Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 1992–1993

22 238 Wet op de motorrijtuigenbelasting 1992

Nr. 7

EINDVERSLAG

Vastgesteld 17 september 1992

De vaste Commissie voor Financiën[1] is na kennisneming van de memorie van antwoord van oordeel dat de openbare beraadslaging voldoende zal zijn voorbereid, indien de regering de volgende vragen en opmerkingen schriftelijk heeft beantwoord.

1. Algemeen

De leden van de CDA-fractie hadden met belangstelling kennisgenomen van de memorie van antwoord, waarin uitvoerig op de door hen gestelde vragen is ingegaan. Deze leden wensten ten aanzien van een aantal onderdelen nog nadere vragen te stellen.

Deze leden bleven hun zorg uitspreken over de controle op de weg. Dit wetsvoorstel mag er, zeker op de korte termijn, niet toe leiden dat deze controle verminderd wordt. Een nieuwe kentekenregistratie zal het zwartrijden niet uitbannen. Bovendien zullen er al dan niet bewuste omissies in de registratie blijven bestaan. Welke kosten zijn ermee gemoeid om het huidige niveau van de controle op de weg te handhaven, zo vroegen deze leden. In dit verband wilden deze leden weten hoe de controle op personenauto's en vrachtauto's zal plaatsvinden. Immers beide categorieën hebben een andere systematiek van heffing. Is dit toezicht grotendeels door controle op de weg te realiseren? Een betere gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten is noodzakelijk om het voeren van valse kentekenplaten tegen te gaan. Blijkens de memorie van antwoord studeert een ambtelijke werkgroep van vertegenwoordigers van de RDW en van het ministerie van Financiën thans op dit onderwerp. Kan de regering aangeven welke de eerste resultaten van deze studie zijn, zo vroegen deze leden. Deze leden bleven aandringen op maatregelen om het rijden met een vals kentekenbewijs tegen te gaan. In dit kader verwezen deze leden vooral naar constructies betreffende grensoverschrijdend verkeer.

Voorts wensten de leden van de CDA-fractie nadere informatie over het aantal geregistreerde LPG-rijders en het aantal autorijders dat

[1] Samenstelling:
Leden: Van Houwelingen (CDA), Schutte (GPV), De Korte (VVD), Tommel (D66), Linschoten (VVD), voorzitter, Paulis (CDA), Van Rey (VVD), Vermeend (PvdA), Brouwer (Groen Links), G. H. Terpstra (CDA), Melkert (PvdA), ondervoorzitter, Smits (CDA), Reitsma (CDA), Vreugdenhil (CDA), Vriens-Auerbach (CDA), Van Rijn-Vellekoop (PvdA), Van der Vaart (PvdA), G. de Jong (CDA), Ybema (D66), A. de Jong (PvdA), Kersten (PvdA), Van Heemst (PvdA), R. van Middelkoop (PvdA).
Plv. leden: Leers (CDA), Van Dis (SGP), Van Erp (VVD), Groenman (D66), Weisglas (VVD), Gerritse (CDA), Van Hoof (VVD), Schoots (PvdA), Rosenmöller (Groen Links), Hillen (CDA), Van Traa (PvdA), Wolters (CDA), Van de Camp (CDA), Vacature CDA, Van der Hoeven (CDA), Van Zijl (PvdA), Verspaget (PvdA), Van Iersel (CDA), Wolffensperger (D66), Vacature PvdA, Van Otterloo (PvdA), Leerling (RPF), Van Nieuwenhoven (PvdA).

215464F
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgeverij Plantijnstraat
's-Gravenhage 1992

jaarlijks motorrijtuigenbelasting betaalt. In hoeverre sporen deze twee cijfers met elkaar?

Verder wensten de leden van de CDA-fractie nader geïnformeerd te worden over het overleg inzake de harmonisatie van de motorrijtuigenbelasting voor het vrachtverkeer in EG-verband. Deze leden vernamen gaarne de inhoud van het laatste Commissievoorstel. Tevens vroegen deze leden de regering aan te geven hoe in andere EG-landen de kentekenregistratie en motorrijtuigenbelasting voor personenauto's geregeld zijn? Deze leden vroegen dit om te kunnen beoordelen of de systematiek van een houderschapsbelasting voldoende past in de Europese context.

De leden van de PvdA-fractie waren de regering erkentelijk voor de memorie van antwoord en de nota van wijziging. Deze leden concludeerden dat het streven om op korte termijn een differentiatie naar milieukenmerken in de motorrijtuigenbelasting aan te brengen, door de regering is verlaten. Gelet op de aangevoerde argumenten van uitvoeringstechnische aard konden deze leden dat billijken. Deze leden vroegen de regering echter wel te bevestigen dat de werkzaamheden om dit alsnog te realiseren met kracht worden voortgezet. Aan welk tijdschema denkt de regering thans?

De koerswijziging op het punt van de fasering van de invoering van de milieudifferentiatie leidde bij de leden van de PvdA-fractie tot een ander kader voor de beoordeling van het wetsvoorstel dan zij in het voorlopig verslag voor ogen hadden. Deze leden konden thans stelliger aangeven op hoofdlijnen met het voorstel te kunnen instemmen. Deze leden wilden in het hierna volgende vooral ingaan op enkele mogelijkheden tot verdere vereenvoudiging van het wetsvoorstel, de relatie met de Wegenverkeerswet 1992 en enkele andere punten.

Voorts merkten de leden van de PvdA-fractie op dat zij voor een definitief oordeel over enkele onderdelen van de wet een essentieel gegeven misten. Dit betreft feitelijke informatie over de frequentie, waarmee onder de huidige wet personenauto's, bestelwagens en vrachtwagens «uit de belasting gaan», alsmede over de duur hiervan. De regering voert als reden voor de keuze voor voortzetting van het huidige systeem voor vrachtwagens en autobussen aan, dat deze motorrijtuigen op belangrijke schaal van die mogelijkheid om uit de belasting te gaan gebruik maken. Indien dat waar is, mag inderdaad worden gesteld dat de overgang op een houderschapsbelasting voor die categorie een onevenredige lastenverzwaring betekent. Op vragen om enige kwantitatieve indicatie te geven van het aantal belastingplichtigen dat legaal een periode van belasting overslaat, kan de regering echter geen antwoord geven omdat de daarvoor benodigde gegevens niet worden geadministreerd. Vervolgens wordt wel in de memorie van antwoord de stelling betrokken dat bestelwagens, in tegenstelling tot zwaardere vrachtwagens, vrijwel het gehele jaar worden gebruikt en niet voor bepaalde periodes uit de belasting worden gehaald. Op dit argument wordt de keuze voor het wel doorvoeren van een houderschapsbelasting voor deze lichte bestelwagens gebaseerd. In een brief van de EVO van 16 oktober 1991 aan de vaste Commissie voor Financiën wordt echter de stelling betrokken dat de bedrijfsmatige inzet van bestelauto's aan hetzelfde patroon onderhevig is als dat van vrachtauto's. Deze leden zouden daarom willen aandringen op enig nader onderzoek naar de frequentie waarmee personenauto's, bestelwagens respectievelijk vrachtauto's thans legaal uit de belasting gaan, alsmede naar de duur hiervan. Deze gegevens zijn wellicht niet direct in die vorm geadministreerd en daardoor beschikbaar, maar deze leden konden zich niet voorstellen dat een nadere analyse van de CBM-bestanden deze gegevens niet zal kunnen opleveren.

Verder constateerden de leden van de PvdA-fractie met tevredenheid dat de Kamer in de loop van de behandeling van dit wetsvoorstel zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden om het voeren van valse kentekenplaten tegen te gaan. Deze leden namen aan dat deze zaak uiterlijk bij de nota naar aanleiding van het eindverslag zijn beslag zal hebben gekregen.

De leden van de VVD-fractie hadden met veel interesse kennisgenomen van de memorie van antwoord. Alvorens met een afgerond oordeel over dit wetsvoorstel te kunnen komen, achtten deze leden het wenselijk dat de regering een principe-uitspraak doet over de handhaving van het bestaande systeem voor de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's, zware bestelauto's (met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kilogram) en autobussen, althans dat zij op korte termijn met een voorstel komt dat aansluit bij de heffingssystematiek van de houderschapsbelasting zonder dat een lastenverzwaring optreedt voor het beroepsmatige personen- en goederenvervoer. Uit een oogpunt van vereenvoudiging en uitvoering verdient het hanteren van één heffingssysteem de voorkeur. Harmonisatie van de motorrijtuigenbelasting voor het vrachtverkeer in EG-verband als legimitatie voor de introductie van twee heffingssystemen achtten deze leden thans minder opportuun, nu gebleken is dat op de Ecofin van 16 december 1991 de standpunten van de Lid-Staten over de in de memorie van antwoord genoemde probleempunten te ver uiteen bleken te liggen om op korte termijn overstemming daarvoor binnen bereik te brengen. Daarenboven heeft de Commissie zich op dit moment nog niet gebogen over de vraag welke heffingssystematiek de voorkeur geniet. De leden van de VVD-fractie vroegen of bij de gedachten over harmonisatie de heffingssystematiek of de belastingdruk als uitgangspunt geldt. In het laatste geval behoeft de houderschapsbelasting niet op problemen te stuiten. Deze leden verzochten de regering opnieuw de mogelijkheden te bezien voor de introductie van één heffingssysteem.

De leden van de VVD-fractie bleven hun bedenkingen houden bij de opvatting dat de bedrijfsmatige inzet van bestelauto's met een toegestane maximum massa tot 3500 kilogram niet leidt tot een lastenverzwaring van het bedrijfsleven. Omdat de regering ook op dit aspect een slag om de arm houdt, vroegen deze leden naar de eventuele bereidheid een dergelijke lastenverzwaring ongedaan te maken en naar de wijze waarop dit zou kunnen geschieden.

De leden van de D66-fractie dankten de regering voor de uitvoerige beantwoording van de door hen in het voorlopig verslag gestelde vragen.

In het rapport «belastingen omlaag» van de Commissie verruiming eigen middelen lagere overheden bepleit de commissie een verruiming van de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting, onder gelijktijdige verlaging van het rijksaandeel (de hoofdsom). De commissie is van oordeel dat dit systeem de provincies een grotere beleidsvrijheid ten aanzien van de eigen middelen biedt. De perceptiekosten zouden eveneens gelijk blijven. De commissie beveelt daarom aan het plafond voor de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting aanzienlijk hoger te stellen. Hoe oordeelt de regering over dit voorstel? Hoe hoog zou het maximum-percentage aan opcenten in dit verband moeten worden vastgesteld?

De leden van de fractie van Groen Links dankten de regering voor de beantwoording van de door hen gestelde vragen. Deze leden merkten hierbij op dat zij op de wat minder belangrijke vragen een duidelijk antwoord hadden gekregen, welk hen had overtuigd. Op een fundamenteel punt laat de beantwoording van de door hen gestelde vragen evenwel te wensen over; dit betreft het voorstel om vooralsnog zware

bestelauto's, vrachtauto's en autobussen buiten het nieuwe houderschapssysteem te laten vallen.

De regering heeft volgens deze leden wederom verzuimd aan te geven waarom invoering van een houderschapsbelasting tot een onacceptabele lastenverzwaring voor zware bestelauto's, vrachtauto's en autobussen zal leiden. Deze leden waren verbaasd dat de regering niet in staat is deze lastenverzwaring te berekenen. Kan een ruwe schatting gegeven worden? Uit het door deze leden gevraagde overzicht van de druk van accijnzen en motorrijtuigenbelasting op beroepsvoertuigen in Nederland en de ons omringende landen blijkt duidelijk dat de lastendruk voor Nederlandse voertuigen erg laag is; de laagste van deze groep landen. De dieselaccijns is het minst in Nederland en de druk van de motorrijtuigenbelasting is het één na laagst. Deelt de regering deze conclusie? Ziet zij dan ook in dat een beperkte lastenverhoging bepaald niet hoeft te betekenen dat de concurrentiepositie van het beroepsgoederenvervoer zwaar wordt aangetast? Volgens deze leden is een beperkte lastenverzwaring als gevolg van de invoering van een houderschapsbelasting uit een oogpunt voor concurrentie alleszins acceptabel en uit een oogpunt van milieu en bestrijding van zwartrijden ook zeer wenselijk. Waarom heeft de regering – als zij zwaar blijft tillen aan die lastenverzwaring – niet overwogen om deze te verzachten of eventueel zelfs teniet te doen door de tarievenstructuur van de houderschapsbelasting daarop aan te passen? Uit technisch oogpunt moet dit toch mogelijk zijn, zo vroegen deze leden.

De wenselijkheid van een houderschapssysteem voor de zwaardere beroepsvoertuigen wordt nog eens benadrukt door het percentage naheffingsaanslagen voor vrachtauto's. Dit bedraagt maar liefst 7 procent van de bestandsomvang en is daarmee vergelijkbaar met de naheffingsaanslagen voor personenauto's (8,63 procent). Deze leden begrepen niet dat de regering dit op zijn beloop laat en de besluitvorming in Europees verband in dezen afwacht. Bagatelliseert de regering hiermee niet het probleem van zwartrijden met vracht- en bestelauto's? En wordt hier het beroepsmatig personen- en goederenvervoer niet opnieuw ten onrechte ontzien, zo wilden deze leden weten.

De leden van de fractie van Groen Links vonden ook dat de nadere uitwerking van het tweede argument, dat zou pleiten voor handhaving van de bestaande systematiek voor beroepsvoertuigen, te kort schoot. Dit argument ziet op de harmonisatiediscussie in EG-verband en op het probleem dat het nog onzeker is tot welke heffingssystematiek voor het vrachtverkeer zal worden besloten. Deze leden waren hogelijk verbaasd over het feit dat het stelsel van een houderschapsbelasting in de Ecofin niet als zodanig aan de orde is geweest en dat de regering het, gelet op de stand en de aard van de discussie, niet opportuun heeft geacht deze kwestie aan de orde te stellen. Waarom was het niet opportuun, zo vroegen deze leden. Wanneer de regering dit systeem niet bepleit, is het toch zeer oneigenlijk om het als tweede hoofdargument ter ondersteuning van dit wetsvoorstel aan te dragen. Deze leden wilden een duidelijk antwoord op de reeds eerder gestelde vraag of de regering nu wel of niet streeft naar invoering van een systeem van houderschapsbelasting voor het beroepsmatige personen- en goederenvervoer op nationaal en EG-niveau. Indien de regering dit nastreeft, is het dan in verband met de te voeren onderhandelingen uit strategisch oogpunt niet veel verstandiger dit systeem in eigen land in te voeren? Deze leden hadden ook geen antwoord gekregen op de vraag of er een afspraak bestaat dat geen wijzigingen aangebracht zullen worden in bestaande systematieken, die betrekking hebben op het vrachtverkeer, totdat er een EG-besluit ligt. Deze leden konden zich eigenlijk niet voorstellen dat alle Lid-Staten zich in zo'n vergaande mate al gebonden hadden aan het streven naar harmonisatie. Zeker niet als de stand en de aard van de discussie het nog niet opportuun maken om eigen wensen in te brengen.

Dan wordt er kennelijk op zo'n abstract niveau gesproken dat, wat deze leden betreft, nationale wetgeving en besluitvorming hier (nog) niet door gehinderd mogen worden.

Concluderend moesten de leden van de fractie van Groen Links dan ook stellen dat er geen zwaarwegende argumenten zijn tegen het invoeren van een houderschapsbelasting voor zware bestelauto's, vrachtauto's en autobussen. Deze leden vroegen de regering om haar standpunt in dezen te wijzigen en nodigden haar uit met een nota van wijziging te komen waarin de invoering van een houderschapsbelasting voor het beroepsmatige personen- en goederenverkeer is neergelegd.

Blijkens de memorie van antwoord geeft de regering inzake het aanbrengen van differentiatie naar milieukenmerken op dit moment de voorrang aan de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's. Deze leden wensten te vernemen of hun conclusie dat een milieudifferentiatie in de motorrijtuigenbelasting c.q. houderschapsbelasting op een later tijdstip zal worden ingevoerd juist is. Heeft de regering hiervoor al een concrete termijn op het oog? Ook bij dit onderwerp voelden deze leden zich genoodzaakt te wijzen op het feit dat de door de regering gekozen weg met betrekking tot milieudifferentiatie zich alleen beperkt tot de categorie personenauto's. Moet milieudifferentiatie ook niet heel dringend bevorderd worden, als het gaat om het beroepsmatige personen- en goederenvervoer? Heeft de regering concrete maatregelen op dit punt in voorbereiding en zo ja, welke?

De leden van de GPV-fractie hadden kennisgenomen van het feit dat de regering van oordeel is dat de rechtsgrond voor een houderschapsbelasting voor motorrijtuigen de ervaring is, dat het houden van een motorrijtuig ook leidt tot (massaal) gebruik. Onmiskenbaar is het autogebruik fors toegenomen, en het neemt ook nog steeds verder toe, maar als de mate van gebruik van de openbare weg feitelijk de rechtsgrond wordt voor deze belasting, dan rijst de vraag of toch geen verschil in belastingdruk gerechtvaardigd zou zijn naar de mate van intensiteit waarmee van de openbare weg gebruik wordt gemaakt. Ook met het oog op mobiliteitsbeheersing is variabilisatie van autokosten een gewenste ontwikkeling. Deze leden wensten daarom alsnog een duidelijk antwoord op hun eerder in het voorlopig verslag gestelde vraag of het hanteren van het houderschap als grondslag voor de motorrijtuigenbelasting in plaats van het weggebruik, juridisch de ruimte moet bieden voor tolheffing, rekening rijden enzovoorts.

2. Schets van het systeem van houderschapsbelasting

2.1 De koppeling van de belastingplicht aan de aanvraag om een kentekenbewijs

De leden van de PvdA-fractie merkten op niet overtuigd te zijn door de in de memorie van antwoord gehanteerde argumenten om de selectie van personen aan wie een acceptgirokaart moet worden toegezonden vijf weken voor de peildatum te laten plaatsvinden. In de memorie van antwoord wordt erkend dat de voorgestelde procedure er toe kan leiden dat extra werk zal moeten worden verricht door de belastingdienst en door de belastingplichtigen. Deze extra werkzaamheden worden door de regering echter als niet onoverkomelijk gezien. Kan de regering bevestigen dat in de bedoelde periode van 5 weken gemiddeld 100 000 auto's van eigenaar wisselen, in welke gevallen de procedure van het terugzenden van de verkeerd tenaamgestelde acceptgiro's en het verzenden van de gecorrigeerde acceptgiro's moet worden gevolgd? Zo niet, welk aantal kan de regering hiervoor in de plaats stellen? De regering wijst er vervolgens op dat een selectie op het moment van aanvang van het

belastingtijdvak, met als consequentie dat pas na aanvang van het tijdvak zal worden betaald, in het jaar van invoering een eenmalig nadelig budgettair gevolg van circa f 200 miljoen zal opleveren. Deze leden constateerden echter dat dit een kasruil tussen de maanden december en januari betreft, die naar zij aannamen desgewenst met een andere kasverschuiving gecorrigeerd zou kunnen worden. Verder vroegen deze leden of zonodig in de Invoeringswet niet een incidentele oplossing voor dit kasprobleem zou kunnen worden gevonden. Deze leden namen tenminste aan, dat daarin bepalingen moeten worden opgenomen die zorg dragen voor de omzetting van de thans vaste vervaldata van de eerste en zestiende van de maand in de meer gespreide data van afgifte kentekenbewijs, alsmede de betaalconsequenties die daaruit voortvloeien. Deze leden vroegen of hieruit eveneens kasverschuivingen voortvloeien en zo ja, in welke orde van grootte. Verder vroegen deze leden of de termijn van vijf weken niet voor inkorting vatbaar is. Kan deze termijn worden gespecificeerd naar fasen en kan worden aangegeven waarom die fasen die lengte moeten hebben?

In vervolg hierop vroegen de leden van de PvdA-fractie in welke mate thans het verschijnsel van de verkeerd geadresseerde acceptgiro's optreedt. Immers, ook onder de huidige wet dient voor de aanvang van *het tijdvak de belasting te worden voldaan.*

De leden van de PvdA-fractie merkten op dat het wetsvoorstel op de keper beschouwd innerlijk tegenstrijdig is. Als belastingplichtige wordt aangegeven degene die bij de aanvang van een rijdvak het motorrijtuig houdt. De belasting dient echter reeds voor dat tijdvak te worden voldaan, dus kennelijk door een belastingplichtige die op dat moment door de wet formeel nog niet is aangewezen. Wil de regering op dit punt haar visie geven, zo vroegen deze leden.

Alles afwegende meenden de leden van de PvdA-fractie dat het verstandiger zou zijn de adressering van de acceptgiro's te baseren op gegevens die bij de aanvang van het tijdvak in het register zijn opgenomen, als zijnde de adressen van de ingevolge de wet aangewezen belastingplichtigen. De formulering van artikel 15 zou daarop moeten worden afgestemd. Voor het incidentele kasprobleem hadden deze leden een incidentele oplossing gesuggereerd. De leden van de PvdA-fractie bleven bij hun bezwaar dat de belastingplicht wordt opgehangen aan gedelegeerde regelgeving op grond van de Wegenverkeerswet 1992, en dat niet slechts wat betreft ondergeschikte uitvoeringsmodaliteiten. Om een voorbeeld te geven: eerst uit deze gedelegeerde regelgeving valt af te leiden dat er voor bromfietsen geen kentekenplicht bestaat en dat daarvoor derhalve ook geen motorrijtuigenbelasting verschuldigd is. In hun wijze van zien zou deze stellingname in de eerste plaats tot aanpassingen van de Wegenverkeerswet 1992 moeten leiden, in die zin dat de begrenzing van de kentekenplicht daarin nader wordt geregeld. Indien deze suggestie niet wordt gevolgd, dan zou de onderhavige wet alsnog terzake moeten worden aangevuld.

De leden van de fractie van Groen Links wensten ten aanzien van het laten schorsen nog enkele vragen te stellen. Allereerst wilden deze leden een toelichting op de zin «Teruggaaf over het lopende tijdvak wordt slechts verleend bij schorsing langer dan een maand voor het nog niet verstreken gedeelte voor zover dit gedeelte meer dan een maand bedraagt.» (blz. 13 van de memorie van antwoord) Wat wordt met het tweede deel van de zin precies bedoeld? Deze leden vroegen dit aan de hand van het volgende voorbeeld te beantwoorden. Een houder van een motorrijtuig wenst de verplichtingen verbonden aan het ingeschreven staan voor drie maanden te laten schorsen, omdat hij bijvoorbeeld in de wintermaanden geen gebruik van de weg maakt of omdat hij vanwege zijn beroep (zeeman) daar geen gebruik van kan maken. Heeft de houder in deze gevallen ook recht op teruggave van belasting? Ervan uitgaande

dat de houder op jaarbasis f 1000 aan belasting betaalt, welk bedrag krijgt hij terug, ingeval een schorsing van drie maanden plaatsvindt en het «drempelbedrag» is ingehouden?

De leden van de GPV-fractie bleven eveneens ernstig bezwaar houden tegen het voorstel vóór de peildatum acceptgiro's te versturen en te laten betalen. Dit levert tot in lengte van jaren een enorme bureaucratische rompslomp op, enkel en alleen om een eenmalig budgettair verlies bij de invoering van het nieuwe systeem te voorkomen. Heeft men uitgerekend welke (totale) kosten voor overheid èn burger er mee gemoeid zijn als jaar in jaar uit, ieder kwartaal opnieuw vele tienduizenden aanslagen ten onrechte worden verzonden, waarna correcties dienen plaats te vinden? Is een eenmalig budgettair verlies bij de invoering dan uiteindelijk niet voordeliger, zo vroegen deze leden.

2.2 Aangifte en betaling

De regering heeft erkend dat een juiste registratie van de brandstofsoort wordt belemmerd doordat het inbouwen van een LPG-installatie betrekkelijk eenvoudig kan worden uitgevoerd door niet-erkende bedrijven of particuliere voertuigbezitters. De leden van de VVD-fractie vroegen of aangegeven kan worden op welke schaal dit laatste thans plaatsvindt en welk bedrag de overheid hierdoor misloopt. Deze leden waren niet geheel overtuigd van de stelling dat gezien de omvangrijke bestuurlijke lasten en gezien de positie van Nederland als onderdeel van de EG, een afzonderlijke registratie van de import/export en inbouw/verwijdering van LPG-installaties geen reële optie zou zijn. Deze leden ontvingen graag meer inzicht in de bestuurlijke lasten die deze registratie zou opleveren en waren benieuwd hoe de andere Lid-Staten deze problematiek benaderen.

De leden van de D66-fractie gingen nader in op de te volgen procedure bij verhuizingen. Blijkens de memorie van antwoord zal het CBM, indien de acceptgirokaart door het CBM wordt terugontvangen en het nieuwe adres bekend is, een nieuwe kaart verzenden; in de overige gevallen zal een naheffingsaanslag worden opgelegd. Het CBM kan deze naheffingsaanslag eventueel op een later tijdstip verminderen. Acht de regering een systeem denkbaar, waarbij een bezitter van een motorvoertuig die zijn verhuizing kenbaar heeft gemaakt aan de fiscus respectievelijk de burgerlijke stand, niet de kans loopt met naheffingsaanslagen te worden geconfronteerd, zo vroegen deze leden.

2.3. Teruggaaf van belasting

De leden van de PvdA-fractie konden instemmen met de in de memorie van antwoord aangegeven handelwijze in geval van diefstal. Deze leden waren met de regering van mening dat deze materie in de uitvoeringssfeer kan worden geregeld. Deze leden waren echter wel van mening dat dit onderwerp een verankering in de wet behoeft, zoals zij ook in het voorlopig verslag bij artikel 17 hadden gesteld. Deze leden vroegen in het bijzonder voor de motorrijtuigen waarvoor de houderschapsbelasting geldt, op basis van welk wetsartikel een uitvoeringsregeling voor diefstal kan worden gebaseerd.

Met betrekking tot bepalingen inzake belastingheffing in geval van joy-riding en diefstal geeft de regering aan deze kwestie in de uitvoeringssfeer te willen regelen. Kan inmiddels nader worden aangegeven hoe deze materie geregeld gaat worden, zo vroegen de leden van de D66-fractie.

2.5. Tarief

De leden van de CDA-fractie hadden in het voorlopig verslag aangegeven dat de tarieven voor bij voorbeeld kampeerauto's kostenverhogend zullen werken. Bij de kampeerauto's in particuliere handen is hier volgens de regering geen sprake van. Met het oog op het voorkomen van mogelijk misbruik vroegen deze leden of het binnen de wetssystematiek niet mogelijk is om kampeerauto's drie maanden motorrijtuigenbelasting te laten betalen, gekoppeld aan een tijdstip van drie maanden in plaats van de mogelijkheid te geven om het gehele jaar de auto te gebruiken. Over het tarief voor kampeerauto's die bedrijfsmatig worden verhuurd wordt niet expliciet gesproken. Leidt artikel 30 echter niet tot de conclusie dat alle kampeerauto's die bedrijfsmatig worden verhuurd onder het regime van de houderschapsbelasting onder het volle tarief zullen vallen? Indien dat het geval zou zijn, zal de motorrijtuigenbelasting voor bedrijfsmatig verhuurde kampeerauto's verviervoudigd worden. Voor motorfietsen is lastenverzwaring aanleiding geweest om een half tarief te introduceren. Ligt het niet voor de hand om bij bedrijfsmatig verhuurde kampeerauto's dit argument te hanteren, aangezien deze auto's gemiddeld 15 à 20 weken per jaar worden verhuurd, zo vroegen deze leden. Daarnaast hadden deze leden vragen omtrent de controleerbaarheid. Uit het oogpunt van eenvoud en controle zou overwogen kunnen worden geen onderscheid te maken tussen gewone personenauto's en kampeerauto's. Waarom heeft de regering niet hiervoor gekozen, zo vroegen deze leden.

De leden van de PvdA-fractie hadden in het voorlopig verslag aangegeven dat zij van mening zijn dat bij een kwart tarief voor bepaalde gevallen de voorwaarde van het gebruik van de weg niet meer mag bedragen dan 60 dagen in de wet zelf dient te worden neergelegd. Deze leden wilden die stellingname in die zin nuanceren dat zij van mening zijn dat de wet duidelijk moet maken in welke gevallen in een algemene maatregel van bestuur een beperking aan het gebruik in de tijd kan worden neergelegd. Deze leden verwezen naar artikel 30, waarin in het algemeen wordt gesproken over «onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden», relevant voor alle categorieën a tot en met f, terwijl het uitdrukkelijk de bedoeling is voor kampeerauto's en woonwagens, de categorieën a en b, de gebruiksbeperking niet te stellen. Deze leden zouden dus een toespitsing van deze bepaling wensen, waarin tot uiting wordt gebracht welk soort voorwaarden per categorie kunnen worden gesteld. Naar deze leden begrepen zijn dat wat betreft artikel 30 voor alle categorieën voorwaarden ten aanzien van de inrichting (wat onder de categorie valt) en slechts voor de categorieën c tot en met f voorwaarden ten aanzien van gebruik in de tijd. Zien deze leden dat goed? Voor de volledigheid merkten zij op dat een toespitsing van de algemene maatregel van bestuur-bevoegdheid ook in artikel 48 en 70 doorgevoerd zou moeten worden.

De leden van de VVD-fractie verzochten de regering te reageren op de suggestie van de BOVAG om kampeerautoverhuurbedrijven de mogelijkheid te bieden een kwart tarief te laten voldoen voor kampeerauto's die maximaal 60 dagen van de weg gebruik maken en een half tarief voor kampeerauto's waarmee langer van de weg gebruik wordt gemaakt.

Is er aan de hand van de ervaringen met de huidige 60-dagen-kaart aan te geven of het vaak voorkomt dat verhuurders van bijvoorbeeld

kampeerauto's een tweede 60-dagenkaart binnen een kalenderjaar aanschaffen, zo vroegen de leden van de D66-fractie.

De leden van de GPV-fractie waren niet erg overtuigd van het argument om voor kampeerwagens een tarief van 25% te hanteren, omdat voor de huidige 60-dagenregeling eenzelfde tarief geldt. Dit argument zou deze leden kunnen aanspreken, indien dit huidige tarief een zekere objectiviteit zou kennen. Een tarief van 16% zou overeenkomen met een gebruik van 60 dagen. Waarop is de huidige 25% gebaseerd, zo vroegen deze leden.

3. Schets van het systeem van heffing voor het zware vrachtverkeer en autobussen

De leden van de fractie van CDA, PvdA en Groen Links vroegen de regering te reageren op de brief van Koninklijk Nederlands Vervoer aan de vaste Commissie voor Financiën van 10 juli 1992, waarin kritiek wordt geleverd op de passage in de memorie van antwoord betreffende het vervallen van de dagkaartenregeling voor autobussen.

Blijkens deze brief zouden de cijfers die door de regering worden gehanteerd betrekking hebben op het gebruik in het openbaar vervoer en in het besloten busvervoer. Het aantal van 5420 vergunde bussen in het besloten vervoer zou maatgevend dienen te zijn voor de beoordeling in welke mate van dagkaarten gebruik wordt gemaakt. De leden van de CDA-fractie zouden graag een nadere reactie op deze argumentatie ontvangen.

Tevens wordt geconstateerd dat de vrijstelling op taxi's wordt gehandhaafd. Welke argumentatie ligt er aan ten grondslag om het busvervoer geen vrijstelling te geven, zo wilden de leden van de CDA-fractie weten.

De leden van de fractie van Groen Links sloten zich hierbij aan. Deze leden wilden tevens weten of deze gegevens aanleiding zijn voor een herziening van het voorstel op dit punt.

De leden van de PvdA-fractie wilden vervolgens weten of het juist is dat aan het openbaar busvervoer een betaling achteraf wordt toegestaan, op basis van een opgave van werkelijk gebruik van de weg. Op basis van welke wetsbepaling is deze praktijk gestoeld? Wordt deze praktijk gecontinueerd onder de nieuwe wet, in het bijzonder gelet op het feit dat in artikel 40, dat de betaling voor aanvang van het tijdvak regelt, niet een mogelijkheid is opgenomen voor afwijkingen bij ministeriële regeling, zoals wel in artikel 15 is geschied? En zo ja, is de regering dan bereid het besloten busvervoer hetzelfde te gunnen, zo vroegen de leden van de PvdA-fractie.

Tenslotte merkten de leden van de PvdA-fractie op dat zij uit de memorie van antwoord hadden begrepen dat de LPG-toeslag op vrachtwagens, grote bestelwagens en autobussen thans circa f 40 000 per jaar opbrengt. Deze leden namen daarbij aan dat dit primair op autobussen wordt geheven; zien zij dat juist? Deze leden werden door dit wel zeer kleine bedrag zeer gesterkt in hun opvatting dat de LPG-toeslag voor deze categorie kan worden afgeschaft, hetgeen tot een vereenvoudiging van de wet zou leiden en voor het milieu (aardgasbussen) een kleine winst. Deze leden konden zich ook niet goed voorstellen dat het voor de goedkeuring van de Europese Commissie van het achterwege laten van een LPG-accijns ondanks de fiscale harmonisatie op dit punt, ook maar iets zou uitmaken dat ook in deze sector een vervangend fiscaal instrument bestaat. De regering geeft in de memorie van antwoord aan dat de basistarieven ter compensatie met minder dan één procent zouden moeten worden verhoogd. Gelet op het te compenseren bedrag vroegen deze leden: véél minder dan met één procent?

4. Aanhangwagens en opleggers

De leden van de PvdA-fractie zouden het een vereenvoudiging vinden, indien aanhangers rechtstreeks belastingplichtig worden, en het systeem van vermeerdering van de belasting van het trekkend voertuig wordt verlaten. Deze leden hadden in het voorlopig verslag gevraagd waarom niet is gekozen voor een zelfstandige houderschapsbelasting voor aanhangwagens op basis van de zelfstandige kentekenplicht ingevolge het voorstel Wegenverkeerswet 1992; zij namen aan dat de regering hiertegen hetzelfde bezwaar zal kunnen aanvoeren als tegen een houderschapsbelasting voor vrachtauto's, hoewel de memorie van antwoord op dit punt geen reactie van de regering op hun vraag in het voorlopig verslag bevat. Het belastbare feit zou echter evenwel ook het gebruik van de weg kunnen zijn.

Deze leden hadden in het voorlopig verslag onderkend dat het verlaten van het systeem van vermeerdering er toe zou moeten leiden dat de doorwerking van de brandstoftoeslag op het trekkend voertuig het veld zou moeten ruimen. Uit de memorie van antwoord leidden deze leden af dat het hier gaat om een derving van circa f 5 miljoen, die via een marginale verhoging van ongeveer één procent van de basistarieven van andere voertuigen en aanhangers gecompenseerd zou kunnen worden. De vereenvoudiging die van deze ingreep uitgaat leek hun ruimschoots op te wegen tegen dit bezwaar.

De leden van de PvdA-fractie zagen voorts niet voldoende reden om caravans van boven de 750 kg geheel van belasting vrij te stellen. Zoals de memorie van antwoord opmerkt zijn deze caravans wel zelfstandig kentekenplichtig, zodat belastingheffing zonder uitvoeringsproblemen mogelijk is, indien alsnog wordt gekozen voor een zelfstandige belastingplicht voor aanhangers, en het systeem van vermeerderingen derhalve wordt verlaten. Met de aldus voorkomen belastingderving van f 10 miljoen zou bovendien het budgettair effect van het vervallen van de *doorwerking van de brandstoftoeslagen meer dan gecompenseerd* kunnen worden, aldus deze leden.

5. Bijzondere kentekens

Omtrent de bedrijfsvoorraad van autobedrijven wordt een en ander in de wet geregeld. Is het juist dat in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1992 een andere definitie van het begrip «personenauto» wordt gehanteerd dan in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, zo vroegen de leden van de CDA-fractie. Kan de regering hierop een nadere toelichting geven? Onduidelijkheid en verwarring dienen voorkomen te worden, aldus deze leden. Daarnaast schijnt het moeilijk te worden om een auto uit de bedrijfsvoorraad als leenauto aan een klant mee te geven in verband met het afschaffen van de overschrijvingsmogelijkheid. Heeft de regering verruiming van de gebruiksmogelijkheden van de bedrijfsvoorraad overwogen door middel van FH-platen c.q. door het invoeren van een overschrijvingsmogelijkheid specifiek voor autobedrijven?

De leden van de PvdA-fractie merkten op niet met de nota van wijziging op dit punt in te kunnen stemmen. Deze leden waren met de regering van mening dat indien de algemene maatregel van bestuur ingevolge artikel 1 inderdaad slechts regels zal stellen voor het gebruik van de handelaarstekens, strijdigheid met de algemene maatregelen van bestuur ingevolge het voorstel Wegenverkeerswet 1992 over het opnemen in een bedrijfsvoorraad, niet voor de hand ligt. Deze leden merkten evenwel op dat artikel 1 in het algemeen spreekt over «voorwaarden», zij zouden willen bepleiten helderheid te scheppen in de

bedoelde zin door hier van te maken «voorwaarden aan het gebruik».

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een weergave van de voorwaarden, die in de algemene maatregel van bestuur zullen worden neergelegd. Deze leden verwezen daarbij tevens naar de brief van de BOVAG van 27 augustus 1992 aan de vaste Commissie voor Financiën, waarin problemen worden gesignaleerd met betrekking tot de praktijk dat leenauto's ter beschikking worden gesteld bij onderhoudsbeurten.

6. Vrijstellingen

De leden van de CDA-fractie hadden in het voorlopig verslag vragen gesteld over de vrijstelling voor personenauto's, bestelauto's en motorrijwielen van 20 jaar en ouder.

De regering meent dat deze auto's slechts sporadisch gebruik maken van de weg. Deze leden erkenden dat dit een positieve bijdrage levert aan behoud van cultureel erfgoed, maar waren van mening dat deze vrijstelling een aanzuigende werking kan krijgen. Met het oog hierop wensten deze leden van de regering te vernemen hoeveel auto's van 20 jaar en ouder in de komende jaren gebruik zullen maken van de weg.

De leden van de PvdA-fractie waren met de regering van oordeel dat de vrijstelling voor auto's van 20 jaar en ouder in het algemeen weinig risico's met zich zal mee brengen voor het milieu. Overigens waren deze leden van mening dat het verkeer op de weg alleen maar verlevendigd zal worden als daar af en toe een oud model auto voorbijrijdt. Niettemin wilden deze leden voorkomen dat het fiscaal aantrekkelijk wordt gemaakt om auto's ook zonder overwegingen van culturele aard zeer lang op de weg te houden voor dagelijks gebruik. Zou zich die praktijk ontwikkelen, dan moet een reactie van de overheid mogelijk zijn, en de huidige wet lijkt daartoe geen basis te bieden. Weliswaar wordt de vrijstelling op verzoek en bij beschikking verleend, maar hierin lijkt geen enkele beleidsvrijheid besloten te liggen om de vrijstelling niet te verlenen (wat het systeem van verzoek en beschikking overigens overbodig bureaucratisch maakt). In concreto dachten deze leden aan een systeem waarin auto's van 30 jaar en ouder van rechtswege zijn vrijgesteld en auto's van 20 tot 30 jaar op verzoek in aanmerking komen voor vrijstelling, waarbij de aannemelijkheid van beperkt gebruik als criterium geldt.

De leden van de PvdA-fractie waren de regering erkentelijk voor de weergave van de historische achtergrond van de huidige en nieuw voorgestelde vrijstellingen. Deze leden vonden deze argumenten voldoende overtuigend nu een specifieke milieu-invalshoek aan hun beoordelingskader was ontvallen. Deze leden vroegen hoe in de praktijk wordt gecontroleerd of met de vrijstellingen krachtens artikel 71 inderdaad dubbele belastingheffing wordt voorkomen, met andere woorden, of in het buitenland feitelijk belasting wordt voldaan. Zijn er landen die geen motorrijtuigenbelasting heffen en zo ja, vindt in die gevallen artikel 71 geen toepassing? Geldt hiervoor artikel 13? Verder vroegen deze leden om een nadere toelichting op de aard van het misbruik dat bij de vrijstelling voor taxi's nog wel eens wordt geconstateerd. Op blz. 29 van de memorie van antwoord wordt deze vrijstelling overigens ingeleid met de aanduiding «taxi's, autobussen e.d.», terwijl deze leden aannamen dat autobussen wel belastingplichtig waren. Blijkens de memorie van antwoord is de ratio van de vrijstelling voor taxi's gelegen in de wens het openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren door de tarieven laag te houden; overigens zou zulks ook op autobussen in het openbaar vervoer kunnen worden toegepast. Waarom is daar in 1973 niet voor gekozen?

Voorts wezen de leden van de PvdA-fractie erop dat zij in het voorlopig verslag gevraagd hadden naar een kwantitatieve vergelijking van de motorrijtuigenbelasting in Nederland, België en Duitsland voor enkele veel voorkomende typen auto's. De verstrekte informatie in de memorie van antwoord vonden deze leden onvoldoende. Deswege herhaalden deze leden deze vraag.

Verder hadden deze leden in het voorlopig verslag gevraagd voor welke vrijstellingen in de huidige en in de voorgestelde regeling de voorwaarde wordt gesteld dat het motorrijtuig wordt gehouden door de openbare dienst. Deze leden hadden uit de memorie van toelichting begrepen dat deze voorwaarde in de huidige regeling wordt gesteld voor onder meer de brandweerwagens, doch dat deze in de voorgestelde regeling zal komen te vervallen. Voor de overige gevallen zou het houden door een openbaar lichaam voor de vrijstelling een voorwaarde blijven (blz. 19 memorie van toelichting). Uit de memorie van antwoord valt daarentegen af te leiden dat deze eis niet meer zal worden gesteld voor de onderdelen b, c, e, f, g en h. Deze leden merkten op dat de memorie van antwoord ter zake niet duidelijk is. Voor onderdeel g lijkt dit in elk geval problematisch, de wet spreekt hier zelf over diensten van gemeenten en daarmee gelijk te stellen samenwerkingsverbanden, dus overheidslichamen. Deze leden herhaalden voor alle duidelijkheid hun vraag om per onderdeel aan te geven of de eis in de algemene maatregel van bestuur zal worden gesteld of niet. De leden van de PvdA-fractie zouden ook voor artikel 70 willen bepleiten dat nader in de wet wordt aangeduid welke typen voorwaarden per onderdeel in de algemene maatregel van bestuur kunnen worden gesteld.

Tenslotte merkten de leden van de PvdA-fractie op dat zij wensten vast te houden aan hun suggestie in het voorlopig verslag om voor invaliden weer een bijzondere regeling te treffen. De verlenging die wordt aangekondigd van de overgangsregeling vonden deze leden onvoldoende. Deze leden zouden de regeling willen toespitsen op de personenauto's die speciaal zijn ingericht voor het vervoeren van een rolstoel en die daardoor in een relatief zware, dus dure klasse van de belasting vallen. Ook bij het strikt vasthouden aan het zakelijke karakter van de motorrijtuigenbelasting, voor deze leden overigens geen wet van Meden en Perzen, kan met een dergelijk kenmerk van een motorrijtuig rekening worden gehouden. Kan worden aangegeven in hoeverre dit voertuigkenmerk uit de kentekenregistratie kan worden afgeleid? Zijn andere aanpassingen van motorrijtuigen aan het vervoer van invaliden te noemen, die hetzelfde gewichtsvermeerderend effect hebben? In concreto dachten deze leden aan een regeling waarbij dergelijke auto's tegen een vast tarief worden belast, op het niveau van een populaire, normale auto.

De ratio van de vrijstelling van belasting voor motorrijtuigen die uitsluitend worden gebruikt door de reinigingsdienst zou zijn dat met deze motorrijtuigen taken worden uitgevoerd die typisch tot het pakket van de overheid behoren. De gemeentelijke overheid brengt echter veelal voor haar diensten geen BTW in rekening. Hierdoor levert de vrijstelling een voordelige situatie op voor die instellingen welke op hun beurt de BTW niet kunnen terugvragen maar wel bedrijfsafval produceren. Het gemeentelijk vervoerbedrijf komt in een aanzienlijk gunstiger concurrentiepositie te verkeren omdat particuliere vervoerbedrijven die op dezelfde markt aanbieden wel BTW in rekening dienen te brengen. Het ware volgens de leden van de VVD-fractie dringend gewenst het verschil in behandeling en de mogelijke oplossingen in het kader van de behandeling van dit wetsvoorstel nader te bezien.

In artikel 9, lid 1, letter i, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 is een vrijstelling opgenomen voor personenauto's die bestemd zijn om openbaar vervoer of taxivervoer te verrichten en uitsluitend daarvoor worden gebruikt. In de aan de Kamer gezonden brief van de Directie Verbruiksbelastingen, Afdeling Accijnzen van 7 juli 1992, kenmerk VB/92/758, heeft de staatssecretaris van Financiën meegedeeld deze vrijstelling met terugwerkende kracht voortaan ook te laten gelden voor vrijwilligers-vervoerssystemen. Blijft deze vrijstelling ook in het wetsvoorstel gehandhaafd en zo ja, is hiervoor nog een nadere wetswijziging vereist?

7. Controle

In het voorlopig verslag hadden de leden van de D66-fractie enige vragen gesteld over de uitspraak van het Hof te Arnhem van 20 november 1990, nr. M.2852/1989. Tegen deze uitspraak is door de staatssecretaris van Financiën beroep in cassatie ingesteld bij de Hoge Raad der Nederlanden. Heeft de Hoge Raad inmiddels over deze zaak arrest gewezen, zo vroegen deze leden.

8. Overgangsproblematiek

In de memorie van antwoord wordt opgemerkt dat door de RDW, in samenwerking met het CBM, wordt gezocht naar criteria die moeten worden gehanteerd bij de opbouw van het nieuwe kentekenregister. Is dit onderzoek inmiddels afgerond en kunnen de uitkomsten hiervan aan de Kamer worden gezonden, zo vroegen de leden van de D66-fractie. Voorts verzochten deze leden de regering inzicht te verschaffen in de omvang en de opbouw van de initiële budgetten voor het project Nieuwe Voertuigenregistratie.

9. Budgettaire aspecten

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom het niet reëel is om van een hogere meeropbrengst dan f 150 miljoen uit te gaan. Deze leden hadden uit de memorie van antwoord begrepen dat de RDW 6 mln voertuigen heeft geregistreerd met een geldig deel III, terwijl het CBM-bestand 5,5 mln geregistreerden omvat. Het verschil van 0,5 miljoen kan zwartrijders betreffen, maar ook gevallen die niet onder de motorrijtuigenbelasting vallen, zo stelt de regering; om welke gevallen gaat het in de laatste groep? Voorts is denkbaar dat er van de ongeveer 4 mln voertuigen die bij de RDW zijn geregistreerd maar al langer dan drie jaar geen geldig deel III hebben, er toch nog een aantal rondrijden en dat zou zeker kunnen gelden voor de niet benoemde aantallen die korter dan 3 jaar geen geldig deel III hebben. Hoe groot is dat laatste aantal, naar termijn zonder deel III?

Alleen al uitgaande van het verschil van 0,5 mln voertuigen in bestandsomvang tussen CBM en RDW moet wel een relatief groot aandeel legaal niet-betalenden worden aangenomen om na vermenigvuldiging op een bedrag van f 150 miljoen uit te komen. Kan in dezen een nadere toelichting worden gegeven, zo vroegen deze leden.

Voorts merkten deze leden op dat zij de budgettaire cijfers van de memorie van toelichting in het licht van de memorie van antwoord nog eens opnieuw op zich hadden laten inwerken en zij vroegen of ze het volgende nu goed begrepen hadden. De inkomsten uit de kentekenregistratie moeten bij doorvoering van kostendekkende tarieven naar schatting f 31 miljoen omlaag. Dit gemis aan ontvangsten op hoofdstuk XII van de Rijksbegroting wordt voor dat bedrag opgevangen uit de meeropbrengsten van de houderschapsbelasting vanwege verminderd

zwartrijden, door een kleine herschikking van f 15,5 miljoen van toeslag RWF naar hoofdsom motorrijtuigenbelasting, geheel op hoofstuk IXB aan de ontvangstenkant beschikbaar. De tarieven van de RDW gaan dus voor de legale rijder een twintig procent omlaag, en de zwartrijders financieren dat, kan dat zo worden gezien? Leidt dit per saldo tot een CLD-verhoging, waar de RDW-inkomsten naar deze leden aannamen de CLD niet belasten? Na aftrek van de uitvoeringskosten van de kentekenregistratie ad f 6,3 mln structureel is het resultaat uiteindelijk, zo leidden deze leden uit de cijfers af, dat netto ongeveer f 4 miljoen extra aan algemene middelen èn f 3,5 miljoen extra aan inkomsten Infrastructuurfonds beschikbaar zijn, en op hoofdstuk XII aan de uitgavenkant niet bezuinigd is; is dat juist? Op welk begrotingshoofdstuk komt de f 6,3 miljoen uitvoeringskosten te staan? Indien dit allemaal nog niet goed door deze leden is begrepen, verzochten zij de regering de cijferopstelling nog eens te verduidelijken; de regering is niet bepaald helder in dezen.

Blijkens de ramingen van Verkeer en Waterstaat overschrijden de ontvangsten in aanzienlijke mate de kosten van de kentekenregistratie, zo merkten de leden van de D66-fractie op. In totaal gaat het om ruim 34 miljoen gulden. De regering geeft zelf al aan dat hier strijdigheid bestaat met het beginsel van de kostendekkende tarieven. Vervolgens wordt opgemerkt dat doorvoeringen van dit beginsel bij het van kracht worden van de Wegenverkeerswet 1992 het financieringstekort zou belasten. De bedragen die de kentekenregistratie meer opbrengt dan deze registratie kost, zijn echter niet vrij beschikbaar omdat zij deel uitmaken van de begroting en de meerjarencijfers. Kan de regering uitleggen waarom het financieringstekort een toereikende reden is om van het kostendekkende beginsel af te wijken? Blijven deze inkomstenoverschrijdingen ook bestaan na de verzelfstandiging van de RDW en zo ja, waarom is dit dan noodzakelijk?

ARTIKELSGEWIJZE BEHANDELING

HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 2

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom de trolleybus buiten de omschrijving van motorrijtuig in deze wet is gehouden, terwijl deze in de Wegenverkeerswet 1992 wel onder het begrip motorrijtuig valt.

Artikel 3

De leden van de PvdA-fractie vroegen of dit artikel nog wordt aangepast, nu zij begrepen hadden dat ook in de herziene bijzondere verbruiksbelasting de voorwaarden voor een grijs kenteken worden aangescherpt.

HOOFDSTUK II. PERSONENAUTO'S, BESTELAUTO'S EN MOTORRIJWIELEN

Artikel 7

De memorie van antwoord kondigt aan dat bij nota van wijziging de kwart-tarief-regeling voor rijdende werktuigen in artikel 48, onderdeel c,

zal worden aangepast, omdat rijdende werktuigen die niet tevens bedrijfsauto zijn niet kentekenplichtig zijn en belastingheffing dus in het geheel niet aan de orde is. Deze aanpassing hadden de leden van de PvdA-fractie in de nota van wijziging gemist.

Artikel 8

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de noodzaak van onderdeel a van dit artikel, dat naar zij begrepen hadden slechts de mogelijkheid opent dat een ander dan degene op wiens naam het opgegeven kenteken is gesteld als belastingplichtige wordt aangemerkt. Het kwam deze leden voor dat de scheiding van belastingbetaling en andere kentekenplichten ook in de privé-sfeer geregeld zou kunnen worden. In hoeveel gevallen komt deze situatie thans voor? Waar wordt de afwijkende tenaamstelling van de belastingplichtige bijgehouden? In het kentekenregister? Dit zou deze leden verbazen, nu de regering in het kader van de behandeling van de Wegenverkeerswet 1992 groot bezwaar maakt tegen een dubbele tenaamstelling ingeval van lease. Welke kosten zullen met deze regeling gemoeid zijn?

Voorts vroegen de leden van de PvdA-fractie wat in onderdeel b, kennelijk bedoeld om te voorkomen dat de belastingheffing wordt gefrustreerd door het op naam zetten van de belastingplicht op iemand zonder inkomen, wordt verstaan onder de formule «feitelijk en niet geheel voorbijgaand ter beschikking». Mag worden aangenomen dat in de geschetste situatie van een armlastige student die een auto in bruikleen heeft van zijn vermogende ouders, de ouders in elk geval onder deze formule vallen?

Artikel 20

De leden van de PvdA-fractie vonden dat in de memorie van antwoord nog onvoldoende concreet wordt ingegaan op hun in het voorlopig verslag gestelde vragen inzake de kosten/baten hun verhouding voor de belastingplichtige van een schorsing. Deze leden vroegen alsnog een cijfermatige indicatie van de gevallen waarin en in welke mate (qua tijd en geld) schorsing de moeite loont. Kan wat betreft schorsing worden aangegeven welke kosten en welke baten, inclusief ontheffing WA-verzekeringsplicht, bij bepaalde periodes te verwachten zijn. Voorts vroegen deze leden aandacht voor de brief van de Vereniging Maritiem Gezinskontakt van 5 februari 1992, welke ook aan de regering is gericht waarin aandacht wordt gevraagd voor de positie van zeevarenden, die een bijzonder nadeel zouden ondervinden van de schorsingskosten. Deze leden hadden enerzijds begrip voor het in deze brief gehouden pleidooi, maar anderzijds begrepen zij ook wel dat een tegemoetkoming aan deze bijzondere beroepsgroep tot misbruik door anderen aanleiding kan geven. Is een praktische oplossing denkbaar, zo vroegen deze leden.

Artikel 30

De leden van de PvdA-fractie merkten op dat onderdeel a is beperkt tot kampeerauto's die niet bedrijfsmatig worden verhuurd. In een brief van de BOVAG van 27 augustus 1992 aan de vaste Commissie voor Financiën wordt gewezen op de lastenverzwaring die deze beperking kan hebben voor verhuurbedrijven van kampeerauto's; deze leden verzochten om een reactie per brief.

Artikel 33 en artikel 34

De leden van de PvdA-fractie herhaalden hun verzoek om de verwijzing in het vijfde lid respectievelijk het vierde lid naar artikel 32, vierde lid te vervangen door de – nauwelijks langere – volledige tekst. Overigens, kan aangegeven worden waarom een dergelijke bepaling niet nodig is in de andere hoofdstukken?

HOOFDSTUK III. ANDERE MOTORRIJTUIGEN DAN PERSONENAUTO'S, BESTELAUTO'S EN MOTORRIJWIELEN

Artikel 45

De leden van de PvdA-fractie vroegen de regering de tarieven voor een vrachtauto respectievelijk autobus voor de gewichtsklasse tot 20 000 alsmede de tarieven, indien de tijdelijke halvering van de motorrijtuigenbelasting in het kader van de eerste tranche Tussenbalans verkeer en vervoer weer wordt teruggedraaid, in een tabel weer te geven. Welke tarieven zouden volgen indien autobussen en vrachtwagens per gewichtsklasse gelijk zouden worden belast, onder behoud van de budgettaire opbrengst?

HOOFDSTUK IV. MOTORRIJTUIGEN VERBONDEN MET EEN VOERTUIG, NIET ZIJNDE EEN MOTORRIJTUIG

Artikel 54

De leden van de PvdA-fractie constateerden met tevredenheid dat de regering positief staat tegenover hun suggestie om de tarieven voor vrachtauto's en aanhangers gelijk te trekken, zulks uit een oogpunt van vereenvoudiging. Deze leden namen aan dat een uitwerking van die gedachte nog in dit wetsvoorstel kan worden neergelegd, zulks nadat daarvoor in het kader van de wetsvoorstellen tweede tranche Tussenbalans verkeer en vervoer voorstellen zijn neergelegd.

HOOFDSTUK V. MOTORRIJTUIGEN IN EEN BEDRIJFSVOORRAAD OF BIJ EEN HERSTELBEDRIJF

Artikel 65

De leden van de PvdA-fractie constateerden dat hun suggestie om het tarief voor alle bijzonder kentekens te koppelen aan het tarief van één bepaalde gewichtsklasse personenauto, de regering aanspreekt. Aangekondigd wordt dat zal worden bezien op welke wijze hieraan bij nota van wijziging gestalte kan worden gegeven. De eerste nota van wijziging voorziet hier evenwel niet in, zo constateerden deze leden.

HOOFDSTUK VI. VRIJSTELLINGEN

Artikel 70

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de taxi-vrijstelling wat betreft formulering niet moet worden aangepast aan hetgeen inmiddels door de staatssecretaris van Financiën is bericht aan de vaste Commissie voor Financiën bij brief van 7 juli 1992, te weten het doen vervallen van het vergunningsvereiste in geval van vrijwilligersvervoer.

De voorzitter van de commissie,
Linschoten

De griffier voor dit verslag,
Pe