

Vergaderjaar 1985-1986

19405

Wijziging van de gemeentewet, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966, de Wet op de rechterlijke organisatie en de Wet gemeenschappelijke regelingen inzake parkeerbelastingen

Nr. 4⁵

VOORLOPIG VERSLAG

Vastgesteld 2 september 1986

De vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken¹ heeft de eer van haar voorlopige bevindingen omtrent dit voorstel van wet als volgt verslag uit te brengen.

1. Inleiding

De leden van de C.D.A.-fractie hadden met veel belangstelling kennis genomen van dit wetsvoorstel. Zij waren van oordeel dat een betere parkeerregeling in vele gemeenten van ons land, met name de grote, dringend geboden is. Deze leden spraken dan ook hun sympathie uit voor de primaire doelstellingen van het wetsvoorstel, te weten het verschaffen van juridische middelen om tot zo'n betere regulering te komen. De vraag rijst of de voorgestelde fiscalisering van de boetes daartoe een geschikt instrument is. Bij de C.D.A.-fractie leefden terzake de nodige vraagpunten.

Zo was het de leden van de C.D.A.-fractie opgevallen dat in de memorie van toelichting wordt voorbijgegaan aan de theoretische bezwaren die tegen dit voorstel zijn aangevoerd. Is dit belastingtechnische instrument geschikt om dit bestuurlijke (want ruimte ordenende) doel te bereiken? Leidt deze fiscalisering tot een onverantwoorde oprekking van het belastingbegrip? Is hier sprake van «oneigenlijk gebruik van belastingwetgeving», zo vroegen deze leden.

Met grote belangstelling hadden de leden, behorende tot de fractie van de P.v.d.A., kennis genomen van het wetsvoorstel dat het uitvloeisel is van een begin 1984 gehouden overleg met gemeenten. In de ingekomen adressen bij de Kamer blijken de kritische geluiden beperkt en in het bijzonder van de fiscale wetenschappers en deskundigen op landelijk niveau afkomstig te zijn. Deze en andere commentaren hadden deze leden aanleiding gegeven, over de volgende punten enkele algemene vragen te stellen.

In de memorie van toelichting wordt in het geheel niet ingegaan op de rapportage van de commissie-Roethof en het beleid van de regering terzake. Aan de orde is in het wetsvoorstel de mogelijke vervanging van een regeling die in de praktijk niet bleek te handhaven te zijn. Zoals altijd, hebben de gemeenten in ons land de beste antennes om slecht rijksbeleid metterdaad te registreren. De memorie van toelichting gaat in het geheel

¹ Samenstelling:

Leden: Stoffelen (PvdA), Van der Sanden (CDA), Rienks (PvdA), Hermans (VVD), Hennekam (CDA), fgd. voorzitter, Mateman (CDA), Niessen (PvdA), Van der Burg (CDA), Krajenbrink (CDA), Van Nieuwenhoven (PvdA), Korthals (VVD), Hummel (PvdA), Wiebenga (VVD), Van der Heijden (CDA), Franssen (VVD), Alders (PvdA), Schaefer (PvdA), Kohnstamm (D'66), De Cloe (PvdA), Van den Berg (SGP), Wolffensperger (D'66), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Koetje (CDA).

Plv. Leden: Van Es (PSP), Frissen (CDA), K. G. de Vries (PvdA), Te Veldhuis (VVD), Hermes (CDA), Van Amelsvoort (CDA), Lilipaly (PvdA), De Kwaadsteniet (CDA), Borgman (CDA), De Visser (PvdA), Dijkstal (VVD), Dales (PvdA), Nijhuis (VVD), Tegelaar-Boonacker (CDA), Lankhorst (PPR), Buurmeijer (PvdA), Worrell (PvdA), Nypels (D'66), Castricum (PvdA), Leerling (RPF), Engwirda (D'66), De Hoop Scheffer (CDA), Schutte (GPV).

niet in op de vraag welke verbeteringen in de bestaande situatie bereikbaar zouden zijn, bij voorbeeld door middel van reorganisatie. Er is simpelweg geconstateerd, dat de regeling niet werkt en derhalve aan vervanging toe is. De zekerheid dat de nieuwe regeling werkbaar is, wordt echter niet geboden. Een aantal fiscale deskundigen verwacht nu dat de belasting-rechter extra wordt belast. Hoe is de regering voornemens te voorkomen dat dit het geval wordt? Kan worden toegezegd dat de belastingkamers van de gerechtshoven zullen worden uitgebreid indien blijkt dat deze wetgeving dat nodig maakt?

Twee bestaande retributies worden vervangen door nieuwe belastingen. Deze leden hadden over de ratio van deze vervanging een uiteenzetting pijnlijk gemist. Waarom kan het niet (tijdig) voldoen van een retributie geen belastingplicht doen ontstaan, waarin de eerdere vordering opgaat? De vervanging van retributies door belastingheffing heeft consequenties die onderbelicht zijn gebleven in de memorie van toelichting. Kan daarop alsnog worden ingegaan?

Met belangstelling hadden de leden van de V.V.D.-fractie kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel, waarmee wordt beoogd de regulering van het parkeren, waar dit thans onder zekere voorwaarden is toegestaan, volledig onder een fiscaal regime te doen vallen. In de ogen van deze leden wordt door dit wetsvoorstel geen wezenlijke verandering in het parkeerbeleid zelf veroorzaakt. Het wetsvoorstel heeft hoofdzakelijk gevolgen voor de ten onrechte niet betalende parkeerder.

Tot op heden dienden deze zaken strafrechtelijk te worden afgehandeld, waarbij de gemeente derhalve afhankelijk was van politie en Openbaar Ministerie. Aangezien de verwerkingscapaciteit van het justitieel apparaat soms te gering was, werd de effectiviteit van de strafrechtelijke afhandeling van parkeerovertreeders en dus de effectiviteit van het parkeerbeleid van de gemeente aangetast. Door deze afhandeling uit de strafrechtelijke sfeer te halen en over te brengen naar de fiscale sfeer kan de effectiviteit van het parkeerbeleid van de Nederlandse gemeenten worden vergroot.

De leden van de V.V.D.-fractie beschouwden dit wetsontwerp dan ook als een voorstel om de effectiviteit van het parkeerbeleid te vergroten en niet als een voorstel om de inhoud van het parkeerbeleid te wijzigen. Als zodanig werd het wetsvoorstel door deze leden dan ook positief beoordeeld.

Toch stelden deze leden nog een aantal vragen.

Een vraag van meer principiële aard is of de afweging tussen voor- en nadelen van fiscalisering uitvalt ten faveure van fiscalisering. In de memorie van toelichting wordt onder andere uitgebreid ingegaan op de voordelen van fiscalisering, maar wordt praktisch geen aandacht besteed aan de hieraan verbonden nadelen, nadelen die er toch wel degelijk zijn. De leden van de V.V.D.-fractie vroegen of de regering wil ingaan op de hierna door hen, in navolging van professor Corstens, opgesomde nadelen:

1. De samenhang tussen de hoogte van de parkeerboetes en die van de strafrechtelijke verkeersovertredingen is niet meer verzekerd.

2. De landelijke gelijkheid van het boetebeleid is bij fiscalisering in het geheel niet meer verzekerd. Per gemeente wordt in de eerste plaats beslist of men fiscaliseert en worden, indien daartoe besloten is, de aanslagen en verhogingen vastgesteld. Daarop kan de Kroon natuurlijk wel enige invloed uitoefenen via het vereiste van goedkeuring van de verordening. Gelijkheid in aanvaarding van gevallen waarin van de boete wordt afgezien of deze gereduceerd wordt, is niet verzekerd.

3. Een evenwichtige verhouding tussen het toezicht op naleving van parkeerregels en dat op naleving van andere verkeersregels is niet bij voorbaat verzekerd. De gemeente krijgt bij fiscalisering een groot financieel belang bij het betrappen van foutparkeerders. Dat zou ertoe kunnen leiden dat onevenredig veel aandacht wordt besteed aan het fout parkeren ten koste van de handhaving van andere regels. Waar voorheen

bij voorbeeld extra middelen aan de reguliere politie ter beschikking werden gesteld, zal nu gemakkelijk de neiging bestaan tot investering in de parkeerplicht. Of de daarmee vervolgens te behalen opbrengsten weer naar de reguliere politie toevloeien is natuurlijk maar de vraag.

4. Het houden van voeling met het toezichthoudende apparaat en met de justitiabelen zal bij fiscalisering niet wezenlijk moeilijker zijn dan dat nu voor het OM is. Toch moet niet worden vergeten dat leden van het OM ter zitting met een zekere regelmaat door verdachten geconfronteerd zullen worden met kwesties van parkeerbeleid, die dan aan de verantwoordelijke instanties kunnen worden doorgegeven.

5. Het is maar zeer de vraag of via fiscalisering een verantwoord handhavingsniveau verzekerd is, zeker als over kleinere gemeenten wordt gesproken.

In het wetsvoorstel wordt gesproken over een parkeerbelasting. Twee kenmerken van een belasting zijn het ontbreken van een rechtstreekse tegenprestatie en het niet-zijn van straf.

Is bij de parkeerbelasting, zo vroegen de V.V.D.-leden, niet juist wél sprake van een prestatie (het verlenen van parkeerfaciliteiten) en een tegenprestatie (de betaling daarvan)?

Kan, doordat op het eerste gezicht twee wezenlijke elementen van een belasting ontbreken bij de «parkeerbelasting» nog wel gesproken worden van een belasting, was de vraag van de leden behorend tot de V.V.D.-fractie?

De leden van de S.G.P.-fractie hadden met belangstelling van het wetsvoorstel kennis genomen. Hoewel deze leden niet onwelwillend staan ten opzichte van de, vooral uit gemeentelijke kring opgekomen, gedachte van «fiscalisering van parkeerboetes», riep het onderhavige voorstel bij hen niettemin vragen op. Met name vroegen deze leden zich af, in hoeverre de duidelijkheid voor wat betreft de totale regelgeving inzake de parkeerproblematiek met dit voorstel wordt gediend.

Zij hadden er de voorkeur aan gegeven, indien de aan de orde zijnde wetswijziging zou zijn geplaatst in een ruimer kader. Deze leden betreurden het met name, dat niet ook de materie met betrekking tot de wielklem bij deze wijziging is betrokken. Naar het oordeel van de S.G.P.-fractie dient met name vanwege de inzichtelijkheid voor de burger aan de vereenvoudiging van de totale regelgeving ten aanzien van de handhaving van parkeervoorschriften een hoge prioriteit te worden toegekend. Kan de regering mededelen, hoever zij met de voorbereiding hiervan is gevorderd en welke concrete gedachten haar hierbij voor ogen staan?

Het lid van de G.P.V.-fractie had met gemengde gevoelens kennis genomen van het wetsvoorstel. Hij onderkende, dat maatregelen noodzakelijk zijn om aan de problemen die zich voordoen bij het hanteren van het bestaande instrumentarium ter regulering van het parkeren het hoofd te bieden. Er mag niet in berust worden, dat wettelijke maatregelen worden ontkracht doordat op grote schaal niet de hand wordt gehouden aan de maatregelen.

Het had hem echter teleurgesteld, dat in de memorie van toelichting wordt voorbijgegaan aan een aantal principiële vragen die aan fiscalisering zijn verbonden. Om te kunnen beoordelen of met het voorstel een goede weg wordt ingeslagen dient naar zijn mening op deze vragen alsnog te worden ingegaan.

Essentieel in het voorstel is naar de mening van het lid van de G.P.V.-fractie de overgang van een retributie-stelsel, gekoppeld aan verbodsbeoordelingen, naar een fiscaal stelsel. Daarbij is de vraag aan de orde of belastingen naar hun aard wel kunnen dienen als vergoeding voor een verleende dienst of een verleend recht. Is voor belastingen niet essentieel, dat elke aanwijsbare tegenprestatie van de overheid ontbreekt?

Moeite had het lid van de G.P.V.-fractie ook met het feit, dat in het voorstel het strafwaardige karakter van een parkeerovertreding kan worden afgekocht door het betalen van belasting. Dit leek hem principieel moeilijk te verdedigen en praktisch bezwaren op te roepen. De strekking van de regeling is toch niet het innen van belasting, maar het reguleren van het parkeren? Het ongeoorloofde karakter van parkeren op een verkeerde plaats of tijd verdwijnt toch niet door het ontstaan van een belastingplicht?

Zal juist het feit, dat de hoogte van de belasting niet afhankelijk is van de duur van het parkeren in strijd met de voorschriften er niet toe leiden, dat velen een relatief gering belastingbedrag graag zullen over hebben voor het verzekerd zijn van een (lang-)parkeerplaats? Zal dat zeker niet gelden als bij voorbeeld een werkgever de belastingplicht van zijn personeel zal overnemen?

Dit lid wees voorts op de relatie van dit wetsontwerp tot de voorstellen inzake de griffierechten. Op zichzelf is het juist, dat de geringe hoogte van het tarief mede in relatie tot de griffierechten een rem zal betekenen op het instellen van beroep. De vraag is echter of juist deze relatie de rechtsbescherming niet tot een theoretische zal maken. Immers, wie zal voor een eenmalige belastingplicht van zo'n f 35 zich de moeite getroosten in beroep te gaan met het risico dat de kosten van het beroep de eventuele baten aanmerkelijk zullen overschrijden? Anderzijds kan enigerlei vorm van rechtsbescherming niet gemist worden om te voorkomen dat de toepassing van parkeerbelastingen een zaak van willekeur zal worden.

Dit lid vernam dan ook graag het oordeel van de regering over de griffierechten in (dit soort) belastingzaken.

2. Doelstelling en effecten

De leden, behorende tot de C.D.A.-fractie vroegen of de doelstelling van het wetsvoorstel wel eenduidig is. In hoeverre gaat het bij dit wetsvoorstel toch niet ook om een verhoging voor de mogelijke inkomsten van gemeenten?

Het onderhavige voorstel is, zoals in de memorie van toelichting wordt meegedeeld, gebaseerd op het concept-voorstel dat terzake is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (V.N.G.). Bij de VNG heeft steeds de verwachting geleefd, dat een fiscalisering van parkeerboetes zou meebrengen dat de opbrengsten van de Rijkskas naar de gemeentelijke kas zouden overgaan. Ook in de commentaren op het wetsvoorstel en tijdens het symposium dat aan deze problematiek is gewijd (gehouden op 25 april jl. aan de Katholieke Universiteit Nijmegen), is herhaaldelijk gebleken, dat de verhoging van de inkomsten van gemeenten wordt gezien als een belangrijk, zo niet het belangrijkste, motief voor deze operatie. Ook de vanzelfsprekendheid, die daarbij wordt voorondersteld, valt op.

De regering onderstreept niettemin in de memorie van toelichting de betere parkeerregulering als het belangrijkste motief. Zij poogt dat bovendien geloofwaardig te maken door de budgettaire effecten neutraal te willen houden. Immers, de nieuwe regeling zal worden geëvalueerd, de budgettaire effecten zullen worden gezien, evenals de vraag of er compensatie moet komen voor de verminderde inkomsten uit boetes; zo ja, dan zal compensatie plaats vinden ten laste van het Gemeentefonds. De regering acht deze «uitname uit het Gemeentefonds gerechtvaardigd, omdat het fiscaliseren van parkeerboetes niet in de eerste plaats mogelijk wordt gemaakt om de gemeenten aan een verhoging van hun inkomsten te helpen ten koste van het Rijk, maar om hen de juridische middelen te verschaffen om tot een betere parkeerregulering te komen».

De leden van de C.D.A.-fractie voelden hier een duidelijke spanning tussen de respectievelijke motiveringen en zij vroegen de regering zich terzake nader uit te spreken. Zij voegden daaraan toe, dat zij op zichzelf sympathie hadden voor de gedachte om te komen tot een uitbreiding van het gemeentelijk belastinggebied.

Zij meenden dat de desbetreffende uitbreiding op een samenhangende wijze aan de orde moet komen in het kader van een discussie over de voorstellen, gedaan door de commissie-Christiaanse. Deze leden drongen erop aan daarmee spoed te betrachten. Zij meenden voorts dat het onjuist zou zijn die voorstellen op incidentele en indirecte manier aan de orde te stellen.

Overigens herinnerden zij de regering aan de tijdens de UCV Grote steden van 18 februari 1985 door de toenmalige staatssecretaris van Binnenlandse Zaken gedane uitspraak dat de opbrengsten die de korting van de parkeervoorzieningen te boven gaan, niet in mindering zullen worden gebracht op de uitkering uit het Gemeentefonds. De leden van de C.D.A.-fractie achtten deze opvatting nog steeds juist. Sprekend over het rapport van de commissie-Christiaanse vroegen deze leden zich af in hoeverre de regering de uitkomsten daarvan überhaupt in haar overwegingen heeft betrokken bij het opstellen van dit wetsvoorstel. Zij doelden daarbij ook op de door deze commissie gedane suggestie tot het creëren van een schikkingsbevoegdheid, zoals bij voorbeeld ook waterschappen die kennen.

De regering beoogt zo merkten de leden, behorende tot de P.v.d.A.-fractie op met de fiscalisering een effectieve beheersing van het parkeerbeleid mogelijk te maken en niet primair een einde te maken aan de jarenlange kritiek van de gemeenten, dat hun mankracht en materieel 's Rijks kas spekken en bovendien het justitiële apparaat verstoppem. Dat door de voorgestelde wijziging ook deze problemen zouden zijn opgelost zou hoogstens een dankbaar te accepteren tweede resultaat kunnen zijn. Naar de mening van deze leden is grote helderheid op dit punt van regeringszijde geboden. Anstonds na de bespreking van februari 1984 verschenen berichten in de pers over discussies in het kabinet over een mogelijke korting van het Gemeentefonds als gevolg van gedeerde boeteopbrengsten. De memorie van toelichting is terzake veel vager. Naar de mening van deze leden dient de regering haar standpunt terzake verder te verduidelijken. Een mogelijke korting in de toekomst staat immers bij de gemeenten op één lijn met de profijt kortingen, die thans hopelijk tot het verleden behoren. Het zal duidelijk zijn dat het voor een toekomstige evenwichtige beleidsbepaling van gemeenten belangrijk is een duidelijk inzicht te hebben in de rijksvoornemens. Er kan in de ogen van deze leden geen grond zijn, deze wetsbehandeling aan te grijpen om nu of later voor een uitname uit het Gemeentefonds ten gunste van het Rijk te beslissen. Als de regering dat wel van mening is, dient terzake klare wijn geschonken te worden inzake de bij het Rijk optredende veranderingen in organisatie en werkwijze. De aan het woord zijnde leden vroegen de regering op het voorgaande in te gaan en in het bijzonder de financiële effecten van het wetsvoorstel aan de Kamer bekend te maken.

Parkeerovertredingen op plaatsen waar parkeren aan normen is gebonden, zullen voortaan door de gemeenten al of niet fiscaal worden afgedaan in plaats van door de kantongerechten. Daar treedt dus een verlichting van werkdruk op. Hoe groot is die? Wat is de jaarlijkse opbrengst van parkeerboetes sedert 1975? Zijn die gegevens ook per gemeente beschikbaar? Kunnen zij voor een representatief aantal gemeenten worden verstrekt? Anderzijds zullen de belastingrechtters belast worden. De onzekerheid is hier echter groot. Kan bij voorbeeld voor de onroerend-goedbelasting en de motorrijtuigenbelasting worden aangegeven hoeveel aanslagen tot belastingrechtspraak bij de landelijke belastingrechtters leidden gedurende de laatste jaren en welk percentage dit van het totaal is? Moet een groter of kleiner percentage bij parkeerovertreders worden verwacht? Welke andere ervaringen zijn terzake relevant te achten?

Belastingverordeningen moeten worden goedgekeurd door de Kroon zo vervolgden deze leden hun bijdrage. Bij de introductie van de parkeerheffing

– betaald parkeren op openbare ruimte – is destijds uitdrukkelijk gesteld dat het Rijk geen bemoeienis had met de hoogte van de tarieven. Een zaak van gemeenten en rechtspraak derhalve. Zal de introductie van de belastingplicht leiden tot een geïntensiverde bemoeienis van de Rijks-overheid met de hoogte van de belastingtarieven? De memorie van toelichting is terzake niet duidelijk. Het beleid ware te expliciteren, mede vanuit de gezichtshoek dat het Rijk een en andermaal op intensivering van het profijtbeginsel heeft aangedrongen. Nu de gemeenten hier dan eindelijk de auto aangereikt krijgen, is de vraag zeer actueel. Kern is de vraag of en hoe dit Rijksbeleid metterdaad geëffectueerd zal worden en of de wetgeving terzake niet duidelijker moet worden geformuleerd. Dat het Rijksbeleid terzake niet doorzichtig is, wordt ook geïllustreerd door wetsvoorstel 19 540. Vrijwel tegelijkertijd met het onderhavige wetsvoorstel werd op 16 mei 1986 aan de Kamer voorgesteld de Conventie van Genève van 14 december 1956 te ratificeren. Die Conventie beoogt juist de belastingheffing op buitenlandse kentekens vrij te stellen en aan het land van registratie voor te behouden. Alhoewel strikt genomen niet van strijdigheid sprake is, is het opvallend dat beide kamerstukken geen gewag maken van de samenhang. Deze leden achtten dit een omissie en vroegen om verheldering.

Tenslotte is in dit kader de uitspraak van de Hoge Raad inzake de havenverordening Zaandam richtinggevend geweest (een schrikstarief bij retributies is niet mogelijk) voor de vaststelling van de noodzaak van fiscalisering. Deze leden hadden in de memorie van toelichting de overweging om door wetwijziging bij retributies wel een schrikstarief te introduceren gemist. Zij vroegen de regering hierop uitgebreid in te gaan, temeer daar daarmee verhelderd zou kunnen worden op welke wijze de invordering van retributies meer gelijkvormig kan worden gemaakt aan die van de gemeentelijke belastingen.

Vervolgens vroegen deze leden of en met welke gevolgtrekkingen is overwogen de regeling, als neergelegd in artikel 15 van de Keurenwet, voor overtredingen van de parkeerretributie te introduceren. Deze bepaling, de regering voorgelegd in de rapportage van de commissie-Christiaanse en derhalve langjarig ten departemente bekend, is blijkbaar zonder slag of stoot – de memorie van toelichting maakt er geen gewag van – gewogen en te licht bevonden. Kan hierop worden ingegaan? In de beschouwingen van enkele fiscale deskundigen wordt de omzetting van een retributie in een belasting als oneigenlijk gebruik van de belasting gekenschetst. Wat vindt de regering van deze zienswijze?

De gevolgen voor de gemeenten vormden het volgende onderwerp dat deze leden graag verhelderd zagen. De gedachte aan intensivering van het profijtbeginsel, de introductie van schrikstarieven en de wens van de gemeenten over meer algemene middelen te beschikken, zouden hier een rol kunnen spelen. De doorsnijding van de band, die een retributie met de kosten moet hebben, is dan van belang. De vraag, hoe de gemeentebesturen hier tegenaan kijken, is nog niet beantwoord. Ook als de relatie met de toekomstige lasten wel wordt gelegd, is uiteraard onzeker hoe een en ander uitvalt. De perceptiekosten kunnen volgens sommige adressanten wel eens erg hoog worden. Moet het schrikstarief beogen in zijn opbrengst die extra perceptiekosten in het bijzonder op te vangen of worden deze kosten mede betrokken bij de totale afweging van kosten en opbrengsten? Anders gesteld, zijn de drie belastingen, die worden geschapen, te bezien in relatie tot hun totale kosten of slechts ten aanzien van de specifiek toe te rekenen kosten, waarbij de overige kosten slechts globaal – en mogelijk volgens uniforme regels – te verbijzonderen zijn, of vindt de regering de relatie kosten-opbrengsten niet relevant?

Ten aanzien van het zogenaamde schrikstarief waren de leden van de V.V.D.-fractie van mening dat het mogelijk moet zijn een dergelijk tarief (iets totaal anders dan een eenmalige-winst bepaling) te hanteren bij de parkeerbelastingen uit parkeerregulerend oogpunt.

Overigens stelden deze leden zich op het standpunt dat het parkeerbeleid een terrein betreft, waar in hoge mate een uniforme regelgeving gewenst is.

Deze stellingname heeft betrekking op het gehele wetsvoorstel en dus ook op de tariefstelling.

Alhoewel dit wetsvoorstel de gemeenten een grote mate van vrijheid toekent, mag deze vrijheid er niet toe leiden dat er een parkeervlucht van de ene naar de andere gemeente optreedt als gevolg van te grote verschillen in parkeerbelastingdruk. Voor de heffing geldt dan ook in zijn algemeenheid dat de tariefopbouw niet onevenwichtig mag zijn.

In de memorie van toelichting wordt op bladzijde 3 zijdelings opgemerkt dat er een evaluatie gehouden zal worden van de budgettaire effecten van dit wetsvoorstel op de rijksbegroting. Aan de hand van deze evaluatie zal worden bekeken of compensatie voor de verminderde inkomsten uit boetes moeten worden gevonden. De leden van de V.V.D.-fractie stelden geen hoge prijs op een dergelijke evaluatie, aangezien hiermee impliciet een uitname uit het Gemeentefonds gesuggereerd wordt. Een dergelijke uitname is in de ogen van de leden van de V.V.D.-fractie ongewenst. Immers, in het verleden zijn in het Gemeentefonds nooit middelen beschikbaar gesteld voor de opzet van een parkeerregulering in de gemeenten. De gemeentelijke parkeerwachters hebben altijd als een verlengstuk van justitie gefunctioneerd. Justitie heeft tot op heden echter altijd geweigerd een deel van de hiermee samenhangende kosten voor haar rekening te nemen. Het geeft dan nu geen pas, nu er heel misschien een licht financieel voordeel voor de gemeenten is te behalen als gevolg van een verbetering van de exploitatie en een adequater personeelsbeleid, een deel van dit eventuele voordeel af te willen romen. Overigens betwijfelden de leden van de V.V.D.-fractie of er wel sprake zal zijn van een meeropbrengst. De overgang naar een fiscaal parkeersysteem vergt bij de gemeenten namelijk ook investeringen; investeringen in met name automatisering. Als er dan ook al sprake is van een meerwaarde, zal dat hoofdzakelijk een immateriële meerwaarde zijn bestaande uit een verbeterd parkeergedrag.

Ook door het Ministerie van Justitie is in het verleden altijd betoogd dat de invorderingskosten van de parkeerboetes hoger zijn dan de opbrengsten.

Uitgaande van het feit dat het Ministerie de waarheid verteld heeft zou men juist blij moeten zijn met een overname van deze taak door de gemeenten.

Een evaluatie zou, wanneer inderdaad in het verleden door het Ministerie van Justitie de juiste gang van zaken is weergegeven, iets waar deze leden van uitgaan, alleen maar tot de conclusie kunnen leiden, dat er geld in het Gemeentefonds bijgestort moet worden omdat de overname van deze taak de gemeenten kennelijk geld kost.

Juist om de rijksbegroting te ontzien, stelden deze leden voor weliswaar de evaluatie uit te voeren, maar daar geen verdere financiële consequenties aan te verbinden.

De leden van de S.G.P.-fractie konden zich niet aan de indruk onttrekken dat de nu voorgestelde regeling mede is ingegeven door de gedachte dat de opbrengst van parkeerboetes in de toekomst niet meer in de rijkskas, doch in de gemeentekas zou dienen te vloeien. Deze op zich niet onsympathieke gedachte had naar het oordeel van deze leden evenwel ook op andere wijze kunnen worden bereikt, bij voorbeeld door een regeling naar analogie van een in het waterschapsrecht reeds lang bekende figuur (zie art. 15 Keurenwet en art. 3 Bevoegdhedenwet Waterschappen), waarbij het waterschapsbestuur bevoegd is met overtreders van waterschapsverordeningen een schikking aan te gaan, in welk geval de opbrengst der opgelegde boeten aan het waterschap ten goede komt.

Een overeenkomstige suggestie is ook reeds gedaan door de commissie-Christiaanse. Kan de regering meedelen of een dergelijke oplossing is overwogen, en zo ja, waarom niet op deze suggestie is ingegaan?

Deze leden hadden met enige verbazing kennis genomen van de passage op bladzijde 3 van de memorie van toelichting inzake een eventuele compensatie van verminderde inkomsten uit boetes, en wel door uitname uit het Gemeentefonds. De motivering voor zodanige uitname achtten zij bepaald niet overtuigend. Deze leden zouden het toejuichen wanneer de regering bereid zou zijn haar voornemen op dit punt te heroverwegen, dit mede in het licht van hiertegen inmiddels, o.a. door de VNG ingebrachte, zwaarwegende, bezwaren.

Principiële bedenkingen had het lid van de G.P.V.-fractie tegen het feit, dat de gemeentelijke overheid in de gedachtengang van het voorstel financieel belang zal krijgen bij het op grote schaal niet in acht nemen van de parkeervoorschriften. Voorkomen moet worden, dat er een spanning ontstaat tussen het publieke belang van naleving van voorschriften en het gemeentebelang van het verkrijgen van voldoende inkomsten, aldus dit lid.

3. De praktijk

De leden van de fractie van het C.D.A. hadden enkele vragen op het gebied van de uitvoering van de in dit wetsvoorstel opgenomen maatregelen. Een goed sluitende uitvoeringstechniek bepaalt in hoge mate de acceptatie van een regeling als deze door het publiek, zo meenden zij. Is het bijv. realistisch te verwachten dat iemand bij overschrijding van de toegestane parkeertijd geheel eigener beweging naar de autoriteiten toe stapt om zijn belasting te gaan betalen? Hoe zit het met de regel dat belastingplichtigen tenminste één maal verwachten dat iemand bij overschrijding van de toegestane parkeertijd geheel eigener beweging naar de autoriteiten toe stapt om zijn belasting te gaan betalen? Hoe zit het met de regel dat belastingplichtigen tenminste een maal een herinnering of aanmaning ontvangen met betrekking tot hun aangifteplicht zodra er een termijn dreigt te verstrijken? Bestaat er in dezen vrijheid voor gemeenten om dit naar believen te regelen of is een zekere uniformiteit gewenst?

De leden van de fractie van de P.v.d.A. merkten op dat voor de consument van belang is dat het nieuwe regime hem kan treffen zowel in als buiten zijn woonplaats. Deze leden stelden de vraag of differentiatie van procedures en tarieven terzake mogelijk is en voor de praktijk te overwegen is, zulks in verband met verschillen in kosten, die zich voordoen bij invordering in een andere plaats dan die waar het belastbare feit geconstateerd wordt.

Binnenslands verlenen gemeenten elkaar bijstand, zo zegt de memorie van toelichting. Waarop is die bijstandsverlening gebaseerd en tot welke onderlinge verrekeningen zal dit in de toekomst (extra) aanleiding geven?

Evidenter lijken de problemen ter zake van de buitenlanders. Hier lijkt innig praktisch prohibitief. Kunnen de te volgen procedures worden aangegeven? Wat is ter zake van de raadpleging van buitenlandse kentekenregisters te vermelden? Hoe wijken deze af van de Nederlandse?

Een geheel ander aspect van consumentenbelang is vervolgens de acceptatiegraad. Vele Nederlanders en buitenlanders weten over het algemeen onvoldoende van het parkeerbeleid en de wijze waarop dat vorm gegeven is van andere gemeenten dan de eigen woon- en/of werkgemeente of regio. Behalve dat dit in de praktijk veel tijdverlies en ergernis oplevert, kan men uiteraard slechts door het waarnemen van borden kennis nemen van de ge- en verboden. Dat is bij voorbeeld bij duisternis vaak een moeilijke zaak. Ook is op parkeermeters vaak onvoldoende te ontwaren gedurende welke tijden wel en niet vrij mag worden geparkeerd. Het kennen van de bepalingen terzake in 700 gemeenten moet een fictie geacht worden. De onkunde en het gebrek

aan kennis zullen door de nu voorgestelde bepaling nog verder worden vergroot. Welke uitweg ziet de regering voor de goedwillende automobilist, die de derde geïntroduceerde belasting oploopt ten gevolge van onvoldoende kennis? Op welke wijze stelt de regering zich voor de risico's terzake te beperken, ook voor de betrokkenen? Kunnen de uitkomsten van het overleg dat op dit gebied met de VNG in het verleden gevoerd is, nader worden weergegeven?

