

Teruggaven		Gemiddelde omvang
Artikel in BPM	Omschrijving belastinguitgave	in €, afgerond op 10-tallen
15.1.A	politie	6.850
15.1.B	brandweer	8.460
15.1.D	ambulances	13.270

### Doelmatigheid van de vrijstellingen

Voor het toetsen van de doelmatigheid is een onderscheid gemaakt naar het verkrijgen, houden en beëindigen van faciliteiten. Er is door middel van een gestandaardiseerde vragenlijst (zie bijlage) door de betrokken departementen onderzocht of:

- de toepassing van de faciliteiten door de (potentiële) gebruikers als eenvoudig toepasbaar worden ervaren;
- de huidige vormgeving van de faciliteiten geschikt is om de huidige gebruikersgroep af te bakenen; en
- de door de faciliteiten gestelde voorwaarden bijzondere kosten in het leven roept.

Uit dit onderzoek volgt dat:

- de voorwaarden voor het toepassen en beëindigen van de faciliteiten als eenvoudig en geschikt worden ervaren;
- er buiten de personele kosten van de aanvrager geen extra kosten verbonden zijn aan het *verkrijgen* van een MRB-vrijstelling en het *eindigen* van een MRB-vrijstelling of BPM-teruggaaf. Voor wat betreft het verkrijgen van de BPM-teruggaaf worden echter wel de voorfinancieringskosten genoemd. Hieronder zal daar nader op worden ingegaan. Ook het verdere *houden* van een gefaciliteerd voertuig is niet anders dan het houden van een niet-gefaciliteerd voertuig.

### *Voorfinanciering in het kader van teruggaafsystematiek BPM*

In de BPM is gekozen voor het vrijstellen van BPM door middel van een teruggaafsystematiek. Deze systematiek stelt de Belastingdienst in staat om meer controle uit te oefenen op het daadwerkelijke gebruik van het voertuig voor het aangegeven doel. Nadeel van deze systematiek is dat de BPM in eerste instantie afgedragen moet worden, om vervolgens weer te worden teruggevraagd. De periode tussen afdracht en teruggaaf leidt tot een financieringsnadeel. Hoewel deze voorfinancieringskosten wel worden genoemd, worden zij in de praktijk als beperkt ervaren. Dit kan worden toegelicht met een voorbeeld: bij een rentestand van 6% en een teruggaaf van €10.000, bedragen de financieringskosten op een periode van 2 maanden €100. Met het oog op het belang van de handhaafbaarheid van de faciliteit, worden deze kosten dan ook als proportioneel en de systematiek als doelmatig ervaren.

### *Belastinguitgaven versus budgetgefinancierde subsidies*

Belastinguitgaven leiden net zoals budgetgefinancierde subsidies tot een voordeel voor de ontvanger. Vanuit het vraagstuk van de doelmatigheid kan daarom de vraag worden gesteld of een overdracht via budgetfinanciering ten opzichte van de onderhavige fiscale financiering meer doelmatig zou zijn. Voor zover de gebruikers van de onderhavige faciliteiten volledig door de overheid gefinancierd worden, zou het gaan om een uitruil tussen belastinguitgave (fiscale derving) en een hoger budget (subsidie). In die gevallen geniet de fiscale vormgeving de voorkeur omdat het leidt tot balansverkorting binnen de overheidsbegroting. Als voorbeeld hiervan kunnen de faciliteiten voor politie en brandweer gelden. Voor andere gebruikers geldt dit niet en is de vraag of een objectsubsidie of een instellingssubsidie doelmatiger zijn. Om de vraag te kunnen beantwoorden, zouden de kosten en baten van dergelijke alternatieven afgezet moeten worden tegen de huidige kosten en baten. De kosten verbonden aan de onderhavige belastinguitgaven kunnen echter niet voldoende in beeld worden gebracht. De belastingdienst registreert namelijk handelingen verbonden aan de faciliteiten niet gescheiden van overige handelingen. Voorts blijven kosten die verbonden zijn aan de opname van faciliteiten in registratiesystemen buiten beeld. Om die reden is het niet mogelijk om de doelmatigheid van de huidige belastinguitgaven af te zetten tegen een alternatieve budgetfinanciering. Er is ook bij koppeling aan het voertuig geen indicatie om aan te nemen dat alternatieven doelmatiger zouden zijn.

### *Doelmatigheid bij een beperkt gebruik*

Wanneer het aantal voertuigen dat gebruik maakt van een faciliteit zeer beperkt is, is het de vraag of de kosten en baten het in stand houden van een wettelijke regeling rechtvaardigen. Het gaat namelijk altijd gepaard met een bepaald minimum aan kosten. De baten zijn meer naar rato van het gebruik zodat de schaalvoordelen van de kosten pas opwegen tegen de baten als er zeker minimum aan voertuigen voor in aanmerking komt. Vanuit het oogpunt van doelmatigheid zou daarom overwogen kunnen worden om de faciliteiten waarvan zeer beperkt gebruik wordt gemaakt, op te schonen. Hiertoe zouden kunnen worden gerekend de faciliteiten voor bibliotheken, schooltandverzorging, de vernietiging van vee en keuringsdienst van waren, die elk voor de hele categorie van telkens minder dan 100 voertuigen in totaal minder dan €30.000 MRB kosten.

## **De concurrentiëneutraliteit**

Voor het toetsen van de doelmatigheid bij het verkrijgen, houden en beëindigen van een faciliteit is door de betrokken departementen onderzocht of:

- er voor de diensten waarbij gefaciliteerde voertuigen worden ingezet, ook (potentiële) concurrenten zijn;
- er sprake is van een markt waarop dergelijke concurrenten, afgezien van de faciliteit, onder gelijke voorwaarden met elkaar kunnen concurreren (een zogenaamd level playing field); en
- de huidige afbakening van de faciliteit (potentiële) concurrenten binnen dit level playing field uitsluit.

De uitkomsten van dit onderzoek zijn in onderstaande tabel schematisch weergegeven. In de eerste kolom is terug te lezen of er voor de activiteiten waarop een faciliteit betrekking heeft concurrenten zijn. Zo ja, dan is in de tweede kolom terug te lezen of er een level playing field is. Dat wil zeggen of er een markt is waarop deze partijen onder gelijke voorwaarden met elkaar kunnen concurreren. Tot slot wordt in de derde kolom getoond of, indien er sprake is van een level playing field, de MRB- en BPM-faciliteit neutraal uitwerkt, dat wil zeggen geen verstoringen meebrengt voor de concurrentie tussen elkaar concurrerende partijen. Indien er geen sprake is van (potentiële) concurrentie dan is de vraag irrelevant of geen sprake van een level playing field en of een maatregel neutraal uitpakt. In die gevallen toont de tabel in de tweede en derde kolom dat die vragen niet van toepassing zijn. De conclusie is dat, voor zover er sprake is van (potentiële) concurrentie, de MRB- en BPM-faciliteiten neutraal uitpakken. De reden is dat de faciliteiten samenhangen met het voertuig en niet afhangen van de houder van het voertuig. Bovendien zijn de voorwaarden die aan het voertuig worden gesteld gebaseerd op objectieve criteria en de functie of functionele specificaties van het voertuig en niet op vaste specificaties.

**Tabel 5 - concurrentieneutraliteit van de faciliteiten**

Vrijstellingen en teruggaafregelingen				
<i>Artikel</i>	<i>Omschrijving belastinguitgave</i>	<i>(potentiële) Concurrentie</i>	<i>Level playing field</i>	<i>Neutraal</i>
<b>MRB</b>				
71.1.A	ambulances	Ja	Ja	Ja
71.1.B	rouwauto's	Ja	Ja	Ja
71.1.C	dierenambulances	Ja	Ja	Ja
72.1.C	defensievoertuigen	Nee	n.v.t.	n.v.t.
72.1.D	politie/brandweer	Nee	n.v.t.	n.v.t.
72.1.E	bibliotheekauto's	Ja	Ja	Ja
72.1.F	schooltandverzorging	Ja	Ja	Ja
72.1.G	keuringsdienst van waren	Nee	n.v.t.	n.v.t.
72.1.H	vuilnisauto/kolkenzuiger/straatveegauto	Ja	Ja	Ja
72.1.I	vernietiging bestemd vee	Nee	n.v.t.	n.v.t.
<b>BPM</b>				
15.1.A	politie	Nee	n.v.t.	n.v.t.
15.1.B	brandweer	Nee	n.v.t.	n.v.t.
15.1.D	ambulances	Ja	Ja	Ja

Een aandachtspunt is evenwel dat er voertuigcategorieën zijn die feitelijk niet onder de faciliteiten vallen maar waarmee diensten worden aangeboden die wel samenhang vertonen met door gefaciliteerde voertuigcategorieën geleverde diensten. Zo kan bijvoorbeeld de inzet van – niet MRB-vrijgestelde – spoedeisende geneeskundige hulpvoertuigen in het kader van rampenbestrijding<sup>5</sup> in het verlengde van – MRB-vrijgestelde – ambulancediensten worden genoemd. Deze voertuigcategorieën vallen buiten het vraagstuk van concurrentieneutraliteit omdat het andere diensten betreft. Het feitelijk niet onder een faciliteit vallen vloeit in die gevallen dan ook voort uit het niet voldoen aan de voorwaarden van de faciliteit. Overwogen kan worden om een nadere afbakening voor voertuigcategorieën die nauw met de vrijstellingen samenhangen in de toekomst te onderzoeken. Daarbij moet worden bedacht dat de afbakening van de huidige faciliteiten mede is ingegeven door de handhaafbaarheid. Met de afbakening van de huidige faciliteiten als gegeven beschouwd past een dergelijk onderzoek echter niet in de reikwijdte van deze ex post evaluatie.

