



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

De oldtimervrijstelling in de motorrijtuigenbelasting: van oude auto's, de dingen die voorbijrijden...

van Dun, M.

Publication date

2013

Document Version

Final published version

Published in

Fiscaal Tijdschrift FED

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

van Dun, M. (2013). De oldtimervrijstelling in de motorrijtuigenbelasting: van oude auto's, de dingen die voorbijrijden... *Fiscaal Tijdschrift FED*, 73(16/17), 3-12. [76].

<http://deeplinking.kluwer.nl/?param=00C36C9F&cpid=WKNL-LTR-Navigator>

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

FED Fiscaal Weekblad, De oldtimervrijstelling in de motorrijtuigenbelasting

[Klik hier om het document te openen in een browser venster](#)

Vindplaats:	FED 2013/76	Bijgewerkt tot:	01-08-2013
Auteur:	Dr. M. van Dun		

De oldtimervrijstelling in de motorrijtuigenbelasting

Van oude auto's, de dingen, die voorbijrijden ...^[1]

1. Inleiding

Een van de onderdelen in het Regeerakkoord van het kabinet-Rutte II^[2] is de aankondiging dat de – thans bestaande – oldtimervrijstelling in de motorrijtuigenbelasting (hierna: MRB) zal worden afgeschaft. Nadat enkele Tweede Kamerleden, vertegenwoordigers van de oldtimerbranche en oldtimervrijhebbers hun bezwaren tegen deze aankondiging kenbaar hadden gemaakt, heeft Staatssecretaris van Financiën Weekers op 15 en 24 april 2013 aan de Tweede Kamer een aantal alternatieve regelingen gepresenteerd. Over de voorgestelde regeling van 24 april 2013 is overeenstemming bereikt met vertegenwoordigers van de oldtimerbranche.

In deze beschouwing komt de oldtimervrijstelling in de MRB aan de orde. In onderdeel 2 behandel ik de wetshistorie en de ratio van de regeling welke was opgenomen in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966. Vervolgens bespreek ik in onderdeel 3 de wetshistorie en de ratio van de oldtimervrijstelling zoals deze thans is geregeld in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Onderdeel 4 beschrijft achtereenvolgens de aankondiging in het Regeerakkoord om de oldtimervrijstelling in de MRB af te schaffen, enkele reacties op dit voorstel alsmede de alternatieve regelingen welke de staatssecretaris op 15 en 24 april 2013 aan de Tweede Kamer heeft voorgesteld. In onderdeel 5 analyseer ik de alternatieve voorstellen van de staatssecretaris. In onderdeel 6 formuleer ik een eigen alternatieve regeling voor de oldtimervrijstelling in de MRB die is gebaseerd op de thans bestaande mogelijkheid om bepaalde, oudere auto's uit te rusten met historische, donkerblauwe kentekenplaten.

2. De oldtimer in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966: gereduceerd tarief

Krachtens art. 1 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966^[3] (hierna: Wet MRB 1966) werd, onder de naam 'motorrijtuigenbelasting', een belasting geheven ter zake van het rijden met een motorrijtuig op de openbare weg. Deze benadering vloeide voort uit de aanvankelijke bedoeling van deze uit 1926 stammende belasting, te weten het doen bijdragen door de weggebruikers in de kosten van aanleg en onderhoud van het wegennet. De MRB had derhalve van oudsher het karakter van een bestemmingsbelasting.^[4]

Als rijtijdvak waarover de belasting kon worden voldaan, gold in elk geval een tijdvak van twaalf of van drie maanden.^[5] Op grond van art. 22 lid 2 onderdeel i Uitvoeringsbeschikking Algemene wet inzake rijksbelastingen 1964 (hierna: Uitvoeringsbeschikking AWR 1964)^[6] respectievelijk art. 27 lid 2 onderdeel i Uitvoeringsregeling Algemene wet inzake rijksbelastingen 1994 (hierna: Uitvoeringsregeling AWR 1994)^[7] gold een gereduceerd tarief van een kwart voor 'antieke motorrijtuigen welke als curiositeit worden gehouden' en die beperkt gebruik maakten van de openbare weg. Deze regeling stond bekend als de 'zestigdagenregeling': voor deze categorie motorrijtuigen^[8] werd toegestaan de belasting te betalen over een tijdvak van 60 willekeurige, binnen een jaar vallende dagen. Ingevolge art. 8 lid 2 onderdeel e Wet MRB 1966 bedroeg de belasting in dat geval 60/240 (ofwel een kwart) van de belasting over een rijtijdvak van twaalf maanden. Strikt genomen, was onder de werking van de Wet MRB 1966 geen sprake van een zakelijke vrijstelling maar van een tariefreductie voor oldtimers.

Het begrip 'antieke motorrijtuigen' werd in dit verband gedefinieerd als 'auto's en motorrijwielen welke zijn vervaardigd dertig jaren of meer vóór de aanvang van het jaar waarop aanspraak wordt gemaakt op de toepassing van het gereduceerde tarief'.^[9] Toen de Wet MRB 1966 op 1 oktober 1966^[10] in werking trad, kon de zestigdagenregeling derhalve worden toegepast voor auto's welke waren vervaardigd vóór 1936.^[11] De praktische uitwerking van de zestigdagenregeling was opgenomen in art. 22 lid 4 onderdelen a t/m d Uitvoeringsbeschikking AWR 1964 respectievelijk art. 27 lid 4 onderdelen a t/m d Uitvoeringsregeling AWR 1994.^[12] De houder van een voertuig dat in aanmerking kwam voor de toepassing van de zestigdagenregeling diende vooraf aangifte te doen met betaling vooraf van een kwart van de belasting. Aan de houder van het desbetreffende voertuig werd vervolgens een kaart uitgereikt, de zogenoemde zestigdagenkaart. Deze kaart gold voor het tijdvak van één jaar. Dit tijdvak ving aan op de eerste of de zestiende van een maand. Binnen dit tijdvak mocht vervolgens op zestig willekeurige dagen gebruik worden gemaakt van de openbare weg. De houder was verplicht de data van de dagen waarop met het voertuig gebruik werd gemaakt van de openbare weg, op de zestigdagenkaart te noteren. Binnen een week na afloop van het tijdvak diende de houder de zestigdagenkaart op de te sturen aan de inspecteur. De houder was verplicht inzage te verstrekken van zijn administratie en de bescheiden waartoe de zestigdagenkaart behoort. Het was overigens niet nodig dat de houder tijdens het rijden in het bezit was van de kaart: het was zelfs mogelijk dat de bestuurder van het antieke motorrijtuig een ander was dan de houder van de kaart. De controle of niet meer dan 60 dagen gebruik werd gemaakt van de weg, gebeurde op de weg (door het staande houden of door foto-controle), en aan de hand van de door de houder zelf, vóór het gebruik maken van de weg, in te vullen zestigdagenkaart. De zestigdagenkaart paste binnen het systeem van de Wet MRB 1966. Onder deze wet was het belastbaar feit voor de MRB immers het rijden met een motorrijtuig op de openbare weg, waardoor in feite sprake was van een belasting naar het gebruik. Het berekenen van een gereduceerd tarief voor motorrijtuigen die op grond van hun bestemming of inrichting een beperkt gebruik maken van de openbare weg, paste daarom binnen een dergelijke wetssystematiek.

3. De oldtimer in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994: vrijstelling

Krachtens art. 1 lid 1 Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994^[13] (hierna: Wet MRB 1994) wordt, onder de naam 'motorrijtuigenbelasting', een belasting geheven ter zake van het houden van een personenauto, een bestelauto, een motorrijwiel, een vrachtauto of een autobus.^[14] De belasting die wordt geheven op de voet van de Wet MRB 1994 is een houderschapbelasting, dat wil zeggen dat de belasting wordt geheven van degene op wiens naam het voor het motorrijtuig afgegeven kentekenbewijs is gesteld.

Zoals eerder gememoreerd, werd de MRB aanvankelijk geheven wegens het gebruik van de weg en had deze het karakter van een bestemmingsbelasting. Dat karakter is inmiddels aan de MRB ontvallen. De opbrengst van de MRB vloeit thans in de algemene middelen. Bovendien rechtvaardigen, naar het oordeel van de wetgever, de massaliteit van het autogebruik heden ten dage en de nauwe aansluiting die thans in de praktijk bij de overgrote meerderheid van de automobilisten pleegt te bestaan tussen het weggebruik en het houden van een auto, in combinatie met de eisen van een doelmatige belastingheffing, een keuze voor het houderschap als belastbaar feit.^[15]

De Wet MRB 1994 voorzag daarom in de overgang van een systeem waarin het gebruik van de weg het belastbare feit is, naar een houderschapssysteem. Voor een dergelijk systeem is een goed register van de houders en hun motorrijtuigen onontbeerlijk. Dit is uitgewerkt door de koppeling met de kentekenregistratie op grond van de wegenverkeerswetgeving.^[16] Het houderschap blijkt in beginsel uit de inschrijving in het door de RDW (voorheen: Rijksdienst voor het Wegverkeer) bijgehouden kentekenregister. Met de inwerkingtreding van de Wegenverkeerswet 1994^[17] is namelijk een nieuw systeem van kentekenregistratie ingevoerd. In dit nieuwe kentekenregistratiesysteem zijn alle met betrekking tot het gebruik van motorrijtuigen bestaande wettelijke verplichtingen – zoals de verplichting tot het sluiten van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering ingevolge de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen^[18], de

verplichting tot periodieke keuring (APK) van het motorrijtuig,^[19] en de verplichting tot het betalen van MRB – gekoppeld aan het geregistreerd staan van het desbetreffende motorrijtuig in het kentekenregister.

De Wet MRB 1994 is in werking getreden met ingang van 1 april 1995.^[20]

Ingevolge art. 72 lid 1 aanhef en onderdeel b Wet MRB 1994 (tekst geldend voor het jaar 2013) wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, een volledige vrijstelling verleend voor motorrijtuigen die ten minste 30 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen.

In het wetsvoorstel dat heeft geleid tot de invoering van de Wet MRB 1994 was aanvankelijk in art. 69 lid 1 onderdeel a voorgesteld om op verzoek een volledige en onvoorwaardelijke vrijstelling van belasting te verlenen voor personenauto's, bestelauto's en motorrijwielen van 20 jaar en ouder. Blijkens de memorie van toelichting is deze vrijstelling ingegeven door de gedachte dat in de praktijk met oude auto's – dat wil zeggen auto's van 20 jaar of ouder – slechts sporadisch gebruik wordt gemaakt van de openbare weg, bijvoorbeeld ten behoeve van het onderhoud van het motorrijtuig en voor het deelnemen aan tentoonstellingen en demonstratieritten.^[21] Omdat in het systeem van de Wet MRB 1966 een directe koppeling bestond met de mate van het gebruik van de weg, werd in de praktijk voor dergelijke auto's meestal weinig tot geen MRB betaald. Onder het houderschapssysteem daarentegen zou de belastingplichtige/liefhebber MRB moeten betalen voor elk in het kentekenregister onder zijn naam opgenomen motorrijtuig, ongeacht of hij ermee gebruik maakt van de weg en of het motorrijtuig in rijvaardige staat is.^[22] Onder de Wet MRB 1966 bestond voor motorrijtuigen ouder dan 30 jaar de mogelijkheid gebruik te maken van een zestigdagenkaart. Gelet op het geringe gebruik dat van de openbare weg wordt gemaakt, zou voor de vrijstelling van deze categorie motorrijtuigen die leeftijd kunnen worden verlaagd van 30 jaar tot 20 jaar, aldus de regering.^[23]

Vanuit de Tweede Kamer werd enerzijds opgemerkt dat de oldtimervrijstelling in de MRB een positieve bijdrage zou leveren aan het behoud van het cultureel erfgoed en dat het verkeer op de weg zou worden verlevendigd indien af en toe een oldtimer voorbijrijdt. Anderzijds werd de vrees geuit dat een vrijstelling voor motorrijtuigen van 20 jaar en ouder een aanzuigende werking zou hebben, waardoor een groep zeer duurzame auto's die ouder zijn dan 20 jaar nog gewoon dagelijks de weg gebruiken en dan relatief milieubelastend zijn. Voorkomen zou daarom moeten worden dat het fiscaal aantrekkelijk wordt gemaakt om auto's ook zonder overwegingen van culturele aard zeer lang op de weg te houden voor dagelijks gebruik.^[24]

Nadat in het parlement discussie was ontstaan over deze kwestie,^[25] is uiteindelijk de regeling tot stand gekomen waarbij, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, een vrijstelling van belasting kan worden verleend voor motorrijtuigen die, voor zover het personenauto's, bestelauto's en motorrijwielen betreft, 25 jaar en ouder zijn.

Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van het Belastingplan 2009 hebben Kamerleden Cramer, Tang en Sap een amendement ingediend tot wijziging van de vrijstelling in de MRB voor voertuigen ouder dan 25 jaar.^[26] Door dit amendement werd de vrijstelling in de MRB voor voertuigen ouder dan 25 jaar per 31 december 2011 bevroren. Dit hield in dat voertuigen die op die datum 25 jaar of ouder waren onder de vrijstelling bleven vallen, maar dat voertuigen die op die datum jonger waren dan 25 jaar niet langer van de vrijstelling gebruik konden maken. Een beperking van de vrijstelling lag volgens de indieners in de rede, gelet op de toegenomen rijwaardigheid van moderne auto's waardoor grotere aantallen oudere auto's op reguliere basis van de weg gebruik maken, terwijl deze minder energie-efficiënt zijn dan nieuwere auto's. De maatregel is in werking getreden op 1 januari 2012.^[27]

Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van het wetsvoorstel tot Wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en enige andere wetten (Wet uitwerking autobrief) heeft het Kamerlid Van Vliet een amendement ingediend dat er strekte de bevroering per 1 januari 2012 van de vrijstelling van MRB voor oldtimers die op 31 december 2011 25 jaar of ouder waren, weer ongedaan te maken.^[28] Als gevolg van dit amendement bleef, in plaats van de in het Belastingplan 2009 voorziene volledige uitsluiting van motorrijtuigen die op de vaste datum van 1 januari

2012 jonger zijn dan 25 jaar, de vrijstelling verbonden aan een algemene leeftijdsgrens. De voorwaarde dat het voertuig 25 jaar of ouder moet zijn, is daarbij vervangen door de thans geldende voorwaarde dat het motorrijtuig ten minste 30 jaar geleden voor het eerst in gebruik is genomen. Voor voertuigen die op 31 december 2011 al 25 jaar of ouder waren en op grond van de toen geldende regelgeving voor de vrijstelling in aanmerking kwamen, is een overgangsregeling getroffen. Hoewel deze auto's nog niet voldeden aan de termijn van 30 jaar, behielden zij ook na 31 december 2011 de toen geldende vrijstelling. Daarnaast is een overgangsregeling getroffen voor voertuigen die vanaf dat moment de leeftijd van 25 jaar zouden bereiken en die bij handhaving van de 25-jaarsgrens al eerder in aanmerking zouden zijn gekomen voor de vrijstelling. Voertuigen die in 1987 voor het eerst in gebruik zijn genomen, komen na 26 jaar in aanmerking voor de vrijstelling. Voor voertuigen uit 1988 ligt de grens bij 27 jaar, voor voertuigen uit 1989 bij 28 jaar en voor voertuigen uit 1990 bij 29 jaar. Voor voertuigen die voor het eerst in gebruik zijn genomen na 1990 is de algemene grens van 30 jaar van toepassing.^[29] De overgangsbepaling verliest op 1 januari 2021 haar belang en wordt per die datum weer ingetrokken. Schematisch kan een en ander als volgt worden weergegeven:^[30]

Eerste registratie	Leeftijd	Belastingvrij in
In 1986	25 jaar oud	2011
In 1987	26 jaar geleden in gebruik genomen	2013
In 1988	27 jaar geleden in gebruik genomen	2015
In 1989	28 jaar geleden in gebruik genomen	2017
In 1990	29 jaar geleden in gebruik genomen	2019
In 1991	30 jaar geleden in gebruik genomen	2021

4. Voorstel Regeerakkoord: afschaffing oldtimervrijstelling in de MRB

Het Regeerakkoord kondigde een volledige afschaffing aan van de oldtimervrijstelling in de MRB vanwege milieu- en budgettaire effecten.^[31] Deze afschaffing levert een bedrag op van € 153 miljoen structureel.^[32]

Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van het Belastingplan 2013 zijn met betrekking tot de aangekondigde afschaffing van de oldtimervrijstelling in de MRB twee moties ingediend. De eerste betreft de motie Bashir,^[33] waarin de regering wordt verzocht om de Tweede Kamer in het voorjaar van 2013 een aantal voorstellen te doen waardoor dagelijks gebruik van oldtimers wordt ontmoedigd, maar de vrijstelling van MRB voor mensen die de oldtimer hobbymatig gebruiken, in stand kan worden gehouden. De tweede betreft de motie Van Vliet,^[34] waarin de regering wordt verzocht om in overleg met de Tweede Kamer een oplossing te zoeken die bezitters van oldtimers in enige vorm in staat stelt hun voertuig niet te hoeven opgeven, en deze oplossing op te nemen in het Belastingplan 2014.

Naar aanleiding van deze moties heeft de staatssecretaris toegezegd te zullen werken aan een regeling die het rijdend cultureel erfgoed beschermt maar tegelijkertijd wel de oudere auto's belast die vrijwel dagelijks in het verkeer worden gebruikt.^[35] Conform deze toezegging heeft de staatssecretaris op 15 april 2013 een brief gestuurd aan de Tweede Kamer betreffende het gebruik van oldtimers.^[36] Deze brief behandelt zes varianten die voldoen aan het gestelde criterium dat enerzijds het dagelijks gebruik van oldtimers wordt ontmoedigd, maar dat anderzijds mensen die de oldtimer hobbymatig gebruiken tegemoet wordt gekomen ten opzichte van de aangekondigde volledige afschaffing van de oldtimervrijstelling in de MRB. Deze varianten zijn besproken met vertegenwoordigers van de oldtimerbranche,^[37] maar hebben niet geleid tot overeenstemming. De varianten die met de vertegenwoordigers van de oldtimerbranche zijn besproken, zijn de volgende.

1. De leeftijdsgrens voor de oldtimervrijstelling in de MRB wordt per 1 januari 2014 in één keer verhoogd naar auto's van 30 jaar en ouder.
2. Vrijstelling benzineauto's van 30 jaar en ouder, en vrijstelling diesel- en LPG-auto's van 40 jaar en ouder.
3. 25% tarief benzineauto's van 30 jaar en ouder, en 25% tarief diesel- en LPG-auto's van 40 jaar en ouder.

4. Vrijstelling voor alle voertuigen ouder dan 40 jaar.
5. Dertigdagenkaart voor auto's van 30 jaar en ouder.
6. Heffing op basis van gereden kilometers voor auto's van 30 jaar en ouder.

Naar het oordeel van de staatssecretaris voldoen de varianten 3 en 5 (en in iets mindere mate variant 4) aan het gestelde criterium. Een dagenkaart lijkt hem echter minder opportuun: de meeste oldtimers zouden nu al weinig rijden, en zouden dat ook blijven doen met de introductie van een dagenkaart. De extra administratieve lasten en kosten van toezicht kunnen beter worden bespaard, zodat een 25% tarief hem een efficiënter alternatief lijkt.

Per brief van 24 april 2013^[38] heeft de staatssecretaris aan de Tweede Kamer alsnog een breed gedragen alternatief gepresenteerd dat door de vertegenwoordigers van de oldtimerbranche wordt gesteund, en dat naar zijn oordeel past binnen de kaders die de Tweede Kamer heeft aangegeven. Dit alternatief houdt het volgende in:

1. Vanaf 1 januari 2014 geldt een vrijstelling van MRB voor alle^[39] motorrijtuigen van 40 jaar en ouder.
2. Er komt een overgangsregeling voor personen- en bestelauto's rijdend op benzine, motorfietsen, bussen en vrachtauto's die op 1 januari 2014 ouder zijn dan 26 jaar maar nog geen 40 jaar zijn. Deze voertuigen komen in aanmerking voor een 25% tarief in de MRB met een maximum van € 120 per jaar, mits in de maanden december, januari en februari geen gebruik wordt gemaakt van de openbare weg.
3. Voor dieselauto's en auto's met een ingebouwde LPG installatie die op 1 januari 2014 ouder zijn dan 26 jaar maar nog geen 40 jaar zijn, geldt geen overgangsregeling.

De gedachte achter het bovenstaande alternatief is dat de liefhebber wordt ontzien terwijl de huidige vrijgestelde veelrijder (die bijna altijd een diesel- of LPG rijder zou zijn) gerichter wordt geraakt. Uitgangspunt bij de overgangsregeling is dat het dagelijks gebruik van oldtimers zoveel mogelijk wordt voorkomen. Dit wordt geconcretiseerd door de beperking dat met de oldtimer geen gebruik mag worden gemaakt van de openbare weg gedurende de maanden december, januari en februari, op straffe van een verzuimboete. Overigens kan men, naast toepassing van het afgetopte 25% tarief, ook de reguliere MRB betalen dan wel de oldtimer schorsen. De huidige regels betreffende schorsing blijven namelijk gehandhaafd. Wel geldt het afgetopte 25% tarief voor minimaal één kalenderjaar, zodat niet de mogelijkheid bestaat om binnen één kalenderjaar gebruik te maken van zowel de schorsingsregeling als het afgetopte 25% tarief. De overgangsregeling loopt af in het jaar 2028 (zodra de jaargang 1987 40 jaar oud is). De staatssecretaris heeft het voornemen geuit om het bovenstaande alternatief uit te werken in het Belastingplan 2014.

Naar aanleiding van de brief van de staatssecretaris van 24 april 2013 zijn drie moties ingediend. De eerste twee moties zijn ingediend door het Kamerlid Bashir. In deze moties wordt de regering verzocht om voor de bezitters van oldtimers die op LPG^[40] respectievelijk diesel^[41] rijden, die niet in de winter worden gebruikt en die nu vrijgesteld zijn van MRB, exact dezelfde overgangsregeling in te voeren als voor de bezitters van oldtimers die op benzine rijden. Deze twee moties zijn verworpen op 14 mei 2013.^[42] De derde motie betreft de motie Van Vliet^[43], waarin de regering wordt verzocht de leeftijd van alle voertuigen om fiscaal als oldtimer aangemerkt te worden en een gunstig fiscaal regime te genieten, op 30 jaar te houden. Deze laatste motie is verworpen op 25 april 2013.^[44]

5. Analyse voorstellen 15 en 24 april 2013

Alvorens in dit onderdeel enkele van de alternatieve voorstellen van de staatssecretaris te analyseren, wil ik opmerken dat ik het toejuich dat de staatssecretaris de bereidheid heeft getoond te zoeken naar een oplossing waarbij de 'echte' oldtimer wordt ontzien en dat hij daartoe in overleg is getreden met vertegenwoordigers van de oldtimerbranche. Evenzeer valt toe te juichen dat de staatssecretaris in tweede instantie een breed gedragen alternatief heeft gepresenteerd dat door de vertegenwoordigers van de oldtimerbranche wordt gesteund en dat past binnen de kaders die de Tweede Kamer heeft aangegeven. Echter niet uit het oog mag worden verloren

dat het uiteindelijk het parlement is dat in deze kwestie het laatste woord heeft. Voorts kunnen bij de door de staatssecretaris gepresenteerde alternatieven enkele kanttekeningen worden geplaatst.

Brief 15 april 2013 – voorstel 1: de leeftijdsgrens voor de oldtimervrijstelling in de MRB wordt per 1 januari 2014 in één keer verhoogd naar auto's van 30 jaar en ouder

Dit voorstel komt overeen met de huidige regeling zoals deze luidt sinds 1 januari 2012, behoudens het overgangsrecht dat toen werd geïntroduceerd voor auto's die op dat moment ouder waren dan 25 jaar doch jonger dan 30 jaar. De kans dat dit voorstel door het parlement zal worden aangenomen, is daarom minimaal. Dit geldt te meer, nu de motie van Tweede Kamerlid Van Vliet,^[45] waarin de regering wordt verzocht de leeftijd van alle voertuigen om fiscaal als oldtimer aangemerkt te worden en een gunstig fiscaal regime te genieten, op 30 jaar te houden, door de Tweede Kamer is verworpen.

Brief 15 april 2013 – voorstel 3: 25% tarief voor benzineauto's van 30 jaar en ouder en voor diesel- en LPG-auto's van 40 jaar en ouder

Dit voorstel komt, wat benzineauto's betreft, overeen met de regeling zoals deze gold onder de Wet MRB 1966. Zoals in onderdeel 2 betoogd, was deze regeling ingegeven door de gedachte dat oldtimers slechts beperkt gebruik maakten van de openbare weg. Het gereduceerde tarief voor oldtimers paste binnen het systeem van de Wet MRB 1966. Onder deze wet was het belastbaar feit voor de MRB immers het rijden met een motorrijtuig op de openbare weg, waardoor in feite sprake was van een belasting naar het gebruik. Het berekenen van een gereduceerd tarief voor motorrijtuigen die door hun aard een beperkt gebruik maken van de openbare weg, paste binnen een dergelijke wetssystematiek. De belasting die wordt geheven op de voet van de Wet MRB 1994 is echter geen belasting naar het gebruik doch een houderschapsbelasting. Naar mijn oordeel past het slecht binnen de wetssystematiek van een *houderschapsbelasting*, indien voor oldtimers een gereduceerd tarief wordt geïntroduceerd dat is gebaseerd op het beperkte *gebruik* dat met deze auto's wordt gemaakt van de openbare weg.

Brief 15 april 2013 – voorstel 5: dertigdagenkaart voor auto's van 30 jaar en ouder

Ook dit voorstel komt overeen met de regeling zoals deze gold onder de Wet MRB 1966, met dien verstande dat onder de laatstgenoemde regeling een zestigdagenkaart gold voor auto's van 30 jaar en ouder. Hetgeen ik met betrekking tot voorstel 2 heb opgemerkt ten aanzien van het principiële verschil in karakter tussen de Wet MRB 1966 (een belasting naar het gebruik) en de Wet MRB 1994 (een houderschapsbelasting), geldt mutatis mutandis voor dit voorstel. Voorts kan worden opgemerkt dat onder dit voorstel de oldtimerrijder er op achteruit zou gaan ten opzichte van de regeling welke gold onder de Wet MRB 1966: waar de oldtimerrijder onder de Wet MRB 1966 gedurende 60 willekeurige, binnen het jaar vallende dagen met zijn oldtimer belastingvrij gebruik mocht maken van de openbare weg, zou de oldtimerrijder onder de voorgestelde regeling slechts gedurende 30 dagen belastingvrij gebruik mogen maken van de openbare weg.

Brief 15 april 2013 – voorstel 6: heffing op basis van gereden kilometers voor auto's van 30 jaar en ouder

In feite komt dit voorstel neer op een kilometerheffing van oldtimers. De controle van het aantal gereden kilometers vergt de inbouw van een meetkastje in de auto. Voor veel oldtimerliefhebbers geldt evenwel dat hun oldtimer zijn waarde – zo niet financieel, dan toch zeker emotioneel – ontleent aan diens mate van authenticiteit. Zoals ook de staatssecretaris terecht aangeeft, zal de inbouw van een meetkastje op grote weerstand stuiten bij oldtimerliefhebbers, omdat een dergelijke inbouw afbreuk doet aan de authenticiteit van diens oldtimer.

Brief 24 april 2013

De brief van de staatssecretaris van 24 april 2013 past binnen de kaders die de Tweede Kamer heeft aangegeven, namelijk een voorstel te doen waardoor het dagelijks gebruik van oldtimers wordt

ontmoedigd, maar de vrijstelling van MRB voor mensen die de oldtimer hobbymatig gebruiken, in stand kan worden gehouden.

Door de algehele vrijstelling per 1 januari 2014 van MRB voor alle motorrijtuigen van 40 jaar en ouder, gaat deze vrijstelling gelden voor oldtimers die voor het eerst in gebruik zijn genomen in 1973 of eerder. Over het algemeen zullen dit geen oldtimers zijn die dagelijks worden gebruikt. Daarnaast gaat een overgangsregeling gelden voor motorrijtuigen met een benzinemotor die op 1 januari 2014 ouder zijn dan 26 jaar maar nog geen 40 jaar zijn.^[46] Deze overgangsregeling gaat niet gelden voor dieselauto's en auto's met een ingebouwde LPG installatie. Veelal zullen dit de zogenoemde 'veelrijders' zijn.^[47] Het voorstel lijkt hiermee te voldoen aan de door de Tweede Kamer gestelde criteria. De door de staatssecretaris op 24 april 2013 voorgestelde regeling kan schematisch als volgt worden weergegeven:

Datum eerste toelating	Leeftijd in 2014	Belastingvrij in
1973 of eerder	40 jaar of ouder	2014
In 1974	39 jaar oud	2015
In 1975	38 jaar oud	2016
In 1976	37 jaar oud	2017
In 1977	36 jaar oud	2018
In 1978	35 jaar oud	2019
In 1979	34 jaar oud	2020
In 1980	33 jaar oud	2021
In 1981	32 jaar oud	2022
In 1982	31 jaar oud	2023
In 1983	30 jaar oud	2024
In 1984	29 jaar oud	2025
In 1985	28 jaar oud	2026
In 1986	27 jaar oud	2027
In 1987	26 jaar oud	2028

Nochtans kunnen enkele kanttekeningen worden geplaatst bij de overgangsregeling die gaat gelden voor motorrijtuigen die op 1 januari 2014 ouder zijn dan 26 jaar maar nog geen 40 jaar zijn, niet zijnde dieselauto's en auto's met een ingebouwde LPG installatie. Met name aan de praktische uitvoering van deze regeling kleeft een aantal haken en ogen.

Zo mag een oldtimer, om in aanmerking te komen voor de overgangsregeling, in de maanden december, januari en februari geen gebruik maken van de openbare weg. Omdat de MRB een houderschapsbelasting is, staan de eigenaar van een oldtimer die voor de overgangsregeling in aanmerking wil komen, voor de maanden december, januari en februari slechts twee wegen open. De ene is schorsing van de oldtimer op de voet van Hoofdstuk 4, § 6 van de Wegenverkeerswet 1994 gedurende deze drie maanden. De andere is stalling van de oldtimer gedurende deze periode. De staatssecretaris heeft evenwel aangegeven dat de overgangsregeling geldt voor een heel kalenderjaar, zodat niet de mogelijkheid bestaat om binnen één kalenderjaar gebruik te maken van zowel de overgangsregeling als de huidige regels betreffende schorsing. De facto staat de eigenaar die voor de overgangsregeling in aanmerking wil komen, geen andere weg open dan stalling van diens oldtimer, hetgeen uiteraard kosten met zich zal brengen. Voorts kan worden opgemerkt dat de overgangsregeling een betrekkelijk lange duur kent (14 jaren), en dat deze administratief bewerkelijk is.

6. Alternatief voorstel: oldtimervrijstelling en historische blauwe kentekenplaten

Het Regeerakkoord kondigde een volledige afschaffing aan van de oldtimervrijstelling in de MRB. Uit de brieven van de staatssecretaris van 15 en 24 april 2013 spreekt de duidelijke bereidheid om een regeling te willen treffen voor de oldtimerliefhebber die hobbymatig en in beperkte mate met een bijzondere, oudere auto gebruik

maakt van de openbare weg. Deze bereidheid past ook bij de oorspronkelijke bedoeling van deze tegemoetkoming voor oldtimers, te weten een regeling voor antieke motorvoertuigen die als curiositeit worden gehouden (het gereduceerde tarief in de Wet MRB 1966), respectievelijk een regeling ter behoud van het rijdend cultureel erfgoed (de vrijstelling in de Wet MRB 1994).

Opvallend in deze discussie is, dat een definitie van het begrip 'oldtimer' ontbreekt. Voor de toepassing van de regelingen in de Wet MRB 1966 en de Wet MRB 1994 wordt slechts aangesloten bij de leeftijd van het voertuig: 20 jaar respectievelijk 25 of 30 jaar. Noch de Nederlandse fiscale wetgeving, noch de Nederlandse wegenverkeerswetgeving bevat een definitie van het begrip 'oldtimer'.^[48] Ik realiseer mij dat het antwoord op de vraag, welke voertuigen als een oldtimer kunnen worden aangemerkt voor de heffing van MRB, arbitrair is.^[49] Nochtans wil ik een poging wagen tot het schetsen van een alternatieve regeling die recht doet aan de oorspronkelijke bedoeling van de oldtimervrijstelling in de MRB. De door mij verdedigde, alternatieve regeling is gebaseerd op de reeds bestaande mogelijkheid sommige oudere auto's uit te rusten met historische, donkerblauwe kentekenplaten.

Ingevolge art. 3 lid 2 onderdeel a sub 2° Regeling kentekens en kentekenplaten^[50] mogen voertuigen die vóór 1 januari 1978 in gebruik zijn genomen en waarvoor een kenteken is opgegeven dat bestaat uit twee groepen van twee cijfers en één groep van twee letters, een kenteken voeren dat is aangebracht op kentekenplaten in witte, onuitwisbare tekens op een donkerblauwe achtergrond.^[51] Dergelijke kentekenplaten zijn uitgegeven aan de groep origineel Nederlandse voertuigen met een datum eerste toelating in Nederland vóór 1 januari 1978 en waarbij het originele kenteken bestaat uit een combinatie bestaande uit twee groepen van twee cijfers en één groep van twee letters. Daarnaast kunnen historische, donkerblauwe kentekenplaten (op)nieuw worden uitgegeven aan:

1. Origineel Nederlandse voertuigen met een datum eerste toelating in Nederland vóór 1 januari 1978 die, bijvoorbeeld door het verlies van de originele kentekenpapieren, een recent kenteken en moderne, gele kentekenplaten bezitten. Dergelijke voertuigen kunnen – op verzoek en tegen een vergoeding van € 39 – worden voorzien van het oorspronkelijke kenteken en historische, donkerblauwe kentekenplaten.
2. Uit het buitenland geïmporteerde voertuigen met een datum eerste toelating (waar ook ter wereld) vóór 1 januari 1978. Aan deze voertuigen wordt door de RDW automatisch een kenteken toegekend dat bestaat uit een combinatie bestaande uit twee groepen van twee cijfers en één groep van twee letters. In overleg met de Federatie van Historische Automobiëclub (FEHAC) heeft de RDW enkele bijzondere series van dergelijke kentekens ter beschikking gesteld, waarbij de toegekende lettercombinatie de leeftijd van het voertuig weergeeft. Voor personenauto's met een datum eerste toelating vóór 1973 is dit een kenteken uit de serie DE-00-00.^[52] Voor personenauto's met een datum eerste toelating vanaf 1973 t/m 1977 is dit een kenteken uit de serie 00-YA-00 of 00-YB-00.^[53] Voertuigen uit deze categorie krijgen automatisch historische, blauwe kentekenplaten.

Ik zou willen bepleiten dat de oldtimervrijstelling in de MRB wordt toegekend aan voertuigen die op de voet van art. 3 lid 2 onderdeel a sub 2° Regeling kentekens en kentekenplaten zijn gerechtigd tot het voeren van historische, blauwe kentekenplaten. Art. 72 lid 1 aanhef en onderdeel b Wet MRB 1994 zou daartoe als volgt kunnen worden gewijzigd:

1. Vrijstelling van belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, verleend voor motorrijtuigen:
(...)
- b. die vóór 1 januari 1978 voor het eerst in gebruik zijn genomen, die een kenteken voeren als bedoeld in art. 3 lid 2 onderdeel a sub 2° Regeling kentekens en kentekenplaten, en die, voor zover het vrachtauto's of autobussen betreft, niet bedrijfsmatig worden gebruikt;"

Een belangrijk voordeel van de door mij voorgestelde regeling zal zijn dat de oldtimervrijstelling in de MRB wordt beperkt tot een duidelijk afgebakende, als zodanig herkenbare categorie historische voertuigen. In het

kentekenregister van de RDW staan de voertuigen met een datum eerste toelating (in Nederland of elders in de wereld) vóór 1 januari 1978, met een kenteken dat bestaat uit twee groepen van twee cijfers en één groep van twee letters, en welke op die grond zijn voorzien van historische blauwe kentekenplaten, als zodanig geregistreerd. Een ander voordeel zal zijn dat door de koppeling van de oldtimervrijstelling in de MRB met het 'historische' kentekenregister van de RDW, het administreren van de voertuigen die gerechtigd zijn tot de oldtimervrijstelling in de MRB, ook betrekkelijk eenvoudig zal zijn. Voorts heeft mijn voorstel tot voordeel, dat kan worden afgezien van een langdurige en administratief gecompliceerde overgangsregeling.

Een geheel ander gevolg van de door mij voorgestelde regeling is overigens dat de oldtimervrijstelling in de MRB niet langer zal zijn verbonden aan een algemene leeftijdsgrens. In mijn voorstel wordt de oldtimervrijstelling in de MRB per 31 december 2013 bevroren voor voertuigen die op dat moment 35 jaar of ouder zijn. Dat hoeft naar mijn oordeel echter niet op bezwaren te stuiten. Een bevroering van de leeftijd van de vrij te stellen oldtimer is immers niet nieuw. Eerder, tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van het Belastingplan 2009, hebben de Kamerleden Cramer, Tang en Sap een amendement ingediend tot wijziging van de oldtimervrijstelling in de MRB.^[54] Door dit amendement werd de vrijstelling in de MRB voor voertuigen ouder dan 25 jaar per 31 december 2011 bevroren. Dit laatste hield in dat voertuigen welke op die datum 25 jaar of ouder waren onder de vrijstelling bleven vallen, maar dat voertuigen welke op die datum jonger waren dan 25 jaar niet langer van de vrijstelling gebruik konden maken.

Voetnoten

Voetnoten

- [1] Vrij naar Louis Couperus, *Van oude mensen, de dingen, die voorbijgaan ...*, L.J. Veen, 1^e druk, 1906.
- [2] Bruggen slaan. Regeerakkoord VVD-PvdA, 29 oktober 2012.
- [3] Wet van 21 juli 1966, houdende vervanging van de Motorrijtuigenbelastingwet (*Stb.* 1926, 464) door een nieuwe wettelijke regeling (Wet op de motorrijtuigenbelasting), *Stb.* 1966, 332.
- [4] Zie de memorie van antwoord bij het wetsvoorstel Wet op de motorrijtuigenbelasting 1992, Kamerstukken II 1991 /92, 22 238, nr. 5, p. 11.
- [5] Art. 8 lid 1 Wet MRB 1966.
- [6] Beschikking van 29 december 1964, nr. B4/17 816, *Stcrt.* 1964, 253, laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 28 februari 1994, *Stcrt.* 1994, 42. De Uitvoeringsbeschikking AWR 1964 is in werking getreden met ingang van 1 januari 1965 en is ingetrokken per 30 juni 1994.
- [7] Regeling van 14 juni 1994, *Stcrt.* 1994, 114, laatstelijk gewijzigd bij *Stcrt.* 2011, 22974. De Uitvoeringsregeling AWR 1994 is in werking getreden met ingang van 1 juli 1994.
- [8] Andere categorieën motorrijtuigen die in aanmerking kwamen voor de zestigdagenregeling, waren – onder meer – motorrijtuigen, gehouden door kermisreizigers of circusexploitanten (onderdeel a), lijkwagens (onderdeel c), brandweerauto's (onderdeel d), rijdende werkplaatsen (onderdeel f), kampeerauto's (onderdeel h) en motorrijtuigen voor het niet-beroepsmatig vervoer van renpaarden (onderdeel j).
- [9] Leidraad motorrijtuigenbelasting 1966, par. 13, lid 2.
- [10] Op grond van art. 26 lid 1 Wet MRB 1966 trad deze wet in werking op een nader te bepalen tijdstip. Op grond van art. 1 van het Besluit van 8 september 1966 tot vaststelling van het tijdstip waarop de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 (*Stb.* 332) in werking treedt (*Stb.* 1966, 381), is de Wet MRB 1966 in werking getreden met ingang van 1 oktober 1966.
- [11] Zoals de Bugatti 35 (1924-1930) of de Bentley 4 ½ Litre (1927-1931). Zelfs in 1966 golden deze auto's reeds als curiositeiten. Anderzijds kwamen naoorlogse klassiekers als de Jaguar XK120 (1948-1954) of de Mercedes 190SL (1955-1963) eerst vanaf 1978 respectievelijk 1985 in aanmerking voor de zestigdagenregeling. Andere auto's die thans als oldtimers worden beschouwd – bijvoorbeeld de Citroën DS (1955-1975), de Alfa Romeo GiuliaSuper (1962-1978) of de MG B (1962-1980) – waren op dat moment nog nieuw leverbaar.
- [12] Zie voorts N.J.J. Schregardus-Dominicus en H. Vermeulen, *Motorrijtuigenbelasting en kentekenregeling*,

- Kluwer, Deventer, 1975, p. 73-74, alsmede Aertjan Grotenhuis, *Motorrijtuigenbelasting*, Noorduijn BV, Arnhem, 1980, p. 21-22.
- [13] Wet van 16 december 1993, tot vaststelling van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, *Stb.* 1994, 17, laatstelijk gewijzigd bij Wet van 20 december 2012 tot wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Overige fiscale maatregelen 2013), *Stb.* 2012, 669.
- [14] Tenzij anders aangegeven beperk ik mij in deze bijdrage tot een bespreking van de (vrijstelling van) MRB ter zake van (historische) personenauto's.
- [15] Memorie van antwoord bij het wetsvoorstel Wet op de motorrijtuigenbelasting 1992, Kamerstukken II 1991 /92, 22 238, nr. 5, p. 11.
- [16] Nota naar aanleiding van het eindverslag, Kamerstukken II 1991 /92, 22 238, nr. 8, p. 1.
- [17] Wet van 21 april 1994, *Stb.* 1994, 475 houdende vervanging van de Wegenverkeerswet, laatstelijk gewijzigd bij Wet van 26 november 2009, *Stb.* 2009, 525.
- [18] Wet van 30 mei 1963, betreffende verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, *Stb.* 1963, 228, laatstelijk gewijzigd bij Wet van 12 juni 2009, *Stb.* 2009, 245.
- [19] Ingevolge art. 72 Wegenverkeerswet 1994.
- [20] Zie art. XX van de Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, *Stb.* 1995, 152.
- [21] *Kamerstukken II* 1990/91, 22 238, nr. 3, p. 18.
- [22] *Kamerstukken II* 1991/92, 22 238, nr. 5, p. 27.
- [23] *Kamerstukken II* 1990 /91, 22 238, nr. 3, p. 18.
- [24] *Kamerstukken II* 1991/92, 22 238, nr. 4, p. 18, en *Kamerstukken II* 1992 /93, 22 238, nr. 7, p. 11.
- [25] Zie onder meer de amendementen van Kamerleden Reitsma en Van der Vaart, *Kamerstukken II* 1993 /94, 22 238, nr. 13, aangenomen op 9 november 1993 (zie *Handelingen II* 1993/94, p. 1613).
- [26] *Kamerstukken II* 2008/09, 31 704, nr. 70.
- [27] Zie art. XIXA van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2009), *Stb.* 2008, 565.
- [28] *Kamerstukken II* 2011/12, 33 007, nr. 10. Het amendement is aangenomen op 17 november 2011 (zie *Handelingen II* 2011/12, nr. 25, item 10, p. 47).
- [29] Zie art. XX onderdeel B, art. XXIIIa en art. XXXII van de Wet van 22 december 2011 tot wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en enige andere wetten (Wet uitwerking autobrief), *Stb.* 2011, 642.
- [30] Schema ontleend aan de brief van de staatssecretaris van Financiën van 15 april 2013, *Kamerstukken II* 2012 /13, 33 402, nr. 55, p. 3.
- [31] Bruggen slaan. Regeerakkoord VVD-PvdA, 29 oktober 2012, Hoofdstuk XII. Ruimte en mobiliteit, blz. 37.
- [32] Bruggen slaan. Regeerakkoord VVD-PvdA, 29 oktober 2012, Bijlage A – Financieel kader, p. 32.
- [33] *Kamerstukken II* 2012 /13, 33 402, nr. 33. Deze motie is aangenomen op 20 november 2012 (zie *Handelingen II* 2012/13, nr. 24, item 12, p. 33).
- [34] *Kamerstukken II* 2012 /13, 33 402, nr. 39. Deze motie is aangenomen op 20 november 2012 (zie *Handelingen II* 2012/13, nr. 24, item 12, p. 33).
- [35] *Handelingen II* 2012/13, nr. 23, item 14, p. 108.
- [36] *Kamerstukken II* 2012/13, 33 402, nr. 55.
- [37] Te weten FEHAC, FOCWA, KNAC, ANWB, RAI en BOVAG.
- [38] *Kamerstukken II* 2012/13, 33 402, nr. 59.
- [39] Dit betreft benzine-, diesel- en LPG oldtimers, motorfietsen, bussen, vrachtauto's en kampeerauto's.
- [40] *Kamerstukken II* 2012/13, 33 402, nr. 56.
- [41] *Kamerstukken II* 2012/13, 33 402, nr. 57.
- [42] *Handelingen II* 2012/13, nr. 81, item 10, p. 25.
- [43] *Kamerstukken II* 2012/13, 33 402, nr. 58.
- [44] *Handelingen II* 2012/13, nr. 80, item 30, p. 109.
- [45] *Kamerstukken II* 2012 /13, 33 402, nr. 58.

- [46] Op p. 1 van zijn brief vermeldt de staatssecretaris dat het daarbij gaat om een datum eerste toelating vanaf 1963 t/m 1987. Ik neem aan dat dit een verschrijving is, en dat de staatssecretaris een datum eerste toelating bedoelt vanaf 1973 t/m 1987. Voorts neem ik aan dat voor de toepassing van het overgangsrecht een datum eerste toelating zal zijn bedoeld vanaf 1974, en niet vanaf 1973: auto's met een datum eerste toelating 1973 zijn in 2014 immers 40 jaar oud, zodat deze zonder meer onder de reguliere vrijstelling vallen.
- [47] Hoewel deze uitsluiting van de overgangsregeling ook sommige 'echte' oldtimers met een dieselmotor kan treffen waarvan de datum eerste toelating is gelegen na 1 januari 1974, zoals de Peugeot 404 (1960-1975) of de Peugeot 504 (1968-1983).
- [48] Dit in tegenstelling tot de Duitse wegengerwetgeving, waar het begrip 'oldtimer' sedert 1 maart 2007 in § 2 Nr. 22 Fahrzeugzulassungs-Verordnung (FZV) wordt gedefinieerd als: "*Fahrzeuge die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen.*" Kenmerkend in de Duitse definitie van het begrip 'oldtimer' is, dat het moet gaan om een voertuig dat: 1. 30 jaar of eerder voor het eerst in gebruik is genomen; 2. zo veel mogelijk in originele staat verkeert; 3. in een goede staat van onderhoud verkeert; 4. dient tot behoud van het rijdend cultureel erfgoed.
- [49] Dit antwoord is even arbitrair als het antwoord op de vraag, of een Ferrari 275GTB/C kan worden aangemerkt als voorwerp van kunst of wetenschap in de zin van art. 8 lid 2 onderdeel a Wet op de vermogensbelasting 1964 (zie in ontkennende zin: HR 10 februari 1993, nr. 28 870, *BNB* 1993/124).
- [50] Regeling van 3 december 1997, nr. DGP/WJZ/V22397 Directoraat-Generaal Personenvervoer, *Stcrt.* 1997, nr. 239, blz. 28.
- [51] Overeenkomstig de blauwe kentekenplaten die werden afgegeven vóór 1 januari 1978. Op 1 januari 1978 is de RDW overgegaan tot het uitgeven van kentekens bestaande uit twee groepen van twee letters en één groep van twee cijfers. Deze kentekens moeten zijn aangebracht op kentekenplaten in zwarte, onuitwisbare tekens op gele retro reflecterende achtergrond (zie art. 3 lid 1 Regeling kentekens en kentekenplaten).
- [52] Latere uitgiften beginnen met de lettercombinatie DH, DM, DR, AE, AH, AL of AR.
- [53] Bijvoorbeeld 88-YA-78. Dit kenteken is door de RDW uitgegeven aan een Citroën DS23 IE Pallas Hydraulique met datum eerste toelating (in Frankrijk) in 1975, en met datum eerste afgifte van het Nederlandse kenteken in 2003.
- [54] Zie onderdeel 3.