



VOLVO COUPÉ & BERTONE REGISTER



Petitie

Aan te bieden aan de voorzitter van de
Vaste Commissie van Financiën
van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
de heer P.J. Duisenberg

Den Haag 1 november 2016, 13:45-14:00 uur



VOLVO COUPÉ & BERTONE REGISTER



Petitie

Aan te bieden aan de voorzitter van de Vaste Commissie van Financiën van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Het Volvo Coupé en Bertone Register, de Volvo Klassieker Vereniging en het Volvo 240-260 Register verzoeken de Vaste Commissie van Financiën van de Tweede Kamer der Staten-Generaal om het aangehechte voorstel voor een permanente overgangsregeling voor oldtimers te agenderen en in behandeling te nemen.

Het voorstel houdt in de huidige overgangsregeling voor oldtimers, die op 1 januari 2028 ophoudt te bestaan, vanaf 1 januari 2018 te vervangen door een permanente overgangsregeling voor auto's op benzine en lpg die dertig tot veertig jaar oud zijn.

Dit voorstel wordt gesteund door de besturen en leden van de drie samenwerkende oldtimer verenigingen.

Bestuur Volvo Coupé & Bertone Register
 Han Levink, voorzitter
 Ilja Hengeveld, vice-voorzitter
 Clementine de Bruijn, secretaris/ penningmeester
 Hans van Diepen, algemeen bestuurslid

Bestuur Volvo 240-260 Register
 Kees Aelberts, voorzitter
 Peter Kisters, secretaris
 Bart de Jager, penningmeester

Bestuur Volvo Klassieker Vereniging
 Louis Spaninks, voorzitter
 Adrienne Boonen, secretaris
 Hans Liefink, penningmeester
 Jaap Blijleven, algemeen bestuurslid

Maarten Edelman Bos, algemeen bestuurslid
 Marc Harleman, algemeen bestuurslid
 Alain Pondman, algemeen bestuurslid

Contactpersoon namens de samenwerkende verenigingen, Adriaan van der Burgh,
ahpvanderburgh@gmail.com

Voorstel voor een permanente overgangsregeling voor oldtimers

**Een rechtvaardige wetgeving voor oldtimers.
Een bijdrage aan de vergroening van ons land.
Een aangepaste regeling die het Rijk geen geld kost.
Een begin van de invulling van de Erfgoedwet voor oldtimers.**

Voorstel

De huidige overgangsregeling is een tijdelijke regeling die op 1 januari 2028 zal aflopen. Alle personenauto's van vóór 1 januari 1988 zijn dan 40 jaar of ouder en de overgangsregeling is op die datum aan zijn einde gekomen.

Om verschillende redenen is het ongewenst dat deze regeling een tijdelijk karakter heeft.

Wij pleiten er voor deze regeling een permanent karakter te geven, dat wil zeggen dat de datum van 1 januari 1988 jaarlijks, vanaf 1 januari 2018, met een jaar wordt aangepast en dat dus alle personenauto's van dertig tot veertig jaar oud die op benzine of LPG rijden in aanmerking komen voor de nieuwe permanente overgangsregeling (POR).

De voorwaarden om in aanmerking te komen voor deze POR zijn zodanig dat de nieuwe regeling een bijdrage aan de vergroening van ons land zal leveren door minder uitstoot van uitlaatgassen van auto's zonder katalysator, voor het Rijk budgettair neutraal is en zelfs extra inkomsten kan opbrengen, een onrechtvaardigheid in de oldtimerwetgeving zal wegnemen en een deel van ons rollende nationale erfgoed zal beschermen

Voor eigenaren van een personenauto van dertig tot veertig jaar oud die daarnaast ook eigenaar dienen te zijn van een niet geschorste benzine of LPG personenauto van na 1992, dus met een wettelijk voorgeschreven katalysator, zouden er de volgende twee keuzemogelijkheden zijn om in aanmerking te komen voor de POR.

1. Een digitale 30 of 60 dagen kaart. Gedurende deze dagen kan, na aanmelding per internet of telefoon, op het betreffende maximaal aantal dagen met de auto gebruik gemaakt worden van de openbare weg met een maximum van 5000 km per jaar. Het tarief voor de wegenbelasting zou hierbij overeenkomstig aangepast en verlaagd zijn. (POR1)
2. Dezelfde voorwaarde als de huidige tijdelijke overgangsregeling, dus met een winterstop van drie maanden, maar ook aanvullend maximaal 5000 km per jaar. (POR2)

Uit deze twee keuzemogelijkheden blijkt duidelijk het volgende:

- a. er zullen meer kilometers gereden worden met auto's met minder schadelijke uitlaatgassen en minder kilometers met de klassieke auto's in de POR. Dit is

- gunstig voor het milieu en levert als zodanig een bijdrage aan de verdere vergroening van ons land;
- b. het bezit en behoud van klassieke auto's wordt gestimuleerd en draagt daarmee bij aan de bescherming van een deel van ons nationale erfgoed;
 - c. de POR zou voor het Rijk budgettair neutraal zijn en zal eerder extra inkomsten genereren omdat een belangrijke reden van veel eigenaren om hun auto te schorsen vervalt.
 - d. behoud van werkgelegenheid in garages die gespecialiseerd zijn in het onderhoud en verkoop van oldtimers.

Toelichting

Om de volgende redenen is het ongewenst dat de huidige overgangsregeling een tijdelijk karakter heeft.

Er zijn veel personenauto's van voor en na 01-01-1988 die op kleur en uitvoering na identiek zijn. Die van voor 01-01-1988 komen wel en die van na die datum komen niet in aanmerking voor de huidige overgangsregeling. Dit wordt als zeer onbillijk, onredelijk en zelfs onrechtvaardig ervaren en daarmee niet passend in de traditie van een langdurige ontwikkeling van rechtvaardige wetgeving in Nederland.

Daarnaast komen auto's van na 01-01-1988 pas na veertig jaar in aanmerking voor vrijstelling van wegenbelasting. Veel eigenaren zullen niet bereid zijn hun auto zolang aan te houden en zullen minder zorg schenken aan het behoud van hun auto waardoor er meer op de sloop terecht komen.

Dit is betreurenswaardig omdat dit niet strookt met de Erfgoedwet en er onder deze auto's exemplaren zullen zijn met de potentie van een interessante oldtimer qua model en techniek.

Auto's van dertig tot veertig jaar oud die op benzine of LPG rijden zouden in aanmerking komen voor de nieuwe permanente overgangsregeling.

Er wordt voorgesteld ook personenauto's op LPG toe te laten voor de POR.

Weliswaar is een LPG-installatie fabrieksmatig niet origineel maar beperkte veranderingen aan nationaal erfgoed zijn algemeen geaccepteerd en daarnaast zou zwaar moeten wegen dat LPG minder belastend is voor het milieu, vooral als het gaat om auto's met zeer grote cilinderinhoud van de motor. Daarnaast zou er sprake zijn van kapitaalvernietiging als voor de POR aan te melden auto's al voorzien zijn van een LPG-installatie en deze uitgebouwd zou moeten worden.

Een digitale 30 of 60 dagenkaart

Er zou kunnen worden opgemerkt dat de ontwikkeling van software voor registratie en handhaving van een x dagenkaart kostbaar zou zijn. Op dit gebied is de laatste jaren echter veel ervaring opgedaan bij digitaal parkeren vooral wat betreft de ontwikkeling van de benodigde software. Aanmelden zou telefonisch of per internet mogelijk zijn en handhaving door kentekenregistratie met het landelijke camerasysteem. Het spreekt vanzelf dat de kosten voor ontwikkeling van de benodigde software in rekening gebracht zullen moeten worden bij de eigenaren van auto's in de POR. De betreffende kosten zouden daarmee in een nader aantal te bepalen jaren terug verdiend kunnen worden.

Het bezit en behoud van klassieke auto's wordt gestimuleerd en draagt daarmee bij aan de bescherming van een deel van ons nationale erfgoed.

Veel eigenaren van een klassieke auto die niet in aanmerking komen voor de overgangsregeling houden deze auto uit liefde aan. Zij rijden er vaak enkele dagen per jaar mee en zelfs minder dan 1000 km. Om de kosten van wegenbelasting voor deze paar dagen en met een gering aantal kilometers binnen de perken te houden is men genoodzaakt de auto steeds te schorsen en aan te melden. Dit is administratief tijdrovend en niet economisch, je wilt de auto een weekend gebruiken maar meldt de auto en verzekering doorgaans voor langer dan een weekend aan.

Met de POR is een dergelijke schorsingswerkwijze niet meer nodig en wordt er op grond van de recente aanpassingen in de Erfgoedwet een begin gemaakt met de bescherming van een deel van ons rollende nationale erfgoed.

De POR zou voor het Rijk budgettair neutraal zijn en zal eerder extra inkomsten genereren omdat een belangrijke reden van veel eigenaren om hun auto te schorsen vervalt.

De POR is budgettair neutraal omdat eigenaren van een auto in de POR daarnaast een niet geschorste auto van na 1992 moeten hebben en daar de volle wegenbelasting over betalen. Bovendien zullen veel eigenaren hun klassieke auto in de POR aanmelden en bereid zijn het kwarttarief te betalen omdat dat eenvoudiger is dan de auto steeds te schorsen en aan te melden of zelfs voor lange tijd te schorsen. Verder zal er behoud en zelfs groei van werkgelegenheid zijn in garages die gespecialiseerd zijn in het onderhoud en verkoop van oldtimers. Hierbij is ook sprake van behoud en groei van omzet van onderdelen zowel nieuw als gebruikt. Vooral toepassing van gebruikte onderdelen draagt bij aan duurzaamheid hetgeen door minder schroot het milieu ten goede komt.

Opmerking over de bespreking met de FEHAC

Op 25 augustus is er een bespreking over het voorstel gehouden met het bestuur van de FEHAC en vertegenwoordigers van de betrokken autoclubs.

Daarbij is gebleken dat de FEHAC de voorkeur geeft aan een permanente overgangsregeling die wat voorwaarden betreft niet verschilt van de vigerende tijdelijke regeling. Dus geen discriminatie op basis van brandstoffen, geen beperking van het aantal kilometers buiten de winterstop van drie maanden en geen verplichting voor het gelijktijdig bezit van een auto van na 1992 met katalysator.

Het bovengenoemde voorstel steunt de FEHAC voor 90% met dien verstande dat zij liever eerst voor hun eigen voorstel willen lobbyen.

De indieners van de onderhavige petitie menen echter dat hun eigen voorstel kansrijk is en zal kunnen rekenen op steun van een meerderheid van de leden van de Staten-Generaal.

Immers het voorstel kost het Rijk geen geld, draagt bij aan de milieudoelstellingen, geeft invulling aan de erfgoedwet en corrigeert een onrechtvaardigheid in de wetgeving voor oldtimers.

Nadrukkelijk zij hierbij aangeven dat ons voorstel niet bedoeld is om dieselrijders te discrimineren. Er is alom veel discussie over diesel als brandstof. In de VS worden praktisch geen diesels meer verkocht en bouwt men vrachtwagens en bussen om naar aardgas. Bovendien is daar de Blue Technology (BlueTEC of Clean Diesel Technology) verplicht. Daarnaast is er ook GTL beschikbaar (gas to liquid, een

brandstof die diesel goed kan vervangen, van aardgas is gemaakt en minder vervuilend is). Als in Europees verband duidelijk is hoe verder te gaan met voertuigen die aangedreven worden door dieselmotoren kan alsnog overwogen worden om diesels ook toe te laten tot een overgangsregeling.

Als eerste stap voor diesels zou een dertig dagenkaart te overwegen zijn, te rechtvaardigen op basis van de Erfgoedwet.
