

Vergaderjaar 1987–1988

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. 8

EINDVERSLAG

Vastgesteld 18 december 1987

Na kennisneming van de memorie van antwoord en de nota van wijziging heeft de vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken¹ nog behoefte de regering de navolgende opmerkingen en vragen voor te leggen.

1. Inleiding

De leden van de C.D.A.-fractie dankten de regering voor de uitvoerige beantwoording van de in het voorlopig verslag gestelde vragen en gemaakte opmerkingen.

Deze leden onderschreven, zoals zij reeds in het voorlopig verslag tot uitdrukking hadden gebracht, de doelstelling van het wetsvoorstel gemeenten aan middelen te helpen die echt iets kunnen betekenen voor de soms welhaast onhoudbare situatie ten aanzien van noodzakelijke kort-parkeerplaatsen.

Zij waren echter, ondanks de beantwoording van de zijde van de regering, op een aantal punten nog niet geheel gerustgesteld.

Het betreft hier in de eerste plaats twijfel aan de geloofwaardigheid van enkele aspecten van de voorgestelde regeling.

De regering stelt dat een belangrijk verschil met het huidige handhavingssysteem is, dat de parkeerder in de toekomst niet meer lijdelijk kan afwachten of het opsporend apparaat in staat is zijn gedrag strafrechtelijk te corrigeren of, zoals in geval van gefiscaliseerd lang-parkeren, hem aan zijn betalingsverplichting te houden. De betalingsplichtige zal zelf tot actie over moeten gaan. Dit acht de regering tevens een belangrijk voordeel van deze regering. Deze leden vroegen zich af of de regering op dit punt niet een al te hooggespannen verwachting heeft. Zij achtten althans niet voldoende gemotiveerd waar voor de belastingplichtige nu precies het motief, de prikkel ligt om daadwerkelijk tot betaling over te gaan. Zij vreesden dan ook dat het in veel gevallen zal aankomen op een inschakeling van de gemeente om tot betaling te kunnen komen, met alle effecten van dien voor de werkdruk van het gemeentelijk apparaat. Immers, een belastingplicht zal door de meeste burgers niet wezenlijk anders worden beleefd dan het opleggen van een boete.

Zij wezen in dit verband voorts op de opmerking van de regering in de memorie van antwoord dat met deze belasting een meer rechtstreeks

¹ Samenstelling:

Leden: Stoffelen (PvdA), Van der Sanden (CDA), Rienks (PvdA), Hermans (VVD), Hennekam (CDA), voorzitter, Lauxtermann (VVD), Mateman (CDA), Niessen (PvdA), Van der Burg (CDA), Krajenbrink (CDA), Van Nieuwenhoven (PvdA), Hummel (PvdA), Wiebenga (VVD), ondervoorzitter, Van der Heijden (CDA), Franssen (VVD), Kohnstamm (D66), De Cloe (PvdA), Van den Berg (SGP), Wolffensperger (D66), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Koetje (CDA), Van Rijn-Vellekoop (PvdA) en Hageman (PvdA).
Plv. leden: Van Es (PSP), Frissen (CDA), Alders (PvdA), Te Veldhuis (VVD), Hermes (CDA), Dijkstal (VVD), Van Amelsvoort (CDA), Lilipaly (PvdA), De Kwaadsteniet (CDA), Borgman (CDA), De Visser (PvdA), Schaefer (PvdA), Korthals (VVD), Tegelaar-Boonacker (CDA), Lankhorst (PPR), Nypels (D66), Castricum (PvdA), Leerling (RPF), Engwirda (D66), De Hoop Scheffer (CDA), Schutte (GPV), Van Otterloo (PvdA) en Buurmeijer (PvdA).

