

Vergaderjaar 2023–2024

36 418

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2024)

Nr. 147

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 juni 2024

Op 26 oktober 2023 heeft uw Kamer de motie van de leden Inge van Dijk en Omtzigt¹ over het schorsingstarief voor kampeerauto's aangenomen. De motie verzoekt de regering met een voorstel te komen zodat de schorsing van een kampeerauto standaard onder het lage schorsingstarief (€ 29,10) komt te vallen, in plaats van onder het normale schorsingstarief (€ 88,05).² Verder heb ik tijdens het wetgevingsoverleg van het Belastingplan 2024 op 23 oktober 2023 toegezegd³ om in de eerste helft van dit jaar de Kamer te informeren over de uitvoeringsgevolgen en -mogelijkheden van het laagschorsingstarief voor kampeerauto's. Met deze brief voldoe ik, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, aan het verzoek van de motie.

Uitvoeringsgevolgen en mogelijkheden

De RDW heeft op verzoek van het Ministerie van Financiën onderzocht of en hoe het lage schorsingstarief kan worden toegepast voor kampeerauto's. Hieronder treft u de uitkomsten op hoofdlijnen aan.

Doel van schorsingstarieven

Schorsen is bedoeld als een uitzonderlijke maatregel en niet bedoeld voor korte periodes. De huidige tarieven voor schorsing zijn bedoeld om te voorkomen dat mensen te lichtvaardig hun voertuig schorsen. Schorsingstarieven hebben daarmee een drempelwerking. Een lager schorsingstarief kan mensen aanzetten hun voertuig sneller te schorsen, wat onder meer resulteert in minder (stabiele) belastingopbrengsten.

¹ Kamerstuk II 2023–2024, 36 418, nr. 80.

² Dit zijn de tarieven in 2024. De tarieven worden jaarlijks bijgesteld.

³ Kamerstukken II 2023–2024, TZ20 231, nr. 162.

Mogelijkheden en financiële gevolgen

De RDW heeft op verzoek van het Ministerie van Financiën twee opties onderzocht:

- Optie 1: een laag tarief; of
- Optie 2: een nieuw middentarief introduceren voor kampeerauto's. Het middentarief zou precies tussen het huidige laagtarief en het normale schorsingstarief in liggen. In 2024 zou dit ongeveer € 59 zijn.

De financiële impact bij optie 1 is aanzienlijk. De drempel om te schorsen bij een laagtarief wordt immers aanzienlijk lager. Bij aanpassing naar het laagtarief voor kampeerauto's is de verwachte omzetsderving voor de RDW ongeveer € 1,7 miljoen tot € 1,9 miljoen per jaar.⁴ Voor optie 2 is de verwachte omzetsderving ca. € 750.000 tot € 900.000⁵. Beide opties zijn dan ook alleen uitvoerbaar als de daling van de inkomsten van de RDW gecompenseerd wordt door hogere andere tarieven. Zo zouden bij optie 1 de tarieven voor alle schorsingen met 7,9% of de tarieven binnen het cluster van afgiftdocumenten met 1,4% verhoogd moeten worden. Bij optie 2 zouden de tarieven met 3,5% respectievelijk 0,7% verhoogd moeten worden.

Gelet op de financiële impact van optie 1 geeft de RDW de voorkeur aan optie 2 (middentarief). Met een middentarief wordt het schorsen van een kampeerauto goedkoper, maar blijft de verhoging van de tarieven, die voor iedereen gelden, beperkter. Verder verwacht de RDW dat de drempelwerking bij een middentarief effectiever is dan bij het laagtarief.

Overige aandachtspunten

In de uitvoeringstoets attendeert de RDW op een aantal aandachtspunten die verbonden zijn aan het aanpassen van het schorsingstarief voor kampeerauto's. De meeste hebben te maken met de interne en externe communicatie van de RDW. Hierover zullen afspraken worden gemaakt om verkeerde informatie aan en klachten van burgers te voorkomen.

Verder gebruikt de RDW een bredere definitie van kampeerauto dan de fiscale definitie. Hierdoor komen ongeveer 30.000 meer kampeerauto's in aanmerking voor het laagste schorsingstarief. Dit verschil kan worden opgelost door de voertuigclassificaties van kampeerauto's te harmoniseren. In het Belastingplan 2025 kan hiervoor een voorstel worden gedaan.

Conclusie

De RDW maakt in de uitvoeringstoets duidelijk dat de financiële impact van het toepassen van het laagtarief (optie 1) voor schorsen van kampeerauto's aanzienlijk is en er in dat geval meer compensatie nodig is uit andere tarieven van de RDW, die voor iedereen gelden. Dat roept de vraag op of tariefsverhogingen voor alle schorsingen, die voor iedereen gelden, ter compensatie van het laagtarief voor kampeerauto's wenselijk is. Vanwege de demissionaire status van het kabinet Rutte IV wordt deze beslissing overgelaten aan een volgend kabinet.

De Staatssecretaris van Financiën,
M.L.A. van Rij

⁴ Hierbij wordt ervan uit gegaan dat het aantal schorsingen in 2024 gelijk zal blijven á 30.467 kampeerauto's.

⁵ Hierbij wordt ervan uit gegaan dat het aantal schorsingen in 2024 gelijk zal blijven á 30.467 kampeerauto's.