

Vergaderjaar 1987-1988

20287

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. 7

EINDVERSLAG

Vastgesteld 3 december 1987

De vaste Commissie voor Financiën¹ heeft de eer omtrent dit wetsvoorstel als volgt verslag uit te brengen.

Algemeen

De leden van de C.D.A.-fractie stelden tevreden vast, dat er overeenstemming bestaat omtrent de strekking van het wetsvoorstel. Tevens constateerden zij, dat de regering hun mening deelt, dat een auto duidelijk het uiterlijk en karakter van een bestelauto moet hebben, wil deze buiten de heffing van de b.v.p. blijven.

Deze leden hadden er voorts kennis van genomen, dat volgens de regering de voorgestelde regeling betreffende de blinderingsseis de verkeersveiligheid niet vermindert. Kan in dit verband nog een nadere reactie worden gegeven op het standpunt van de ANWB? Voor wat betreft de criteria welke in het wetsvoorstel genoemd worden, wensten deze leden nog het volgende op te merken.

Teneinde te komen tot een werkbare regeling, is het uit een oogpunt van doelmatigheid wenselijk om het aantal criteria zoveel mogelijk te beperken. De concrete invulling van deze criteria, aldus voornoemde leden, moet getoetst worden aan eisen van eenvoudigheid van vaststelling en eenduidigheid van normen. Beperking in raamoppervlakte, afmetingen van de laadruimte, stand van de rugleuning van de voorstoelen, loodlijnen vanaf de dakrand, e.v., mogen niet tot onduidelijkheid aanleiding geven. Kan de Rijksdienst voor het Wegverkeer afdoende werken met de voorgestelde criteria, zo vroegen deze leden zich af.

Deze leden vroegen zich tevens af of het mogelijk is om onderscheid te maken tussen gebruikersgroepen, nl. bedrijfsleven en privé-gebruik. Het verlenen van een lagere MRB o.g.v. een grijs-kentekenbewijs zou naar hun oordeel gekoppeld kunnen worden aan het ondernemerschap. Deze koppeling moet in principe mogelijk zijn. Zij vroegen de Staatssecretaris of koppeling aan BTW-plichtigen of in zijn algemeen aantonen dat iemand fiscaal als ondernemer wordt beschouwd, mogelijk is.

De leden van de P.v.d.A.-fractie gaven nogmaals te kennen te twifelen aan de wijze, waarop de regering vorm heeft gegeven aan de poging de mate waarin particulieren trachten gebruik te maken van de fiscale voordelen, die verbonden zijn aan het gebruik van een bestelauto, terug te dringen.

¹ Samenstelling:

Leden: Joekes (VVD), voorzitter, Kombrink (PvdA), ondervoorzitter, Rienks (PvdA), Engwirda (D66), Van Amelsvoort (CDA), Wöltgens (PvdA), Van Muiden (CDA), Van Iersel (CDA), Schutte (GPV), Herfkens (PvdA), Van Rey (VVD), Hummel (PvdA), De Grave (VVD), Linschoten (VVD), Paulis (CDA), Vermeend (PvdA), Vreugdenhil (CDA), Vriens-Auerbach (CDA), Melkert (PvdA), Smits (CDA), Reitsma (CDA), Van Rijn-Vellekoop (PvdA).

Plv. leden: Bolkestein (VVD), Ter Veld (PvdA), De Visser (PvdA), Wolffensperger (D66), G. Terpstra (CDA), Van Es (PSP), Schartman (CDA), De Leeuw (CDA), Leerling (RPF), Van Nieuwenhoven (PvdA), Beckers-de Bruijn (PPR), Van Otterloo (PvdA), Weisglas (VVD), Lauxtermann (VVD), Van de Camp (CDA), Pronk (PvdA), Frissen (CDA), Wolters (CDA), Van Traa (PvdA), Van Dis (SGP), Gerritse (CDA), Verspaget (PvdA).

De extra eisen, die volgens de regering voortaan aan de te hanteren wettelijke definitie van bestelauto moeten worden gesteld, maken de regeling bepaald ingewikkelder. En voor deze leden was het de vraag of het gebruik van «uitgeklede personenauto's» voor particulier verkeer wel voldoende wordt teruggedrongen. Het gebruik ervan als tweede auto of als wagen door één- en tweepersoonshuishoudens blijft in veel opzichten aantrekkelijk, nu om redenen van verkeersveiligheid geen wettelijke grondslag wordt gegeven aan het integraal hanteren van de blinderingseis, doch een zijruit wordt toegestaan. De leden durfden minder goed dan de regering de verwachting uit te spreken, dat het publiek niet zal overgaan tot de aanschaf van geblindeerde bestelauto's. Wat betreft de laadruimte-voorschriften waren ze er nog niet van overtuigd, dat die voor particulieren die de auto vooral voor personenvervoer willen gebruiken een afdoende beletsel voor aanschaf zijn.

De reactie van de regering op hun suggestie auto's beneden een bepaalde gewichtsklasse niet langer van de bijzondere verbruiksbelasting vrij te stellen, was voor deze leden bepaald nog niet overtuigend. Zij zagen gaarne dat de regering op de navolgende vragen en opmerkingen nader zou reageren.

In de memorie van antwoord wordt opgemerkt, dat met het ministerie van Verkeer en Waterstaat intensief overleg is gevoerd. Dit is maar een gedeeltelijk antwoord op hun eerdere vragen over de verkeersveiligheid. Heeft dit ministerie adviezen ingewonnen en, zo ja, welke strekking hadden deze? Wordt de verkeersveiligheid niet nog meer gediend, wanneer er geen eisen met betrekking tot zijruiten behoeven te worden gesteld, wanneer dit voor de b.v.p. niet langer relevant zou zijn? Tevens vroegen zij zich af of de controle-problemen bij het volgen van hun suggestie niet in belangrijke mate zouden kunnen worden beperkt. Om terzake tot een definitieve beoordeling te kunnen komen, zouden ze graag een precies inzicht krijgen in de wijze waarop de controle voor en na inwerkingtreding plaatsvindt en het personele beslag dat daarmee is gemoeid. Welke effecten treden hierop op wanneer het onderscheid tussen bestelauto's en personenauto's beneden het gewichtsniveau van 3500 kg komt te vervallen? Past dit bij voorbeeld niet zeer wel in de beleidslijnen die de regering inzake het takenpakket van de politie volgt?

Deze leden vroegen of niet ook een voordeel gelegen was in het feit, dat in deze opzet het aantal potentiële conflictpunten tussen belastingdienst en belastingplichtige zou verminderen.

Zij wezen erop, dat aan het nu bestaande – wat merkwaardig aandoende – verschil tussen bestelauto's en door het bedrijfsleven gebruikte personenauto's een einde zou komen. Voor het gebruik door bij voorbeeld vertegenwoordigers kan het fiscale onderscheid nu mede een keuze-motief zijn.

In de motorrijtuigen- en inkomstenbelasting kunnen de nu noodzakelijk extra controle-punten komen te vervallen. Net als voor andere auto's die zakelijk worden gebruikt zou voor de autokostenfictie alleen behoeven te worden vastgesteld in welke mate er sprake is van een privé-gebruik van de auto. De regering wijst – uiteraard – op het aspect van de lastenverzwaring door het bedrijfsleven. Deze leden wezen erop, dat deze verzwaring wordt beperkt door de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfslasten. Doorgaans zal het totale netto-effect beperkt blijven tot hooguit enkele duizenden gulden per jaar per auto. Daarbij moet dan nog wel in aanmerking worden genomen, dat volgens het huidige WIR-regime bedrijfsmiddelen in aanmerking komen voor een investeringspremie. Ten opzichte van het normale fiscale regime is er thans sprake van een dubbele facilitatie.

Van belang is hoe de extra opbrengst b.v.p.-heffing per jaar (150 mln.) optimaal benut kan worden, mede in het belang van het bedrijfsleven. Beschikt de regering over enigerlei cijfers over hoe nu het voordeel van het buiten deze heffing blijven van bestelauto's over de verschillende bedrijfssectoren neerslaat? Overigens waren de hier sprekende leden er

na lezing van de memorie van antwoord van overtuigd geraakt, dat invoering van een controle op het feitelijk gebruik van een bestelauto in de b.v.p. een wezensvreemd element is en nieuwe complicaties doet ontstaan.

De leden van de V.V.D.-fractie hadden in de Memorie van Antwoord geen aanleiding gevonden tot nadere vragen en opmerkingen.

Zij merkten wel op, dat de Consumentenbond met zijn persbericht van 24 november 1987 hen – voor zover nodig – nog eens argumenten heeft verschaft voor de wenselijkheid van de regelgeving ten aanzien van de bijzondere verbruiksbelasting personenauto's.

Deze leden hadden hun gedachten nog laten gaan over later opgekomen suggesties om de heffing van de b.v.p. te koppelen aan het gewicht van auto's respectievelijk aan de aard van het gebruik. Vooral nog waren zij nog niet overtuigd van de voordelen van dergelijke systemen. Niettemin wachten zij gaarne het commentaar van de regering op deze suggesties af.

Doorwerking naar andere vormen van belasting

In de Memorie van Antwoord wordt nog eens duidelijk gemaakt, dat «uitgeklede personenauto's» voortaan steeds onder de werking van de autokostenfictie zullen vallen. Waarom dat voor de overige echte bestelauto's niet gewenst wordt geacht en veel te grof zou uitwerken, was de leden van de P.v.d.A.-fractie echter niet duidelijk geworden. De regering geeft zelf toe, dat ook deze auto's wel eens privé worden gebruikt. In de jurisprudentie wordt het autokostenforfait met betrekking tot personenauto's reeds van toepassing geacht, wanneer de belastingplichtige de auto in slechts geringe mate (meer dan 10% van het jaarkilometrage of meer dan 2000 km) privé gebruikt. De ruime toepasselijkheid van het autokostenforfait bewerkt, dat het privégebruik grof wordt geschat en dat in het ene geval de schatting de werkelijkheid meer benadert dan in het andere geval. De aan het woord zijnde leden merkten op, dat dit inherent is aan een forfaitaire regeling. Wat is, vanuit de functie van het forfait gezien, het relevante verschil tussen de personenauto en de bestelauto? Zou ook hier het anatal potentiële knelpunten tussen fiscus en belastingplichtige niet verder kunnen worden beperkt? Zij vroegen zich af op welke wijze bij de bestelauto kan worden vastgesteld of deze door de werkgever aan de werknemer ter beschikking is gesteld? Zijn de complicaties bij deze vaststelling anders dan die bij de personenauto? Ingeval dit zonder grote complicaties kan worden vastgesteld, zou het niet langer nodig zijn het privégebruik van de bestelauto naar de werkelijke waarde te beoordelen. Hoe frequent komt het voor, dat werknemers een bestelauto privé (mogen) gebruiken? Zij vroegen zich af of een forfaitaire waardering gemakkelijk kan worden ingevoerd. Voorts vroegen zij op welk percentage een forfait voor het privégebruik van de bestelauto gesteld kan worden. Het zou dan immers niet langer nodig zijn naar de werkelijke waarde te zien, die het gebruik van de auto voor privédoeleinden heeft, dan wel naar de besparing die dit gebruik oplevert. Het huidige forfait is mede ingevoerd vanwege de problemen die hieraan verbonden zijn. Wat betreft de factuur-splitsing terzake van accessoires, hadden deze leden uit de praktijk vernomen, dat er nu juist langzamerhand wel zwaar aan moet worden getild, omdat de omvang en het belang van dit verschijnsel zou toenemen. Vooral bij zeer dure wagens zou daardoor een reductie van de cataloguswaarde kunnen worden bereikt met ca. de helft. Het was hen bekend, dat ingeval het privégebruik uitstijgt boven 20% van de catalogusprijs de Inspecteur dit privégebruik voor een hogere (werkelijke) waarde in de aanslag kan begrijpen. Zij vroegen zich af in hoeveel gevallen door de inspecteur het privégebruik voor een hogere waarde dan 20% van de catalogusprijs in het onzuiver inkomen wordt begrepen. Maar

zij merkten op, dat het nu juist de bedoeling van het autokostenforfait is de uitvoeringsproblemen te verlichten. Wanneer het verschijnsel in omvang zou toenemen, verwachtten zij een aanzienlijke toename van de uitvoeringsproblemen. Zij vroegen de regering bij de inspecties omzetting hiernaar te informeren en de Kamer van het resultaat op de hoogte te stellen.

Artikelen

Artikel VI

De leden van de C.D.A.-fractie spraken het vermoeden uit dat er een verlenging van de bezitsduur optreedt van de nu reeds onder het grijze-kentekenbewijs vallende auto's, die na de wetwijziging in principe niet meer in aanmerking komen. Zij vroegen zich af of deze gebruikers na een bepaald tijdstip bij de eerste aangifte van motorrijtuigenbelasting ook niet onder de nieuwe regeling zouden kunnen vallen. Bovendien waren zij benieuwd wat de baten en lasten voor de overheid met betrekking tot deze groep zouden zijn.

Dat inzake de motorrijtuigenbelasting voor een eerbiedigende werking gekozen moest worden uit overwegingen van doelmatigheid konden de leden van de P.v.d.A.-fractie zich alleen goed voorstellen ten aanzien van het jaar 1988. Er wordt immers in de praktijk voor verschillende tijdvakken betaald. En ten dele kan het voor 1988 verschuldigde al zijn voldaan. Van belang is evenwel dat bij de motorrijtuigenbelasting t.o.v. de bvp sprake is van een zelfstandig belastbaar feit. Daaraan worden door de regering gedurende een wel zeer ruime termijn geen conclusies verbonden. Ook als in de gemiddelde bezitsduur van 3 jaar geen wijziging zou komen (wat na invoering van het wetsvoorstel nog staat te bezien) blijft een faciëring binnen de motorrijtuigenbelasting in stand gedurende geruime tijd. Deze periode kan voor een deel van de voertuigenbezitters al snel 5 à 6 jaar bedragen. Deze leden meenden daarom, dat het de voorkeur zou kunnen genieten de nieuwe regeling te laten doorwerken voor elke nieuwe aangifte of vervolgaangifte, waarop de betaling na 1 januari 1989 plaatsvindt. Deze overgangsregeling is vergelijkbaar met die welke wordt toegepast bij wijzigingen in het tarief voor de motorrijtuigenbelasting. Ze zuden gaarne vernemen tot welke opbrengst deze benadering leidt. Tevens zouden ze geïnformeerd willen worden hoe de regering in de door haar gedachte opzet van bezitswisseling denkt te achterhalen of de voor personenauto's verschuldigde motorrijtuigenbelasting verschuldigd wordt. De daarmee samenhangende controleproblemen kunnen kennelijk worden opgelost. In hoeverre wijken zij af van die welke bestaan bij een vervolgaangifte?

Onder het voorbehoud dat de regering tijdig op dit verslag zal antwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van dit wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Joekes

De griffier van de commissie,
Witteveen