verband mogelijk wordt tussen de inspanningen welke de gemeente zich getroost om tot een effectieve parkeerregeling te komen en het financieel effect dat dit voor de gemeente heeft. Dit standpunt konden zij onderschrijven en zij waren mede daarom van mening dat meer duidelijkheid geboden dient te worden ten aanzien van een «eventuele compensatie» voor een «onbedoelde inkomstenvermindering» bij het Rijk. De leden behorende tot de C.D.A.-fractie waren met de regering van mening, dat het redelijk is dat invoering van de parkeerbelasting van het Rijk budgettair neutraal geschiedt. Zij achtten het echter voor hun oordeelsvorming van belang dat de regering reeds nu, en niet pas nadat een evaluatie heeft plaatsgevonden, nader aangeeft wat de financiële consequenties voor de gemeenten zullen zijn. Overigens wilden zij in dit verslag opnieuw herinneren aan de uitspraak van de toenmalige staatssecretaris tijdens de uitgebreide commissievergadering over het beleid ten aanzien van de grote steden van 18 februari 1985, 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 het juist dat de regering de noodzaak van goede voorlichting benadrukt. Zij vroegen zich echter af of een goede voorlichting verwarring in voldoende mate kan voorkomen. Door de verscheidenheid in systemen bij de gemeenten is het immers onmogelijk om het publiek op de hoogte te brengen van ieder plaatselijk parkeerreguleringsregime? Die verscheidenheid leidt op z'n minst tot verwarring en daardoor misschien zelfs tot laksheid om aan de betalingsverplichting te voldoen. Een en ander geldt naar het oordeel van deze leden temeer wanneer ook nog de mogelijkheid van administratieve afdoening zal worden geopend. Bij hen drong zich bovendien de vraag op in hoeverre deze verscheidenheid in overeenstemming is te brengen met het dereguleringsstreven.

Voorts wilden deze leden nog ingaan op het antwoord van de regering op de vraag of de keuze van het belastinginstrument in dit voorstel wel gerechtvaardigd is. De regering gaat zelfs zover een parkeerbelasting meer voor de hand liggend te achten dan de huidige strafrechtelijke afdoening. De leden van de C.D.A.-fractie beschouwden deze benadering als wel zeer pragmatisch. Is het wel gerechtvaardigd om op deze wijze voorbij te gaan aan allerlei principiële aspecten, behorende tot het instrument van de belasting? Dat dit instrument ook bij de heffing voor zuivering van het oppervlaktewater wordt gebruikt achtten zij geen antwoord op deze principiële vraag.

Ten aanzien van de verhouding tussen artikel 6 van het Europese Verdrag voor de rechten van de Mens en de rechtsgeldigheid van het opleggen van een administratieve verhoging merkten deze leden het volgende op. Zij hadden kennis genomen van de brief van de Staatssecretaris van Financiën van 10 september 1987 (19 489 nr. 8 – Wet tot aanscherping van sancties op het gebied van belastingen) waarin wordt gesteld dat onzeker is of en in hoeverre de mogelijkheid bestaat dat nieuwe jurisprudentie zal concluderen tot strijdigheid van (een deel van) het stelsel van fiscale administratieve boeten met artikel 6 van genoemd verdrag.

Deze leden achtten het in dit verband denkbaar dat door het Hof van de rechten van de mens artikel 276 a sub c geacht wordt een strafbepaling te zijn, zodat de vraag rijst of ook ten aanzien van de primitieve aanslag niet strijdigheid met artikel 6 van het Europese Verdrag voor de rechten van de Mens moet worden aangenomen.

Deze leden vroegen dan ook om een uitgebreide reactie van regeringszijde op deze punten.

De leden behorende tot de P.v.d.A.-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van de memorie van antwoord. Met grote verbazing constateerden zij dat het maken van die memorie van antwoord en de

nota van wijziging te zamen meer dan één jaar geveerd had. Zij konden de lengte van die periode moeilijk begrijpen gezien de overeenkomst met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten in 1984. Nu de memorie van antwoord ook niet rept over het uitdijende tijdsbeslag dat de wetgevingsprocedure vraagt, was hun vraag of de bewindslieden de trage gang van zaken in het wetgevingsproces meteen voor ogen heeft gestaan, dan wel dat gebleken is dat wetgevingsprocessen qua tijdsbeslag onbeheersbaar zijn, dan wel dat onvoorziene problemen zijn opgetreden.

Deze leden betuigden overigens hun waardering voor de gedegenheid van de beantwoording. Met belangstelling hadden zij de uiteenzetting over de vereenvoudiging van de parkeerregelgeving gezien. Aanvulling van het instrumentarium van de wielklem en de wegsleepregeling wordt voorzien. Deregulering van het RVV is in voorbereiding. Vereenvoudiging kan ook gediend zijn met overzichtelijke codificatie. De memorie van antwoord illustreert het gebrek daaraan pijnlijk. Kan daarop worden ingegaan?

De leden van genoemde fractie vroegen vervolgens waarom de regering niet bereid is nu, maar eerst nadat de Kamer zich een oordeel heeft gevormd over het inmiddels ingediende wetsvoorstel inzake de administratieve afdoening een standpunt te bepalen over de vraag of ook op langere termijn behoefte zal bestaan aan zowel fiscalisering als administratieve afdoening. Zij vonden dit standpunt verwonderlijk en niet passend bij de eigen staatsrechtelijke positie van de regering. Derhalve vroegen zij dit standpunt binnenkort te mogen vernemen. Zagen zij het juist, dat de regering in feite voor een tweesporenbeleid ter zake heeft gekozen, met uiteraard een keuzemogelijkheid voor de autonome gemeente? Mag worden aangenomen, zo vroegen deze leden vervolgens, dat het gelijktijdig werken aan enerzijds de memorie van antwoord op het onderhavige wetsvoorstel en anderzijds het wetsvoorstel inzake de administratief rechtelijke afdoening voldoende waarborgt dat de beide wetsontwerpen goed op elkaar zijn afgestemd?

Deze leden stelden naar aanleiding van de beantwoording van hun vraag inzake de arbeid van de Commissie-Roethof ter zake nog enkele vragen. Kan de regering al aangeven hoe zij voornemens is te komen tot de beperking van het aantal verkeersvoorschriften? Welke meetlat zal daarbij in haar ogen moeten worden gehanteerd?

De Commissie-Roethof vraagt aandacht voor de problematiek van de afstemming van de handhaving in gefiscaliseerde en niet gefiscaliseerde gebieden, teneinde verwarring bij de weggebruikers te voorkomen. Deze leden onderschreven deze uitspraak en begrepen vervolgens niet, dat de regering deze aandacht overlaat aan 700 plaatselijke besturen, die dan niet zullen behoeven te coördineren. Kan de regering uiteenzetten hoe op deze wijze verwarring bij weggebruikers wordt voorkomen?

De regering beantwoordt de vraag waarom de huidige restricties (artikel 276 a en b) in het wetsvoorstel zijn omgezet in belastingen tegen de achtergrond dat er spanning bestaat tussen het retributief karakter en het oogmerk van regulering. Deze leden vroegen waarom in de gemeentewet niet kan worden bepaald dat retributies ook regulering kunnen beogen, niet zo goed als zekere belastingen dat ook kunnen doen. Waar staat geschreven dat een retributie een causale relatie vereist tussen hoogte en het gebruik van een schaars (gemeente)goed? De matige-winstbepaling beoogt misbruik van collectief, schaars goed wellicht te verhinderen, doch laat gemeenten vrij, binnen de totale kaders van kosten opbrengsten te differentiëren, zo meenden zij. Waar artikel 279 hier nu weliswaar niet aan de orde is, vroegen zij om een nadere uiteenzetting ter zake. Zij herhaalden in dit licht hun vraag waarom het handhaven van het retributieve karakter bij niet tijdige voldoening van een retributie niet kan leiden tot belastingplicht waarin de eerdere retributieve schuldvordering opgaat.

De leden van de V.V.D.-fractie zeiden in het algemeen met instemming te hebben gereageerd op het in de memorie van antwoord vermelde standpunt. Zij hadden bezwaren tegen het betrekken van de fiscalisering bij de voorstellen met betrekking tot de administratiefrechtelijke afdoening. Dat zou als nadeel hebben dat in de toekomst het strafrecht en het fiscale recht worden vermengd.

Het lid van de G.P.V.-fractie was erkentelijk voor de uitvoerige reactie van de regering op de kritische vragen, die ook zijnerzijds in het voorlopig verslag waren gesteld. Deze reactie heeft meer duidelijkheid gebracht in de functie en het karakter van parkeerbelastingen.