### **Conclusies**

In deze evaluatie staan die belastinguitgaven in de MRB en BPM centraal, die vanuit historisch perspectief als doelstelling 'het dienen van het algemene nut' hebben. Ten gevolge van de niet-specifieke formulering van deze doelstelling en het ontbreken van een nadere operationalisering van deze doelstelling, heeft het evaluatieonderzoek zich primair gericht op de doelmatigheid. Uit dit onderzoek volgt dat de (potentiële) gebruikers de faciliteiten als eenvoudig toepasbaar ervaren en de voorwaarden van de faciliteiten als geschikt om de gebruikersgroepen af te bakenen. Voor wat betreft de kosten verbonden aan de faciliteiten, wordt de voorfinanciering van de BPM-teruggaaf genoemd. Het financieringsnadeel ten gevolge van de teruggaafsystematiek is in de praktijk echter beperkt en de teruggaafsystematiek wordt vanuit het oogpunt van handhaafbaarheid als proportioneel ervaren.

<sup>5</sup> zogenoemde GHOR-voertuigen

In het evaluatieonderzoek is voorts aandacht besteed aan de vraag of er een doelmatigheidswinst te behalen zou zijn indien een fiscale faciliteit verruild zou worden voor een budgetgefinancierde subsidie. In het algemeen is het niet mogelijk gebleken om deze vraag te beantwoorden omdat de uitvoeringskosten van de huidige faciliteiten niet voldoende in beeld gebracht kunnen worden. Wel is er de indicatie dat wanneer het aantal voertuigen dat gebruik maakt van een faciliteit zeer beperkt is, het sterk de vraag is of de faciliteit doelmatig kan zijn. Het in stand houden van een wettelijke regeling gaat namelijk altijd gepaard met een bepaald minimum aan kosten. De algemene conclusie is dat de faciliteiten doelmatig zijn maar dat vanuit het oogpunt van doelmatigheid, overwogen zou kunnen worden om de faciliteiten waarvan zeer beperkt gebruik wordt gemaakt, op te schonen. Hiertoe zouden kunnen worden gerekend de faciliteiten voor bibliotheken, schooltandverzorging, keuringsdienst van waren en de vernietiging van vee, die elk voor de hele categorie van telkens minder dan 100 voertuigen in totaal minder dan €30.000 MRB kosten.

Omdat enkele vrijstellingen voorheen betrekking hadden op historische overheidstaken maar die taken vandaag de dag ook door private marktpartijen worden uitgevoerd, is er voorts onderzoek gedaan naar de 'concurrentiëneutraliteit' van de faciliteiten. Dat wil zeggen de vraag of de huidige afbakening van de faciliteiten, voor zover er sprake is van een markt waarop onder gelijke voorwaarden geconcurrereerd wordt, geen (potentiële) concurrenten uitsluit. Uit dit onderzoek volgt dat alle faciliteiten deze toets doorstaan. Een aandachtspunt is evenwel dat er voertuigcategorieën zijn die feitelijk niet onder de faciliteiten vallen maar waarmee diensten worden aangeboden die wel samenhang vertonen met door gefaciliteerde voertuigcategorieën geleverde diensten. Deze voertuigcategorieën vallen buiten het vraagstuk van concurrentiëneutraliteit omdat de diensten verschillen van diensten zoals die geleverd worden met gefaciliteerde voertuigen. Overwogen kan worden om een nadere afbakening voor voertuigcategorieën die nauw met de vrijstellingen samenhangen in de toekomst te onderzoeken.



## **Bijlage – vragen van de gestandaardiseerde vragenlijst**

### *Vragen ten aanzien van de doelmatigheid en kosten*

- Hoeveel vrijgestelde voertuigen zijn er?
- Hoe groot is de totale vrijstelling voor de groep houders van dergelijke vrijgestelde voertuigen en wat is de gemiddelde omvang van de vrijstelling per afzonderlijk gehouden voertuig?
- Hoe is de feitelijke macro-ontwikkeling van het gebruik van de regeling en is deze ontwikkeling te verklaren?
- Wanneer alle vaste en variabele kosten verbonden aan het houden en gebruiken van een motorvoertuig in aanmerking worden genomen: hoe verandert de (economische) positie van de houder van een vrijgesteld motorvoertuig indien de vrijstelling zou worden afgeschaft?

### *Vragen ten aanzien van het houden, verkrijgen en ophouden te houden van een vrijgesteld voertuig*

- Zijn de huidige voorwaarden eenvoudig toepasbaar of leidt de toepassing van de voorwaarden tot 'grijze toepassingsgebieden'?
- Een vrijstelling is van toepassing wanneer aan alle voorwaarden voldaan is. Levert een van deze voorwaarden nog bijzondere kosten op omdat er bijvoorbeeld een specifieke keuring moet worden uitgevoerd die anders niet zou plaatsvinden?
- Zijn er andere voorwaarden te bedenken die leiden tot eenzelfde afbakening van de gebruikersgroep maar leiden tot meer eenvoud en minder kosten bij het verkrijgen van een vrijstelling?
- Welke stappen moeten er worden doorlopen om een motorvoertuig onder de vrijstelling te krijgen en zijn er in het oog springende kosten – bijvoorbeeld veel fte's – die aan dit proces gealloceerd kunnen worden?
- Ontvangt de doelgroep van de vrijstellingen ook andere gelden van het Rijk of moet de doelgroep gelden aan het Rijk afdragen – bijvoorbeeld bij de vrijstelling voor taxi's, die overigens niet binnen het bereik van deze evaluatie valt, dient men in het bezit te zijn van taxivergunning? Zo ja: zijn er misschien voordelen verbonden aan het alternatief financieren door regelingen te consolideren?
- Welk deel van de houders van vrijgestelde motorvoertuigen houdt uitsluitend vrijgestelde voertuigen – volgt dit bijvoorbeeld uit het karakter van de dienstverlening?
- Op welke wijze is de administratie van door de doelgroep gehouden vrijgestelde motorvoertuigen op dit moment ingericht? Zijn er aanwijzingen dat er door houders van vrijgestelde motorvoertuigen separate administraties voor deze voertuigen worden bijgehouden of is de administratie voor vrijgestelde auto's één en de zelfde als voor niet vrijgestelde motorvoertuigen? Gedacht kan worden aan administraties voor het bijhouden van brandstofverbruik, verzekeringen, afschrijvingen, onderhoud en BTW?
- Indien de administraties voor vrijgestelde en niet-vrijgestelde motorvoertuigen van elkaar verschillen: zijn de kosten van beide administraties gelijk – bijvoorbeeld per voertuig – of zijn er redenen aannemelijk dat zij van elkaar verschillen?
- Op welke manier wordt gedurende de vrijgestelde periode getoetst of het voertuig nog voldoet aan de 'vrijstellingsvoorwaarden' – bijvoorbeeld bijzondere keuringen of andere keuringslocaties – en welke kosten zijn hieraan te alloceren?
- Zouden de vrijgestelde motorvoertuigen beter op een andere manier ingericht kunnen worden maar wordt een dergelijke inrichting belemmerd door de huidige voorwaarden.

- Welke bijzondere stappen moeten er doorlopen worden om de toepassing van de vrijstelling te beëindigen en zijn hier nog kosten aan verbonden?
- Levert het beëindigen van de toepassing nog specifieke (bijvoorbeeld praktische of financiële) problemen voor de houders van vrijgestelde motorvoertuigen op?
- Wat gebeurt er als de vrijstelling wordt opgeheven (budgettair, administratief)

*Vragen ten aanzien van het algemene criterium concurrentie neutraliteit*

- Wat is de achtergrond voor de omkadering van de huidige doelgroep?
- Hebben zich in het verleden wijzigingen met betrekking tot de doelgroep voorgedaan of is er een wijziging te verwachten? Zo ja, wat is de aanleiding daar voor?
- In welke mate wordt door de doelgroep gebruik gemaakt van de vrijstellingen oftewel welk deel van het gehele motorvoertuigenpark gehouden door een houder van een vrijgesteld motorvoertuig valt buiten de regeling?
- Zijn er partijen die dezelfde diensten leveren maar geen toegang hebben tot de vrijstelling?
- Vinden er regelmatig activiteiten met vrijgestelde motorvoertuigen tegen vergoeding plaats?
- Bestaan er in het buitenland vrijstellingen voor motorvoertuigen waar soortgelijke activiteiten mee worden verricht?

Leidt de heffing van motorrijtuigenbelasting of het vrijstellen van motorrijtuigenbelasting tot verstoring in de afweging die houders van vrijgestelde motorvoertuigen maken tussen het zelf uitvoeren of uitbesteden?