

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. 5

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 23 november 1987

Algemeen

Tot mijn genoegen onderschrijven de leden van de C.D.A.-fractie de visie van de regering dat het begrip personenauto zodanig dient te worden omschreven dat de zogenoemde uitgeklede personenauto's gelijkelijk belast worden als gewone personenauto's. Ik stel het evenzeer op prijs dat de leden van de fracties van de V.V.D. en van de S.G.P. zich kunnen vinden in de strekking van het wetsvoorstel.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen welke oorzaken kunnen worden aangewezen voor de verschuiving in de aankoop van personenauto's naar personenauto's zonder achterbank. Zoals is uiteengezet in de memorie van toelichting in het onderdeel «Achtergronden van het voorstel», geldt sinds enkele jaren als gevolg van ter zake gewezen jurisprudentie voor bestelauto's niet meer de zogenoemde blindingseis. Daardoor is het mogelijk geworden een van zijruiten voorziene uitgeklede personenauto aan te schaffen zonder dat dit leidt tot verschuldigdheid van de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's (b.v.p.). Zo kan de aankoop van een personenauto die in de gewone versie een catalogusprijs heeft van bij voorbeeld f 20 000, in de uitgeklede versie leiden tot een besparing van alleen al f 3600 aan b.v.p. Ik meen derhalve dat de door deze leden bedoelde verschuiving in de aankoop van personenauto's met name wordt veroorzaakt door het fiscale voordeel dat is gemoeid met de aankoop van een uitgeklede personenauto. Daarbij is de omstandigheid dat de uitgeklede personenauto door het vervallen van de blindingseis zich nauwelijks onderscheidt van een gewone personenauto mede een factor van betekenis. Een dergelijke auto is als gevolg van het voorgaande aantrekkelijk geworden om te worden gebruikt als gewone personenauto door één- en tweepersoonshuishoudens, als tweede auto en als auto door bij voorbeeld vertegenwoordigers.

Ik onderschrijf de zienswijze van deze leden, dat een auto duidelijk het uiterlijk en karakter van een bestelauto moet hebben, wil deze buiten de heffing van de b.v.p. blijven.

Ik meen dat de eisen die het wetsvoorstel stelt niet ten koste zullen gaan van de verkeersveiligheid, zulks in antwoord op vragen van de leden van de C.D.A.-fractie en van de P.v.d.A.-fractie. Door het toestaan van een rechterzijruit over de halve lengte van de laadruimte wordt aan de

verkeersveiligheid naar mijn mening voldoende recht gedaan. Deze mogelijkheid is geopend, mede op verzoek van het bedrijfsleven, met het oog op de veiligheid van met name voetgangers en fietsers in het stadsverkeer wanneer de auto een aan de rechterzijde van de weg gelegen weg wil inrijden. De voorgestelde regeling heeft eveneens op dit punt de instemming van het belanghebbende bedrijfsleven zoals de Algemene Verladings- en Eigen Vervoer Organisatie (EVO) en de RAI. Overigens is met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in dezen eveneens intensief overleg gevoerd, dit in antwoord op een vraag van de leden van de P.v.d.A.-fractie.

De leden van de fractie van de S.G.P. en ook het lid van de fractie van het G.P.V. vragen, of de verkeersveiligheid niet evenzeer voldoende is gewaarborgd wanneer in de laadruimte geen zijruiten zijn toegestaan maar aan de rechterzijde van de auto een zijspiegel wordt gemonteerd. Zoals de leden van de S.G.P.-fractie terecht stellen rijden er heel wat volledig gesloten bestelauto's rond, die kennelijk voldoen aan redelijke eisen van veiligheid. In verband hiermee heb ik dan ook aanvankelijk overwogen als voorwaarde op te nemen dat geen enkele zijruit in de laadruimte mag zijn aangebracht. Na overleg met vorengenoemde instanties heb ik hiervan evenwel afgezien met het oog op een grotere veiligheid van met name voetgangers en fietsers in het stadsverkeer.

Met instemming heb ik geconstateerd dat de leden van de fractie van de V.V.D. niet zo zwaar tillen aan opmerkingen van sommige zijden ten aanzien van de verkeersveiligheid.

De leden van de C.D.A.-fractie stellen de vraag of de maatstaven welke in het wetsontwerp worden genoemd niet erg arbitrair van aard zijn, alsmede of zij voldoende waarborg bieden om het beoogde doel te bereiken. Zij merken daarbij op, dat bij bepaalde categorieën voertuigen problemen kunnen ontstaan, bij voorbeeld met betrekking tot de hoogte van de laadruimte bij kleinere typen terreinwagens. In dit verband brengen zij naar voren dat zij het idee hebben dat de arbitraire maatstaven alsook de verkeersveiligheid-beperkende maatregelen zouden kunnen worden vermeden door een algemene bepaling inhoudende dat het grijze kenteken niet in strijd mag zijn met het karakter en het gebruik van het voertuig.

Ten antwoord hierop kan ik meedelen dat met de in het wetsvoorstel opgenomen maatstaven is getracht enerzijds het oneigenlijke gebruik van bestelauto's zo veel mogelijk terug te dringen en anderzijds, door overleg met de RAI, te voorkomen dat die maatstaven een onderscheid zouden aanbrengen binnen een zelfde segment van de markt. Ik ben van mening dat op grond van de in het wetsvoorstel opgenomen eisen die aan auto's worden gesteld ten einde te worden aangemerkt als bestelauto, deze laatste auto's, uitzonderingen daargelaten, niet meer aantrekkelijk zullen zijn om te worden gebruikt als een normale personenauto. Mijns inziens valt niet te verwachten dat, evenmin als dit in het verleden het geval was, zal worden overgegaan tot de aankoop van geblindeerde bestelauto's of van ongeblindeerde bestelbussen (waarvoor als de eis geldt een hoogte van de laadruimte van 130 cm of meer) om die in de plaats van een personenauto te gebruiken.

Met betrekking tot de door deze leden aangeduide kleinere typen terreinauto's wijs ik erop dat de thans bekende terreinwagens een hoogte van de laadruimte hebben die de 130 cm niet te boven gaat. Zij zullen derhalve moeten voldoen aan de voorwaarde van blindering om buiten de b.v.p.-heffing te blijven.

Het door deze leden geopperde idee om het oneigenlijke gebruik van bestelauto's tegen te gaan door middel van een algemene bepaling dat het gebruik van zo'n auto niet in strijd mag zijn met het karakter van zo'n auto en het gebruik dat normaliter van zo'n auto wordt gemaakt, kan naar mijn mening in deze geen oplossing bieden. De heffing van de b.v.p. is eenmalig, te weten ter zake van de levering door de fabrikant dan wel de

invoer. Daarbij is van belang dat op dat tijdstip wordt geheven naar de hoedanigheid van het object van de belasting. De persoon van de gebruiker – ondernemer of particulier –, dit mede ten antwoord aan de leden van de P.v.d.A.-fractie, speelt voor deze belasting, evenals voor de motorrijtuigenbelasting, geen rol. Een controle op het feitelijke gebruik van een bestelauto na het tijdstip van de heffing zou dan ook een aan deze heffing wezensvreemd element toevoegen. Bovendien, deze leden wijzen daarop terecht, is controle op het zakelijke gebruik moeilijk uitvoerbaar.

In dit verband vragen deze leden of voor bepaalde categorieën gebruikers geen relatie zou kunnen worden gelegd met de inschrijving bij de Kamer van Koophandel, omdat administratieve controle vooraf is te prefereren boven een moeilijk concretiseerbare feitelijke controle achteraf. Ook hierbij moet ik opmerken, dat dit zou inhouden dat een wezensvreemd element in de heffing zou worden betrokken, namelijk een onderscheid naar het subject. Het subject is voor de heffing van de b.v.p. echter niet relevant.

Genoemde leden vragen zich af of wijziging en uitbreiding van regelgeving wel zo wenselijk zijn daar er reeds jurisprudentie met betrekking tot de onderwerpelijke aangelegenheid is gegeven. Zij verwijzen daarbij naar een recente uitspraak van het Gerechtshof te Leeuwarden van 21 augustus 1987, nr. 568/86. In de uitspraak is bevestigd dat een personenauto – zijnde een sportauto – onder de huidige eisen niet kan worden aangemerkt als een van een personenauto afgeleide bestelauto. Hoewel met betrekking tot deze auto's moet worden voorkomen dat deze kunnen worden aangemerkt als bestelauto – daartoe is onder de voorgestelde regeling de in artikel 50, derde lid (nieuw), onderdeel c, opgenomen eis geformuleerd (verwezen zij ook naar de memorie van toelichting, blz. 2, vierde volle alinea) – doet het ongewenste gebruik zich nagenoeg geheel voor met betrekking tot andere soorten auto's, namelijk auto's met een derde of vijfde deur, stationcars en terreinwagens. Verwezen zij naar de bij deze memorie gevoegde bijlage met de merken en soorten auto's die thans verkrijgbaar zijn als een van een personenauto afgeleide bestelauto.

Laatstgenoemde leden zijn van mening dat ook met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting er een overzichtelijke controle moet plaatsvinden. Aangezien die controle momenteel fotografisch plaatsheeft, vragen zij zich af welk nut daaraan moet worden toegekend daar men niet kan waarnemen of het voertuig nog in de eerste hand is. Zij vragen wie de controle zal gaan uitoefenen, alsook of er een verband kan worden gelegd met de Periodieke Autokeuring (APK). Ik merk naar aanleiding hiervan op dat van zo'n auto bij het Central Bureau Motorrijtuigenbelasting zowel het type als het daarvoor verleende kenteken bekend is. Aan de hand daarvan kan, uitgaande van de wetenschap welk type auto's onder de thans voorgestelde regeling nog als bestelauto kan worden aangemerkt, van de huidige grijs gekentekende auto's worden gesignaleerd dat deze na verkoop toch nog worden aangegeven als bestelauto. Alsdan kan worden overgegaan tot nader onderzoek. Ik teken hierbij nog aan, dat deze problematiek zich voordoet met betrekking tot een beperkte groep auto's, namelijk bestelauto's die van personenauto's zijn afgeleid en waarvoor na BNB 1983/76 een grijs kenteken is verstrekt. Een aansluiting bij de APK lijkt mij op voorhand niet haalbaar nu deze keuring is gericht op de verkeersveiligheid van het voertuig.

De leden van de fractie van de P.v.d.A. stellen het niet heffen van de b.v.p. van bestelauto's aan de orde. Naar aanleiding hiervan merk ik op dat de b.v.p. uitsluitend van personenauto's wordt geheven. Daarbij maakt het geen verschil of zij worden geleverd aan een particulier of aan een bedrijf. De b.v.p. is derhalve een belasting die in het bijzonder is gericht op het personenvervoer, particulier of bedrijfsmatig. De b.v.p. wordt niet geheven van bij voorbeeld bestelauto's of vrachtauto's vanwege het specifieke karakter (het vervoer van goederen) van deze motorrijtuigen.

Indien een auto de kenmerken draagt van een bestelauto wordt de b.v.p. niet geheven. Uiteraard neemt dit niet weg dat een particulier om hem moverende redenen kan overgaan tot de aanschaf van een bestelauto. Dit is voor mij evenwel geen reden alle bestelauto's als personenauto te belasten. Evenmin vormt de omstandigheid dat het bedrijfsleven (bij voorbeeld voor vertegenwoordigers) ook wel personenauto's gebruikt, voor mij een reden nu ook de bestelauto's in de heffing van de b.v.p. te betrekken. Weliswaar zou uit een oogpunt van deregulering hieraan een voordeel zitten, doch hiertegenover staat onmiskenbaar een aanzienlijke lastenverzwaring voor het bedrijfsleven. Ik kan dan ook niet meegaan met het voorstel van deze leden en met de suggestie van de ANWB alle bestelauto's in de heffing van de b.v.p. te betrekken. Ook met het oog op de verkeersveiligheid zie ik geen reden in te gaan op het voorstel van deze leden, daar aan het aspect van de verkeersveiligheid in mijn voorstel voldoende recht wordt gedaan.

Het financiële belang dat zou zijn gemoeid met het in de heffing betrekken van alle beselauto's, waarnaar deze leden informeren, wordt wat de b.v.p. betreft geraamd op f 150 mln. op jaarbasis.

Ik heb kennis genomen van de zienswijze van de leden van de V.V.D.-fractie dat, nu het wetsvoorstel is gericht op het op een redelijke manier tegengaan van het ontwijken van betaling van b.v.p., het thans niet de geëigende aanleiding is voor het aan de orde stellen van het verschil in fiscalibus tussen privé en zakelijk weggebruik.

Ten antwoord op de desbetreffende vraag van de leden van de fractie van de S.G.P. kan ik medelen dat, zoals ook blijkt uit de bij deze memorie verstrekte bijlage, het oneigenlijke gebruik van de van personenauto's afgeleide bestelauto's zich uitstrekt tot velerlei typen, en over alle prijsklassen. Personenauto's als stationcars en die met een derde of een vijfde deur zijn echter de personenauto's die hoofdzakelijk worden omgebouwd tot bestelauto. Het prijsvoordeel dat met de aankoop kan zijn gemoeid kan variëren van f 2 000 tot f 25 000. De bedragen corresponderen met een catalogusprijs (inclusief b.v.p.) van onderscheidenlijk circa f 15 000 en f 100 000. Gemiddeld genomen bedraagt het prijsvoordeel ruim f 4 000.

Als voorbeelden van prijsverschillen van personenauto's in de normale en de uitgekledede versie, deze leden vragen daarnaar, kunnen de volgende worden gegeven:

Mitsubishi Pajero Turbo Diesel	— geel	f 62 145
	— grijs	f 47 154
Opel Omega Stationwagon	— geel	f 36 834
	— grijs	f 29 755
Lada Samara	— geel	f 15 325
	— grijs	f 12 995

Na de inwerkingtreding van de voorgestelde maatregel zal dit prijsverschil blijven bestaan voor bestelauto's die voldoen aan de daarvoor geldende eisen. Doordat naar verwachting zo'n auto niet aantrekkelijk is in gevallen waarin het in feite gaat om het gebruik daarvan als personenauto, zal worden overgegaan tot de aanschaf van een personenauto waarvoor b.v.p. is verschuldigd.

In antwoord op een vraag van deze leden merk ik nog op dat zowel in de huidige situatie als in de voorgestelde situatie het voor de heffing van de b.v.p. van geen belang is of de auto wordt geleverd aan een particulier of aan een bedrijf.

Genoemde leden vragen waarom het sinds het arrest van de Hoge Raad in 1982 enige jaren heeft geduurd alvorens de regering met dit

voorstel is gekomen. Dit houdt verband met de omstandigheid dat het oneigenlijke gebruik van de grijze kentekens pas de laatste jaren op de voorgrond is getreden. Voorts is aan het wetsvoorstel een lange voorbereidingstijd voorafgegaan ten einde een zodanig voorstel voor te leggen dat het niet alleen een oplossing biedt voor de onderhavige problematiek, maar tevens de bestaande concurrentieverhoudingen in het bedrijfsleven niet verstoort.

Het lid van de G.P.V.-fractie vraagt naar een nadere toelichting op de ontwikkeling van het oneigenlijk gebruik dat wordt gemaakt van het grijze kenteken. In dit verband vraagt hij, evenals de leden van de S.G.P.-fractie, of die ontwikkeling kan worden gekwantificeerd. Voorts vraagt het lid van de G.P.V.-fractie welk bedrag met het oneigenlijk gebruik is gemoeid. In onderstaande tabel is de ontwikkeling sinds 1978 weergegeven van de verkoop van bedrijfsauto's met een maximum toelaatbare massa van 3500 kg of minder, in welke categorie de uitgekilde personenauto's mede worden geregistreerd (gegevens van de RAI).

Jaar	Verkopen
1978	32 085
1979	32 651
1980	32 564
1981	30 884
1982	27 998
1983	28 432
1984	36 504
1985	49 517
1986	64 337
1987	51 564 ¹

¹ Verkopen tot en met de maand september van het jaar 1987. De verkopen over deze maanden liggen nagenoeg gelijk aan het niveau van de verkoper over dezelfde maanden in 1986.

De verkopen van bestelauto's zijn sinds 1984 aanmerkelijk gestegen in vergelijking met de voorgaande jaren. Met name de stijging van die verkopen na 1984 is toe te schrijven aan de verkoop van de oneigenlijke bestelauto's. Dit heeft geleid tot een budgettaire derving over 1985 van circa f 75 mln. en over 1986 van circa f 146 mln.

Doorwerking naar andere vormen van belasting

De leden van de C.D.A.-fractie vragen in hoeverre het privé-gebruik van auto's waarvoor WIR-premie wordt verleend, consequenties dient te hebben voor de WIR. Ik merk hierover met betrekking tot de categorie personenauto's op, dat ingevolge het bestaande artikel 61a, vijfde lid, onderdeel c, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 een ondernemer slechts aanspraak kan maken op WIR-premie indien de personenauto is bestemd door het beroepsvervoer over de weg. Als gevolg van de verruiming in dat artikel van de van WIR-premiëring uitgesloten personenauto's – door middel van de verwijzing naar artikel 50, derde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 – kan er van worden uitgegaan dat de voor WIR-premiëring in aanmerking komende al of niet van een personenauto afgeleide bestelauto nauwelijks of niet aantrekkelijk zal zijn voor privé-gebruik. In de weinige gevallen dat evenwel toch voor privé-doeleinden gebruik wordt gemaakt van zo'n auto, acht ik het uit een oogpunt van uitvoering niet wenselijk daaraan voor de WIR-premiëring consequenties te verbinden.

De leden van de fracties van de P.v.d.A. en van de S.G.P. stellen vragen over de autokostenfictie. Laatsgenoemde leden vragen in dit verband de visie van de regering te geven over het artikel van drs. E. J. E. Groothuis in het Weekblad voor Fiscaal Recht, nr. 5796. Naar aanleiding van een en ander merk ik het volgende op.

In zijn artikel gaat de heer Groothuis aan de hand van recente jurisprudentie in op de werking van de autokostenfictie. Met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel merkt hij op dat de autokostenfictie niet alleen voor personenauto's en de zogenoemde uitgekilde personenauto's van toepassing zou moeten zijn, maar tevens voor bestelauto's in het algemeen, indien aannemelijk is dat van zo'n auto voor persoonlijke doeleinden gebruik wordt gemaakt. Daartoe zou in artikel 42 van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 een ruimer begrip personenauto moet worden geïntroduceerd.

In de literatuur wordt verschillend gedacht, over de vraag of de inhoud van het begrip personenauto in de diverse wettelijke bepalingen dezelfde is. In de jurisprudentie is, zoals de leden van de S.G.P.-fractie menen, inderdaad een tendens waarneembaar dat zogenoemde uitgekilde personenauto's voor de toepassing van de autokostenfictie als personenauto worden aangemerkt.

Deze jurisprudentie is echter sterk casuïstisch van aard, zodat daaruit moeilijk eenduidige conclusies kunnen worden getrokken. Zoals ik in de memorie van toelichting heb opgemerkt, heb ik gemeend met het onderhavige wetsvoorstel het begrip personenauto in de diverse wetten zo veel mogelijk te moeten gelijk trekken door de aanvulling van artikel 50 van de Wet op de omzetbelasting 1968 ook voor de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 en voor de Wet op de inkomstenbelasting 1964 te doen gelden. Uitgekilde personenauto's zullen hierdoor steeds onder de werking van de autokostenfictie vallen.

Voor de overige «echte» bestelauto's acht ik de toepassing van de autokostenfictie niet wenselijk, hoewel ik mij ervan bewust ben dat het voorkomt dat deze auto's ook wel eens in privé worden gebruikt, evenals overigens in sommige gevallen vrachtauto's. Het hierop toepassen van de autokostenfictie – ook de leden van de P.v.d.A.-fractie stellen een vraag in die richting – zou mijns inziens veel te grof uitwerken. Ter voorkoming van misverstand zij opgemerkt dat dit niet betekent dat dergelijk privé-gebruik niet belastbaar zou zijn. In de sfeer van de inkomsten uit arbeid is de waarde van dit privé-gebruik te stellen op de werkelijke waarde die het gebruik van de auto voor privé-doeleinden heeft, dan wel op de besparing die dit gebruik oplevert. In de winstsfeer dient een bedrag in verband met het privé-gebruik als onttrekking in aanmerking te worden genomen.

Vanzelfsprekend treden hierbij praktijkproblemen op. Deze zijn evenwel niet zodanig dat bij de afweging tussen praktijkproblematiek en rechtvaardigheid die problematiek de doorslag zou moeten geven in die zin dat de waarde van het privé-gebruik van bestel- en vrachtauto's en dergelijke zou moeten worden gesteld op 20% van de catalogusprijs. Daarbij zij opgemerkt dat het uitgaan van een gesubjectieerd begrip personenauto's, zoals Groothuis doet, slechts een verplaatsing van de problematiek zou betekenen. Zo zou dan aannemelijk moeten worden gemaakt dat een auto die objectief een bestelauto is, voor de belastingplichtige een personenauto is. De voor de autokostenfictie voor personenauto's gevolgde weg, te weten dat indien zo'n auto ter beschikking staat het forfait van toepassing is tenzij de belastingplichtige aantoonde dat de auto nagenoeg geheel voor zakelijke doeleinden wordt gebruikt, zou voor die situatie niet mogen worden gevolgd. Het zou naar mijn oordeel te ver gaan het wettelijke vermoeden van privé-gebruik te hanteren bij andere auto's dan personenauto's.

Met betrekking tot de vraag van de leden van de P.v.d.A.-fractie of het juist is dat de mogelijkheid bestaat onder de werking van de autokostenfictie

de catalogusprijs te drukken door bepaalde posten onder de post «accessoires» te brengen, merk ik het volgende op.

Voor de toepassing van de autokostenfictie biedt de aansluiting bij de catalogusprijs een praktische grondslag voor de forfaitaire vaststelling van de waarde van het privé-gebruik.

Het is uiteraard niet uitgesloten dat bepaalde accessoires (bij voorbeeld een open dak, mistlampen) niet in de catalogusprijs zijn begrepen. Ik meen dat hieraan, gelet op het karakter van de autokostenfictie, niet zwaar hoeft te worden getild. Hierbij zij erop gewezen dat voor het geval de waarde van het privé-gebruik meer bedraagt dan 20% van de cataloguswaarde, de wet de inspecteur de mogelijkheid biedt de waarde van het privé-gebruik op een hoger bedrag te stellen dan 20% van de catalogusprijs. Het forfait van 20% geldt immers als minimum.

Budgettaire opbrengst

De leden van de C.D.A.-fractie vragen in verband met de budgettaire opbrengst van de maatregel of de negatieve gevolgen daarvan voor het Rijkswegenfonds zullen worden gecompenseerd. Dit zal niet het geval zijn. Gelet op enerzijds het feit dat het budgettaire gevolg voor dit fonds niet groot is en anderzijds het feit dat sinds 1984 weliswaar extra middelen vloeien naar dat fonds door de toename van het oneigenlijke gebruik van bestelauto's is geen compensatie gezocht daarvoor. Waren deze auto's namelijk als personenauto aangemerkt, dan had dit fonds die middelen niet verkregen.

Artikelen

Artikel 1

Wat de eis betreft dat de laadruimte in haar geheel moet zijn voorzien van een vaste vlakke laadvloer merk ik ten antwoord op de desbetreffende vraag van de leden van de C.D.A.-fractie op, dat die eis is opgenomen omdat bestelauto's die als zodanig zijn ontworpen met een dergelijke laadvloer zijn uitgerust.

De leden van de S.G.P.-fractie en van de P.v.d.A.-fractie willen graag vernemen wat zij zich moeten voorstellen bij het met betrekking tot het onderscheid tussen personenauto's en bestelauto's gehanteerde gewichtscriterium. Het begrip maximum toelaatbare massa van het voertuig is afkomstig uit de Wegenverkeerswetgeving en wordt aldaar gehanteerd ten behoeve van het stellen van technische eisen aan de voertuigen en ten behoeve van de afgifte van rijbewijzen.

De leden van de fractie van de P.v.d.A. merken op dat het gewichtsbegrip een andere inhoud heeft dan het begrip eigen gewicht dat wordt gehanteerd voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting. Dit laatste begrip wordt aldaar echter uitsluitend gehanteerd voor de vaststelling van het tarief voor een motorrijtuig. Het onderscheid tussen personenauto en bestelauto speelt bij dat begrip eigen gewicht geen rol. Derhalve zal uit dien hoofde geen uitvoeringsprobleem voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting ontstaan.

Ten aanzien van de bij de leden van de S.G.P.-fractie gerezen onduidelijkheid over het feit dat met betrekking tot de achterkant van de laadruimte geen eisen worden gesteld zij opgemerkt, dat deze onduidelijkheid is ontstaan ten gevolge van een misstelling in de gedrukte versie van de memorie van toelichting (blz. 2, tweede volle alinea, laatste volzin). De desbetreffende volzin had als volgt moeten luiden «De achterkant kan dus wel of niet een ruit bevatten».

Artikel VI

Met genoegen constateer ik dat de leden van de C.D.A.-fractie kunnen instemmen met 1 januari 1988 als ingangsdatum van het wetsvoorstel. Zij vragen wel, hoe de controle plaatsvindt op personenauto's die zijn afgeleverd voor die datum en die na die datum eigenlijk niet meer in aanmerking komen voor een grijs kenteken.

Dienaangaande merk ik vooraf het volgende op. Of een van een personenauto afgeleide bestelauto voldoet aan de voorwaarden is ter zelfstandige beoordeling van de belastingdienst. In de praktijk wordt voor een auto die voor de heffing van de b.v.p. als personenauto wordt aangemerkt, ook een zogenoemd grijs kenteken afgegeven door de Rijksdienst voor het wegverkeer². Deze kentekens worden verstrekt voor bedrijfswagens.

Wat de van personenauto's afgeleide bestelauto's betreft die zijn geleverd door de fabrikant of die zijn ingevoerd vóór de datum van inwerkingtreding wordt na die datum niet teruggekomen op die heffing. Uit dien hoofde is dan ook geen controle noodzakelijk aan de hand van het kenteken van de desbetreffende auto.

De leden van de P.v.d.A.-fractie merken op dat het wetsvoorstel eerbiedigend werkt ten aanzien van de motorrijtuigenbelasting en niet voor de inkomstenbelasting. Ten antwoord hierop kan ik meedelen dat voor de eerbiedigende werking voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting is gekozen uit een oogpunt van doelmatigheid. Zonder eerbiedigende werking zouden vele automobilisten een gecorrigeerde aangifte moeten indienen. Daar de gemiddelde bezitsduur van een personenauto circa drie jaren bedraagt is de termijn van die eerbiedigende werking als regel van beperkte duur. Zo eindigt die eerbiedigende werking bij voorbeeld voor auto's die in 1985 zijn aangeschaft en worden verkocht in de loop van het jaar 1988 reeds in dat jaar.

Artikel VIII

Het lid van de fractie van het G.P.V. vraagt waarom thans niet als datum van inwerkingtreding is gekozen voor de datum van het persbericht waarin het wetsvoorstel is aangekondigd. Ik meen dat van de mogelijkheid een wet in werking te laten treden met terugwerkende kracht een uiterst terughoudend gebruik dient te worden gemaakt. Daarbij speelt in dezen bovendien een rol dat de aanvoerroutes en besteltermijnen van veel auto's zodanig zijn dat ze pas enkele maanden nadat ze door de importeur zijn besteld, door deze worden ontvangen. Door het aan de indiening van het wetsvoorstel voorafgegane overleg met de RAI over de opzet van het wetsvoorstel heeft het bedrijfsleven inmiddels wel rekening kunnen houden met de thans met ingang van 1 januari 1988 voor een bestelauto voorgestelde criteria.

De Staatssecretaris van Financiën,
H. E. Koning

² Met betrekking tot dit kenteken is van belang dat het kentekenbewijs grijs van kleur doch de kentekenplaat, net als die van personenauto's geel van kleur is met opdruk van zwarte letters. De kentekenplaat voor bedrijfswagens onderscheidt zich van die van personenauto's door de lettercombinatie die begint met de letter «B»

Automobielen welke zodanig zijn gemodificeerd dat zij onder de bestaande regeling niet als personenauto's in de zin van artikel 50, tweede lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 behoeven te worden aangemerkt.

merk	typen
Alfa Romeo	Alfa 33
American Motors	Eagle Wagon Van
Aro	10.0 (softtop)
	10.3 (hardtop)
	240 (softtop)
	243 (hardtop)
Audi	100 Avant Van
Austin	Maestro Van
	Mini Metro Van
	Montego Estate Van
	Rover 2000 Van
Chevrolet	Caprice Wagon
Citroën	AX Service
	Axel Service
	BX Break Service
	BX Service
	CX Break Service
	CX Service
	Visa Service
Daihatsu	Charade Van
	Taft Hardtop
	Taft Softtop
Dodge	Aries SE Commercial
	Ramcharcher Commercial
Fiat	Panda Van
	127 Panorama Van
	Uno Van
Nissan (Datsum)	Bluebird 2000 Wagon
	Bluebird HB
	Cherry Bestel
	Micra
	Patrol (met lange wielbasis)
	Patrol Hardtop Van
	Prairie
	Silvia
	Sunny 2 drs HB
	Sunny 4 drs HB
	Sunny 1.7 D Florida
Opel	Corsa City TS
	Kadett Van
	Omega Stationwagon
	Record Van
Peugeot	205
	205 Commercial
	305 Bestel
	309 Commercial
	505 Commercial
Polonez	1,5 Van
Range Rover	Range Rover Van
Renault	4 Bestel
	5 Bestel (3 drs)
	11 Bestel
	21 Nevada
	Espace Bestel
Saab	900 Combi Bestel
Seat	Ibiza
	Marbella Van
Subaru	1600 Van
	1800 Van
	E10
	Hatchback Van
	Justy Van
	Mini Jumbo Van
	Station Wagon
	Coupé

Merk	Typen
Ford	Escort Estate Escort Van Fiësta Van Scorpio Sierra Van Sierra Stationwagon Van
Honda	Civic Shuttle Jazz Van
Hyundai	Pony
Isuzu	Trooper Van
Jeep	CJ 7 CJ 8 Cheerokee(2- en 4-deurs) Wagoneer Wrangler
Lada	1200 Bestel 1500 Bestel 2104 Bestel Niva Bestel Samara Van
Lancia	A 112 Junior
Land Rover	110 Stationwagon
Mazda	323 1.3 Van 323 HB Van 323 Van model 1986 626 HB Van 929 Van
Mercedes Benz	T t.m. bouwjaar 1985 T v.a. bouwjaar 1986 G korte wielbasis G lange wielbasis
Mitsubishi	Colt Lancer Wagon Pajero Van Hardtop Pajero Van Softtop Pajero Wagon Space Wagon
Namco	Pony Bestel
Suzuki	SJ 410 Commercial (kort) SJ 413 Commercial (kort) SJ 413 Commercial (lang) Swift Commercial
Talbot	Samba AS Samba Commercial
Toyota	Carina Commercial Carina II Camry Stationwagon Corolla 1.8 DX HB Comm. Corolla Hatchback Commercial (model '88) Cressida 2.4 GL Commercial Landcruiser 2.4 Comm. (kort) Landcruiser 3.4 Comm. (kort, middellang, lang) Landcruiser Custom Comm. Starlet Commercial Starlet 1.0 Commercial Tercel 1.5 4 WD
U.M.M.	4x4 Hardtop
Volkswagen	Golf Van Passat Variant Van Polo Van
Volvo	245 Van 240 Stationcar 343 Van 345 Van 740 Stationcar
Zastava	Yugo 45A/55A Van