Niettemin blijven juist op dit punt voor dit lid nog de meeste twijfels bestaan. Enerzijds stelt de memorie van antwoord, dat fiscalisering in wezen niets anders betekent, dan dat de voorwaarden waaronder geparkeerd mag worden veranderen (blz. 6). Hier wordt dus duidelijk een relatie gelegd tussen het recht op parkeren en het verschuldigd zijn van belasting. Maar anderzijds wordt ontkend, dat er sprake zou zijn van een vergoeding voor een verleende dienst of een verleend recht en daarmee van enige vorm van tegenprestatie (blz. 7).

Dit lid onderkende, dat de belasting niet alleen zal worden geheven wegens het gebruik van gemeentegrond, maar van voor het openbaar verkeer openstaand terrein. Maar bestaat de tegenprestatie dan niet in het recht op een dergelijk terrein te mogen parkeren?

Het lid van de G.P.V.-fractie was minder optimistisch dan de regering over de preventieve werking van parkeerbelastingen, in het bijzonder als het gaat om werknemers, die de kosten kunnen afwentelen op hun werkgever. De kosten van de belasting zullen spoedig niet opwegen tegen de tijdwinst verbonden aan het hebben van een goede parkeerplaats. Door middel van een declaratiesysteem kan de administratieve rompslomp voor de werkgever beperkt blijven.

Het lid van de R.P.F.-fractie had na kennisneming van de memorie van antwoord behoefte aan het geven van een schriftelijke reactie op het onderhavige wetsvoorstel, te meer daar hij door prioriteitsstelling niet in de gelegenheid was geweest een bijdrage te leveren aan het voorlopig verslag. Zijn eerste indruk was, dat aanvaarding van het wetsvoorstel bepaald niet tot vereenvoudiging van de regelgeving met betrekking tot het parkeren van voertuigen zal leiden. In deze tijd van deregulering en een streven naar een meer klantgerichte overheid leek hem dit geen goede zaak. Hij was dan ook weinig enthousiast over het voorliggend wetsvoorstel. In het vervolg zou hij hierop nog terugkomen. De algemene inleiding van de memorie van toelichting stelt, dat binnen het kader van het huidige systeem van de parkeerregulering de gemeenten een matige winst kunnen behalen. Dit bracht het lid van de R.P.F.-fractie tot de vraag of er inderdaad gemeenten zijn, die winst maken op het betaald parkeren. Het kwam hem voor, dat dit niet het geval was, mede gelet op het probleem, dat dit wetsvoorstel beoogt te bestrijden, namelijk het veelvuldig parkeren bij niet in werking gestelde parkeermeters. Een volgend aspect betreft de oplossing, die de gemeente Utrecht heeft gekozen, namelijk het in zoveel mogelijk gevallen alsnog vorderen van het te weinig betaalde parkeergeld. Dit gebeurt in het kader van het proefproject-parkeerordening. Wanneer zal evaluatie van dit proefproject plaatsvinden? Zal dit proefproject kunnen worden voortgezet als structurele voorziening? Dit lid erkende dat het hoge percentage septs van parkeerovertredingen door het openbaar ministerie weinig bevorderlijk is voor het streven het strafbare parkeergedrag terug te dringen. Kan overigens nader met cijfers worden geadstrueerd, welk deel van de parkeerovertredingen bij parkeermeters wordt aangepakt? De gedachte aan fiscalisering van parkeerboetes is opgekomen vanuit gemeentelijke kring. Welke motieven lagen daaraan oorspronkelijk ten grondslag? Was dit met name het financieel

voordeel, dat gemeenten mogelijk zouden kunnen behalen bij een dergelijke wijziging of ging het er in de eerste plaats om een juist parkeergedrag op de meer doelmatige wijze na te streven? Overigens vroeg dit lid of de eventuele financiële voordelen, gemeten naar het huidige aantal geconstateerde parkeerovertredingen op termijn een uitname uit het Gemeentefonds zouden kunnen rechtvaardigen. De huidige parkeerboeten zijn toch niet bedoeld om bij te dragen aan verlaging van het financieringstekort? Wanneer het wetsvoorstel aan het doel beantwoordt en een meer stringente regulering van het parkeergedrag tot gevolg heeft, blijven de gemeenten niettemin belast met de financiering van de controle. Of meent de regering, dat de opbrengsten zich op een dusdanig peil stabiliseren, dat kostendekkende controle mogelijk blijft? De regering bepleit, dat het wetsvoorstel, als dit door de Staten-Generaal wordt aanvaard, te zijner tijd wordt geëvalueerd. Op welke termijn zou deze evaluatie moeten plaatsvinden? Het lid van de R.P.F.-fractie kwam vervolgens terug op het feit, dat de regulering betreffende het parkeren van een voertuig, door dit voorstel nog complexer wordt. Er wordt gewerkt aan vereenvoudiging van de voorschriften. Bovendien wordt gestudeerd op mogelijkheden tot introductie van de wielklem. Effectuering van een en ander zou betekenen, dat binnen enkele jaren een drietal wetswijzigingen op hetzelfde terrein zou worden doorgevoerd. Dit leek het lid van de R.P.F.-fractie op zichzelf al weinig bevorderlijk voor de inzichtelijkheid van de parkeerregels voor de automobilist. Hij had dan ook de voorkeur voor bundeling van één of meer voorstellen. Over het meer principiële aspect van strafrechtelijke of fiscaalrechtelijke handhaving van regelgeving merkte het R.P.F.-fractielid op, dat er naar zijn mening een fundamenteel verschil bestaat tussen deze wijzen van afdoening. De memorie van antwoord geeft aan, dat de belasting wordt geheven ter bevordering van een effectieve parkeerregulering. Dat wil zeggen ter handhaving van een uitgevaardigde regel wordt voorzien in een belasting-technische sanctie. Dit behoort nu juist niet tot het kenmerk van een belasting. Ten slotte zag dit lid niet in, dat dit wetsvoorstel de inbaarheid zou vereenvoudigen. De memorie van antwoord wijst in dit verband op het eigen initiatief van de parkeerders. Een en ander zal desondanks onvermijdelijk een hogere inzet vragen van parkeerwachters, anders kan niet worden geconstateerd, dat er belasting verschuldigd is. Bovendien zullen de gemeenten zelf een (omvangrijk) inningsbureau moeten opzetten en zo nodig andere gemeenten en/of de deurwaarder moeten inschakelen. Dat dit alles tot vereenvoudiging leidt, was voor dit lid nog niet overtuigend aangetoond.

2. Doelstelling en effecten

De leden van de C.D.A.-fractie wilden hier nog ingaan op de opvatting van de regering, dat dit wetsvoorstel los gezien moet worden van de voorstellen van de commissie-Christiaanse.

Zij waren van mening dat, hoezeer ook parkeerregulering doelstelling van dat voorstel moge zijn, het instrument dat hiervoor gekozen is toch van belastingtechnische aard is en als zodanig binnen die aandachtssfeer van het rapport-Christiaanse valt. Dient dit voorstel daarom toch niet in de veel bredere context van dat rapport gezien te worden?

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen opnieuw om feitelijke kwantitatieve informatie over de huidige aanpak van parkeerovertredingen bij meters en bij zones met parkeerschijven. Hoeveel overtredingen leiden nu jaarlijks tot schikkingen, hoeveel tot rechtsvervolging, hoeveel tot sepot enz.? Zij begrepen wel dat de regering nu niet kan voorzien wat het wetsvoorstel aan feitelijke gevolgen oplevert als het wet wordt. Als echter alle 700 gemeenten binnen 1 jaar hun beleid op de nieuwe procedure zouden enten dan vervallen voor het Rijk enerzijds de lasten van de

papierfabricage en het opmaken van de schikkingen en bijbehorende procedures, anderzijds valt de opbrengst van de schikkingen weg. Hoe groot zijn de bedragen die hiermee zijn gemoeid in bij voorbeeld 1985 of 1986? Zij vroegen ook cijfers en bedragen van de justitiële belasting. Naast deze gegevens wilden deze leden toch graag de globale benaderingen vernemen waarvan op blz. 11 van de memorie van antwoord sprake is. Deze globale gegevens wilden deze leden graag vernemen over wisselende jaren, teneinde toch enig kwantitatief inzicht te verwerven.

Het belangrijkste punt dat de leden van de V.V.D.-fractie meenden te moeten aansnijden, is het vraagstuk van de financiële consequenties. Deze leden twijfelden nog steeds aan de mogelijkheid om tot een daadwerkelijk bruikbare evaluatie te komen. Immers, de gemeenten blijven de vrijheid behouden al dan niet tot invoering van de fiscalisering over te gaan. Daarnaast is het nog maar de vraag of, wanneer een aantal gemeenten daadwerkelijk tot invoering zal overgaan, op grond daarvan berekend zou kunnen worden hoeveel de eventuele korting op het Gemeentefonds zal moeten zijn. Tot slot vroegen deze leden of er een adequate methode van korting op het Gemeentefonds gevonden kan worden. Immers, ook de verlichting van de werkdruk op het strafrechtstelsel zou verdisconteerd moeten worden. Of, zo vroegen deze leden, is de verschuiving van de behandeling van eventuele geschillen van de kantonrechter naar de Belastingkamers van de Gerechtshoven een kostenverhogend gevolg van de fiscalisering. Hoeveel geschillen zullen naar verwachting uiteindelijk worden voorgelegd. Deelt de regering de opvatting van deze leden dat de mogelijke winst vooral uit de verbeterde opbrengst van de parkeermeter zal komen. Dit zou, zo meenden deze leden, daar meer te vinden zijn dan in het naheffingscircuit.

3. De praktijk

Een kwantitatieve illustratie zouden de leden van de P.v.d.A.-fractie ook graag ontvangen met betrekking tot de uitspraken op bladzijde 14 van de memorie van toelichting inzake het teloorgaan van de niet-lijdelijkheid van de belastingplichtige ingeval een aanmaning verzonden zou worden na het bekend worden van de belastingplichtige bij de gemeente. Dat zal tot onevenredig hogere uitvoeringslasten van de regeling leiden.

Wat zijn de kosten (standaard) per aanmaning en wat zijn de kosten (standaard) per invordering?

Deze leden vroegen vervolgens hoe de regering zich de uitspraak op bladzijde 16 dat de automobilist zich ter plekke oriënteert op de in een voor hem vreemde gemeente op de daar geldende regels voor de gemiddelde automobilist, in de praktijk voorstelt.

Waar de regering in dit kader spreekt van duidelijk zichtbare aankondigingen etc. ligt de vraag in de rede of niet naar een uniforme aanduiding ter zake gestreefd moet worden, liefst in CEMT-verband.

Deze leden begrepen dat de RDW in de toekomst gouden tijden tegemoet gaat zodra de gemeenten, in het kader van de uitvoering van de onderhavige wet, niet langer kosteloos gegevens van deze dienst zullen krijgen, tenzij de gemeentelijke politie die gegevens opvraagt. Zij vroegen de regering dan ook de desbetreffende regelgeving te willen herzien, teneinde deze negatieve financiële gevolgen voor de gemeenten weg te nemen.

Ten aanzien van de in de nota van wijziging genoemde mededeling «op of aan het voertuig» meenden de leden van de V.V.D.-fractie dat de suggestie van de VNG gevolgd moet worden, dat in de nabijheid van de parkeerplaatsen moet worden meegedeeld onder welke omstandigheden de belasting van artikel 276a eerste lid onderdeel e van de gemeentewet verschuldigd is.

Tevens vroegen deze leden of de nieuwe wet op de persoonsregistratie een belemmering voor de parkeerbelastingshemming kan worden?

Het lid van de G.V.P.-fractie stemde in met de nota van wijziging inzake mededeling van de belastingplicht vanwege burgemeester en wethouders. Grote moeite bleef hij echter houden met de positie van buitenlandse belastingplichtigen. Kunnen gegevens worden verstrekt over de mate waarin opgelegde boeten niet worden voldaan door buiten Nederland wonende personen? Moet niet worden gevreesd, dat het aantal wanbetalers onder deze groep sterk zal toenemen als overgegaan wordt tot het heffen van parkeerbelastingen in gemeenten waar veel buitenlanders plegen te parkeren?

Moet voorts uit de memorie van antwoord (blz. 15) worden afgeleid, dat de regering een relatie ziet tussen dit probleem en de toekomstige invoering van de wielklem? Zouden de bewindslieden het juist vinden als gemeenten ertoe zouden overgaan de wielklem in het bijzonder in te zetten tegen buitenlanders die verkeerd parkeren? Het lid van de G.P.V.-fractie zou met zo'n praktijk grote moeite hebben.

4. Uniformering en afstemming

Ten aanzien van de tariefstelling in verband met het belang van een uniforme regelgeving merkt de regering op dat een gemeente die onder het tarief van een buurgemeente gaat zitten «zichzelf in eigen vlees snijdt». De leden van de C.D.A.-fractie begrepen hieruit dat de regering een concurrentiesituatie veronderstelt. Zij veronderstelden echter dat gemeenten zich niet in die mate met elkaar zullen meten.

5. De wielklem

De leden, behorende tot de fractie van de P.v.d.A. achtten de wielklem een effectief middel om tot parkeerregulering te komen. Moesten zij dit zien als een uiterste middel? Is de regering voornemens de gemeenten aan te bevelen dit middel met name bij auto's met een buitenlands kenteken toe te passen? Wanneer zal een wetsvoorstel betreffende de wielklem en/of wegsleepregeling de Kamer bereiken?

De leden van de V.V.D.-fractie hadden met betrekking tot de beantwoording inzake de wielklem, met instemming geconstateerd dat de regering snel met een wettelijke regeling wil komen. Met name, zonder onderscheid in toepassing te willen suggereren, het beboeten dan wel belasten van buitenlandse parkeerovertreders, levert nogal eens problemen op ten aanzien van het achterhalen van de identiteit van de eigenaar van het voertuig. Daar waar de regering in de beantwoording het nut van de wielklem juist in dat verband noemt, zal dit instrument voor gemeenten met veel toerisme en recreatie van groot belang kunnen zijn.

6. De rechtspositie van de houder van het kentekenbewijs

De leden, behorende tot de fractie van het C.D.A. behielden enige twijfel over de wijze waarop de rechtspositie van de houder van het kentekenbewijs is geregeld. Weliswaar is de keuze van de houder als belastingplichtige de meest voor de hand liggende, toch zal deze dat niet in alle gevallen zijn. De regering onderscheidt voor dat laatste geval toegestaan en niet-toegestaan gebruik. Men kan zich echter terstond afvragen wie bepaalt of er sprake is van toegestaan gebruik. En of niet te gemakkelijk verondersteld wordt dat bij toegestaan gebruik verhaal op de afgeleide aangifteplichtige kan plaatsvinden.

Overigens hadden zij met genoegen geconstateerd dat de regering bij nota van wijziging het aanbrengen van een waarschuwend formulier

onder de ruitenwisser wettelijk heeft voorgeschreven en dit niet heeft overgelaten aan een gemeentelijke verordening ter zake.

De leden van de P.v.d.A-fractie hadden behoefte aan verdere verduidelijking van de procedures bij de inning van de belasting voor zover de feitelijke gebruiker een ander is dan de eigenaar in het kentekenregister.

Onderscheiden worden de situaties waarin de eigenaar de houder bij overeenkomst heeft bepaald, dan wel waarin onvrijwillig bezitsverlies opgetreden is. In het laatste geval moet de eigenaar een bezwaarschrift indienen bij burgemeester en wethouders. Daarop komt een uitspraak, die al dan niet de belastingplicht op een ander doet overgaan. Is de belastingplichtige in die situatie onbekend, leidt dit dan tot directe kwijtschelding of afschrijving van de eerder gestarte invordering? Kan overigens een oordeel worden gegeven over de door de VNG geuite behoefte de tekst van het 4e lid van artikel 276a te wijzigen en een 8e lid toe te voegen?

In het algemeen zal de artikel 4 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting constructie gelden voor alle situaties waarin een rechtspersoon eigenaar/kentekenhouder is. Welke extra werkzaamheden vloeien voor de gemeenten voort uit het toepassen van dit artikel wanneer dit nodig blijkt bij het opleggen van naheffingsaanslagen?

Hoe eenvoudig zal het verhalen van de verschuldigde belasting zijn op degene die zich niet gehouden heeft aan de afgeleide aangifteverplichting bij dagverhuur of simpele uitleen. Welke kosten kunnen met de onverwachte naheffingsaanslag en met het uitoefenen van het verhaalsrecht gemoeid zijn? Wat zal dit in de praktijk voor de kortstondige verhuur en uitleen voor gevolgen kunnen hebben?

Waarom kon integratie c.q. koppeling van het kentekenregister en het bestand van het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting te Apeldoorn niet op korte termijn gerealiseerd worden? Wordt deze integratie op lange termijn wel nagestreefd?

Enige bevreemding wekte de nota van wijziging om in artikel 276a van de gemeentewet een nieuw vierde lid in te voeren, bij de leden van de V.V.D.-fractie.

Het onderscheid dat gecreëerd wordt in het gebruik van een voertuig dat plaatsvindt met toestemming van de kentekenhouder en dat waarin het gebruik plaatsvindt tegen de wil van de kentekenhouder. De nota van wijziging leidt ertoe, dat bij gebruik tegen de wil van de kentekenhouder de belastingplichtige de belasting niet verschuldigd is. Degene aan wie volgens de tekst van de tweede volzin van het voorgestelde lid de naheffingsgrondslag moet worden opgelegd is echter niet de belastingplichtige.

Het lid van de G.P.V.-fractie vreesde in de praktijk ook moeilijkheden voor verhuurders van auto's. Weliswaar kunnen zij in het huurcontract opnemen, dat eventuele parkeerbelastingen voor rekening van de huurders komen, maar in de praktijk zal de verhuurder dikwijls pas op de hoogte komen van de belastingplicht als de huurtermijn is verstreken en de kosten (exclusief belasting) zijn afgerekend. Dan rest waarschijnlijk nog slechts een civiele vordering om de kosten op de huurder te kunnen verhalen. Wordt zodoende de verhuurder van auto's niet tot een onbezoldigd ambtenaar van belastingen op eigen risico?

7. Artikelen

Artikel 1

De leden van de fractie van de P.v.d.A. merkten op, dat in de memorie van antwoord wordt gesteld, dat voor de belasting die in de plaats komt van de parkeerboetes de hoogte van die boetes richtinggevend is.

Waarom is dit zo, zo vroegen deze leden, en waarop stoelt die uitspraak. Hoe hoog zijn nu die boetes (maximaal en eventueel minimaal)?

Het ontging deze leden hoe daarop de uitspraak in de volgende zin stoelt «Daaraan kan worden afgelezen of het tarief is vastgesteld om tot een effectieve parkeerregeling te komen, of dat bij voorbeeld het vergroten van de gemeentelijke inkomsten het hoofdmotief is. Kan deze uitspraak worden verhelderd? Deze leden achtten de nu voorgestelde tekst van het zesde lid een belangrijke verbetering. Nochtans begrepen zij onvoldoende waarom de differentiatie naar geografische plaats is vervallen voor de belasting onder C. Waarom zouden anders dan naar «oppervlakte» ook niet de grootte of zwaarte van voertuigen richtinggevend voor de differentiatie mogen worden gehanteerd. Kan worden aangegeven waarom de criteria van de tariefdifferentiatie niet aan de gemeentelijke beleidsvrijheid kan worden overgelaten?

Zij herhaalden ten slotte hun vraag of belasting kan worden geheven door het bezetten van een parkeerplaats door een niet-voertuig, gesteld dat de eigenaar daarvan bekend is, of kan zijn. Prevaleert in die situatie het precariorecht of de strafsanctie van de precarioverordening?

Deze leden stelden de vraag of de gekozen formulering in artikel 283 niet twijfel kan doen ontstaan over de verplichting aangifte te doen in geval van het niet aantreffen door de houder/eigenaar van de mededeling inzake de aangifte.

Vertrouwend dat de regering tijdig voor de openbare behandeling op bovenstaande opmerkingen en vragen schriftelijk zal hebben geantwoord acht de commissie deze voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Hennekam

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen