

Vergaderjaar 1987-1988

20 287

Aanvulling van het begrip personenauto voor de heffing van de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's en dienovereenkomstige wijziging van de motorrijtuigenbelasting en de inkomstenbelasting

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

In artikel 50 van de Wet op de omzetbelasting 1968 (Stb. 329) is de heffing geregeld van de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's, hierna aangeduid als b.v.p. In het tweede lid van genoemd artikel is voor de toepassing van de b.v.p. de personenauto gedefinieerd als een motorrijtuig op drie of meer wielen dat uit hoofde van zijn bouw kan dienen voor het vervoer van personen langs de weg, zogenaamde combinatiewagens en stationcars daaronder begrepen. Een aantal met name genoemde motorrijtuigen zoals autobussen en politiewagens is van de heffing van de b.v.p. uitgezonderd.

In de praktijk is gebleken dat de definitie van een personenauto niet in alle gevallen voldoende duidelijk is. Problemen zijn zich gaan voordoen met betrekking tot het begrip personenauto nadat kwam vast te staan dat een van een personenauto afgeleide bestelauto ook dan is aan te merken als bestelauto indien deze is voorzien van zijruiten. Dit heeft ertoe geleid dat motorrijtuigen die uit hoofde van hun bouw een personenauto zijn bij *wijziging van de inrichting, met name door het niet aanbrengen of het verwijderen van een achterbank en het aanbrengen van een laadvloer op de plaats van de vrijkomende ruimte en de kofferruimte, worden aangemerkt als een bestelauto*. Zoals bekend is, zijn bestelauto's niet onderworpen aan de b.v.p. Bij de aankoop van personenauto's vindt dan ook een verschuiving plaats van auto's die zijn voorzien van een achterbank naar auto's zonder achterbank. Dit wordt mede in de hand gewerkt doordat het uiterlijk van deze auto's nagenoeg niet is te onderscheiden van gewone personenauto's. In de wandeling worden deze van personenauto's afgeleide «bestelauto's» dan ook wel aangeduid als «uitgeklede personenauto's».

Nu de verschuiving van personenauto's naar uitgeklede personenauto's de laatste jaren in toenemende mate plaatsvindt, terwijl bij het gebruik van die auto's het gebruik als personenauto als regel voorop staat, ben ik van oordeel dat er niet aan valt te ontkomen voor het zijn van bestelauto in beginsel wederom de eis te stellen, thans wettelijk, dat de laadruimte niet is voorzien van zijruiten. Wel ben ik van oordeel dat met name voor het gebruik van bestelauto's in het stadsverkeer het uit een oogpunt van verkeersveiligheid aanbeveling kan verdienen toe te staan dat aan de rechterkant van de laadruimte over een gedeelte van de lengte daarvan

een zijruit wordt aangebracht. Alsdan, zowel in het geval waarin de auto geen zijruiten heeft als in het geval waarin uitsluitend de rechterzijde van de auto een zijruit bevat, draagt een auto met een laadruimte ook uiterlijk duidelijk het karakter van bestelauto. Dit houdt niet in dat de grotere bestelauto's, de zogenaamde bestelbussen, nu ook geen zijruiten in de laadruimte meer zouden mogen hebben of slechts één kleine zijruit aan de rechterkant daarvan. In die sector doet zich het verschijnsel van de uitgekledede personenauto niet voor. Deze bestelbussen kunnen dus desgewenst aan weerszijden voorzien blijven van zijruiten.

Een factor die bij de afbakening tussen personenauto's en bestelauto's een rol speelt is dat zowel van personenauto's afgeleide bestelauto's als van bestelauto's afgeleide personenauto's op de markt worden gebracht die beide, ingeval zij niet zijn voorzien van een achterbank maar wel beschikken over zijruiten, aantrekkelijk zijn om te worden gebruikt als personenauto. Daarnaast worden thans auto's ontworpen die multi-functioneel zijn. Van deze auto's kan op voorhand niet worden vastgesteld of zij zijn ontworpen als personenauto of als bestelauto. Ze kunnen zowel met als zonder achterbank(en) worden geleverd en zonder achterbank met en zonder zijruiten. Tegen deze achtergronden moet wel worden gekozen voor een zodanige aanvulling van het begrip personenauto dat in beginsel ook de auto's die beschikken over een laadruimte in de heffing van de b.v.p. worden betrokken.

De voorgestelde aanvulling van het begrip personenauto voor de heffing van de b.v.p. houdt in dat, naast de motorrijtuigen waarvan uit het model, de vormgeving, de inrichting enzovoort, blijkt dat dergelijke voertuigen dienen voor het vervoer van personen, ook motorrijtuigen die zijn voorzien van een laadruimte en waarvan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen van het voertuig niet meer bedraagt dan 3500 kg in beginsel worden aangemerkt als personenauto. Alleen indien uit hoofde van de inrichting van de laadruimte en het uiterlijk van de auto valt af te leiden dat die motorrijtuigen dienstbaar zullen zijn voor het vervoer van goederen vallen zij niet onder het begrip personenauto. Daartoe wordt thans mede de eis gesteld, dat de laadruimte niet is voorzien van zijruiten dan wel uitsluitend aan de rechterzijde een zijruit bevat. Bedraagt de hoogte van de laadruimte echter 130 cm of meer dan mag de laadruimte aan beide zijden zijn voorzien van zijruiten. Bij een dergelijke hoogte van de laadruimte behoeft, naar het mij voorkomt, niet te worden gevreesd dat het motorrijtuig zal worden gebruikt als personenauto. Met betrekking tot de achterkant van de laadruimte worden in dezen geen eisen gesteld. De achterkant kan dus wel of niet een ruim bevatten.

Met het oog op het verschijnsel dat bij bestelbussen de laadvloer soms niet over de gehele lengte een zelfde afstand heeft tot het dak – de motor kan onder een gedeelte van de laadvloer zijn bevestigd of het dak loopt bij het begin of het einde daarvan enigszins schuin af – is de eis dat de hoogte van de laadruimte ten minste 130 cm moet bedragen wil de bestelbus kunnen worden voorzien van zijruiten, beperkt tot 75 cm van de lengte van de laadruimte.

Ten einde te voorkomen dat de eis dat de laadruimte niet of alleen de rechterzijde is voorzien van zijruiten, geen of nauwelijks betekenis heeft voor auto's die uit hoofde van hun bouw aldaar geen of kleine zijruiten hebben, zoals sportauto's of coupé-modellen, wordt aan de lengte van de laadruimte een minimum eis gesteld van 75 cm en moet de laadruimte over deze lengte een hoogte hebben van ten minste 75 cm.

Onder personenauto's zullen dus voortaan mede worden verstaan auto's waarvan de laadruimte wat betreft de omvang te gering is om te dienen als bestelauto en auto's die wat betreft inrichting en uiterlijk niet herkenbaar zijn als bestelauto.

Motorrijtuigen waarin de ruimte achter de bestuurderszitplaats slechts voor een deel bestaat uit laadruimte of waarvan in de laadruimte – op de

laadvloer of aan de zijwanden – zitplaatsen of bevestigingspunten daartoe zijn aangebracht, zijn in ieder geval aan te merken als personenauto (artikel 50, tweede lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968).

Voorgesteld wordt de wijziging 1 januari 1988 te doen ingaan.

Achtergronden van het voorstel

Bij de invoering van de b.v.p. heeft de wetgever de te belasten personenauto's omschreven als auto's die vanwege hun bouw geschikt zijn of kunnen zijn voor het vervoer van personen. Onder deze omschrijving vallen niet de echte bestelauto's daar deze uit hoofde van hun bouw niet geschikt zijn voor het vervoer van personen maar voor het vervoer van goederen dat doorgaans plaatsvindt in het kader van een onderneming of van de uitoefening van een beroep. Veelal zijn zij als zodanig ook herkenbaar aangezien zij voor deze bestemming zijn ontworpen. Van bestelauto's met een gesloten koetswerk is met het oog op het volume van de te vervoeren lading het koetswerk achter de bestuurders- en bijrijderszitplaats veelal extra verhoogd. Ook kunnen zij als zodanig herkenbaar zijn vanwege het feit dat zij zijn uitgerust met een open laadbak achter die zitplaatsen.

In de praktijk worden tot motorrijtuigen die worden gebruikt voor het vervoer van goederen niet alleen deze als bestelauto ontworpen auto's gerekend maar ook in ongebruikte staat verkerende personenauto's die dienstbaar worden gemaakt aan dat vervoer, de van personenauto's afgeleide bestelauto's. Daarbij moeten de in laatstbedoelde auto's aangebrachte wijzigingen – het verwijderen van de zitplaatsen en van de bevestigingspunten daartoe, het blinderen van de laadruimte en dergelijke – een permanent karakter hebben zonder dat zij op betrekkelijk eenvoudige wijze ongedaan kunnen worden gemaakt, zodat ook een daadwerkelijk gebruik als bestelauto mag worden verwacht.

In paragraaf 2 van de Leidraad Bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's is met betrekking tot van personenauto's afgeleide bestelauto's onder punt 7 de eis opgenomen dat de laadruimte niet mag zijn voorzien van zijruiten. Een dergelijke eis geldt niet ten aanzien van de als bestelauto ontworpen motorrijtuigen (paragraaf 2, punt 8, van de Leidraad).

Aan dit onderscheid werd in de uitspraak van het Gerechtshof te Amsterdam van 25 maart 1981 die is bevestigd door de Hoge Raad (BNB 1982/76) geen betekenis meer gehecht. In die uitspraak is geconcludeerd dat het inzetten van zijruiten in een van een personenauto afgeleide bestelauto niet leidt tot verschuldigheid van de b.v.p.

Door de aanwezigheid van zijruiten in bestelauto's die zijn afgeleid van personenauto's is het voornaamste uiterlijke verschil tussen personenauto's en daarvan afgeleide bestelauto's verdwenen. Dit heeft in de praktijk ertoe geleid dat thans naast combinatiewagens en stationcars vooral personenauto's met een derde of een vijfde deur worden omgebouwd tot een van zijruiten voorziene «bestelauto», ook al is als regel het oogmerk afwezig de auto ook als zodanig, dat wil zeggen voor het vervoer van goederen, te gebruiken. Een dergelijke auto is namelijk in een aantal situaties zeer aantrekkelijk om te worden gebruikt als gewone personenauto. Zo kunnen deze auto's bij voorbeeld voor één- of tweepersoons-huishoudens dezelfde functie vervullen als een gewone personenauto met zitplaatsen voor vier of meer personen. Een dergelijke auto is voorts geschikt als tweede auto naast de gewone personenauto.

Hoewel ik mij realiseer dat deze auto's mede geschikt zijn om te kunnen worden gebruikt voor het daarmee vervoeren van goederen geeft het vorenstaande mij niettemin aanleiding voor te stellen de wettelijke definitie van het begrip personenauto nader te regelen.

Doorwerking naar de motorrijtuigenbelasting

De motorrijtuigenbelasting is opgebouwd uit een zogenaamde hoofdsom die, ingeval op dieselolie of LPG wordt gereden, wordt verhoogd met een

toeslag naar de brandstof. Voor vrachtauto's, waartoe ook bestelauto's worden gerekend, is niet alleen de hoofdsom lager maar ontbreekt voor auto's die rijden op dieselolie ook de toeslag en is voor auto's die op LPG rijden de toeslag lager dan voor personenauto's. Van de zogenaamde uitgekilde personenauto's wordt de motorrijtuigenbelasting geheven naar het tarief dat van toepassing is voor vrachtauto's. Het wetsvoorstel strekt tevens ertoe deze auto's ook voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting weer aan te merken als personenauto's. Ten gevolge daarvan zal zulks ook het geval zijn voor de heffing van de toeslag voor het Rijkswegenfonds en voor de heffing van de provinciale opcenten. Ten behoeve van het Rijkswegenfonds wordt namelijk een toeslag geheven bovenop de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting. Het bedrag van deze toeslag is voor een vrachtauto hoger dan voor een personenauto van een gelijk gewicht. Daarnaast worden van personenauto's provinciale opcenten geheven.

Doorwerking naar de inkomstenbelasting

De Wet op de inkomstenbelasting 1964 (Stb. 519) hanteert het begrip personenauto in artikel 42, tweede en derde lid, en in artikel 61a, vijfde lid, onderdeel c. In artikel 42 is de zogenaamde autokostenfictie opgenomen. Deze regeling strekt ertoe op forfaitaire wijze het voordeel dat is verbonden aan het privé-gebruik van bij voorbeeld een door de werkgever aan de werknemer ter beschikking gestelde personenauto in de belastingheffing te betrekken. Ingeval een auto niet kan worden aangemerkt als een personenauto in de zin van artikel 42 vindt de autokostenfictie echter geen toepassing. In dat geval wordt uitsluitend het werkelijke voordeel dat met het gebruik van de auto voor privé-doeleinden samenhangt tot het inkomen van de belastingplichtige gerekend.

In artikel 61a, vijfde lid, onderdeel c, worden personenauto's, andere dan die welke zijn bestemd voor het beroepsvervoer over de weg, uitgezonderd van de investeringsbijdragen krachtens de Wet investeringsrekening (Stb. 1978, 368). Onder personenauto's worden in dit verband verstaan auto's die zijn ingericht voor het vervoer van niet meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen. Bestelauto's die zijn aan te merken als bedrijfsmiddel en niet onder deze uitsluitingsbepaling vallen, komen derhalve in beginsel wel in aanmerking voor investeringsbijdragen.

In het onderhavige wetsvoorstel is het begrip personenauto voor de heffing van de bijzondere verbruiksbelasting nader vastgesteld door aanvulling van artikel 50 van de Wet op de omzetbelasting 1968. Uit een oogpunt van uniformiteit acht ik het gewenst deze aanvulling eveneens op te nemen in vorengenoemde bepalingen van de Wet op de inkomstenbelasting 1964. Met deze aanvulling wordt tevens de duidelijkheid gediend in die gevallen waarin thans nog discussie mogelijk moet worden geacht omtrent het antwoord op de vraag of sprake is van een personenauto.

Budgettaire opbrengst

De opbrengst van de voorgestelde maatregel bedraagt aan bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's naar schatting f 85 mln. op kasbasis in 1988 en f 100 mln. structureel.

Naar schatting zal het onderhavige wetsvoorstel ter zake van de motorrijtuigenbelasting een opbrengst meebrengen van ongeveer f 3 mln. op kasbasis in 1988. De structurele opbrengst zal geleidelijk toenemen naarmate er meer auto's in het tarief komen dat van toepassing is voor personenauto's. Uiteindelijk zal de structurele opbrengst f 17 mln. bedragen. De voorgestelde aanvulling van het begrip personenauto zal voor het Rijkswegenfonds een vermindering van de ontvangsten met zich brengen van naar schatting f 2 mln. op kasbasis en f 8 mln. structureel.

De provinciale opcenten zullen toenemen in 1988 met f 2 mln. op kasbasis en circa f 6 mln. structureel.

De aanpassing van het begrip personenauto in de Wet op de inkomstenbelasting 1964 leidt tot een vermindering van uitgaven uit hoofde van de Wet investeringsrekening met naar schatting f 8 mln. op kasbasis in 1988 en structureel met f 25 mln. De budgettaire gevolgen van de vorenbedoelde aanpassing voor de autokostenfictie in de inkomstenbelasting zijn te verwaarlozen.

Bij deze memorie is gevoegd het standaardformulier «Overzicht van de financiële gevolgen voor de rijksbegroting».

Dereguleringsaspecten

Het wetsvoorstel is gezien op de criteria die zijn opgenomen in de beknopte vragenlijst die is opgenomen in de Aanwijzingen inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregel van bestuur van de minister-president d.d. 16 januari 1985 (Stcrt. 18). Het wetsvoorstel heeft betrekking op hetgeen het voorwerp van belasting is van de b.v.p. en op de toepassing van het tarief van de motorrijtuigenbelasting alsmede op de toepassing van een tweetal bepalingen van de Wet op de inkomstenbelasting 1964. Voor de uitvoering van het wetsvoorstel worden geen nieuwe organen of bestuursinstrumenten in het leven geroepen. Evenmin wordt de wijze van heffing gewijzigd. Er zullen geen personele gevolgen zijn voor de overheid en de belastingplichtigen. Gelet op de aard van het voorstel verwacht ik, dat het justitiële apparaat niet zal worden geconfronteerd met een grotere werkdruk.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I. Dit artikel bevat de wijzigingen in de Wet op de omzetbelasting 1968 ter zake van de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's.

Artikel I, onderdeel A, strekt tot het opnemen in artikel 50 van de Wet op de omzetbelasting 1968 van een bepaling die bewerkstelligt dat elk motorrijtuig met een maximum toelaatbare massa van 3500 kg of minder dat is voorzien van een laadruimte in beginsel steeds wordt aangemerkt als een personenauto. Wat betreft het begrip maximum toelaatbare massa is aansluiting gezocht bij overeenkomstige begrippen die van toepassing zijn voor de wegenverkeerswetgeving.

Een van een laadruimte voorzien motorrijtuig wordt alleen dan aangemerkt als een niet onder de bijzondere verbruiksbelasting vallende auto indien de laadruimte voldoet aan de daartoe gestelde eisen. Deze eisen hebben betrekking op de inrichting, het uiterlijk, de lengte en de hoogte van de laadruimte.

De eerste voorwaarde houdt in, dat in de laadruimte een laadvloer moet zijn aangebracht die op onverbreekelijke wijze is bevestigd aan de carrosserie van het voertuig. In de wettekst is dit tot uitdrukking gebracht met de woorden «vaste laadvloer». Voorts moet de laadvloer vlak zijn en over de gehele breedte en lengte van de laadruimte – met uitzondering van de eventuele wielkasten – zijn aangebracht.

De tweede eis geldt de zijruiten in de laadruimte. Voorwaarde is dat de laadruimte geen zijruiten heeft dan wel niet meer dan één ruit aan de rechterzijkant. In samenhang met de overige gestelde eisen staat alsdan welhaast vast dat dergelijke auto's ook daadwerkelijk worden aangeschaft met het doel ze als bestelauto te gebruiken.

Opgemerkt zij, dat de eis van de afwezigheid van zijruiten uiteraard niet impliceert dat in de carrosserie niet een van fabriekswege aangebrachte profilering voor het aanbrengen van zijruiten aanwezig mag zijn. Ingeval echter zijruiten in de laadruimte aanwezig zijn geweest moeten deze, behoudens eventueel de daarin toegestane zijruit, zijn vervangen door

een ondoorzichtig materiaal dat net als het geval is bij de vorenbedoelde profilering, op onverbreekelijke wijze moet zijn bevestigd aan de carrosserie.

De lengte van de zijruit aan de rechterkant van de laadruimte mag niet meer bedragen dan de helft van de lengte van de laadruimte. De voorwaarden dat de laadruimte niet meer dan één zijruit mag hebben die bovendien een bepaalde lengte niet te boven mag gaan heeft tot doel dat de auto ook dan qua uiterlijk het karakter blijft behouden van bestelauto.

De eis van de blinding geldt niet, indien de hoogte van de laadruimte 130 cm of meer bedraagt over ten minste 75 cm van de lengte van de laadruimte. Dit hoogtecriterium van de laadruimte is zodanig gesteld dat de zogenaamde bestelbussen doorgaans niet behoeven te worden geblindeerd. Anderzijds wordt met dit hoogte-criterium voorkomen dat met name terreinwagens en multi-functionele auto's steeds als bestelauto zouden worden aangemerkt.

De eis van de afwezigheid van zijruiten impliceert dat motorrijtuigen met een open laadbak achter de bestuurders- en bijrijderszitplaats (zogenaamde pick-up's) niet als personenauto worden aangemerkt indien zij voldoen aan de overige ter zake gestelde eisen. Daarbij is de eis met betrekking tot minimum hoogte van de laadruimte uiteraard voor deze motorrijtuigen niet relevant.

De derde voorwaarde heeft betrekking op de lengte en de hoogte van de laadruimte. Van die lengte wordt alleen in aanmerking genomen het gedeelte van de ruimte achter de bestuurders- en bijrijderszitplaats dat effectief is te gebruiken voor het vervoer van goederen. Als zodanig wordt in beginsel beschouwd de ruimte vanaf de achterzijde van de rugleuning van de bestuurdersstoel tot aan de dakrand van de auto ter hoogte van de achterdeur. Als minimum eis geldt een lengte van ten minste 75 cm. Voorts moet de hoogte van de laadruimte over deze lengte ten minste 75 cm zijn. Is de lengte van de laadruimte minder dan 75 cm of is de hoogte daarvan minder dan 75 cm dan is de auto altijd een personenauto. De laadruimte vervult in zo'n situatie in feite de functie van bagage- of kofferruimte.

De wettekst voorziet erin dat bij ministeriële regeling wordt vastgesteld wat wordt verstaan onder de lengte en de hoogte van de laadruimte. Een concept van de regeling is als bijdrage bij deze memorie gevoegd.

De overige wijzigingen die worden aangebracht in artikel 50 zijn van redactionele aard.

Volledigheidshalve zij nog het volgende vermeld met betrekking tot pick-up's en bestelauto's met een gesloten carrosserie die zijn voorzien van een zogenaamde dubbele cabine. Dergelijke auto's beschikken over een extra rij zitplaatsen achter de bestuurders- en bijrijderszitplaats. Deze op grond van de wet als personenauto aan te merken motorrijtuigen worden blijkens het gestelde in paragraaf 2, onder punt 10, van de Leidraad Bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's uitgezonderd van de heffing van de b.v.p. indien zij voldoen aan de daarin opgenomen voorwaarden ter zake van de omvang en de inrichting van de vorenbedoelde extra zitruimte en de ruimte die nog is bestemd voor het vervoer van goederen. Het voornemen bestaat het beleid met betrekking tot deze auto's voort te zetten met dien verstande, dat een bestelauto met een gesloten koetswerk en voorzien van een dubbele cabine nog slechts dan als bestelauto zal worden aangemerkt ingeval de hoogte van de laadruimte 130 cm of meer bedraagt.

Artikel I, onderdeel B. De wijzigingen in artikel 50a van de Wet op de omzetbelasting 1968 zijn van redactionele aard.

Artikel II houdt in dat motorrijtuigen die ingevolge het bepaalde in artikel 50, derde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 voor de heffing van de b.v.p. mede worden aangemerkt als personenauto ook als zodanig worden beschouwd voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting.

Artikel III houdt in dat motorrijtuigen die voor de heffing van de b.v.p. ingevolge het bepaalde in artikel 50, derde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 worden aangemerkt als personenauto, ook voor de toepassing van artikel 42, tweede en derde lid, en artikel 61a, vijfde lid, onderdeel c, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 als zodanig worden aangemerkt. Opgemerkt zij dat ingevolge artikel 23c van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 (Stb. 469) de wijziging van artikel 61a van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 doorwerkt naar de vennootschapsbelasting.

De voorgestelde wijzigingen treden ingevolge artikel IX in werking met ingang van 1 januari 1988. Met betrekking tot artikel 61a, vijfde lid, onderdeel c, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 betekent zulks dat de wijziging toepassing zal vinden ten aanzien van investeringen die worden verricht op of na 1 januari 1988.

De in *Artikel IV* aangebrachte wijzigingen in de Wet houdende tijdelijke fiscale maatregelen ter bevordering van het gebruik van ongelode benzine en de aankoop van schone en van beperkt schone personenauto's hebben geen materiële betekenis.

Artikel V. De in artikel 50, derde lid (nieuw), van de Wet op de omzetbelasting 1968 bedoelde auto's die vóór 1 januari 1988 voor de toepassing van de wettelijke bepalingen inzake de b.v.p. niet als personenauto zijn aangemerkt worden dit van rechtswege met ingang van het in werking treden van deze wet. Artikel V strekt ertoe dat alsnog voor deze auto's bijzondere verbruiksbelasting wordt verschuldigd ingeval na de inwerking-treding van deze wet handelingen worden verricht als zijn omschreven in artikel 50, zesde lid (oud derde lid) en vijftiende lid, tweede volzin (oud tiende lid, tweede volzin), bij voorbeeld het in de laadruimte alsnog aanbrengen van zitplaatsen of bevestigingspunten daarvoor.

Artikel VI. Artikel VI bepaalt dat van de in artikel II bedoelde motorrijtuigen de motorrijtuigenbelasting niet wordt geheven naar het tarief voor personenauto's indien voor een dergelijk motorrijtuig het afgegeven deel II van het kentekenbewijs een dagtekening heeft van vóór 1 januari 1988. Dit betekent dat de wet een eerbiedigende werking heeft ten aanzien van degene die vóór die datum houder is van een dergelijk motorrijtuig totdat het motorrijtuig in andere handen overgaat.

In *Artikel VII* wordt een wijziging van redactionele aard aangebracht in de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175) ingeval de in artikel 110 van die wet opgenomen wijziging van de Wet op de omzetbelasting 1968 in werking treedt met ingang van een tijdstip op of na dat van de onderhavige wet.

Artikel VIII bepaalt dat deze wet in werking treedt met ingang van 1 januari 1988.

De Staatssecretaris van Financiën,
H. E. Koning

BIJLAGE I

Overzicht van de financiële gevolgen voor de rijksbegroting

1. Behoort bij wetsontwerp inzake: Aanvulling begrip personenauto voor de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's, de motorrijtuigenbelasting en de inkomstenbelasting.
2. ingediend/ingezonden:

1. Omschrijving van het voorstel: Het nader vaststellen van het begrip personenauto voor de heffing van enkele belastingen.
2. Beoogde datum van inwerkingtreding/ingang: 1 januari 1988.

Financiële gevolgen voor de rijksbegroting (in miljoenen guldens)	Begrotingsjaar X		Meerjarenramingen		
	1988	(jaar X+1)	(jaar X+2)	(jaar X+3)	(jaar X+4)
Uitgaven					
1.1					
1.2 Specificatie W.I.R.	- 8	-25	-25	-25	-25
e.v. Afdracht Rijkswegenfonds	- 2	- 3	- 5	- 7	- 8
2. Totaal	-10	-28	-30	-32	-33
3. Reeds opgenomen in begroting en in meerjarenramingen					
4. Verhoging/Verlaging t.o.v. begroting en meerjarenramingen					
Ontvangsten					
1.1					
1.2 Specificatie B.V.P.	85	100	100	100	100
e.v. Motorrijtuigenbelasting	3	7	10	13	17
Toeslag Rijkswegenfonds	- 2	- 3	- 5	- 7	- 8
2. Totaal	86	104	105	106	109
3. Reeds opgenomen in begroting en in meerjarenramingen					
4. Verhoging/Verlaging t.o.v. begroting en meerjarenramingen					

Toelichting op de raming: De voorgestelde wijziging werkt voorts door in de opbrengst van provinciale opcenten.

Compensatie:

Prestatiegegevens:

De Staatssecretaris van Financiën,

Gelet op de artikelen 50, vijfde en twaalfde lid, en 50a, vierde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 (Stb. 329);

Besluit:

ARTIKEL I

In de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968 (Stcrt. 169)¹ worden de volgende wijzigingen aangebracht.

A

In de **aanhef** wordt «50, lid 7a en tiende lid en 50a, vierde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 (Stb. 329)» vervangen door: 50, vijfde, twaalfde en vijftiende lid, en 50a, vierde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 (Stb. 329).

B

Van hoofdstuk XIV wordt het opschrift «Teruggaaf van bijzondere verbruiksbelasting voor taxi's» vervangen door: Bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's.

C

Onder vernummering van **artikel 36b** tot **artikel 36c** wordt in hoofdstuk XIV ingevoegd:

Artikel 36b

1. Onder de lengte van de laadruimte als is bedoeld in artikel 50, derde lid, van de wet wordt verstaan de horizontaal gemeten afstand van het punt aan de achterzijde van de rugleuning van de bestuurdersstoel dat ligt ter hoogte van het onderste punt van het stuurwiel tot aan de loodlijn vanuit het achterste punt van de dakrand van het voertuig naar de laadvloed. Bij het bepalen van die afstand wordt de bestuurdersstoel geplaatst in de achterste stand voor het gebruik, wordt de rugleuning geplaatst onder een hoek van 25° met de verticale as en wordt het stuurwiel geplaatst in de normale stand voor het gebruik.

2. Ingeval de laadruimte is afgescheiden van de zitruimte voor de bestuurder en die afscheiding zich bevindt achter het punt aan de achterzijde van de rugleuning van de bestuurdersstoel wordt, in afwijking in zoverre van het eerste lid, onder de lengte van de laadruimte verstaan de horizontaal gemeten afstand van die afscheiding tot aan de loodlijn vanuit het achterste punt van de dakrand van het voertuig naar de laadvloer.

3. Onder de hoogte van de laadruimte als is bedoeld in artikel 50, derde lid, van de wet wordt verstaan de verticaal gemeten afstand van de laadvloer tot het dak van het voertuig.

D

1. In het tot **artikel 36c** vernummerde **artikel 36b** wordt in het eerste lid «artikel 50, lid 7a, van de wet» en «artikel 50, vierde lid, van de wet» vervangen door onderscheidenlijk «artikel 50, twaalfde lid, van de wet» en «artikel 50, zevende lid, van de wet».

D

2. In het tweede lid wordt «artikel 50, vierde lid, van de wet» vervangen door: artikel 50, zevende lid, van de wet.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 1988.

Toelichting

Bij de Wet van 1987, houdende aanvulling van het begrip personenauto voor de heffing van de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's en dienovereenkomstige wijziging van de motorrijtuigenbelasting en de inkomstenbelasting (Stb. 1987,) is in artikel 50 van de Wet op de omzetbelasting 1968 (Stb. 329) een bepaling opgenomen die erin voorziet dat motorrijtuigen met een maximum toelaatbare massa van 3500 kg of minder die zijn voorzien van een laadruimte, worden aangemerkt als personenauto tenzij de laadruimte voldoet aan de daartoe gestelde eisen. Indien dit laatste het geval is blijft de heffing van de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's achterwege.

De voor die laadruimte gestelde eisen zijn opgenomen in artikel 50, derde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968. Aldaar is bepaald, dat de laadruimte van de auto moet zijn voorzien van een vaste vlakke laadvloer; voorts moet de laadruimte een lengte hebben van ten minste 75 cm en een hoogte over deze lengte van ten minste 75 cm. De laadruimte mag, behoudens een zijruit aan de rechterzijde van de laadruimte en ten hoogste over de halve lengte daarvan, niet zijn voorzien van zijruiten. Ingeval de hoogte van de laadruimte 130 cm of meer bedraagt over ten minste 75 cm van de lengte van de laadruimte mag de laadruimte echter in haar geheel en aan weerszijden zijn voorzien van zijruiten.

In artikel 50, vijfde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 is bepaald dat de Minister van Financiën bij ministeriële regeling vaststelt wat wordt verstaan onder de lengte en de hoogte van de laadruimte. Deze regeling strekt hiertoe. Zij voorziet in opnemings van een nieuw artikel 36b in de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968.

Artikel 36b, eerste lid, bepaalt wat wordt verstaan onder de lengte van de laadruimte. Deze wordt gevormd door de horizontaal gemeten afstand tussen het punt aan de achterzijde van de rugleuning van de bestuurdersstoel dat ligt ter hoogte van het onderste punt van het stuurwiel tot aan de loodlijn vanuit het achterste punt van de dakrand van het voertuig naar de laadvloer. Daarbij is als achterste punt van de dakrand te beschouwen de eerste onderbreking van de daklijn aan de achterzijde van de auto. Deze onderbreking zal doorgaans bestaan uit de achterdeur van het voertuig. Ook is het mogelijk dat die onderbreking wordt gevormd door een achterraam. In dat geval is de bovenzijde van het achterraam te beschouwen als de achterste punt van de dakrand.

Voor het meten van bedoelde afstand moet de bestuurdersstoel in de achterste stand voor het gebruik worden geplaatst. Daarbij moet de rugleuning onder een hoek van 25° met de verticale as worden geplaatst. Ingeval het stuurwiel verstelbaar is dient het in de normale stand voor het gebruik te worden geplaatst.

Het tweede lid van artikel 36b ziet op de situatie waarin de auto is voorzien van een vaste afscheiding tussen de bestuurders- en de laadruimte en die afscheiding zich bevindt achter het in het eerste lid bedoelde punt van de achterzijde van de bestuurdersstoel. Alsdan wordt onder de lengte van de laadruimte verstaan de horizontaal gemeten afstand van die afscheiding tot aan de loodlijn vanuit de dakrand naar de laadvloer.

Ingevolge het derde lid van artikel 36b wordt onder de hoogte van de laadruimte verstaan de verticaal gemeten afstand van de laadvloer tot het dak van het voertuig. Uiteraard behoeft deze hoogte niet over de gehele breedte van de laadruimte gelijk te zijn. Wel dient daarbij te worden voldaan aan de in artikel 50, derde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 gestelde minimum-hoogten van onderscheidenlijk 75 cm en 130 cm, waarbij het geen bezwaar ontmoet dat de hoogte van de laadruimte bij de rondingen van het dak, waar deze overgaat in de zijde van de laadruimte, eventueel wat geringer is dan die minimum-hoogten.