Hetgeen hierboven vermeld is, geldt in nog sterkere mate voor buitenlanders, die doorgaans de Nederlandse taal niet beheersen. Zijn deze aangelegenheden in de EG en in de CEMT ooit aan de orde geweest en hebben die tot praktische aanbevelingen geleid? Zo ja, welke?

Van de zijde van de consumentenorganisaties is opgemerkt, dat een gedrag te vrezen is om de parkeerbelasting te ontgaan door te gaan parkeren op plaatsen waar dat verboden is. Dit met name omdat, zeker bij onbekendheid, de dan te treffen schikking of procedure wel eens per saldo minder kosten en/of ergernis voor de consument zou betekenen. Weliswaar stelt de memorie van toelichting dat een en ander moet worden tegengegaan door het beleid, een garantie is er evenwel niet, zelfs niet met de beoogde AMvB. Deze leden vroegen de regering hier nader op in te gaan, o.m. met complete cijfervoorbeelden aan de hand van de verordeningen van Dordrecht, Den Haag en Nijmegen.

Het algemeen gebruik, een waarschuwing voor het belastbare feit te geven door een formulier achter de ruitenwisser te plaatsen, schept slechts een vermoeden dat de betrokken gebruiker geïnformeerd is. Is er met name geen reden de betrokkene ook naast deze mededeling prompt schriftelijk te informeren zodra bekend is wie de kentekhouder is? Waarom wordt de eerstbedoelde kennisgeving niet in de wet opgenomen? Deze problematiek kan ook anders benaderd worden. Bij heffing van daarvoor in aanmerking komende Rijksbelastingen bestaat echter de wettelijk voorgeschreven plicht een herinnering of aanmaning te versturen als aangiftetermijnen dreigen te verstrijken. Hoe is met deze algemene bepaling in dit wetsvoorstel rekening gehouden? Vindt de regering op grond van het strafkarakter van de parkeerbelasting het niet noodzakelijk iets dergelijks ook voor de parkeerbelasting te introduceren? Zonder kennisgeving of herinnering zal een volledig vrijwillige voldoening of aangifte immers een hoge uitzondering zijn? Aan te nemen is, dat in de toekomst het aantal aanvragen voor kentekhouderinformatie bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer belangrijk zal toenemen. Welke tarieven zal de Rijksdienst ten behoeve van de gemeenten hanteren en hoe worden die kosten vervolgens goedge maakt? Als de kosten van de RDW niet aan de gemeenten worden doorberekend, hoe worden zij dan verhaald? Hoe is overigens het kostenverhaal met Justitie geregeld?

Ten aanzien van de thans voorgestelde regeling vroegen de leden van de S.G.P.-fractie zich af, of de praktische uitvoerbaarheid van de voorgestelde bepalingen wel in alle gevallen verzekerd is. Zij dachten daarbij met name aan de situatie, waarbij buitenlandse automobilisten de parkeerbepalingen overtreden. Zal, nog afgezien van dit probleem, de invordering van naheffingsaanslagen niet veel moeite en kosten met zich brengen, zeker wanneer dit in een andere gemeente dan die waar de overtreding is begaan, zou moeten plaatsvinden? Voorts vroegen zij zich af, of de verhouding tussen strafrechtelijke en fiscaalrechtelijke afdoening wel in alle gevallen volkomen duidelijk is. Zij dachten aan de situatie, dat op een terrein met parkeermeters op een niet daartoe bestemde plaats is geparkeerd. Deze leden zouden het op prijs stellen, de visie van de regering over een en ander te vernemen.

Ook het lid van de G.P.V.-fractie vroeg hoe de regering zich voorstelt de invordering te doen plaatsvinden van belasting van in het buitenland woonachtige personen? En welk effect zal de maatregel hebben als

mensen zich evenals thans op grote schaal aan hun betalingsverplichting zullen onttrekken?

Het lid van de G.P.V.-fractie deelde het standpunt, dat de automobilist herinnerd behoort te worden aan zijn aangifteplicht als hij zelf niet tijdig tot aangifte overgaat. Dit geldt te meer als het gaat om een relatief geringe overschrijding van de parkeertijd. Voorkomen moet worden, dat gedingen ontstaan als gevolg van verschil van mening over het feit van de belastingplicht.

4. Uniformering en afstemming

De leden van de C.D.A.-fractie wezen op het feit dat er verscheidene regimes ontstaan omdat er gemeenten en delen van gemeenten zullen zijn waar het gefiscaliseerde systeem geldt en andere waar het bekende strafrechtelijke systeem blijft bestaan. Hoe de alom ontstane verwarring te voorkomen? Bovendien meenden zij dat de hoogte van de boetes in «niet-gefiscaliseerde» gemeenten niet wezenlijk mogen verschillen van de hoogte van de te betalen belasting in de wel gefiscaliseerde gemeenten.

In het kader van de uniforme regelgeving is het uiterst gewenst dat alle gemeenten die overgaan tot fiscalisering, gebruik maken van een zo gelijksoortig mogelijke verordening. De leden van de V.V.D.-fractie vonden het dan ook belangrijk dat de nog door het Ministerie van Binnenlandse Zaken in samenwerking met de VNG op te stellen modelverordening voor de belasting van artikel 267 eerste lid onderdeel c, uitgangspunt voor alle gemeentelijke verordeningen wordt.

Op welke wijze kan de regering bevorderen dat dit ook daadwerkelijk zal gebeuren?

In de memorie van toelichting wordt gesteld, dat, om tot een zo goed mogelijke afstemming te komen tussen het gefiscaliseerd parkeren en het parkeren dat via de strafrechtelijke weg gehandhaafd wordt, het zogenaamde driehoeksoverleg van bijzonder groot belang is. Dit wordt onderschreven door deze leden.

Voorafgaand aan de invoering van de fiscalisering zal dan ook overleg gepleegd moeten worden in het driehoeksoverleg, over de inhoud van de verordening en de wijze van uitvoering.

Daarnaast wezen de V.V.D.-leden op het belang van een goede voorlichting van het publiek wanneer een gemeente besluit tot de invoering van gefiscaliseerd parkeren.

5. De wielklem

De VNG, alsmede de gemeente Venlo bepleitten bij de vaste commissie de invoering van de wielklem als oplossing, zo stelden de leden van de P.v.d.A.-fractie vast. De memorie van toelichting ziet ter zake nog uit naar de uitkomsten van studies. Waarom is dat nog nodig als in Amsterdam positieve ervaringen bestaan? Kan daarover nu al meer gezegd worden? Welke praktische belemmeringen zijn er tegen de introductie van de wielklem nu in de onderhavige wetgeving? Is er inmiddels een rapportage van de ambtelijke werkgroep? Wil de regering de rapportage bij de memorie van antwoord overleggen?

In het wetsontwerp wordt, zo constateerden de leden van de V.V.D.-fractie, vooralsnog afgezien van een regeling die het gebruik van een wielklem tegen niet betalende parkeerders mogelijk moet maken.

Aangezien echter zo'n wielklem een uiterst effectief middel kan zijn bij voorbeeld tegen niet-betalende belastingplichtigen, die uit het buitenland afkomstig zijn (denk aan de badplaatsen en andere toeristische trekpleisters), vroegen deze leden de regering te bevorderen dat de interdepartementale werkgroep met spoed overleg uitbrengt, zodat op korte termijn het gebruik van de wielklem wettelijk geregeld kan worden.

Overigens zou het verstandig kunnen zijn niet alleen te kijken naar het gebruik van de wielklem, maar naar alle mechanische hulpmiddelen ten behoeve van de invordering (wegslepen van auto's, parkeerbonnen etc.).

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen of het verslag van de werkgroep, die de toepassing van de wielklem bestudeert, reeds beschikbaar is. Zo ja, kunnen de voornaamste bevindingen van de werkgroep worden weergegeven?

Met belangstelling had het lid van de G.P.V.-fractie kennis genomen van het standpunt van de bewindslieden over het gebruik van de wielklem. Heeft de interdepartementale werkgroep inmiddels gerapporteerd? Is ook overwogen deze en andere mechanische hulpmiddelen voor de invordering verder in te voeren en te legaliseren in plaats van fiscalisering van parkeerovertredingen? Zo nee, kan dan worden aangegeven waarom deze hulpmiddelen onvoldoende zijn ter regulering van het parkeren?

6. De rechtspositie van de houder van het kentekenbewijs

De leden van de fractie van het C.D.A. vroegen wie moet worden gezien als de belastingplichtige. Is dat de houder van het voertuig, dat wil zeggen de persoon op wiens naam het voertuig in het kentekenregister is ingeschreven? Hoe dit te beoordelen in het licht van de bekende vele onjuistheden in het kentekenregister, aldus nog steeds deze leden.

De fictie dat de houder van het kentekenbewijs de belastingplichtige is, heeft zijn eigenaardigheden, aldus de leden van de P.v.d.A.-fractie. Allereerst kwam het deze leden voor dat de wet onderscheid zou moeten maken voor gebruik dat kennelijk door derden, niet houder zijnde, van een voertuig wordt gemaakt met of zonder de instemming van de houder. Deze leden achtten het niet reëel de kentekenhouder van een gestolen auto te belasten. Welke procedures zijn of zullen worden voorzien voor het kostenverhaal en de belastingplicht in zulke gevallen? Deze leden vroegen zich overigens af of bij toegestaan gebruik door derden het scheppen van een verhaalsrecht door middel van de wet niet voor de hand ligt. Kan daarop worden ingegaan, ook met betrekking tot de verschillende voorkomende modaliteiten die van praktisch belang zijn? Hoe staat het met de voornemens, de motorrijtuigenbelasting om te vormen tot een houderschapbelasting? Welke raakvlakken bestaan er ter zake met de motorrijtuigenbelasting?

Kunnen gegevens verstrekt worden over de nauwkeurigheid van het kentekenregister en de kans dat foute informatie tot verkeerde en ongewenste vervolgingen zal leiden? Deze leden hadden de indruk, dat de kwaliteit van het register de laatste jaren belangrijk beter is geworden. Is dit waar? Hoe staat het ter zake met de integratie van het bestand motorrijtuigenbelasting in Apeldoorn?

Ook de leden van de V.V.D.-fractie vroegen of het Kentekenregister wel voldoende betrouwbaar en «up to date» is.

De leden van de S.G.P.-fractie hadden kennisgenomen van de reactie van de ANWB op het onderhavige wetsvoorstel, waarin met name aandacht werd gevraagd voor de positie van de kentekenhouders. Deelt de regering de mening van de ANWB dat sprake is van een ernstige verslechtering van de rechtspositie van de kentekenhouders van voertuigen en zo nee, waarom niet?

7. Werkdruk

De nieuwe werklust die gaat ontstaan, mag niet worden onderschat, aldus de leden van de C.D.A.-fractie. Weliswaar ontstaat er een vermindering van de werkdruk in de strafrechtelijke sfeer, maar bij gemeenten

en belastingrechters dreigt het tegenovergestelde. De werkzaamheden verbonden aan het opleggen van naheffingsaanslagen en het behandelen van bezwaarschriften bij voorbeeld zullen aanzienlijk zijn. De te verwachten toevloed aan zaken voor de belastingrechter evenzeer, en dat in een situatie waarin reeds van forse overbelasting sprake is. Heeft de regering enige cijfermatig onderbouwde verwachting van de toenemende werkdruk? En hoe denkt de regering deze en dergelijke problemen te kunnen ondervangen, zo vroegen deze leden. Onverlet hun sympathie voor het oogmerk van dit wetsvoorstel, leefden bij de leden van de C.D.A.-fractie derhalve nogal wat vragen die huns inziens een overtuigende beantwoording behoeven.

Het is belangrijk dat de gemeenten aandacht schenken aan de vele fiscale aspecten verbonden aan dit wetsontwerp en dit voorstel niet alleen beschouwen als een mogelijke inkomenspost, zo merkten de leden van de V.V.D.-fractie op. Door ruchtbaarheid te geven aan de invoering van het stelsel van gefiscaliseerd parkeren zal tevens bereikt worden, dat de werkdruk die bij de belastingrechter toch ongetwijfeld zal ontstaan, niet onevenredig zwaar zal zijn. Desondanks zal in de beginfase toch bij de belastingkamers van de gerechtshoven wat extra werk ontstaan als gevolg van dit wetsvoorstel.

Ook de V.V.D.-fractieleden zijn er voorstanders van om de belastingrechter te laten oordelen over geschillen inzake de parkeerheffing. In dit verband stelden zij de vraag wat de uitbreiding van de competentie van de verkeersschout voor gevolgen kan hebben op dit wetsvoorstel.

Het lid van de G.P.V.-fractie meende, dat het oordeel van de regering over de gevolgen van het voorstel voor de werkdruk van het justitieel apparaat te optimistisch was. De belastingrechter krijgt er een taak bij. Deze rechter heeft echter al te maken met een grote werkbelasting. Kan worden meegedeeld hoe groot de achterstand bij deze rechters thans is? In welk tempo kan deze worden ingelopen? Welke maatregelen zullen worden getroffen als het wetsvoorstel aanvaard wordt?

8. Artikelen

Artikel I

De leden van de fractie van de P.v.d.A. vroegen waarom de leden van dit artikel niet zijn genummerd conform het desbetreffende verzoek van de Raad van State. Wil de regering daarin alsnog voorzien?

De memorie van toelichting duidt nader aan wat onder het kader van de parkeerregulering moet worden verstaan, namelijk een relatie tussen de vormgeving en de hoogte van de belasting en het reguleren van het parkeergedrag. Deze leden vonden deze tekst allesbehalve duidelijk en vroegen de regering concreet mee te delen welke relatie(s) geacht wordt(en) aanwezig te zijn. Voorkomen moet worden dat hier later problemen ontstaan die nu niet onder ogen worden gezien.

Ter zake van onderdeel c, de fictie dat de houder de belastingplichtige is, verwezen deze leden naar hun opmerkingen onder paragraaf 6. De vraag is wel of elke verordening op dit gebied deze fictie weer dient te bevatten, alsmede het regime bij gebruik «tegen de wil». Het leek deze leden wel gewenst de modaliteiten hiervan duidelijker onder ogen te zien, ook op basis van nu aanwezige ervaringen bij de motorrijtuigenbelasting. Kan daarop worden ingegaan?

Inzake het daarop volgende lid vroegen deze leden of hetzelfde belastbare feit zich ook voordoet als op dezelfde dag op een zelfde plaats doch kennelijk voor de tweede maal – dus na opnieuw deelgenomen te hebben aan het verkeer – gebruik wordt gemaakt van een parkeerplaats, hetgeen bijvoorbeeld bij hotelgasten wel voorkomt.

In dit verband is belangrijk of het bijstorten in meters of daarmee vergelijkbare handelingen ook benoemd (kunnen) worden als belastingplichtig feit onder c. Waarom is dit niet explicieter opgenomen? Hoe wordt controle daarop effectief voor mogelijk gehouden? Meent de regering dat ter zake van de geconstateerde tijdsoverschrijding een bijzondere tariefstelling op zijn plaats is?

Deze leden hadden op zichzelf begrip voor de redenering van de regering een algemene maatregel van bestuur te kunnen afkondigen. Toch vonden zij dit niet juist. Zij vonden dat de wet, voor zover landelijke regelgeving gewenst dan wel noodzakelijk is, daarin behoort te voorzien.

De regering laat bewust de gemeenten de keuze tussen fiscalisering en strafrechtelijke vervolging. Bij die keuze past de vrijheid te kiezen voor retributies dan wel belastingen, indien niet gekozen wordt voor belasting ad 276a ad c. Bij retributies zijn de gemeenten qua hoogte in beginsel geheel vrij, gezien de eerdere wetsduiding. Niet in te zien is waarom wel regelend door de Kroon moet of zou kunnen worden opgetreden bij de belastingverordeningen. Als de pakkans voor inwoners van de gemeenten beleidsmatig niet geminimaliseerd wordt – vindt de regering dergelijk selectief beleid overigens aanvaardbaar? – dan moet immers aangenomen worden dat de gemeenteraden terzake verantwoord zullen handelen. Kan de regering hier nader in treden?

De heffing heeft betrekking op motor- en andere voertuigen. Kan limitatief opgesomd worden welke voorwerpen als zodanig worden aangemerkt? Een trailer met surfplanken zeker wel; valt een surfplank zelf onder het begrip? Zo niet, is de afbakening dan wel logisch, en zou zij zich niet moeten uitstrekken tot voor vervoer geschikte objecten, bij voorbeeld bouwcontainers? Hoe is de afbakening terzake met de meestal aanwezige precarioverordeningen op parkeerterreinen welke gereguleerd worden? Deze leden vroegen wat de ratio is de kennelijk openbare weg te onderscheiden van voor het verkeer openstaande terreinen.

De leden van de fractie van de V.V.D. merkten op dat het wetsvoorstel stelt, dat de hoogte van de belastingen als bedoeld in artikel 276a, eerste lid gemeentewet afhankelijk gesteld kunnen worden van de parkeerduur, parkeertijd, van de ingenomen parkeervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten. Om inderdaad parkeerregulerend op te kunnen treden is het zeer zinvol om een differentiatie in tarieven aan te kunnen brengen.

Aan de belasting bedoeld in het eerste lid onderdeel c gemeentewet kan door middel van een algemene maatregel van bestuur een maximum gesteld worden, volgens de memorie van toelichting. Naar de mening van de leden van de V.V.D.-fractie is dit een goede zaak als hierbij echter ook differentiatie-mogelijkheden aangebracht worden. Zo bedraagt momenteel de parkeerboete in de binnenstad van Haarlem f 50 en daarbuiten f 35; juist in het kader van de parkeerregulatie. Differentiatie-mogelijkheden moeten aanwezig blijven, anders verzwakt men het reguleringsmechanisme, zo betoogden de leden, behorende tot de V.V.D.-fractie.

Het lid van de G.P.V.-fractie had moeite met de definitie van het houderschap in het derde lid. Hier wordt een fictie ingevoerd, die tot belastingplicht leidt, niet vanwege het feit dat bij voorbeeld een civielrechtelijke overeenkomst is aangegaan, maar omdat met het voertuig, waarvan men geacht wordt houder te zijn, een parkeerovertrading is begaan. Naar de mening van dit lid zal deze bepaling tot grote problemen kunnen leiden voor personen die beroepsmatig voertuigen in gebruik geven. Van een eventuele belastingplicht zal hun veelal pas achteraf blijken. Hoe moet de verhuurder dan alsnog de belasting op de toenmalige gebruiker verhalen?

Kan informatie worden verstrekt over de feitelijke juistheid van de gegevens van het kentekenregister? Is het waar dat in 1984 in ongeveer 15% van de gevallen verschillen blijken te bestaan tussen de gegevens in

het register en de werkelijke toestand? Zijn ook recente cijfers beschikbaar over het aantal bezwaarschriften voor de motorrijtuigenbelasting, dat betrekking heeft op betwisting van het houderschap?

Artikel II

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen, nu Nederland tot de Conventie van Genève van 1956 toetreedt, waarvan de beperkingen van artikel 20 MRB worden gehandhaafd.

Artikel III

De toelichting op dit artikel zouden de leden van de P.v.d.A.-fractie gaarne zien verduidelijkt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Hennekam

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen