

Vergaderjaar 1994–1995

23 934

Inwerkingtreding van en aanpassing van wetgeving aan de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Nr. 9

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN EN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 februari 1995

Overeenkomstig de afspraak die met de vaste Commissie voor Financiën tijdens het wetgevingsoverleg op 15 februari jl. is gemaakt, wordt hieronder ingegaan op enkele onderwerpen die in dat overleg aan de orde zijn gesteld. Tevens is een nota van wijziging op het wetsvoorstel Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (23 934) bijgevoegd.

Nota van wijziging

De nota van wijziging bevat twee onderwerpen. Het eerste betreft de introductie van een minimum-schorsingstermijn voor de motorrijtuigenbelasting van drie maanden. Duurt de schorsing korter, dan wordt alsnog de belasting over dat gedeelte van de schorsingsperiode nageheven waarvoor niet was betaald. Wij komen daar verderop in deze brief op terug.

Het tweede onderwerp betreft de introductie van de automatische incasso per maand met ingang van 1997. Op verzoek van de heer Reitsma wordt de mogelijkheid daartoe reeds bij deze gelegenheid in de wet opgenomen. Voor een nadere toelichting mogen wij verwijzen naar het desbetreffende deel van de toelichting op de nota van wijziging.

Zuiver houden kentekenregister

Van de maatregelen die zijn getroffen om het kentekenregister op te schonen en de stand van zaken op dat punt is de Kamer reeds bij verschillende gelegenheden op de hoogte gesteld, onlangs nog bij brief van 8 februari jl. Daarin heeft de eerste ondergetekende aangegeven het verantwoord te achten het houderschapstelsel per 1 april a.s. in te voeren.

Tijdens het wetgevingsoverleg is de vraag gesteld met welke maatregelen het kentekenregister zuiver zal worden gehouden, mede gezien het wegvallen van het deel III van het kentekenbewijs. Bij die gelegenheid

heeft de eerste ondergetekende daarvan al in het kort een overzicht gegeven. De ten behoeve van de zuiverheid en de fraudebestendigheid van het kentekenregister getroffen maatregelen zijn ook aan de orde geweest bij de parlementaire behandeling van de Wegenverkeerswet 1994 (zie bij voorbeeld de memorie van antwoord Wegenverkeerswet 1994, EK 1993/94, 22 030, nr. 101a). Hierna volgt een beknopte samenvatting van deze maatregelen. Zij hebben betrekking op (a) de «ingang» van, (b) de instandhouding van en (c) de «uitgang» uit het kentekenregister.

In het kader van de ingang van het kentekenregister (a) wijzen wij op de erkenningsregeling voor importeurs en handelaren, de verbeterde controle van de gegevens van het voertuig bij keuring en tenaamstelling, de eis dat de aanvrager van een kentekenbewijs in Nederland woont of is gevestigd, de eis bij natuurlijke personen dat zij 18 jaar of ouder moeten zijn en op de aanscherping van de legitimatie-verplichtingen en de controle hierop bij de tenaamstelling.

Voor de instandhouding van de zuiverheid van het register gedurende de registratie (b) is het volgende van belang. Het houderschapssysteem in de motorrijtuigenbelasting zorgt ervoor dat de geregistreerde zorgvuldig zal omgaan met de registratie. Het belang van de geregistreerde bij het volgen van de juiste procedures, bij voorbeeld bij overschrijving op een volgende koper, is dan ook groot. Doet hij dit niet, dan blijft hij geconfronteerd worden met belastingaanslagen.

Wat betreft het vervallen van het deel III van het kentekenbewijs merken wij het volgende op. Het deel III kan met ingang van 1 januari 1997 vervallen, omdat de functie ervan, te weten het jaarlijks zuiver houden van het kentekenregister, wordt overgenomen door een koppeling aan de Gemeentelijke basisadministratie (GBA) en de verzending van acceptgirokaarten voor de betaling van motorrijtuigenbelasting door het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting.

Het kopie deel III ofwel het overschrijvingsbewijs, dat men «thuis goed moet bewaren», blijft overigens bestaan. Dit deel heeft een functie bij de overschrijving van voertuigen: degene die het in handen heeft wordt geacht beschikkingsbevoegd te zijn en gerechtigd het voertuig op zijn naam te stellen.

De op de «uitgang» uit de kentekenregistratie (c) gerichte maatregelen beogen te voorkomen dat geregistreerden de registratie, en daarmee de houderschapsverplichtingen, ten onrechte beëindigen. Beëindiging van de registratie is in beginsel slechts mogelijk via de gecontroleerde en in de regelgeving vastgelegde procedures voor sloop en voor uitvoer; zie ook hierna. Voor het overige is definitieve beëindiging van de registratie slechts mogelijk indien het voertuig definitief bestemd is voor gebruik buiten de weg. Deze uitgang is bedoeld voor voertuigen die in een museum worden geplaatst of die in het kader van het bedrijf waarvoor het voertuig wordt ingezet (bij voorbeeld luchthaven Schiphol) niet meer op de weg verschijnen. De precieze inkadering van deze uitgang is thans onderwerp van onderzoek en geschiedt in overleg met organisaties van belanghebbenden.

Gezien de uitgangspunten van het houderschapssysteem en het belang van een evenwichtig systeem, is terughoudendheid geboden en zal deze uitgang in verhouding dienen te staan tot de overige uitgangen en de schorsingsregeling.

Naast al deze maatregelen wordt in het kader van de fraudebestendigheid van het kentekenregistratiesysteem in zijn totaliteit de registratie van diefstal en vermissing van voertuigen steeds verder verbeterd. Daarnaast wordt samengewerkt met buitenlandse registrerende instanties, waartoe een netwerk wordt ontwikkeld met behulp waarvan de aangesloten landen elkaars registers kunnen raadplegen (het zogenoemde EUCARIS-project).

Schorsing van het kentekenbewijs

Alle bij het wetgevingsoverleg aanwezige fracties van de vaste Commissie hebben hun bezorgdheid uitgesproken over de maatschappelijke effecten van het tarief dat zal gelden voor de schorsing van het kentekenbewijs. Een aantal leden heeft alternatieven aangedragen voor de invulling van de schorsingsregeling. Wij willen voorop stellen dat wij open staan voor elk werkbaar alternatief, indien dat past in het kader van het houderschapssysteem en geen afbreuk doet aan het doel van de schorsingsregeling. Voor we op de alternatieven ingaan, willen wij hier nog eens het kader schetsen van deze regeling.

Vanuit de houderschapsgedachte dient schorsing van het kentekenbewijs – en daarmee opschorting van de verplichting om motorrijtuigenbelasting te betalen – uitzondering te zijn. Schorsing dient er derhalve toe uitkomst te bieden bij het gedurende langere perioden niet gebruiken van het motorrijtuig. Dit is de achtergrond van het tot dusverre voorziene tarief ter hoogte van het bedrag aan motorrijtuigenbelasting over een kwartaal (minus de provinciale opcenten). Door dit drempeltarief zal in de praktijk elke potentiële schorser bij zijn afweging voor al dan niet schorsen zijn verwachting omtrent het gedurende drie maanden niet gebruiken van het motorrijtuig mede betrekken.

Wij hebben begrepen dat de vaste Commissie het eens is met het uitgangspunt van schorsing als uitzondering en alleen voor langere perioden. De alternatieven van de heren Van Gijzel, Kamp en Reitsma richten zich op de manier waarop dit het best kan worden bereikt. De alternatieven bevatten vier elementen: het tarief, de minimumtermijn, de maximumtermijn en flankerend beleid. In tabelvorm kunnen de alternatieven als volgt worden weergegeven:

schorsing	tarief	minimum termijn	maximum termijn	flankerend beleid
huidige voorstel	individueel 3 mnden mrb	geen	1 jaar + onbeperkt per jaar verlengen	<ul style="list-style-type: none">• mag niet op de weg• aantekening op kenteken dl II
Van Gijzel	individueel 1,5 mnd mrb	3 mnden	1 jaar + onbeperkt per jaar verlengen	<ul style="list-style-type: none">• mag niet op de weg• aantekening op kenteken dl II
Kamp	f 50 (max, want moet kosten-dekkend zijn)	3 mnden	geen	<ul style="list-style-type: none">• mag niet op de weg• kentekenbewijs inleveren• max 1 x per jaar aanvragen
Reitsma	<ul style="list-style-type: none">• f 50 (kosten-dekkend)• evt. progressieve benadering	bijv. 3 mnden	geen of meer jaren	<ul style="list-style-type: none">• cf. Duitse systeem• extra controle• sticker?

In alle drie de alternatieven is sprake van een minimumtermijn van drie maanden, gekoppeld aan een lager schorsingstarief. De minimumtermijn is al eerder, bij de behandeling van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, als optie door de Kamer naar voren gebracht. Ook de ANWB heeft in een brief aan de tweede ondergetekende de minimumtermijn als optie genoemd.

Het voordeel ervan is duidelijk: als men ten minste voor drie maanden de auto niet mag gebruiken, wordt hetzelfde bereikt als met het drempeltarief. Hierdoor kan het schorsingstarief omlaag.

Bij een minimumtermijn dient echter ook rekening te worden gehouden met de handhaving ervan. De genoemde flankerende beleidsmaatregelen bieden in samenhang met een schorsingstarief dat geen reële drempel vormt hiervoor op zichzelf nog geen voldoende garantie.

Het Duitse systeem, waaraan de heer Reitsma heeft gerefereerd, kent voor zover wij hebben kunnen nagaan geen speciale kentekenplaat of sticker voor sporadisch weggebruik. Wel kan men in Duitsland, evenals in Nederland, een zogenoemd exportkenteken (in Duitsland een witte kentekenplaat met rode letters) verkrijgen aan de hand waarvan met een motorrijtuig voor een bepaalde periode van de weg gebruik kan worden gemaakt alvorens het motorrijtuig naar het buitenland wordt overgebracht.

Het voorstel van de heer Kamp (van de weg en uit het zicht) geldt ook voor het huidige voorstel: een geschorst motorrijtuig mag niet op de openbare weg staan of rijden. Het geeft geen extra garantie voor de handhaving. Het inleveren van het kentekenbewijs is vergelijkbaar met het plaatsen van de aantekening «geschorst tot ...» op het kentekenbewijs deel II, zoals in het voorliggende voorstel is voorzien en biedt eveneens geen extra waarborg voor het niet gebruiken van de weg.

Afschaffen of verlengen van de maximumtermijn betekent dat er niet meer of veel minder periodiek wordt gecontroleerd op de stand van zaken met betrekking tot de gegevens van de houder. Daarmee wordt tevens in de hand gewerkt dat men zich minder gelegen zal laten liggen aan de verplichting om sloop en gebruik buiten de weg aan te melden. Het gevolg zal zijn een vermindering van de zuiverheid van het register, die met het jaar zal toenemen. Bovendien betekent deze optie dat de Wegenverkeerswet 1994 moet worden aangepast.

De door de heer Kamp voorgestelde beperking tot het maximaal aanvragen van één schorsing per jaar, leidt tot verhoging van de uitvoeringslasten voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Invoering van deze twee voorstellen heeft derhalve niet onze voorkeur.

Gelet op de kritiek op de voorziene schorsingsregeling hebben wij gezocht naar een werkbaar alternatief, hierbij voortbordurend op de aangedragen suggesties. Alles afwegende zijn wij tot de conclusie gekomen dat een wijziging van het schorsingsregime het best kan worden gevonden in de combinatie van het verlagen van het schorsingstarief met het stellen van een minimumtermijn. Wij denken daarbij niet aan opnemings van een minimumtermijn in de Wegenverkeerswet 1994, waarin de schorsing is geregeld, omdat daardoor de houder de mogelijkheid zou worden ontnomen eerder te ontschorsen, terwijl er heel legitieme, niet bij de aanvang van de schorsing voorzienbare redenen kunnen zijn om het motorrijtuig binnen drie maanden na de aanvang van de schorsing weer te gebruiken. Hierdoor zou de houder zich gedwongen kunnen voelen illegaal te gaan rijden. Ook om in dat geval problemen in de sfeer van de andere aan de kentekenregistratie gekoppelde verplichtingen te voorkomen, hebben wij gemeend de minimumtermijn alleen te moeten effectueren door een regeling in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 die het voordeel in die sfeer wegneemt als de houder de schorsing binnen drie maanden wenst te beëindigen. Indien de minimumtermijn van drie maanden niet wordt gehaald, kan de belasting worden nageheven, terwijl het schorsingstarief niet wordt teruggegeven. In bijgaande nota van wijziging is dit voorstel uitgewerkt.

Het schorsingstarief zou dan in combinatie hiermee kunnen worden verlaagd tot een vast bedrag van f 150. Om de uitzonderingsgedachte van de schorsing te benadrukken hebben wij voorts aangesloten bij de suggestie van de heer Reitsma door het tarief voor tweede en volgende schorsingen binnen twaalf maanden na de aanvang van de eerste schorsing op een bedrag van f 250 te stellen.

Voorts stellen wij voor het schorsingstarief van f 50 te laten gelden voor motorrijtuigen van 15 jaar en ouder in plaats van 20 jaar en ouder. Dit om houders te ontzien van motorrijtuigen die weliswaar nog geen 20 jaar oud zijn, maar wel met het oog op een toekomstige oldtimerstatus slechts zeer incidenteel worden gebruikt. Om verzamelaars van motorrijtuigen tegemoet te komen wordt thans bovendien door Verkeer en Waterstaat gestudeerd op de mogelijkheid voor alle op hun naam geregistreerde motorrijtuigen van 15 jaar en ouder tezamen het schorsingstarief maximaal f 450 te laten bedragen. Ook voor deze groep motorrijtuigen zal in de motorrijtuigenbelasting de minimumtermijn van drie maanden gelden. Een dergelijke regeling kan in ieder geval niet meer in 1995 in werking treden. De hiermee gemoeide personele en financiële gevolgen voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer zijn thans nog niet te overzien. Wij wijzen er in dit verband op dat door de voorgenoemde versoepeling van de mogelijkheden voor particuliere sloop – zie hierna – voor deze groep de ergste kou al uit de lucht is genomen. Tevens zal in de uitvoeringssfeer van de motorrijtuigenbelasting een evenementenregeling worden opgenomen, waardoor ook tijdens een schorsing met het motorrijtuig bij bepaalde evenementen kan worden gereden, mits dit tevoren wordt aangemeld. Omdat men tijdens een schorsing in beginsel geen gebruik mag maken van de openbare weg, betekent dit tevens dat de algemene maatregel van bestuur waarin de uitzonderingen voor rijden op de weg tijdens een schorsing zijn opgenomen, gebaseerd op artikel 68, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, op dit punt moet worden aangepast. Gelet op de krappe termijn die ons rest tot 1 april a.s. zal dit laatste voorstel zo spoedig mogelijk na die datum worden ingevoerd. Voorts stellen wij ons voor het schorsingstarief te indexeren teneinde de reële waarde daarvan gelijk te houden.

In vergelijking tot het aanvankelijke voorstel zullen bovengenoemde maatregelen door de in een aantal gevallen veel lagere financiële drempel een hogere toestroom van verzoeken om schorsing meebrengen. Schorsing wordt bovendien aantrekkelijker naarmate de pakkans bij ontduiking van de minimumtermijn kleiner is. Dit betekent dat het zwaartepunt bij de handhaving komt te liggen bij de controle op de weg.

Om de genoemde maatregelen te kunnen handhaven is uitbreiding van het controle-apparaat nodig. Structureel moeten voor de handhaving van deze schorsingsregeling 25 ambtenaren worden ingezet. In 1995 is incidenteel een extra uitbreiding noodzakelijk van 35 ambtenaren. Van deze 35 extra ambtenaren zullen in 1995 25 ambtenaren ten behoeve van de controle worden ingezet om in de aanvangsfase een hoge controledichtheid te bewerkstelligen. Van een meer intensieve controle in de beginfase gaat een preventieve werking uit, zodat de controledichtheid na het eerste jaar geringer kan zijn. Gelet op de korte invoeringstermijn van de minimumschorsingstermijn zullen in de beginfase niet alle werkzaamheden langs geautomatiseerde weg kunnen plaatsvinden. Tot 1 januari 1996 is derhalve incidenteel een extra inzet van 10 ambtenaren vereist om een aantal werkzaamheden handmatig te verrichten. Per 1 januari 1996 zal het geautomatiseerde systeem op het punt van de minimumschorsingstermijn zijn aangepast. De totale kosten hiervan zijn geraamd op f 7,6 mln in 1995 en f 3 mln in 1996 en volgende jaren. De kosten zijn als volgt opgebouwd:

	1995	1996
personele kosten	3,4 mln	1,9 mln
materiële kosten	1,2 mln	0,6 mln
kosten vervoermiddelen	2,0 mln	0,5 mln
kosten automatisering	1,0 mln	

Sloopauto's en hobby-auto's

Tijdens het wetgevingsoverleg is gevraagd naar de wijze waarop de registratie van een voertuig kan worden beëindigd, indien een particulier een deel van dit voertuig gebruikt voor de restauratie van een ander voertuig.

Op basis van het Kentekenreglement dient in dit geval een sloopmelding plaats te vinden. Als hoofdregel geldt dat de sloopmelding dient te worden gedaan door een hiertoe erkend bedrijf (erkenning bedrijfsvoorraad met sloopmeldingsbevoegdheid). Een particulier kan in geval van sloop niet zelf verzoeken om ongeldigverklaring van het kentekenbewijs (beëindiging van verplichtingen).

Indien een particulier de onderdelen van zijn voertuig wil gebruiken voor de restauratie van een ander voertuig, zal hij ten behoeve van de beëindiging van de registratie een erkend bedrijf met sloopmeldingsbevoegdheid moeten benaderen. Dit bedrijf kan het voertuig demonteren en als gesloopt laten registreren waarna de particulier de vrijgekomen onderdelen van het bedrijf kan «terugkopen». Ook is het denkbaar dat de particulier zelf de onderdelen van het voertuig verwijdert en nadien het «gestripte» voertuig verkoopt aan een erkend bedrijf dat vervolgens de sloopmelding kan verzorgen.

Deze procedure is in het leven geroepen enerzijds om te voorkomen dat al te gemakkelijk een onterecht beroep op deze uitgang wordt gedaan en anderzijds om te bevorderen dat voertuigen op een verantwoorde wijze worden gesloopt. De voor bedrijven voor het bewaren en demonteren van autowrakken vereiste milieu-vergunning is om deze reden voorwaarde voor de sloopmeldingsbevoegdheid.

Vastgesteld is dat genoemde overwegingen voor bepaalde categorieën voertuigen in mindere mate een rol (behoren te) spelen. Daarom is voorzien in enkele uitzonderingen op genoemde hoofdregel van artikel 37, vierde lid, van het Kentekenreglement. Op basis van het vijfde lid van dit artikel is in de Regeling kentekenbewijzen (Stcrt. 1994, 248) bepaald dat in geval van het voorgoed buiten gebruik stellen van een voertuig het kentekenbewijs op aangeven van de geregistreerde zelf ongeldig wordt verklaard, indien het betreft (1) een motorfiets, (2) een bedrijfsauto met een maximum massa van meer dan 3500 kg of (3) een ander voertuig (personenauto's) van 25 jaar of ouder. De registratie van deze voertuigen kan aldus wel door de geregistreerde zelf, zonder tussenkomst van een erkend bedrijf, worden beëindigd.

Voor zover de Kamer van oordeel zou zijn dat genoemde uitzonderingen onvoldoende tegemoet komen aan de bezwaren van autobezitters die uit verschillende voertuigen zelf een «nieuw» voertuig willen samenstellen, zou gedacht kunnen worden aan een verlaging van de leeftijdsgrens voor personenauto's van 25 tot 15 jaar. Verdere afwijkingen op de hierboven omschreven hoofdregel achten wij vooralsnog, gezien de genoemde overwegingen, niet toelaatbaar.

Export van geschorste auto's

De heer Van Gijzel heeft gevraagd naar de (on-)mogelijkheden om een voertuig waarvan de geldigheid van het kentekenbewijs is geschorst ten behoeve van het gebruik van het voertuig in het buitenland naar de grens te rijden. Op basis van internationale verkeersverdragen worden op basis van wederkerigheid alleen voertuigen met een geldig kentekenbewijs toegelaten. Aangezien een kentekenbewijs door schorsing zijn geldigheid verliest voor de duur van de schorsing, wordt men met een geschorst kentekenbewijs ook niet geacht in het buitenland te rijden. Zodra men weer wil gaan rijden, moet het kentekenbewijs in alle gevallen worden ontschorst. Na het beëindigen van de schorsing herleeft onmiddellijk de verplichting tot betaling van motorrijtuigenbelasting.

Indien een voertuig definitief naar het buitenland wordt gebracht, dient de Nederlandse registratie te worden beëindigd conform de artikelen 31 tot en met 33 van het Kentekenreglement. In dat geval kan een uitvoerkentekenbewijs worden afgegeven waarmee het voertuig over de weg naar het buitenland kan worden gebracht. Het uitvoerkentekenbewijs is een officieel kentekenbewijs dat, zolang het zijn geldigheid niet heeft verloren, in het buitenland geaccepteerd dient te worden. Indien een voertuig slechts tijdelijk naar het buitenland wordt overgebracht zal de registratie in het Nederlandse kentekenregister niet worden beëindigd. De houderschapsverplichtingen blijven in dat geval van kracht, tenzij de geldigheid van het kentekenbewijs wordt geschorst.

Indien een Nederlands gekentekend motorrijtuig niet definitief naar het buitenland wordt gebracht, doch wel voor een langere periode in het buitenland wordt gebruikt, geldt dat voor deze auto in Nederland belasting dient te worden betaald. De verdragen ter zake gaan namelijk uit van vrijstelling in het buitenland onder de voorwaarde dat in het land van registratie de belasting is voldaan. De vraag of in dergelijke gevallen registratie van de auto in het desbetreffende land mogelijk dan wel verplicht is, hangt af van persoonlijke factoren, zoals het zijn van ingezetene dat land. Dat laatste kan dan weer samenhangen met het in het bezit zijn van een verblijfsvergunning. Zo'n verblijfsvergunning wordt over het algemeen alleen verstrekt wanneer de desbetreffende persoon kan aantonen dat hij of zij over huisvesting beschikt, een vaste werkkring heeft of voor hem of haar iemand zich borg heeft gesteld.

De Staatssecretaris van Financiën,
W. A. F. G. Vermeend

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink