

De vaste Commissie voor Financiën, in welke handen dit wetsontwerp is gesteld, heeft de eer daarover het volgende te rapporteren.

### Algemeen

#### 1. Inleidende opmerkingen en vragen

Van alle zijden werd waardering uitgesproken voor het streven van de Staatssecretaris om de bestaande wettelijke regeling van de motorrijtuigenbelasting aan te passen aan de Algemene wet inzake rijksbelastingen. De commissie stemde er gaarne mee in, dat op deze wijze de eenheid en de vereenvoudiging van de wetgeving — een vereenvoudiging, die zowel voor de ambtelijke dienst als voor het bedrijfsleven en de particuliere bezitters van motorrijtuigen van nut zal zijn — bevorderd wordt. Ook was de commissie het met de bewindsmannens dat, gezien het vrij grote aantal wijzigingen dat in de bestaande regeling nodig wordt geoordeeld, een nieuwe wet de voorkeur verdient boven het wijzigen van de wet van 1926.

Verscheidene leden — bij wie men zich ten deze algemeen aansloot — hadden er behoefte aan naast de huidige bewindsmannens ook diens voorganger in hun positieve waardering voor de grote lijnen van dit wetsontwerp te betrekken. Onder de verantwoordelijkheid van dr. Van den Berge zijn immers de eerste voorbereidende werkzaamheden, welke tot dit wetsontwerp hebben geleid, verricht.

Bij vele andere leden was de vraag gerezen, waarom de aanpassing van de motorrijtuigenbelasting aan de Algemene wet niet reeds eerder is voorgesteld. Had het niet voor de hand gelegen aan deze aanpassing, welke met name op het gebied van het sanctierecht een aanmerkelijke vereenvoudiging teweegbrengt, voorrang te geven boven die van andere wetten, zoals de accijnswetten, waarbij de aanpassing slechts geringe materiële gevolgen had? Zijn er nog andere belastingwetten, waarin het systeem van heffing en/of navordering aanzienlijk omslachtiger is dan in het algemeen geldende fiscale recht?

#### 2. Aanpassing aan andere wetten.

Vele leden vroegen zich af, waarom bij het ontwerpen van de nieuwe wet alleen gestreefd is naar aanpassing aan de Algemene wet en niet tevens naar aanpassing aan andere wetten, waarbij deze leden met name dachten aan de Wet op het Rijkswegenfonds, die op 1 januari 1965 in werking is getreden. Terwijl de motorrijtuigenbelastingwet van 1926 ten doel had een bestemmingsbelasting in het leven te roepen voor een wegenfonds — in 1934 omgezet in een verkeersfonds — werd bij de wet van 28 december 1946, *Stb.* G 404, het karakter van de wet van 1926 tijdelijk gewijzigd door de inkomsten, bestemd voor het verkeersfonds, ten bate van de algemene rijksmiddelen te doen komen. Deze toestand heeft, dank zij verschillende wijzigingen van de wet van 1946, voortgeduurd tot 31 december 1960. Daarna is de oude regeling hersteld, zodat sinds 1 januari 1961 de desbetreffende inkomsten weer in het verkeersfonds hadden moeten vloeien. Inmiddels is in het ontwerp van Wet Uitkeringen Wegen (kamerstuk 6294) voorgesteld de wet van 6 oktober 1934, *Stb.* 534, waarbij het

verkeersfonds werd ingesteld, te doen vervallen. Dit wetsontwerp is nog bij de Eerste Kamer aanhangig, zodat op dit moment de motorrijtuigenbelasting formeel nog steeds een bestemmingsbelasting is. Indien de Eerste Kamer het ontwerp echter — zoals de Tweede Kamer op 3 maart 1966 heeft gedaan — aanvaardt, zal dit het einde van het verkeersfonds tot gevolg hebben en daarmee zal ook het karakter van de motorrijtuigenbelasting als bestemmingsbelasting verdwenen zijn.

De Wet op het Rijkswegenfonds hanteert echter wel weer de bestemmingsheffing, te weten in de vorm van opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Nu op grond van deze wet een jaarlijkse bijdrage ten laste van de algemene rijksmiddelen — opgebouwd uit een vast bedrag (176 mln. gulden) vermenigvuldigd met een factor, die rekening houdt met het aantal geregistreerde motorvoertuigen — in het Rijkswegenfonds gestort wordt, had het de hier aan het woord zijnde leden juist geleken, wanneer het onderhavige ontwerp was aangegrepen om ook de relatie tussen de motorrijtuigenbelasting en het Rijkswegenfonds te herzien. Zij zouden gaarne van de Staatssecretaris vernemen, waarom de bestemmingsbelasting in het ene geval niet en in het andere geval wel wordt gehanteerd.

### 3. *Afwijkingen van de Algemene wet*

De memorie van toelichting wijst erop, dat het eigen karakter van de motorrijtuigenbelasting ertoe heeft geroept, op enkele punten verschillen te laten bestaan met de regelingen van de Algemene wet. In de eerste plaats heeft dit betrekking op het tijdstip waarop de belasting moet worden voldaan: voor de motorrijtuigenbelasting ligt naar de mening van de Staatssecretaris betaling vooraf voor de hand. De meeste leden konden daarmee akkoord gaan. Verschillende andere leden, die iedere afwijking van de Algemene wet op zich zelf betreunden, zouden gaarne een nadere motivering van dit standpunt van de bewindsman ontvangen. Zij merkten op, dat ook accijnzen worden geheven terzake van een bepaalde activiteit — nl. het verbruik van bepaalde goederen — en toch niet vooraf worden geheven.

### 4. *Wijze van heffing.*

Wat de wijze van heffing betreft, hadden de meeste leden geen behoefte aan algemene beschouwingen. Verwezen moge worden naar hetgeen hieromtrent bij de desbetreffende artikelen (10 t/m 19) naar voren is gebracht.

Vele andere leden stelden echter wel prijs op enkele opmerkingen en vragen van algemene aard. Deze leden juichten het toe, dat de bewindsman ernaar streeft zoveel mogelijk gebruik te maken van de mogelijkheden tot werkbesparing, welke de automatisering de belastingdienst biedt. Kan het daaruit voortvloeiende voordeel — zo vroegen zij — nog nader worden gekwantificeerd? Hoeveel ambtenaren waren geheel of in belangrijke mate met de uitvoering der motorrijtuigenbelasting op de ontvangkantoren der accijnzen belast en tot welke vermindering zal de nieuwe wijze van heffing leiden? Hoe groot zal de bezetting moeten zijn van de centrale administratie van de motorrijtuigenbelasting — welke naar deze leden aannamen in het rekencentrum te Apeldoorn zal worden gevestigd —, wat is de grootte van de investeringen te dier zake in gebouwd en apparatuur in totaal en hoeveel kan daarvan aan de administratie van de motorrijtuigenbelasting worden toegerekend? Zal de arbeidsvermindering op de ontvangkantoren leiden tot overplaatsing van ambtenaren naar andere standplaatsen of slechts tot opheffing van bestaande personeelstekorten, eventueel op andere bureaus op dezelfde standplaats?

Zou een optimale werkbesparing overigens niet pas worden verkregen, indien de centrale administratie voor de motorrijtuigenbelasting en het centrale kentekenregister in hetzelfde gebouw zouden zijn gehuisvest?

Ook zouden de hier aan het woord zijnde leden gaarne een nader inzicht ontvangen in de gevolgen, welke de nieuwe wijze van heffing voor het publiek zal meebrengen. In de memorie van toelichting wordt erop gewezen dat de lange wachttijden voor het publiek komen te vervallen. Ook thans

heeft men echter reeds de mogelijkheid om de belasting per giro te voldoen (na inzending van de aangifte per post) waarna de belastingkaart wordt toegezonden. Een reëel voordeel zowel voor het publiek als voor de administratie is echter zeker het feit dat — behoudens de toepassing van artikel 12 — een einde komt aan de overtredingen wegens het niet bij zich hebben van de belastingkaart. Hoe groot was het aantal bekeuringen te dier zake in de laatste jaren? Hoe zal — zo vervolgden deze leden — de gang van zaken bij het voldoen der belasting in de toekomst zijn? Bij hen waren o.m. de volgende vragen gerezen. Moet uit artikel 11 worden afgeleid, dat de verplichting tot aangifte in beginsel zal blijven bestaan en dat voor de identiteit van het motorrijtuig derhalve niet wordt afgestaan op de gegevens van het centraal kentekenregister? Waar moet deze aangifte worden ingeleverd, indien het een nieuw motorrijtuig betreft? Wat geschiedt er, indien het tijdvak waarover de belasting is voldaan afloopt? Wordt dan aan de hand van het centrale belastingregister een stortingsoverschrijvingskaart aan de houder gezonden of moet deze, zoals thans het geval is, zelf het initiatief nemen? Ontvangt de houder daarna nog een bewijs van betaling? Hoe zal moeten worden gehandeld bij overdracht van een motorrijtuig? (Volgens de toelichting op artikel 13 geldt de lopende betaling in beginsel ook voor de nieuwe houder). Kunnen voorbeelden worden gegeven van regelen omtrent de aangifte, welke niet krachtens hoofdstuk III van de Algemene wet zouden kunnen worden getroffen?

### 5. *De controle*

Van deze herziening is tevens gebruik gemaakt om een belangrijke verandering voor te stellen in de wijze van controle op de nakoming van de belastingplicht.

Vele leden achten het thans voorgestelde systeem in bepaalde opzichten aantrekkelijk, maar het riep bij hen ook bedenkingen op. Hierbij dachten zij met name aan het zonder voorkennis gefotografeerd worden. Is het de bedoeling dat op de minder drukke wegen de thans gebruikelijke controle door aanhouding gehandhaafd wordt?

Voorts vroegen deze leden zich af, of het juist is dat in dit ontwerp het kenteken, dat toch bedoeld is als kenteken van het voertuig, geacht wordt tevens aan te geven wie de eigenaar van het voertuig is, zonder dat het kentekenbewijs in het gedring komt.

Ook vele andere leden achtten aan het nieuwe controlesysteem wel nadelen verbonden.

Zij zouden gaarne worden ingelicht over de wijze van controle ten aanzien van 60-dagenkaarten (ook bij caravans); in geval artikel 6 van het ontwerp geldt (Diesel en L.P.G. auto's); bij gebruik van andere dan luchtbanden alsmede bij verandering van het motorrijtuig indien daardoor de belasting hoger wordt. Is het de bedoeling dat in deze gevallen toepassing wordt gegeven aan artikel 12 van het ontwerp en zo ja moet dan toch niet weer op beduidende schaal tot het doen stilhouden van auto's worden overgegaan? In dit verband stelden deze leden nog de vraag of het niet de voorkeur zou verdienen als belastbaar feit aan te merken het gebruik maken van de openbare weg (zie ook artikel 20, lid 1). Dan zou ook controle mogelijk zijn op parkeerterreinen e.d. Hoe zal het gewicht worden gecontroleerd? Zal een weegrelaas c.q. weging worden gevorderd en is ook daarvoor toch weer geen aanhouding nodig, met het daaruit voortvloeiende tijdverlies?

De omstandigheid, dat „het merendeel van de aan belasting onderworpen motorrijtuigen in een openbaar register is geregistreerd” (blz. 5, rechterkolom, van de memorie van toelichting) gaf verscheidene leden aanleiding tot de vraag of het niet mogelijk is alle aan belasting onderhevige motorrijtuigen, behoudens die, bedoeld in artikel 3, tweede lid, te registreren. Zou daardoor het stelsel van controle niet nog verder verbeterd kunnen worden?

Met het oog op de vergissingen en onnauwkeurigheden die bij het bijhouden van het register nooit geheel te vermijden zullen zijn, vroegen deze leden zich af, op welke wijze de belastingplichtige, die zijn belasting wel heeft voldaan derwijl

de gegevens van het register de indruk wekken dat dit niet zou zijn gebeurd, het bewijs van betaling zal kunnen leveren. Indien hij in een dergelijk geval buiten zijn schuld extra kosten moet maken om het bewijs van betaling te kunnen leveren, zal hij deze kosten dan op eenvoudige wijze vergoed kunnen krijgen?

Bij verschillende andere leden, die het zouden toejuichen als de controle op de weg, met het daaraan verbonden ongerief en gevaar, vervangen zou kunnen worden door een gelijkwaardig systeem van toezicht, was eveneens de vraag gerezen of de voorgestelde methode als een sluitend systeem kan worden beschouwd. Het komt namelijk — met name in de autohandel — veelvuldig voor, dat bij vervoer van auto's de kentekenbewijzen niet (direct) worden overgeschreven. De bewindsman heeft zich dat kennelijk ook gerealiseerd en met het oog daarop de fictie van artikel 4, tweede lid, in het wetsontwerp opgenomen. Maar legt die fictie niet een veel te zware verplichting op degene op wiens naam het kentekenbewijs staat? En is het gevaar daardoor niet groot, dat velen met een navordering en administratieve boete besprongen zullen worden zonder part of deel te hebben aan de geconstateerde niet-betaling van de belasting? Kan de bewindsman al iets meer mededelen omtrent de fotografische controle, die kennelijk in het voornemen ligt? Zullen deze controle-gegevens ook dienstbaar gemaakt kunnen worden aan de controle van andere belastingen (b.v. de fictiebepaling uit de inkomstenbelasting)? En hoe worden in het nieuwe controlesysteem de vrijstellingen etc. verwerkt?

Enkele leden stelden de vraag, of het geen voordelen zou bieden de belastingplicht volledig te koppelen aan het kentekenbewijs zodat het bezit van het kentekenbewijs tevens bewijst, dat aan de belastingplicht is voldaan. Zou daardoor de regeling van artikel 4 niet kunnen worden vereenvoudigd?

#### 6. *Het sanctierecht*

Volgens de memorie van toelichting is op het gebied van het sanctierecht eveneens een weg gevolgd, welke meer aan de eisen van de praktijk tegemoetkomt. Algemeen zag men de ten deze voorgestelde wijzigingen als een verbetering in vergelijking met de bestaande toestand. Wel had de mededeling van de Staatssecretaris, dat hij het niet nodig heeft geoordeeld om het rijden zonder betaling van belasting nog afzonderlijk strafbaar te stellen (blz. 6, linkerkolom, van de memorie van toelichting) de vraag doen rijzen of deze zienswijze is gegrond op het feit, dat de artikelen 68 e.v. van de Algemene wet ten deze van toepassing zijn, zodat het achterwege laten van aangifte en het doen van een onjuiste aangifte reeds strafbaar zijn.

Verschillende andere leden zouden gaarne nog wat uitvoeriger zien toegelicht, welke administratieve voordelen voor belastingplichtigen en fiscus voortvloeien uit het vervangen van de strafrechtelijke veroordelingen door administratieve boeten. Zijn er ook nadelen voor de belastingplichtigen aan verbonden?

#### 7. *Tarief en vrijstellingen*

De herziening strekt zich niet uit tot een wijziging in de grondslagen van heffing of van het tarief. Vele leden zouden echter wel de vraag beantwoord willen zien, waarom in dit ontwerp de inmiddels tot stand gekomen verzachting van de motorrijtuigenbelasting voor grensoverschrijdend verkeer niet is verwerkt.

Verschillende leden zouden eveneens de gelegenheid willen aangrijpen om dringende wensen t.a.v. het tarief en de vrijstelling naar voren te brengen, in de verwachting dat de bewindsman daaraan bijzondere aandacht zal schenken, met name waar het gaat om gerechtvaardigde verlangens, die al menig jaar bij de betrokkenen leven. Deze leden doelden hier met name op het feit, dat thans ook belasting wordt geheven over dagen, waarop het vervoersmaterieel lange tijd achtereen niet wordt gebruikt. Bij artikel 5 zouden zij hierop nader ingaan.

Ook verschillende andere leden achtten het voor de hand liggend dat, nu de Regering een drastische wijziging van de bestaande regeling voorstelt, alle redelijke wensen met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting in de beraadslaging kunnen worden betrokken. Men moet immers verwachten, dat na de totstandkoming van de nieuwe wet er zich voorlopig geen nieuwe gelegenheid zal voordoen om met de Regering over doel, grondslag en uitwerking van deze belasting te discussiëren. Deze leden spraken de verwachting uit, dat de Staatssecretaris zich bij deze discussie positief zal opstellen, in deze zin dat hij niet op iedere suggestie afwijzend zal reageren op grond van de overweging, dat zij niet past bij het karakter van het wetsontwerp.

Een punt, waarover deze leden een gedachtenwisseling op prijs zouden stellen, was de progressieve opbouw van het tarief ten aanzien van vrachtauto's etc.; een progressie, die is gebaseerd op het gewicht van het motorrijtuig. In het boek „Auto en fiscus” wordt (op blz. 84) opgemerkt, dat de rechtsgrond voor deze progressie gelegen is in de omstandigheid, dat met het gewicht ook het laadvermogen toeneemt en daarmee de mogelijkheid van een hogere wioldruk, die aan het wegdek zwaardere eisen stelt. Kan de Staatssecretaris zich, wat de strekking betreft, met deze omschrijving verenigen? Zo ja, dan zouden deze leden gaarne van de bewindsman vernemen of hij deze rechtsgrond ook in de huidige situatie nog juist vindt, waarbij huns inziens bedacht moet worden, dat de onderhavige belasting, anders dan bij haar totstandkoming, geen bestemmingsheffing meer is. Zo nee, wat is dan naar het oordeel van de bewindsman op dit moment de rechtsgrond voor de progressieve opbouw van het tarief? Kan de Staatssecretaris mededelen, welke omschrijvingen in de loop der jaren in de parlementaire stukken van deze belasting voor de rechtsgrond van bedoelde progressie zijn gegeven?

Is bij de instelling van het wegefonds — waarbij, anders dan bij deze belasting, juist het element van retributie wel op de voorgrond stond — de juistheid van de progressiegedachte niet impliciet ontkend, toen aan de verhoging een absoluut plafond werd gesteld?

Bestaan er betrouwbare technische rapporten omtrent het verband tussen wioldruk en wegslijtage?

Vele andere leden herinnerden eraan, dat de vorige Staatssecretaris van Financiën op blz. 6 van de memorie van antwoord betreffende wetsontwerp 7533 (betreffende o.a. de tijdelijke verhoging van het bijzonder invoerrecht op benzine) heeft medegedeeld, dat de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Volksgezondheid met hem in overleg was getreden over de vraag of er in verband met het tegengaan van de luchtverontreiniging aanleiding zou bestaan om de motorrijtuigenbelasting voor auto's, die op gas rijden, te matigen, zulks naar aanleiding van een desbetreffende vraag van de heer Suurhoff in de openbare vergadering van de vaste Commissie voor Sociale Zaken en Volksgezondheid op 17 oktober 1963 (*Handelingen Tweede Kamer, 1963—1964, blz. C 89*). In welk stadium verkeert dit overleg thans?

Enkele leden zouden eveneens gaarne vernemen wat het standpunt is van de Staatssecretaris — zomede van de bewindslieden van Sociale Zaken en Volksgezondheid —, ten aanzien van het denkbeeld, het bedrag van de motorrijtuigenbelasting te doen variëren naar gelang van de graad van luchtverontreiniging, die het motorrijtuig veroorzaakt. Deze leden dachten hier aan een belastingvermindering wanneer motorrijtuigen gebruikt worden met een volledige verbrandingsinstallatie, met L. P. G.-brandstof e.d.

#### 8. *Slotopmerkingen en -vragen*

Verschillende leden zouden gaarne een overzicht ontvangen van de in de overige E.E.G.-landen bestaande heffingen op motorrijtuigen.

Vele andere leden wilden weten, of over de opstelling van het onderhavige wetsontwerp met de E.E.G.-partners overleg heeft plaatsgevonden.

Deze leden zouden het op prijs stellen indien de Staatssecretaris in de memorie van antwoord, voor zover dit mogelijk



is, gegevens zou willen verstrekken omtrent de financiële consequenties en de administratieve voor- en nadelen, welke aan de in dit voorlopig verslag bepleite wijzigingen verbonden zouden zijn. Deze leden merkten ten slotte op, dat in het ontwerp van wet meer aan de uitvoerig is overgelaten dan in de bestaande wet het geval was (zie o.a. artikel 4, leden 1 en 4, van de huidige wet), terwijl ook niet alle vrijstellingen zijn opgenomen. Zullen alle thans bestaande vrijstellingen en regelingen van materieel recht (o.a. die betreffende de zestig-dagenkaarten) gehandhaafd blijven of ligt het in het voornemen daarin wijziging(en) aan te brengen en zo ja welke?

Vele leden sloten zich bij deze vragen aan.

### Artikelen

*Artikel 3, lid 2.* Gevraagd werd, of de woorden „Onze Minister” niet nader moeten worden omschreven.

*Artikel 4.* De vraag werd gesteld, of dit artikel, dat aan geeft wie de belastingplichtige is, wel onder het opschrift „Belastbaar feit” kan worden gerangschikt. Zou het niet juister zijn, dit opschrift uit te breiden, dan wel het eerste hoofdstuk te splitsen?

*Artikel 4, lid 1.* Kan het begrip „houder” niet wat nader omlind worden? Moet de term strikt juridisch worden uitgelegd? Wat is de positie van de huurder van een motorrijtuig?

Voor de toepassing van artikel 9, lid 3, van het ontwerp-Wet Uitkeringen Wegen moet de opbrengst van de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting in iedere provincie bekend zijn. Uit die bepaling moet worden afgeleid, dat de opbrengst voor een provincie zal worden gesteld op het totaal van de motorrijtuigenbelasting, betaald door de houders welke in die provincie wonen of gevestigd zijn. De vraag rijst of aldus een billijke toerekening van de belasting aan de provincies wordt verkregen. Vloeit daaruit immers niet voort dat b.v. de opbrengst van het wagenpark van Van Gend en Loos, de PTT en Philips in zijn geheel geldt als ontvangen resp. in Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant, hoewel een groot deel van die auto's nimmer in genoemde provincies komen? Zou het niet juister zijn, de verdeling over de provincies te doen geschieden naar de plaats waar de motorrijtuigen plegen te worden gestald?

De hier opgeworpen vraag wordt nog van groter belang indien aan de provincies de bevoegdheid zou worden gegeven om op te oopen op de motorrijtuigenbelasting te heffen (zie de memorie van toelichting op wetsontwerp 7193, blz. 7, rechterkolom), welk ontwerp geleid heeft tot de wet Voorlopige voorzieningen inzake verruiming van het gemeentelijke belastinggebied. Zo deze gedachte mocht worden gerealiseerd dan zal bovendien een maatstaf van verdeling over de provincies moeten worden gevonden, die zo min mogelijk de ruimte biedt om motorrijtuigen aan te geven in de provincie welke de minste opcenten heft. De plaats van stalling verdient op die grond de voorkeur boven de plaats van vestiging (als houder zou immers kunnen optreden een dochtermaatschappij, gevestigd in een „goedkope” provincie)!

Van andere zijde werd gevraagd, of er bezwaren bestaan — en zo ja, welke — tegen de suggestie om de plaats van stalling als criterium te kiezen.

*Artikel 4, lid 2.* Met het oog op welke gevallen is de mogelijkheid van tegenbewijs opengelaten? Geldt deze bepaling met name ook indien bij overdracht van een motorrijtuig opgave van de nieuwe houder voor het register van kentekens achterwege is gebleven (b.v. doordat deel II van het kentekenbewijs niet is ingeleverd)?

Op welke manieren zal het tegenbewijs geleverd kunnen worden?

*Artikel 5, lid 1.* Het begrip „rijtijdvak” — dat elders in het ontwerp terugkomt — was verscheidene leden niet geheel duidelijk.

In de huidige Motorrijtuigenbelastingwet bepaalt artikel 4, lid 2, dat de tijdvakken over welke belasting verschuldigd is, aanvangen op de eerste of op de zestiende en eindigen op de laatste of op de vijftiende dag van een kalendermaand. Vooral voor de eigenaren van zware vrachtwagens kunnen uit deze regeling vrij aanzienlijke geldelijke nadelen voortvloeien, wanneer een dergelijk voertuig niet precies op de eerste of op de zestiende dag van een maand in bedrijf wordt gesteld; in dat geval moet immers belasting worden betaald over een aantal dagen (maximaal twee weken) tijdens welke het voertuig niet wordt gebruikt, of men moet met de ingebruikstelling wachten tot de eerstvolgende eerste of zestiende dag van de maand. Zou het niet mogelijk zijn een rijtijdvak desgewenst op iedere datum te doen ingaan en eindigen? Biedt juist de automatisering van de administratie daartoe niet een betere mogelijkheid dan andere systemen van administratie?

Zeer vele leden sloten zich bij deze opmerkingen en vragen aan.

Verscheidene andere leden, die dit betoog eveneens onderschreven, stelden de vraag, of het, in geval administratieve bezwaren er zich tegen zouden verzetten de belastingperiode op elke willekeurige dag te doen ingaan, geen aanbeveling zou verdienen de belastingperiode zowel te doen ingaan als te doen eindigen op de eerste van de kalendermaand wanneer de auto tussen de 1ste en de 16de van de maand op de weg wordt gebracht, c.q. van de weg wordt gehaald en op de zestiende van de kalendermaand wanneer dat geschiedt tussen de zestiende en de laatste dag. Op deze wijze wordt zoveel mogelijk voorkomen, dat er geheven wordt over perioden, waarin het materieel niet wordt gebruikt.

De beide tariefstaatjes op blz. 7 van de memorie van toelichting gaven vele leden aanleiding tot de vraag, of het wel juist is, dat de tarieven voor personenauto's en vrachtwagens, al liggen ze dicht bij elkaar, toch onderling verschillend zijn. Is bij het ontwerpen van de tarieven rekening gehouden met de concurrentieverhoudingen in de E.E.G.?

Vele andere leden verklaarden in te stemmen met de wijzigingen, welke aan de voet van het tarief zijn voorgesteld. Zij zouden nog gaarne een toelichting ontvangen op het vervallen van de toeslag voor een zijspan. Telt dit wel mee voor het vaststellen van het eigen gewicht van een motorrijtuig en moet de belasting voor een motorrijtuig met zijspan worden berekend volgens letter *a* dan wel volgens letter *b*?

*Artikel 5, lid 2, juncto artikel 6, lid 1.* De bestaande regeling krachtens welke de zogenaamde dieseltoeslag van 255 pct. ook verschuldigd is voor opleggers en aanhangers die — al dan niet incidenteel — door dieselveertuigen worden voortbewogen, zal blijkens artikel 5, lid 2 en artikel 6, lid 1 gecontinueerd worden. Verscheidene leden vroegen zich af of deze regeling wel billijk is. In de eerste plaats wezen zij erop, dat het brandstofverbruik van het trekkende voertuig geenszins naar rato van de gewichtsverhouding tussen trekkend en getrokken voertuig toeneemt wanneer inderdaad met oplegger of aanhanger wordt gereden. Aangezien de dieseltoeslag bedoeld is om in de plaats te treden van de benzineaccijns zouden deze leden het juister achten indien getrokken voertuigen niet, of niet ten volle aan deze toeslag onderhevig waren. Bovendien komt het in de praktijk veel voor, dat getrokken voertuigen nu eens door benzine-, dan weer door dieselvoertuigen worden voortbewogen. Ook in verband daarmee kwam de bedoelde regeling deze leden als niet juist voor. Ziet de Staatssecretaris geen aanleiding — zo vroegen zij — om de voorgestelde regeling op dit punt alsnog te herzien? Kan de bewindsman medelen, eventueel bij benadering, hoe groot het offer voor de schatkist zou zijn indien de dieseltoeslag in het geheel niet zou worden geheven van aanhangwagens en opleggers?

Zeer vele leden sloten zich bij het voorgaande aan.

*Artikel 5, lid 4.* Vele leden achtten de omschrijving van „eigen gewicht” niet voldoende duidelijk. Zij vroegen zich met name af of laad- en los-inrichtingen deel uitmaken van de uitrusting om het motorrijtuig aan zijn bestemming als vervoermiddel te doen beantwoorden.

Vele andere leden stelden de vraag, of de interpretatie, welke in § 11 van de huidige leidraad aan het begrip „eigen gewicht” is gegeven, ongewijzigd blijft gelden voor de nieuwe omschrijving „gewicht in bedrijfsvaardige staat”, in het bijzonder ook ten aanzien van woonwagens.

Verschillende leden zouden gaarne vernemen, waarom de Staatssecretaris gemeend heeft het begrip „eigen gewicht” te moeten doen aansluiten bij de omschrijving van „ledig gewicht” in het wegenverkeersreglement. Is hier de technische en de bedrijfsontwikkeling van het vrachtgoederenverkeer van invloed geweest? Naar de mening van deze leden dienen noodzakelijke ontwikkelingen eerder door de belastingheffing te worden gestimuleerd dan tegengegaan.

*Artikel 6.* Van verschillende zijden verwees men naar hetgeen bij artikel 5, lid 2, mede over dit artikel naar voren is gebracht.

Voorts werd verwezen naar de laatste alinea's van § 7 van het algemene gedeelte van dit verslag.

Gevraagd werd, of voor de onder dit artikel vallende motorrijtuigen kan worden tegemoetgekomen aan de door het bedrijfsleven geuite wens om bij afschaffing (of buitengebruikstelling voor geruime tijd) restitutie of verrekening toe te staan over de nog niet verstreken gedeelten van een maand en deze te berekenen met toepassing van artikel 8, lid 2, letter *b*, *c* of *d*. Het feit, dat in deze gevallen de motorrijtuigenbelasting een compensatie vormt voor de benzineaccijns, welke slechts indien gereden wordt moet worden opgebracht, pleit hier naar de mening van de hierbedoelde leden voor.

*Artikel 8, lid 2.* Vele leden zouden gaarne verduidelijkt zien in welke gevallen zal worden toegestaan de belasting over een ander tijdvak dan twaalf maanden te voldoen. Zij dachten hier speciaal aan het scheppen van gunstige mogelijkheden voor toerwagens, aanhangwagens, opleggers e.d.

Verscheidene leden stelden een overeenkomstige vraag. Zij zouden het op prijs stellen indien bijzondere regelingen overwogen zouden worden voor:

1.° de toerwagenbedrijven voor het autobusvervoer buiten het hoogseizoen van 1 juni tot 1 september, zodat het voor deze bedrijven mogelijk is in de periode van 1 september tot 1 juni zogenaamde „dagkaarten” te verkrijgen;

2.° het vervoer of voor een gebruikmaking van de openbare weg wanneer als gevolg van bijzondere omstandigheden, b.v. bij gladheidsbestrijding, een tijdelijk uit de belasting genomen motorrijtuig weer voor een zeer korte periode op de weg moet worden gebracht; dit geldt b.v. ook voor motorrijtuigen waarmee op afgesloten — niet openbare — terreinen werkzaamheden worden verricht en welke voor een noodzakelijke reparatie of onderhoud dit terrein voor een zeer korte periode moeten verlaten;

3.° het vervoer met speciaal ingerichte motorvoertuigen c.q. aanhangwagens en opleggers en voor het gebruik van reserve-voertuigen gedurende de 45, 60 en 90 dagen per jaar, zodat de huidige „zestig-dagen-kaart-regeling” wordt gewijzigd en uitgebreid tot een „45-, 60 en 90-dagen-kaart-regeling”, zulks naar gelang de behoefte.

Vele andere leden merkten op, dat de in dit lid getroffen regeling gelijkenis vertoont met die van het bestaande artikel 5, doch daarvan op twee essentiële punten afwijkt: In de eerste plaats is de thans voorgestelde regeling niet beperkt tot buiten het Rijk wonende of gevestigde houders en voorts zal niet slechts een tijdvak van 1, 3, 15, 30 of 60 dagen behoeven te gelden, doch zal het rijtijdvak ook een willekeurig aantal achtereenvolgende dagen kunnen omvatten. Wat is de reden van deze wijzigingen en welke uitvoering zal aan de nieuwe bepalingen worden gegeven?

*Artikel 9, lid 1.* Verschillende leden zouden gaarne enig inzicht ontvangen in de voorwaarden, waaraan hier gedacht wordt.

Vele leden zouden het voorts op prijs stellen een overzicht te ontvangen van de bestaande (gehele of gedeeltelijke) vrijstellingen.

Vele andere leden vroegen, waarom de bestaande vrijstelling voor diplomaten enz. niet in het ontwerp is opgenomen.

*Letter b.* Vele leden vroegen of de woorden „motorrijtuigen, uitsluitend gebezigd voor de vernietiging van aan besmettelijke ziekten gestorven vee” betrekking hebben op destructiebedrijven. Indien dit het geval is, zou de omschrijving anders moeten luiden.

Het was vele andere leden opgevallen, dat deze vrijstelling is uitgebreid tot motorrijtuigen, gebezigd voor de defensie. Zij zouden gaarne vernemen wat de draagwijdte is van die vrijstelling en wat de ratio daarvan is. Wordt niet juist door de veelal zware voertuigen van het leger een beduidende schade aan de wegen aangericht en is het dan redelijk dat deswege géén bijdrage wordt gevraagd voor de kosten van die wegen?

In letter *b* hadden deze leden gemist een vrijstelling voor auto's gebezigd voor het onderwijs (z.g. leesbussen). Is de bewindsman bereid de vrijstelling hiermede uit te breiden? Deze leden voegden daaraan toe, dat een limitatieve opsomming als deze bepaling bevat door de maatschappelijke ontwikkeling regelmatig wijziging zal behoeven. Of is de bewindsman van oordeel, dat, indien zich vergelijkbare gevallen zullen gaan voordoen, daarvoor een oplossing kan worden gevonden door toepassing van het vierde lid van artikel 9?

Deze leden zouden vervolgens aandacht willen vragen voor de positie van het gemeentelijk openbaar personenvervoer. Tot dusver zijn deze vervoersbedrijven in beginsel tot de economisch rendabele bedrijven gerekend en was er dus geen aanleiding om daarvoor een vrijstelling op te nemen. Nu de stedelijke vervoersdiensten tegenwoordig echter algemeen grote verliezen opleveren en voorts de stimulering van dit openbaar vervoer als een belangrijke overheidstaak wordt gezien in het kader van de oplossing van de verkeersproblematiek, zouden de hierbedoelde leden het juist achten ook deze overheidsdienst vrijstelling van motorrijtuigenbelasting te verlenen. Zij wezen nog op het hunnerzijds in de Kamer bij de mondelinge behandeling van wetsontwerp **8032** gehouden pleidooi om deze bedrijven een vrijstelling van omzetbelasting te verlenen (zie *Handelingen* van 14 december 1965, blz. 879, rechterkolom). Gaarne zouden zij het oordeel van de Staatssecretaris over deze suggestie vernemen.

Verscheidene leden toonden zich niet overtuigd van de wenselijkheid, de openbare personenvervoersbedrijven van motorrijtuigenbelasting vrij te stellen; de rentabiliteit behoort naar hun mening ook in dit geval als een criterium van bedrijfsvoering gehanteerd te worden.

*Letter c.* Vele leden zouden gaarne zien, dat het directe gebruik van het voertuig voor de wegenbouw als criterium voor de vrijstelling zou gelden.

Verscheidene leden wezen er, hierop aansluitend, op, dat recente technische ontwikkelingen in de wegenbouw en met name het toenemend gebruik van vaste installaties voor de fabricage van asfaltmengsels, ertoe hebben geleid, dat op vrij grote schaal voertuigen uitsluitend worden gebezigd voor de aanleg en het onderhoud van wegen, hoewel moeilijk is te stellen dat zij daartoe speciaal zijn ingericht. Indien, zoals deze leden meenden, het criterium van de hier bedoelde vrijstelling is gelegen in het uitsluitend gebruik van de hier bedoelde voertuigen voor de wegenbouw, kwam het hun voor dat het vereiste van de „inrichting” slechts verwarrend kan werken. Zij vroegen of het geen aanbeveling zou verdienen de woorden „ingericht en” uit de betreffende bepaling te schrappen.

*Letter d.* In de memorie van toelichting wordt de uitbreiding van deze vrijstelling tot particulier ziekenvervoer gemotiveerd door te wijzen op de concurrentieverhoudingen. Moeten dan echter — zo vroegen vele andere leden — ook geen eisen worden gesteld aan de kwaliteit van dit particuliere vervoer? De gemeentelijke geneeskundige diensten plegen dag en nacht in voldoende sterkte ook voor het spoed- en ongeval-



vervoer gereed te staan, terwijl de particuliere diensten zich veelal beperken tot het voordeliger dagvervoer „op bestelling”. Het is dus veeleer zo, dat de gemeentelijke diensten een onredelijke concurrentie ondervinden dan omgekeerd. Alleen als particuliere diensten op dezelfde wijze dag en nacht klaar staan lijkt er reden voor gelijkstelling.

*Letter e.* Vele leden vroegen of deze vrijstelling niet uitgebreid dient te worden tot motorrijtuigen, die door minder validen gebruikt worden.

Dezelfde leden zouden gaarne weten, of het de bedoeling is het beleid te continueren, gelijk dat tot nu toe gevoerd werd op grond van lid 1 van het Koninklijk besluit van 22 april 1948, nr. 9, *Staatscourant* 102 (zoals dit later gewijzigd is). Volgens de genoemde bepaling moet het aannemelijk zijn, dat de houder geen motorrijtuig voor persoonlijk vervoer zou hebben gehouden, ware hij niet invalide of gebrekkig geweest. Deze leden zouden het op prijs stellen te vernemen hoe dit aannemelijk maken in de praktijk geschiedt en met name of het anders dan bij uitzondering kan voorkomen, dat iemand die jaren voor de bedoelde „invaliditeitsvrijstelling” in aanmerking is gekomen, door het enkele stijgen van zijn inkomen en onverminderd zijn invaliditeit plotseling niet meer geacht wordt de auto uitsluitend tengevolge van zijn invaliditeit te houden. Hoe denkt de Staatssecretaris in de toekomst de desbetreffende vrijstelling te hanteren? De hier aan het woord zijnde leden vroegen zich af, of men hier niet te doen heeft met een ongewenst streven naar perfectie.

Verschillende andere leden vroegen, of de vrijstelling voor invaliden in de praktijk veel moeilijkheden oplevert. Zo ja, verdient het dan geen aanbeveling deze vrijstelling wat nader te omschrijven? Ook in de inkomstenbelasting is het begrip invalide omlind. Welke normen worden er in de praktijk gehanteerd bij deze vrijstelling? Hoe vaak heeft zij b.v. in het jaar 1965 toepassing gevonden? Geeft deze vrijstelling veel aanleiding tot ambtelijke correspondentie met de inspecteur der directe belastingen?

*Artikel 9, lid 4.* Vele leden vroegen — onder verwijzing naar het slot van het algemene gedeelte — of het in de bedoeling ligt de huidige regeling voor de verschillende categorieën van motorrijtuigen onverkort te handhaven.

Vele andere leden wilden weten, hoe deze bepaling zich verhoudt tot de algemene bevoegdheid, welke is verleend in artikel 63 van de Algemene wet.

Kan de Staatssecretaris — zo vroegen verscheidene en ook andere leden — voorbeelden geven van de „bijzondere gevallen”, welke hier bedoeld zijn?

*Artikel 10.* Vele leden merkten op, dat speciaal voor ondernemingen met een groot wagenpark zich gevallen voordoen van plotselinge vervangingsnoodzaak van voertuigen. Is het niet mogelijk hierin te voorzien door een soepele oplossing f.a.v. het in artikel 10 bepaalde?

*Artikel 12.* Vele andere leden verzochten te worden ingelicht over het aantal niet-kentekenplichtige motorrijtuigen en over de categorieën welke daaronder vallen. Hoe groot zal naar raming het totale aantal motorrijtuigen zijn, waarvoor een bewijsstuk zal worden voorgeschreven en hoe zal de controle daarop zijn, zo informeerden deze leden, onder verwijzing naar de ter zake in dit verslag reeds eerder opgenomen vragen.

*Artikel 13, lid 1.* Hier wordt voorgesteld de verrekening bij vervanging te doen geschieden over de nog niet verstreken maanden. Vele leden vroegen zich af of hier de realiteit niet dichter benaderd moet worden en restitutie zou moeten plaatsvinden op basis van de nog niet verstreken periode van het lopende rijtijdvak.

Onder verwijzing naar hetgeen zij bij artikel 5, lid 1 reeds hadden opgemerkt, vroegen verscheidene leden in dit verband of het niet billijk en bij een sterk gemechaniseerd stelsel van administratie ook praktisch te verwezenlijken zou zijn, de tijd-

vakken waarover verrekening voor teruggaaf van belasting mogelijk is te verkleinen. Zou daartoe wellicht aansluiting kunnen worden gezocht bij de tijdvakken vermeld in artikel 8, lid 2 onder *b* tot en met *d*?

Verschillende andere leden sloten zich bij deze vragen aan.

*Artikel 14.* Verscheidene leden verwezen naar hun vragen bij het voorgaande artikel.

Verschillende andere leden hadden zich eveneens afgevraagd, waarom hier met termijnen van hele maanden wordt gewerkt. Zij zagen het als een niet te onderschatten bezwaar, dat de huidige regeling van teruggaaf via de kaart wordt vervangen door teruggaaf door middel van een in te vullen formulier. Dat betekent een grote last voor vele belastingplichtigen. Het gaat bij deze teruggaaf juist in vele gevallen om mensen, die niet gemakkelijk met formulieren omgaan. Is het niet mogelijk een wat eenvoudiger teruggaafregeling te ontwerpen?

*Artikel 15, lid 1, juncto artikel 17.* Hier wordt voor die gevallen, waarin nog bewijsstukken zullen worden verstrekt, het huidige regiem gecontinueerd. Naar het oordeel van verscheidene leden is dit regiem aan de straffe kant doordat degene, die wel een bewijsstuk bezit maar dit bij controle niet bij zich blijkt te hebben, als regel niet in de gelegenheid wordt gesteld bestraffing te voorkomen door dit bewijsstuk alsnog binnen korte tijd, b.v. op het politiebureau in zijn woonplaats, te tonen. Deze leden wezen op de regeling in Engeland, waar deze mogelijkheid wel bestaat. Aangezien het primaire doel van de controle toch is om vast te stellen of de belasting is voldaan en niet of men een bepaald document bij zich heeft, vroegen deze leden zich af of het regiem van het wetsontwerp op dit punt niet enigszins versoepeld zou kunnen worden. Het kwam hun voor, dat dit mogelijk zou zijn zonder dat de deur wordt geopend voor ontuiking van boete bij niet tijdige betaling van belasting.

Nu in artikel 17 het begrip „administratieve boete”, dat in de Algemene wet niet voorkomt, wordt geïntroduceerd, gaven vele andere leden als hun mening te kennen, dat het aanbeveling zou verdienen deze term ook in artikel 66 van de Algemene wet op te nemen.

*Artikel 16, lid 1.* Vele leden waren nog niet overtuigd van de wenselijkheid om voor de verhoging van de motorrijtuigenbelasting af te wijken van de regelingen welke ter zake in de Algemene wet voorkomen. Zowel in artikel 18 als in artikel 21 van de Algemene wet wordt de verhoging op 100 pct. gesteld en ook de Algemene wet inzake de douane en de accijnzen kent in vele gevallen eenzelfde verhoging (zie de artikelen 134 en volgende), terwijl in beide wetten een maximum ontbreekt. Ook bij de heffing van motorrijtuigenbelasting kunnen zich ernstige fiscale delicten voordoen. Met name dachten deze leden hierbij aan gevallen, waarin een opzettelijke onjuiste aangifte is gedaan, b.v. met betrekking tot in het nieuwe systeem van controle moeilijk waarneembare factoren, die de hoogte der belasting bepalen. Ook het argument, dat de verschillende graden van verwijtbaarheid zo moeilijk te onderscheiden zijn, achtten zij niet overtuigend. Het zal toch niet de bedoeling zijn, dat in het algemeen de verhoging onverkort wordt opgelegd, zulks in afwijking van hetgeen ten aanzien van administratieve boeten gebruikelijk is, en dan moet toch de mate van schuld beoordeeld worden. Zowel voor ernstige gevallen als voor lichte gevallen zouden deze leden de voorkeur geven aan de regeling, welke in artikel 21, lid 1, van de Algemene wet is opgenomen. Het minimum zou thans wel wat hoger gesteld kunnen worden, doch een bedrag van f 25 zou naar hun mening toch in een aantal gevallen wel onevenredig hoog zijn.

Verscheidene leden sloten zich bij deze opmerkingen aan.

Voorts vroegen de eerderbedoelde leden zich af of de mogelijkheid om tegenbewijs te leveren niet ruimer moet worden gesteld dan onder letter *b* is geschied. Het kan toch zijn, dat een derde een hem niet toegekend kenteken frauduleus gebruikt. Behalve dat de vraag rijst hoe een dergelijk misbruik zonder aanhouding geconstateerd zal kunnen worden, moet toch in elk

geval worden voorkomen dat de rechtmatige houder daarvan de dupe wordt.

Vershillende andere leden achtten het in het ontwerp neergelegde systeem van administratieve boeten rijkelijk ruw.

*Artikel 16, lid 2.* Vele leden vroegen welke maatstaven zullen worden gehanteerd voor kwijtschelding van de boete.

Vershillende andere leden zouden gaarne vernemen hoe in de praktijk zal worden bepaald het bedrag van „de belasting, welke voor het motorrijtuig over die tijd reeds is betaald”. Komt hiervoor de bewijsplicht volledig op de belastingplichtige te rusten? Of zal de gemechaniseerde centrale administratie in staat zijn deze gegevens te produceren? Hoe is op dit moment de praktijk op dit punt? Wanneer de bewijsplicht op de belastingplichtige komt te rusten, zouden deze leden een navordering over een tijdvak van een heel jaar een te zware maatregel achten.

*Artikel 20, lid 1.* Vele leden vroegen zich af wat de praktische betekenis kan zijn van deze bepaling, nu als gevolg van steeds weer nieuwe verhogingen, hetzij van accijns op brandstof hetzij van omzetbelasting of invoerrechten op de voertuigen zelf, de belasting op de motorvoertuigen steeds zwaarder wordt.

Vele andere leden vroegen of de opcentenheffing krachtens de bestaande Wet op het Rijkswegenfonds niet uitdrukkelijk dient te worden gehandhaafd.

*Artikel 20, lid 2.* De leden, die zojuist aan het woord waren, merkten op, dat de tijdsduur, welke voor de heffing van rechten door middel van parkeermeters op ten hoogste twee uur is gesteld, in de praktijk te kort is gebleken. Zij drongen er op aan deze tijdsduur tot ten hoogste vier te verlengen. De gemeentebesturen hebben dan de bevoegdheid om het op bepaalde plaatsen mogelijk te maken dat gedurende een ochtend of een middag kan worden geparkeerd, wat voor het economisch leven van groot belang is. De eigenlijke „langparkeer-

ders”, die hun auto van het begin tot het einde van de werkdag willen laten staan, worden dan nog voldoende geweerd.

Verscheidene leden sloten zich bij deze suggestie aan.

Vershillende andere leden, die zich óók bij de weergegeven suggestie aansloten, zouden — evenals vele leden — bovendien gaarne vernemen, hoe de bewindsman staat tegenover de gedachte om in dit artikel tevens de mogelijkheid te openen, dat gemeenten een vergoeding vragen voor personenauto's, die tijdens de nachtelijke uren op de openbare weg worden geparkeerd

*Artikel 22.* Opgemerkt werd, dat dit artikel abusievelijk als 32 is genummerd.

Vastgesteld 6 mei 1966.

LUCAS  
 PESCHAR  
 VAN DEN TEMPEL  
 FRANSSEN  
 BAKKER  
 KIEFT  
 BROUWER  
 VAN URK  
 VAN SON  
 NOTENBOOM  
 SCHOLTEN  
 HORSMANS  
 BOERSMA  
 VAN DEN BERGH  
 WITTEVEEN.