

19 405**Wijziging van de gemeentewet, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966, de Wet op de rechterlijke organisatie en de Wet gemeenschappelijke regelingen inzake parkeerbelastingen****MEMORIE VAN ANTWOORD¹**

Ontvangen 5 juni 1990

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de vragen en opmerkingen die in het voorlopig verslag zijn opgenomen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen nog eens in te gaan op de problematiek rond artikel 6 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM). De leden van de fractie van de P.v.d.A. constateerden terecht dat juist ter voorkoming van onverenigbaarheid met artikel 6 EVRM is besloten het wetsvoorstel te wijzigen. De regering heeft daarmee elke mogelijke spanning met artikel 6 EVRM willen wegnemen. Weliswaar achtte een deskundige het mogelijk de oorspronkelijke opzet van het wetsvoorstel zodanig aan te passen dat ook daar van strijd met artikel 6 EVRM geen sprake meer zou zijn geweest, maar dit zou naar het oordeel van de regering ten koste zijn gegaan van de effectiviteit van de regeling. Daarom is van die optie afgezien. In plaats van de zogenaamde c-belasting is uiteindelijk gekozen voor een op de parkeerbelastingen toegesneden systeem van naheffing van niet-betaalde parkeergelden. Daarbij is het tevens mogelijk gemaakt om bij het opleggen van de naheffingsaanslag voor de niet betaalde parkeergelden de daarmee samenhangende kosten aan de belastingschuldige in rekening te brengen. Deze regeling van het in rekening brengen van kosten van maatregelen en toezicht in het belang van de belastingheffing is in het belastingrecht niet onbekend. De aard van de kosten is van belang omdat daaruit blijkt dat de doorberekende kosten niet kunnen worden gezien als een strafoplegging. Ook de Raad van State heeft in zijn advies duidelijk aangegeven dat de vraag of het kostenverhaal dient te worden aange-merkt als een materiële strafsanctie ontkennend kan worden beantwoord.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen met welke bedoeling de wielklem in de toekomst zal worden gebruikt.

In het wetsvoorstel is de wielklem vormgegeven als een middel tot zekerheid van de betaling van niet-betaalde parkeergelden. Dit middel zal naar verwachting zeer effectief zijn, vooral in gebieden met een meer dan normale parkeerdruk. Op die plaatsen zou de naheffing van niet-betaalde parkeergelden bij gebreke van dit middel, mede door het

¹ De bijlagen zijn nedergelegd op de griffie van de Eerste Kamer.

grote aantal naheffingen, op zodanige problemen kunnen stuiten dat de beoogde parkeerregulering daardoor in onvoldoende mate zou kunnen worden gerealiseerd. Omdat de behoefte aan het gebruik van de wielklem afhankelijk is van de plaatselijke omstandigheden in iedere gemeente afzonderlijk, is de beslissing daartoe in het voorgestelde artikel 283b, eerste lid, in eerste instantie opgedragen aan de gemeentelijke wetgever in het kader van de vaststelling van de belastingverordening. Daaruit moge blijken dat de wielklem niet kan worden gezien als straf-sanctie.

Vervolgens vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie naar het overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) met betrekking tot de op te stellen modelverordening en de inhoud van de algemene maatregel van bestuur. Voor wat betreft de modelverordening kan worden opgemerkt dat deze wordt opgesteld door de VNG in nauw overleg met deskundigen uit de gemeenten en van Binnenlandse Zaken. De voorbereidingen zijn inmiddels zover gevorderd dat verwacht mag worden dat de modelverordening direct na de zomervakantie kan worden gepubliceerd. Het overleg met de VNG over het concept-Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen is inmiddels afgerond. Zowel de VNG als de Raad voor de gemeentefinanciën (Rgf) hebben over het concept-besluit een positief advies uitgebracht.

Tevens vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie om nadere informatie over de hoogte van het maximumbedrag met betrekking tot de kosten van de naheffingsaanslag. Op basis van de tweede nota van wijziging inzake parkeerbelastingen mogen de kosten van het opleggen van naheffingsaanslagen worden doorberekend aan de parkeerder. Het gaat daarbij om de werkelijke kosten, vast te stellen aan de hand van relevante, reële kostencomponenten. Op basis van deze kostencomponenten kan elke gemeente, uitgaande van de plaatselijke omstandigheden, de kosten berekenen. De VNG heeft op basis van deze uitgangspunten een aantal gemeenten verzocht een raming op te stellen van de kosten van de naheffingsaanslag. De door de gemeenten opgegeven kosten liggen gemiddeld rond f 55,-. In de a.m.v.b. is het maximumbedrag, na nader overleg met de VNG en de Rgf, bepaald op f 65,-. Met het stellen van een maximum bedrag wordt, naast het vermijden van belangrijke onderlinge verschillen tussen gemeenten, tevens beoogd te voorkomen dat de kosten van een minder efficiënte aanpak kunnen worden afgewenteld op de belastingschuldige. Bij de bepaling van het maximumbedrag is uiteraard rekening gehouden met het feit dat gemeenten het instrument kostendekkend moeten kunnen hanteren. Met het oog op de samenhang bij de uitvoering van het parkeerbeleid is bij de vaststelling van het maximumbedrag ook rekening gehouden met het overige parkeerhandhavingsbeleid. Voorkomen moet worden dat strafbaar gesteld parkeren, op plaatsen waar dat (bijvoorbeeld om redenen van verkeersveiligheid) verboden is, wordt «aangemoedigd» omdat de politie-transactiebedragen veel lager zijn dan de kosten van de naheffingsaanslag. De gewenste samenhang van het parkeerbeleid is dan ook tevens aan de orde bij de thans plaatsvindende heroverweging van onder andere de transactiebedragen met betrekking tot parkeerovertredingen in het kader van de voorbereiding van het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV). Overigens dient afstemming plaats te vinden in het kader van het driehoeksoverleg.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen zich af hoe dit overleg in de praktijk zou functioneren mede gelet op de reorganisatie van de (gemeente)politie. In de huidige situatie wordt er in het driehoeksoverleg aandacht besteed aan de coördinatie van de handhaving van de verschillende parkeerregimes die er binnen een gemeente gelden. De mate waarin dit geschiedt kan naar plaats en tijd verschillen. Daarbij levert het feit dat sommige gemeenten de handhavingstaak grotendeels hebben

ondergebracht bij een gemeentelijke dienst nauwelijks problemen op omdat nu immers de burgemeester als vertegenwoordiger van de gemeente en haar ambtelijke diensten, tevens in het driehoeksoverleg de afstemming van de taak van deze diensten en die van de politie aan de orde kan stellen. Deze situatie zal naar verwachting ook in de toekomst niet wezenlijk veranderen aangezien één van de uitgangspunten bij de invoering van de regionale politie is dat het driehoeksoverleg, op de schaal zoals dat nu functioneert, in ieder geval zal blijven bestaan.

Daar waar het in de toekomst zal gaan om de afstemming van de handhaving van het parkeerregime in zogenaamde gefiscaliseerde gebieden door de gemeentelijke (belasting-)ambtenaren op de handhaving door opsporingsambtenaren (de politie in het bijzonder) in de andere gebieden, zal dit zeker in het driehoeksoverleg kunnen blijven geschieden.

De Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken,
D. I. J. W. de Graaff-Nauta

De Staatssecretaris van Financiën,
M. J. J. van Amelsvoort

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen