

Vergaderjaar 1995–1996

24 070

Goedkeuring van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens alsmede invoering van een belasting met betrekking tot zware motorrijtuigen (Wet belasting zware motorrijtuigen)

Nr. 7

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 22 september 1995

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd.

A. **Artikel 2** wordt vervangen door:

Artikel 2. Het gemeenschappelijke gebruiksrecht, bedoeld in het in artikel 1 genoemde verdrag, wordt in Nederland onder de naam «belasting zware motorrijtuigen» geheven ter zake van het gebruik van de autosnelweg met een zwaar motorrijtuig.

B. In **artikel 3**, onderdeel d, onder 3°, wordt de punt aan het slot vervangen door een puntkomma.

C. **Artikel 6.** wordt vervangen door:

Artikel 6. Als houder wordt aangemerkt:

- a. van een motorrijtuig waarvoor een kentekenbewijs is afgegeven op basis van de Wegenverkeerswet 1994, degene op wiens naam het kenteken is gesteld;
- b. van een motorrijtuig waarvoor geen kentekenbewijs is afgegeven, degene die het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft;
- c. van een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig, degene die het motorrijtuig in Nederland feitelijk ter beschikking heeft.

D. In **artikel 7** vervalt het derde lid.

E. In **artikel 8** vervalt het tweede lid, alsmede de nummeraanduiding van het eerste lid.

F. **Artikel 9** wordt vervangen door:

Artikel 9. Het tijdvak waarover de belasting moet worden betaald is een dag, een week, een maand of een jaar.

G. **Artikel 10** vervalt.

H. **Artikel 11**, vijfde lid, wordt vervangen door:

5. Onder het aantal assen van een motorrijtuig wordt verstaan het aantal assen van het motorrijtuig te zamen met het aantal assen van een met dat motorrijtuig verbonden voertuig, niet zijnde een motorrijtuig.

I. **Artikel 12** wordt vervangen door:

Artikel 12. 1. De belasting moet op aangifte worden voldaan.

2. In afwijking van artikel 19 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen moet de belasting worden betaald vóór de aanvang van het gebruik van de autosnelweg.

3. Op bij ministeriële regeling aangewezen aangiftepunten kan door invoering van de in artikel 3, onderdeel e, genoemde gegevens met betrekking tot nationaliteit, tijdvak, tarief en motorrijtuig in de op deze aangiftepunten aanwezige betalingsapparatuur aangifte worden gedaan, gelijktijdig met de ingevolge het tweede lid te verrichten betaling.

4. Hoofdstuk II van de Algemene wet inzake rijksbelastingen is, met uitzondering van artikel 8, tweede lid, niet van toepassing op de in het derde lid bedoelde aangifte.

J. **Artikel 13** vervalt.

K. **Artikel 14** vervalt.

L. In **artikel 15** vervallen het tweede en het derde lid, alsmede de nummeraanduiding van het eerste lid.

M. Hoofdstuk VI wordt getiteld: **BOETEBEPALING**

N. **Artikel 16** wordt vervangen door:

Artikel 16. 1. Indien wordt geconstateerd dat de verschuldigde belasting niet, niet tijdig of niet geheel is betaald, vormt dit een verzuim ter zake waarvan de inspecteur, in afwijking van artikel 21 en 22 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, bij voor bezwaar vatbare beschikking een boete van ten hoogste f 10 000 kan opleggen aan de houder. De boete wordt geheven en ingevorderd als ware zij belasting.

2. Met een constateren als bedoeld in het vorige lid wordt gelijkgesteld het bij een controle constateren dat degene die de feitelijke beschikking heeft over een motorrijtuig, niet aan de hand van een certificaat kan aantonen dat de verschuldigde belasting is betaald, met dien verstande dat de boete ten hoogste f 250 bedraagt indien uit een alsnog overlegd certificaat blijkt dat de verschuldigde belasting tijdig en volledig is betaald.

3. Indien de verschuldigde belasting wordt nageheven, legt de inspecteur de boete op gelijktijdig met de vaststelling van de naheffingsaanslag. In andere gevallen vervalt de bevoegdheid tot het opleggen van de boete door verloop van vijf jaren na het kalenderjaar waarin het in het eerste of tweede lid bedoelde constateren heeft plaatsgevonden.

4. Indien een boete gelijktijdig wordt opgelegd met de vaststelling van een naheffingsaanslag, kan de inspecteur de in het eerste lid bedoelde beschikking bekendmaken door afzonderlijke vermelding van het bedrag van de boete op het aanslagbiljet.

O. **Artikel 17** wordt als volgt gewijzigd.

1. Het eerste lid wordt vervangen door:

1. Op verzoek wordt teruggaaf verleend van belasting die voor een tijdvak van een jaar is betaald.

2. In het tweede lid vervalt «op de datum van het vervallen van de tenaamstelling of de datum waarop het motorrijtuig van houder wisselt, dan wel in andere gevallen».

3. Aan het derde lid wordt een tweede volzin toegevoegd, luidende: Bij het verzoek wordt het certificaat ingeleverd.

4. Het vierde lid wordt vervangen door:

4. De ingevolge het tweede lid berekende teruggaaf wordt verminderd met een bedrag van f 54 voor administratiekosten. Bij ministeriële regeling kan dit bedrag, in overeenstemming met het bepaalde in artikel 8, zevende lid, van het in artikel 1 genoemde verdrag, worden aangepast aan wijzigingen in de ecu-koers, alsmede kunnen overgangsmatregelen in dat kader worden vastgesteld.

P. Afdeling 2 van hoofdstuk VII vervalt.

Q. **Artikel 19** wordt als volgt gewijzigd.

1. In het eerste lid, onderdeel e, wordt «weg» vervangen door: autosnelweg. Tevens wordt aan het slot de punt vervangen door een puntkomma.

2. Na het eerste lid, onderdeel e, wordt toegevoegd:

f. die uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van kermis- of circusbenodigdheden.

3. Het tweede lid, alsmede de nummeraanduiding van het eerste lid, vervallen.

R. **Artikel 20** vervalt.

S. In **artikel 22** vervalt «met een motorrijtuig, bedoeld in artikel 6, onderdeel c,».

T. In **artikel 23** wordt «of van opsporingsambtenaren als bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering» vervangen door: van opsporingsambtenaren als bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering, of van ambtenaren van de rijksverkeersinspectie.

U. **Artikel 25** wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt «als bedoeld in artikel 6, onderdeel c,».

2. In het tweede lid vervalt «, eerste lid,».

3. In het derde lid wordt «zesde lid» vervangen door: tweede lid.

4. Het vierde lid vervalt.

V. Hoofdstuk X vervalt.

W. In hoofdstuk XI wordt vóór artikel 32 een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 31a. Indien het bij koninklijke boodschap van 9 augustus 1994 ingediende voorstel van wet tot inwerkingtreding van en aanpassing van wetgeving aan de Douanewet (Invoeringswet Douanewet) (Kamerstukken II 1993/94, 23 806, nrs. 1–2) tot wet wordt verheven en in werking treedt op een tijdstip dat is gelegen vóór het tijdstip waarop deze wet in werking treedt, worden in **artikel 27** van deze wet de volgende wijzigingen aangebracht:

1°. In de aanhef van onderdeel A wordt «Het vijfde lid van **artikel 9**» vervangen door: Het zesde lid van **artikel 9**.

2°. In onderdeel A wordt de aanduiding «5» voorafgaande aan het in dit onderdeel opgenomen lid, vervangen door: 6.

3°. Onderdeel B wordt vervangen door:

B. In **artikel 15**, eerste lid, aanhef, en het tweede lid, wordt «bedoeld in artikel 9, zesde lid» vervangen door: als bedoeld in artikel 9, zesde lid.

X. **Artikel 32** wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «1 april 1995» vervangen door: 1 december 1995.

2. In het tweede lid wordt «1 juli 1995» vervangen door: 1 januari 1996.

TOELICHTING

Algemeen

Met het eind januari van dit jaar ingediende voorstel van Wet belasting zware motorrijtuigen is beoogd invulling te geven aan het onderhavige verdrag. Zowel van de zijde van het vervoerend en verladend bedrijfsleven, als vanuit de Kamer is op de door de regering gekozen wijze van invulling kritiek geuit. Bij brief van 13 juli 1995, kenmerk WV 95-507 M (Kamerstukken II 1994/95, 24 070, nr. 5), hebben de eerste en derde ondergetekende aan de Tweede Kamer meegedeeld op welke wijze aan deze kritiek tegemoet zou worden gekomen. In de nota naar aanleiding van het verslag gaan wij nader in op de strekking en de achtergronden van de voorgestelde wijzigingen. De onderhavige nota van wijziging strekt ertoe de benodigde wijzigingen in het wetsvoorstel aan te brengen. Het merendeel van de opgenomen wijzigingen is terug te voeren op de aanpassing van het belastbare feit ter zake waarvan de belasting verschuldigd is, en het tijdvak waarover de belasting kan worden voldaan. In samenhang daarmee zijn ook enkele artikelen overbodig geworden. Voorts heeft een wijziging betrekking op de verruiming van de vrijstellingsbepaling met motorrijtuigen voor het vervoer van circus- en kermisbenodigdheden.

Budgettaire en personele gevolgen

De nota van wijziging heeft aanzienlijke budgettaire en personele consequenties. De opbrengstraming voor 1996 en later wordt thans op f 150 mln structureel geraamd (was f 260 mln).

De teruglopende opbrengst hangt samen met het feit dat de verplichting tot het betalen van de belasting voor een jaar is vervallen. Daarnaast zullen voor de in Nederland geregistreerde motorrijtuigen ook de buiten Nederland aangeschafte certificaten hier worden geaccepteerd, hetgeen eveneens een neerwaards effect heeft op de opbrengst. In de personele sfeer wordt het aantal benodigde formatieplaatsen bij de Belastingdienst teruggebracht tot 90 (was 140). De structurele uitvoeringskosten vanaf 1996 komen daarmee op 12,5 mln voor de Belastingdienst en 2,2 mln voor de Rijksdienst voor het wegverkeer en de rijksverkeersinspectie.

In onderdeel 5 van de nota naar aanleiding van het verslag is meer uitgebreid ingegaan op de budgettaire gevolgen van de voorgestelde wijziging.

Toelichting op de onderdelen

Onderdeel A (artikel 2 van het wetsvoorstel)

In onderdeel A van deze nota wordt het belastbaar feit gewijzigd. Het belastbaar feit voor Nederlandse motorrijtuigen vormt niet langer de registratie van het motorrijtuig in het kentekenregister, maar het gebruik van de autosnelweg in Nederland. Met de onderhavige wijziging komt het verschil in belastbaar feit dat in het wetsvoorstel was aangebracht tussen een Nederlands en een buitenlands motorrijtuig te vervallen.

Onderdeel B (artikel 3 van het wetsvoorstel)

De wijziging in dit onderdeel is van redactionele aard.

Onderdeel C (artikel 6 van het wetsvoorstel)

In samenhang met de bij onderdeel A aangebrachte wijzigingen in artikel 2, is een verwijzing naar dit artikel ter aanduiding van de verschillende motorrijtuigen in het onderhavige artikel niet meer mogelijk. De verschillende categorieën motorrijtuigen waarvoor de houder wordt aangewezen, worden thans zelfstandig omschreven. Ingevolge artikel 33 van de Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994 worden kentekenbewijzen die zijn afgegeven op basis van de Wegenverkeerswet aangemerkt als kentekenbewijzen die zijn afgegeven op basis van de Wegenverkeerswet 1994. Degene op wiens naam een dergelijk kentekenbewijs is gesteld wordt derhalve eveneens aangemerkt als houder in de zin van artikel 6, onderdeel a. De wijzigingen in dit onderdeel hebben geen materiële betekenis.

Onderdeel D (artikel 7 van het wetsvoorstel)

Ingevolge artikel 7 kan onder voorwaarden een ander dan degene op wiens naam het kenteken is gesteld als houder worden aangemerkt. Daarbij was in het derde lid van dit artikel bepaald dat bij wisseling van de houder een nieuw tijdvak aanvangt, zodat deze zelfstandig een keuze zou kunnen maken voor het door hem gewenst jaarcertificaat. In de nieuwe systematiek is geen aanleiding meer voor een dergelijke voorziening, en kan deze derhalve vervallen. Het onderhavige artikel strekt hiertoe. Een eventueel reeds aangevangen tijdvak loopt bij wisseling van de houder van het motorrijtuig, in beginsel door.

Onderdeel E (artikel 8 van het wetsvoorstel)

Met de regeling van artikel 8 is invulling gegeven aan artikel 6, onderdelen b en c. In die onderdelen is geregeld dat als houder van een motorrijtuig waarvoor geen kenteken is opgegeven of dat in het buitenland is geregistreerd wordt aangemerkt degene die het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft. Door te bepalen (zoals in het oorspronkelijk voorgestelde tweede lid) dat degene van wie het gebruik van de weg wordt geconstateerd, geacht wordt het motorrijtuig feitelijk ter beschikking te hebben tot het tijdstip waarop voor het motorrijtuig een kenteken wordt opgegeven, wordt deze ook voor komende tijdvakken aangemerkt als degene die het motorrijtuig houdt. In verband met de wijzigingen in artikel 2, waardoor de heffing thans afhankelijk wordt gemaakt van het feitelijk gebruik van de autosnelweg, is de bepaling van artikel 8, tweede lid, niet meer bruikbaar.

Onderdeel F (artikel 9 van het wetsvoorstel)

Door de in dit onderdeel opgenomen wijzigingen is de belasting voor Nederlandse motorrijtuigen niet langer altijd verschuldigd over een tijdvak van een jaar, maar kan deze ook over tijdvakken van een dag, een week en een maand worden voldaan. Deze kortere tijdvakken waren in het oorspronkelijk wetsvoorstel – via artikel 10 – alleen voorzien voor buiten Nederland geregistreerde motorrijtuigen. De belastingplichtige kan zelf bepalen met ingang van welke datum hij het tijdvak wil laten aanvangen. Zo is het mogelijk het tijdvak waarvoor aangifte wordt gedaan op een specifieke datum te laten ingaan, bijvoorbeeld op de datum waarop men verwacht met een motorrijtuig van de autosnelweg gebruik te zullen maken. In combinatie met de wijzigingen in onderdeel I dient de belasting te worden betaald vóór de aanvang van het gebruik van de autosnelweg.

Onderdeel G (artikel 10 van het wetsvoorstel)

Het vervallen van artikel 10 van het oorspronkelijk wetsvoorstel hangt samen met de wijzigingen in artikel 9, waar thans het tijdvak voor zowel Nederlandse als buitenlandse motorrijtuigen wordt geregeld. Het bepaalde in artikel 10 is daarmee overbodig geworden.

Onderdeel H (artikel 11 van het wetsvoorstel)

Ingevolge het vijfde lid van artikel 11 van het wetsvoorstel was de belasting over een tijdvak steeds verschuldigd over het grootste aantal assen, waarmee met een vrachtwagencombinatie binnen het tijdvak op enig moment werd gereden. Dit hing samen met het feit dat in het systeem van verplichte jaarcertificaten geen mogelijkheid bestond om gedurende het lopende jaar met meer assen op de weg te komen dan waarvoor betaald was, anders dan door het gebruik van een nieuw (duurder) jaarcertificaat vanaf de dag waarop het weggebruik met meer assen aanving. Dit laatste was geregeld in artikel 14. Aangezien thans de mogelijkheid wordt geboden om met meerdere tijdvakken te werken is een dergelijke bepaling niet meer nodig. Zo kan de belasting voor een tijdvak worden voldaan voor een «kleine» vrachtwagencombinatie en kan voor de dagen van dit tijdvak waarop met een «grote» combinatie wordt gereden een dagcertificaat worden aangeschaft. Het dagtarief kent geen onderscheid naar aantal assen. Indien het gebruik van de «grote» combinatie meer dan incidenteel is kan ingevolge het gewijzigde artikel 17 (onderdeel O) ook gekozen worden voor teruggaaf van het lopende jaarcertificaat. Het gewijzigde vijfde lid strekt er thans toe aan te geven dat voor de vaststelling van het aantal assen niet alleen de assen van het trekkend voertuig, maar ook het aantal assen van de daarmee verbonden aanhanger of oplegger bepalend zijn.

Onderdeel I (artikel 12 van het wetsvoorstel)

Op de gewijzigde aangifte- en betalingspraktijk in de nieuwe opzet is reeds ingegaan in onderdeel 3 van de nota naar aanleiding van het verslag. De wijzigingen in onderdeel I van de nota van wijziging strekken ertoe deze nieuwe praktijk neer te leggen in de wettekst. De aangifte geldt niet langer voor de opeenvolgende tijdvakken waarin het motorrijtuig in het kentekenregister staat ingeschreven. De aangifte en betaling kunnen thans worden afgestemd op het gebruik van het motorrijtuig op de autosnelweg. Ook de regeling van het betalingstijdstip (het derde lid in het oorspronkelijk wetsvoorstel) is daarop aangepast.

Het derde en vierde lid zijn overgenomen uit het eerdere artikel 13. Het in dat artikel beschreven aangiftesysteem was bedoeld voor buitenlandse motorrijtuigen, maar wordt thans geldend voor de aangifte voor alle motorrijtuigen in Nederland. De wijzigingen die zijn aangebracht in de tekst ten opzichte van het oorspronkelijke artikel 13 hebben geen inhoudelijke betekenis.

Onderdeel J (artikel 13 van het wetsvoorstel)

Het vervallen van artikel 13 houdt verband met de wijzigingen in artikel 12. In dit laatste artikel is de regeling van het thans vervallen artikel 13 verwerkt.

Onderdeel K (artikel 14 van het wetsvoorstel)

Indien met meer assen van de weg gebruik gemaakt wordt dan waarvoor is betaald, vangt in het thans voorgestelde systeem geen nieuw tijdvak van een jaar aan, maar kan de belasting voor die (grotere)

vrachtwagencombinatie worden voldaan door een certificaat voor een kort tijdvak aan te schaffen. Door de thans geopende mogelijkheid om op willekeurige momenten voor een motorrijtuig kortlopende certificaten aan te schaffen, en mede gezien de thans bestaande mogelijkheid om in alle gevallen een lopend jaarcertificaat terug te geven is de regeling van artikel 14 overbodig geworden.

Onderdeel L (artikel 15 van het wetsvoorstel)

De in dit onderdeel aangebrachte wijzigingen in artikel 15 houden verband met de wijzigingen in artikel 16, waarin thans tevens het boetesysteem ter zake van het niet meevoeren van het certificaat in het motorrijtuig is opgenomen.

Onderdeel M (hoofdstuk VI van het wetsvoorstel)

De titelwijziging van hoofdstuk VI houdt verband met de wijziging in het boetestelsel.

Onderdeel N (artikel 16 van het wetsvoorstel)

Het sanctiesysteem, dat was opgenomen in het wetsvoorstel vóór de bij deze nota aangebrachte wijziging, was gekoppeld aan de verschuldigde belasting. Thans is het sanctiesysteem de vorm gegeven van een aan een maximum van f 10 000 gebonden boete indien de belasting niet (tijdig) is betaald. Daarnaast is ook de boete ter zake van het niet meevoeren van het certificaat in het voertuig in het onderhavige artikel geregeld. De feitelijke omvang van de boete ter zake van het niet-betaald hebben van de belasting zal in de praktijk alleen in uitzonderlijke gevallen f 10 000 bedragen. Via een in een voorschrift neer te leggen boetebeleid zal bij overtreding, afhankelijk van mogelijke recidive, een oplopend boetebedrag worden opgelegd. Het voornemen bestaat om bij een eerste overtreding een boete op te leggen in de orde van grootte van f 100.

Indien bij een controle geen certificaat kan worden getoond wordt ingevolge het tweede lid de belasting geacht niet (tijdig) te zijn betaald. In geval de houder alsnog een certificaat overlegt waaruit blijkt dat de belasting tijdig en volledig is betaald bedraagt de boete ten hoogste f 250. Ook hier zal niet bij een eerste overtreding de maximale boete worden opgelegd. In deze situatie zal bij een eerste overtreding een boete worden belopen ter grootte van f 50.

Ingeval de belasting niet blijkt te zijn betaald zal deze worden nageheven. In het thans voorgestelde systeem zal het hier gaan om het tarief van een dagcertificaat. De in dit onderdeel beschreven boete zal veelal tegelijk met de naheffingsaanslag worden opgelegd. Het bedrag van de boete wordt dan vermeld op het aanslagbiljet. Indien geen naheffingsaanslag wordt vastgesteld (ingeval alsnog een certificaat wordt overgelegd) wordt de beschikking inzake de boete afzonderlijk bekendgemaakt. In beide situaties geldt een verjaringstermijn van vijf jaar.

Onderdeel O (artikel 17 van het wetsvoorstel)

In de nieuwe opzet is het niet nodig om voor Nederlandse motorrijtuigen de beperking te handhaven dat voor het verkrijgen van een recht op teruggaaf de tenaamstelling van het voertuig of de persoon van de houder dient te zijn gewijzigd. De wijzigingen in artikel 17 strekken ertoe de regeling op dit punt aan te passen. Door de vereenvoudiging van het teruggaafregime wordt het niet langer noodzakelijk geacht bij ministeriële regeling nadere regels te stellen. Voorts is met het oog op de wijziging in onderdeel Q van de nota van wijziging thans in artikel 17 geregeld dat het certificaat bij het verzoek moet worden ingeleverd. De mogelijkheid om

het in het vierde lid bedoelde bedrag aan te passen aan de eventueel gewijzigde ecu-omrekeningskoers – het bedrag waar het hier om gaat is in ecu vastgelegd in het verdrag – is in het oorspronkelijk wetsvoorstel abusievelijk achterwege gebleven en bij deze gelegenheid alsnog ingevoegd.

Onderdeel P (hoofdstuk VII, afdeling 2, van het wetsvoorstel)

De in afdeling 2 van hoofdstuk VII (artikel 18) neergelegde buitengebruikstellingsregeling is in het huidige systeem overbodig geworden, zoals reeds is toegelicht in de nota naar aanleiding van het verslag. Dit onderdeel strekt ertoe het wetsvoorstel op dit punt aan te passen.

Onderdeel Q (artikel 19 van het wetsvoorstel)

Door middel van de in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 19 wordt voorzien in een wettelijke regeling voor een vrijstelling voor motorrijtuigen die uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van kermis- of circusbenodigdheden. Deze vrijstelling vertoont overeenkomst met de gevallen waarvoor in het kader van de motorrijtuigenbelasting een verlaagd tarief van toepassing is, met dien verstande dat in tegenstelling tot bij de motorrijtuigenbelasting de vrijstelling niet is gebonden aan een maximum aantal dagen waarop het motorrijtuig mag worden gebruikt. Voorwaarde is echter wel dat de motorrijtuigen voor geen ander doel worden gebruikt dan het vervoer van kermis- of circusbenodigdheden. In de bij algemene maatregel van bestuur te treffen nadere voorwaarden zal ter zake worden bepaald dat het moet gaan om voertuigen welke worden gehouden door een kermis- of circusexploitant. De wijziging in het eerste lid, onderdeel e, hangt samen met de beperking van het belastbare feit tot het gebruik van autosnelwegen. Het vervallen van het tweede lid hangt samen met het vervallen van het verplichte jaartijdvak.

Onderdeel R (artikel 20 van het wetsvoorstel)

Het vervallen van artikel 20 hangt enerzijds samen met het vervallen van artikel 14 (onderdeel J) en anderzijds met het feit dat onderdeel b van artikel 20 is opgenomen in de teruggaafbepaling van artikel 17 (onderdeel O).

Onderdeel S (artikel 22 van het wetsvoorstel)

De wijzigingen in dit onderdeel hangen samen met het feit dat een eventuele uitbreiding van het wegennet met niet-autosnelwegen, ter zake waarvan voor het gebruik belasting is verschuldigd, in de nieuwe opzet ook voor Nederlandse motorrijtuigen gevolgen heeft.

Onderdeel T (artikel 23 van het wetsvoorstel)

De wijzigingen in dit onderdeel hangen samen met de uitbreiding van de controle-bevoegde ambtenaren met ambtenaren van de rijksverkeersinspectie.

Onderdeel U (artikel 25 van het wetsvoorstel)

De wijzigingen in het eerste lid van artikel 25 hangen samen met het feit dat in het thans voorziene systeem naast de buitenlandse motorrijtuigen ook de in Nederland ingeschreven motorrijtuigen gebruik kunnen maken van een geldig certificaat dat buiten Nederland is verkregen. Het vierde lid van artikel 25 kan vervallen omdat voor zowel de naheffing als de

vaststelling van de hoogte van de boete, niet langer wordt aangeknoopt bij een (fictief) tijdvak. Ingevolge de thans op deze plaats opgenomen regeling zal de houder van een in Nederland geregistreerd motorrijtuig het elders voldaan hebben van het gemeenschappelijke gebruiksrecht moeten kunnen aantonen aan de hand van een buiten Nederland verkregen, met het certificaat overeenstemmend, betalingsbewijs.

De overige wijzigingen in dit onderdeel hangen samen de vernummeringen van leden in de artikelen waarnaar wordt verwezen.

Onderdeel V (Hoofdstuk X)

In hoofdstuk X waren bepalingen opgenomen inzake de aanvang van het eerste tijdvak, indien op dat moment reeds een kenteken was opgegeven en voorts een samenloopbepaling in verband met gebruiksrechten die buiten Nederland konden zijn voldaan. Aangezien het tijdstip van het tijdvak in het huidige stelsel afhangt van het gebruik van de autosnelweg en ook buiten Nederland verkregen betalingsbewijzen geldig zijn, zijn dergelijke regelingen thans niet meer nodig.

Onderdeel W (samenloopbepaling)

Onderdeel W strekt tot regeling van de samenloop van wijzigingen met betrekking tot de Invorderingswet 1990 ingevolge enerzijds de onderhavige wet en anderzijds het voorstel van wet tot inwerkingtreding van en aanpassing van wetgeving aan de Douanewet (Invoeringswet Douanewet) (Kamerstukken II 1993/94, 23 806 nrs. 1–2).

Onderdeel X (artikel 32 van het wetsvoorstel)

In dit onderdeel worden de gewijzigde inwerkingtredingsdatum van de wet en de aanvangsdatum van het eerste tijdvak in het wetsvoorstel opgenomen.

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

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
M. Patijn

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