

Vergaderjaar 1992–1993

23 215

Wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 in verband met verruiming van het begrip personenauto

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. ALGEMEEN

1. Inleiding

Het voorliggende wetsvoorstel bevat de reeds bij de behandeling van het voorstel van Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 aangekondigde verruiming van het begrip personenauto.

Met ingang van 1 januari 1993 is de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) ingevoerd ter vervanging van de tot die datum geheven bijzondere verbruiksbelastingen.

De BPM is verschuldigd bij de registratie van personenauto's en motorrijwielen in het Nederlandse kentekenregister, of, in het geval er geen registratie plaatsvindt, bij de eerste ingebruikname van de personenauto of het motorrijwiel door ingezetenen van Nederland in Nederland. Beslissend voor het antwoord op de vraag welke auto's wel en welke niet worden belast, is de in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 gegeven definitie van het begrip personenauto. De huidige omschrijving is met enige redactionele wijzigingen in de wet overgenomen uit de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's en geldt sinds 1 januari 1988; de regeling met betrekking tot de auto's voorzien van een dubbele cabine is per 1 januari 1993 in de wet gekomen.

Deze wettelijke afbakening wordt in brede kring niet meer als bevredigend ervaren. Daarvoor zijn verschillende redenen aan te wijzen. In het bijzonder is dit het geval omdat de bestaande criteria niet voldoende waarborg bieden tegen oneigenlijk gebruik van de zogeheten grijze kentekenregeling. Onder oneigenlijk gebruik versta ik het steeds meer gebruiken van auto's op een grijs kenteken voor particulier en consumptief gebruik in plaats van voor zakelijk en productief gebruik. De toename van de aanschaf van grijs gekentekende auto's door particulieren was voorts zowel in het parlement en bij mij, als in het bedrijfsleven aanleiding voor erkenning van de noodzaak tot ingrijpen in het regime van de grijze kentekens.

In het wetsvoorstel van eind 1992 (Kamerstukken II 1992/93, 22 868) was aanvankelijk een aanscherping van de criteria opgenomen waaraan auto's moeten voldoen om te worden uitgesloten van het begrip perso-

nenauto en daarmee van de heffing van BPM. De redenen waarom ik daartoe was overgegaan zijn in de parlementaire stukken van dat wetsvoorstel in ruime mate toegelicht; ik meen dat ik daar thans niet meer nader op behoef in te gaan.

De destijds voorgestelde nieuwe criteria waren echter dusdanig aangescherpt dat zij op groot verzet van het bedrijfsleven stuitten. De voorgestelde normen zouden een «overkill» effect bevatten omdat alle auto's met een lagere maximaal toegestane massa dan 2500 kg als personenauto werden aangemerkt. Daarmee zouden ook veel typen auto's die feitelijk vrijwel uitsluitend bedrijfsmatig worden aangeschaft en gebruikt, worden uitgesloten van de belastingvrijstelling. De Tweede Kamer deelde in meerderheid de door het bedrijfsleven aangevoerde argumenten. Mede omdat het op budgettaire gronden van essentieel belang was dat de BPM tijdig – dat wil zeggen per 1 januari 1993 – werd ingevoerd, heb ik toen besloten de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel niet verder te belasten met een discussie over het grijze kenteken en daarom de aanscherping van de criteria op dat moment achterwege gelaten. Bij de eerste nota van wijziging heb ik de voorgestelde definitie van het begrip personenauto vervangen door het tot dan sedert 1 januari 1988 geldende begrip, onder aanbrenging van enkele redactionele wijzigingen (Kamerstukken II 1992/93, 22 868, nr. 8); bij amendement is in een latere fase de dubbele-cabineregeling in de wet gebracht. In de memorie van antwoord waarin ik dit onderdeel van de nota van wijziging toelichtte (Kamerstukken II 1992/93, nr. 7, blz. 1), heb ik aangetekend in de eerste helft van 1993 te zullen komen met een nieuw wetsvoorstel ter zake, nadat ik daarover overleg zou hebben gevoerd met het bedrijfsleven. De Tweede Kamer heeft met deze gedragslijn ingestemd.

In het wetsvoorstel worden in beginsel alle motorrijtuigen op drie of meer wielen onder de heffing van de belasting van personenauto's en motorrijwielen gebracht. Uitzonderd worden autobussen, vrachtauto's (motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg die niet zijn ingericht voor het vervoer van personen) en bestelauto's. De normen waaraan de laadruimte van de bestelauto moet voldoen, zijn aangescherpt.

In grote lijnen kunnen de beoogde gevolgen van het wetsvoorstel als volgt worden geschetst:

- a. kleine bestelauto's (uitgeklede personenauto's) zoals van personenauto's afgeleide «hatchbacks» en «stationwagens» zullen voortaan worden belast, ongeacht de inrichting;
- b. middelgrote bestelauto's met verhoogde laadruimte kunnen onbelast blijven, mits de laadruimte geblindeerd is en een laag schot is aangebracht tussen bestuurdersgedeelte en laadruimte;
- c. middelgrote bestelauto's zonder verhoogde laadruimte («space wagons») zullen in besteluitvoering slechts onbelast kunnen blijven indien de laadruimte is geblindeerd en door een tussenschot geheel is afgescheiden van het bestuurdersgedeelte;
- d. grote bestelauto's blijven onbelast;
- e. auto's met een dubbele cabine (hetzij met gesloten laadbak, hetzij als «pick up») worden niet belast mits zij aan stringente voorwaarden voldoen die erop neerkomen dat, ondanks de dubbele cabine, het vervoer van personen een ondergeschikte rol speelt.

Over de problematiek van het grijze kenteken heeft overleg plaatsgevonden met het bedrijfsleven. Aan dit overleg heeft een gespreksnotitie ten grondslag gelegen die ik bij brief van 4 maart 1993 ter kennisneming aan de vaste Commissie voor Financiën uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal heb gezonden. De notitie beoogde een bijdrage te leveren aan de gedachtenvorming over de opzet van een wetsvoorstel met een

nieuwe afbakening van de belaste auto (het fiscale begrip personenauto) ten opzichte van de niet-belaste auto (het fiscale begrip bestelauto). Diverse modaliteiten zijn in het overleg ter tafel gekomen, te weten het aanscherpen van de inrichtingseisen en het koppelen aan het gebruik van de auto, alsmede een combinatie van beide. Bij de uiteindelijke besluitvorming hebben de uitvoeringslasten, enerzijds voor de Belastingdienst en de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), maar anderzijds ook voor het bedrijfsleven zelf, een belangrijke rol gespeeld.

In hoofdstuk 2 van deze memorie wordt in algemene zin nader ingegaan op de hiervoor genoemde modaliteiten en op de afweging die mij heeft gebracht tot de keuze die in het wetsvoorstel is neergelegd. In de hoofdstukken 3 en 4 worden respectievelijk de aanscherping van inrichtingseisen en het gebruikscriterium nader uitgewerkt. Daarbij zal ik tevens ingaan op de positie die het bedrijfsleven in het overleg heeft ingenomen. Op deze plaats kan ik echter met instemming van het bedrijfsleven zeggen dat het overleg in hoofdlijnen tot overeenstemming heeft geleid; in de hoofdstukken 3 en 4 van deze memorie ga ik nader in op de nuances.

Met betrekking tot de inwerkingtreding is door het bedrijfsleven nadrukkelijk een redelijke periode bepleit tussen de datum waarop de regeling bekend is en die waarop zij dient te worden toegepast. Mede om die reden stel ik als datum van inwerkingtreding 1 januari 1994 voor.

In het wetsvoorstel zijn voorts nog enkele wijzigingen opgenomen ter verheldering en verduidelijking van de wettekst. Het gaat hierbij niet om materiële wijzigingen.

Voor het overgangsrecht is dezelfde lijn aangehouden als in het wetsvoorstel ter invoering van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Kamerstukken II 1992/93, 22 897). Dit wetsvoorstel, waarvan de inhoud voor zover niet betrekking hebbend op de grijze kentekens bij de eerder genoemde nota van wijziging in het wetsvoorstel belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 is opgenomen, is overigens inmiddels bij brief van 12 maart 1993 ingetrokken.

Het overgangsrecht houdt in dat de aanscherping van de normen voor de grijze kentekens pas effect heeft voor de motorrijtuigenbelasting bij een nieuwe tenaamstelling van het kenteken.

Op één punt ben ik afgeweken van het in genoemd wetsvoorstel voorgestelde overgangsrecht. Gezien de ruime tijd die ligt tussen de aankondiging van de reparatie van de zogeheten grijze-kentekenproblematiek en de inwerkingtreding, het aspect dat het eerdere voorstel heeft geleid tot een sterke stijging in de aankopen van auto's op grijs kenteken in de tweede helft van 1992 en de mate waarin overleg heeft plaatsgevonden met het bedrijfsleven, zie ik geen aanleiding voor een overgangsregeling voor reeds bestelde, maar op de datum van inwerkingtreding van deze wet nog niet op naam gestelde auto's. Ik voel mij hierin gesteund door de door verschillende leden van de Tweede Kamer gemaakte opmerkingen bij het mondelinge debat over deze problematiek bij de behandeling van het voorstel Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992.

2. Wijzen van aanpak

De thans geldende afbakening van het begrip personenauto wordt, zoals ik in hoofdstuk 1 reeds aangaf, niet meer als bevredigend ervaren. In de huidige situatie is er een substantieel aantal auto's dat buiten de heffing van de BPM blijft omdat deze auto's geacht worden te zijn bestemd voor het vervoer van goederen, maar feitelijk voor een ander doel worden gebruikt. Dit houdt in dat de wijze waarop de huidige toets-

steen uitwerkt, niet geheel bevredigt. Dit speelt in het bijzonder bij auto's waarbij aan de hand van uiterlijk en inrichting niet duidelijk is op te maken om wat voor soort gebruik het nu gaat. Naar het maatschappelijke gevoelen zou het in die gevallen niet zo zeer moeten gaan om de inrichting van de auto maar eerder om de vraag «wordt de auto gebruikt voor particuliere, consumptieve dan wel voor zakelijke, produktieve doeleinden», waarbij onder consumptieve doeleinden onder meer begrepen zijn het feitelijk gebruik voor particulier vervoer van goederen, plezier-, recreatie- en vakantieritten, boodschappen doen en woon-werkverkeer.

Bij het onderhavige wetsvoorstel is dus de vraag aan de orde onder welke omstandigheden een auto zou moeten worden belast en wanneer niet. Voor verreweg de meeste gevallen is die vraag eenvoudig te beantwoorden.

Om de gedachten te bepalen volgen enkele voorbeelden. Een limousine, zelfs als daarmee regelmatig in de kofferbak of op de achterbank vrachtjes kleine handelsgoederen worden vervoerd, is belast en moet belast blijven. Een trekker maakt ook ritten zonder oplegger (slechts af en toe, anders is dat economisch niet verantwoord) en kan dan op zichzelf alleen personen vervoeren, maar is niet belast. Een autobus is weliswaar bestemd voor het vervoer van personen, maar is, omdat het hier uitsluitend beroepsvervoer kan betreffen, niet belast. De moeilijke gevallen waarover in de praktijk – ook voor de belastingrechter – veel discussie wordt gevoerd, zijn echter, zoals vaker in het belastingrecht, de grensgevallen. Moeten recreatieve ritten, regelmatig gemaakt in de bestelauto's van een schoonmaakbedrijf aanleiding geven tot belastingheffing? Behoort een sportcoupé zonder achterbank en met geblindeerde achterruiten buiten de BPM-heffing te kunnen blijven? Zijn er omstandigheden waaronder een «uitgeklede» stationcar in gebruik bij een klein loodgietersbedrijf als een personenauto geldt? Blijft de geblindeerde auto van de bakker ook buiten de heffing als in vakanties en week-ends daarin de hond meegaat en daarmee de caravan wordt getrokken? Hoe moet een terreinauto worden gezien? En een «boulevardjeep»?

Voor het beantwoorden van de vraag of een auto in de belastingheffing moet worden betrokken, kan in theorie een keuze worden gemaakt tussen twee sterk uiteenlopende benaderingen.

De eerste gaat uit van het uiterlijk, de kenmerken en de technische eigenschappen van de auto zelf. Dit uitgangspunt geldt voor de huidige definitie van de personenauto in de BPM. De techniek is hier het hulpmiddel. Die definitie geeft een begrenzing die is toegespitst op de afmetingen van de laadruimte en de laadvloer, op het ontbreken van een achterbank en op de afwezigheid van zijruiten in de laadruimte zelf. Bij het toepassen van dit uitgangspunt gaat het simpel om de auto en doet het er voor de fiscus in beginsel niet toe waarvoor of door wie de auto in feite wordt gebruikt.

In de tweede benadering wordt voor het onderscheid tussen een personenauto en een bestelauto gekeken naar het gebruik van de auto. In deze benadering blijft een auto die in de regel wordt gebruikt voor het zakelijke vervoer van goederen, buiten de heffing. In deze optie behoeven in beginsel geen eisen aan de auto zelf te worden gesteld.

Bij het opstellen van het wetsvoorstel heb ik beide mogelijkheden nauwkeurig onderzocht en uiteindelijk een afweging gemaakt. Hoofdpunt van die afweging is in de eerste plaats geweest het uitvoeringstechnische gemak van criteria aan de auto zelf. Daaraan kleven echter nadelen van een erg technische regelgeving en van een mogelijke

ontwikkeling naar auto's die net buiten de belastingheffing vallen maar wel voor particulier, consumptief gebruik worden gebezigd. Voorts is een nadeel van het aanscherpen van de criteria aan de auto dat daarbij ook gebruik overeenkomstig de bedoeling van de regeling kan worden getroffen. In de tweede plaats is met betrekking tot het gebruikscriterium de afweging gemaakt tussen de gedachte dat dit theoretisch de meest zuivere aanpak is, maar dat het een zeer intensieve controle vergt en daarmee leidt tot verzwaring van de uitvoeringslast in de Belastingdienst en van de administratieve verplichtingen van de betrokkenen. Naar mijn mening is een dergelijke uitbreiding van de controletaak niet in overeenstemming met een zinvolle prioriteitsstelling binnen het menskrachtbeslag van de Belastingdienst.

Deze afweging heeft mij gebracht tot de keuze voor een aanscherping van de inrichtingseisen.

3. Inrichtingseisen

De huidige minimum-eisen waaraan in de huidige regeling de laadruimte van een auto moet voldoen, wil die auto niet als personenauto worden aangemerkt, zijn weinig spectaculair. De lengte- en de hoogte-eis leiden, strikt genomen, bij een auto met een breedte van 120 cm tot een laadruimte-inhoud van 675 liter. Ter vergelijking: de kofferruimte van een behoorlijke middenklasser ligt rond de 500 liter. Zelfs als men de feitelijk voorkomende inhoudsmaten tot uitgangspunt neemt, is de laadruimte-inhoud bij kleine bestelauto's nauwelijks meer dan 2 à 2,5 maal de inhoud van de kofferruimte van een behoorlijke middenklasser.

Dit heeft geleid tot een onaanvaardbare omvang van het particuliere gebruik van de in de sfeer van de BPM onbelaste auto's. Ter illustratie: het aantal verkochte belastingvrije auto's onder de 3500 kg toegestane maximum massa nam toe van 44 000 in 1988 tot circa 78 000 in 1992. Dit betreft het echte goederenvervoer en het oneigenlijke gebruik te zamen. In deze groei hebben particuliere gebruikers een substantieel aandeel. Naar schatting de helft van de bestelauto's wordt gekocht door particulieren; zie voor het budgettaire belang hoofdstuk 6 van deze memorie.

Een aanscherping van de technische criteria zal uiteraard zodanig moeten zijn dat er na enkele jaren niet opnieuw een situatie ontstaat van toenemend particulier gebruik van auto's die onder de vrijstelling vallen.

Een oplossing zal in de eerste plaats moeten worden gevonden in het uiterlijk van de auto. De auto die vrij van BPM als bestelauto kan rondrijden, dient uiterlijk als zodanig herkenbaar te zijn en onaantrekkelijk voor personenvervoer. De opzet daarvan is tevens dat alle bestelauto's die zich in het bijzonder lenen voor particulier gebruik, onder de heffing van de BPM worden gebracht. Het uitgangspunt voor de herformulering van de inrichtingseisen is derhalve enerzijds dat zo veel mogelijk auto's die te oordelen naar het uiterlijk ervan, duidelijk kenbaar voor bedrijfsmatig goederenvervoer plegen te worden gebruikt, onbelast blijven en dat anderzijds auto's die op grond van de uitwendige kenmerken ervan zich lenen voor particulier gebruik, in de heffing worden betrokken. Daarbij worden ingevolge dit voorstel in het algemeen eisen gesteld aan de omvang en inrichting van de laadruimte. Het is immers in de eerste plaats de laadruimte die een voor goederenvervoer bestemde auto onderscheidt van een voor personenvervoer bestemde auto.

In het brede en sterk gediversificeerde aanbod op de automarkt dat wij kennen, kan niet met behulp van één enkel inrichtingscriterium voor alle marktsegmenten het goederenvervoer eënduidig worden onderscheiden van het personenvervoer. Het gaat immers behalve om sedans ook onder meer om stationwagens en hatchbacks, om terreinauto's en bestelauto's, om pick ups en space wagens, om auto's met een dubbele cabine, om

kampeerauto's en om personenbusjes. Het criterium van de omvang van de laadruimte is tegen deze achtergrond, waar dat wenselijk is met het oog op het vorengenoemde uitgangspunt van de uiterlijke herkenbaarheid, aangevuld met andere criteria die eveneens verband houden met de laadruimte, te weten de afscheiding van de laadruimte ten opzichte van het bestuurdersgedeelte (tussenschot) en de blinding van de laadruimte.

Een oplossing in technische zin zal het particuliere gebruik nooit geheel en al uitsluiten. Dat is niet bezwaarlijk voor zover dat particuliere gebruik van de herkenbare bestelwagen per saldo een beperkte omvang houdt en niet neerkomt op het vervoer van personen. Het doel van de regeling is evenwel om uitsluitend voertuigen die zijn ingericht voor goederenvervoer, niet onder de heffing te brengen. Ik hecht eraan dit doel zo goed mogelijk tot zijn recht te laten komen. Een oneigenlijk gebruik van de voor goederenvervoer ingerichte auto, en daarmee van de regeling, moet mijns inziens zoveel mogelijk worden tegengegaan. Om die reden acht ik nog een aanvulling noodzakelijk die hierop neerkomt dat, indien men van een BPM-vrije auto gebruik maakt om personen te vervoeren in de laadruimte, alsnog BPM verschuldigd is. Wordt dit geconstateerd in het kader van een fysieke controle, dan zal in beginsel, indien de belasting niet tevoren op aangifte is voldaan, een naheffingsaanslag worden opgelegd die terstond invorderbaar is.

Het particuliere gebruik doet zich voornamelijk voor bij de van hatchbacks (auto's met een derde of vijfde deur), stationwagens en de van kleinere terreinauto's afgeleide bestelauto's. Door voor deze categorie auto's minimum-eisen te stellen aan de lengte en de hoogte van de laadruimte die in betekende mate scherper zijn dan thans, kan deze groep van vrijstelling van BPM worden uitgesloten. Daarbij zijn tevens nog verfijningen mogelijk in de meetmethodiek; ik kom daar later nog op terug.

Dit mag niet betekenen dat kleinere bestelauto's nimmer voor belastingvrijstelling in aanmerking komen. De criteria dienen zo te worden gekozen dat zogeheten combo's niet onder de belastingheffing vallen. Deze combo's, bestelauto's waarvan de laadruimte hoger is dan de bestuurderscabine, zijn uiterlijk vrij eenvoudig te onderscheiden van de van personenauto's afgeleide stationcars. Met de volgende eisen kan aan deze combinatie van doelstellingen tegemoet worden gekomen:

- minimale lengte laadruimte: 125 cm;
- minimale hoogte laadruimte: 98 cm. Deze hoogte zal worden gehaald over ten minste een breedte van 20 cm en de minimum lengte (dat wil zeggen 125 cm) van de laadruimte. De minimale hoogte van de laadruimte voor deze categorie auto's is uitvoerig besproken in het overleg met het bedrijfsleven. Daarbij is van belang geweest een hoogte te kiezen die niet bestaande marktsegmenten doorsnijdt. Daarvoor komt het gebied tussen 95 cm en 110 à 115 cm in aanmerking. Ik heb overwogen in het wetsvoorstel een regeling op te nemen dat de desbetreffende eis wordt gesteld op een nader bij ministeriële regeling vast te stellen hoogte tussen 95 en 115 cm. Dat biedt de mogelijkheid in de toekomst alert te reageren op technische ontwikkelingen ter zake. Om redenen van rechtszekerheid heb ik gekozen voor een hoogte van 98 cm, die het resultaat is van overleg met het bedrijfsleven; de verschillende vertegenwoordigers daarvan konden zich – in het kader van inrichtings-eisen – daarmee verenigen.

Bij ministeriële regeling zal worden aangegeven hoe deze afmetingen moeten worden vastgesteld. Ik overweeg daarbij de voorkeur te volgen die in het onderlinge overleg door de Rijksdienst voor het Wegverkeer op tafel is gelegd; deze houdt in dat de laadruimte dusdanig moet zijn ingericht dat deze een blok van 98x20x125 cm rechtop in de wagen

moet kunnen bevatten. Dat is, binnen de grenzen die het hanteren van de gewenste maten mogelijk maakt, uitvoeringstechnisch het meest eenvoudig.

De volgende stap is te voorkomen dat voor het particuliere gebruik wordt uitgeweken naar de categorie die nog wel voor vrijstelling van BPM in aanmerking komt. Het lijkt mogelijk dit te bereiken door te bepalen dat in de op grijs kenteken verkrijgbare motorrijtuigen, de cabine en de laadruimte steeds door middel van een tussenschot van elkaar dienen te zijn gescheiden. Zo'n tussenschot dient over de volle breedte en hoogte van de opening tussen het gedeelte bestemd voor personen en de laadruimte te zijn aangebracht. Het schot mag een ruit bevatten die groot genoeg is om via de binnenspiegel, voor zover de ruiten in de achterdeur dat toestaan, het verkeer achter de auto gade te slaan. Een dergelijke scheidingswand maakt zo'n voertuig minder aantrekkelijk voor de particulier, terwijl hij de ondernemer in zijn bedrijfsvoering niet wezenlijk belemmert.

Hier passen echter enige nuances. In de eerste plaats meen ik dat voor de grotere bestelauto's de eis van een tussenschot in fiscale zin geen betekenis zou hebben. Ik denk dan aan auto's waarvan de laadruimte ten minste 200 cm lang is en 130 cm hoog. Voorts meen ik dat bij de kleinere bestelauto's die uiterlijk reeds door hun verhoogde laadruimte als bestelauto's herkenbaar zijn, de eis van de scheidingswand niet ten volle hoeft te worden gesteld. Om die reden is in het wetsvoorstel opgenomen dat, indien de laadruimte over de volle lengte ten minste 25 cm uitsteekt boven de bestuurderscabine, de wand niet over de gehele hoogte van de opening hoeft te worden aangebracht doch slechts 30 cm hoog hoeft te zijn.

Bij ministeriële regeling zal worden uitgewerkt op welke wijze het verschil in hoogte gemeten wordt. Ik wijs er thans reeds op dat het verschil in hoogte tussen cabine en laadruimte uitwendig zal worden gemeten en wel tussen het dak van de laadruimte en het hoogste punt van het portier aan de bestuurderszijde van de cabine. Hierbij merk ik op dat om pragmatische redenen is gekozen voor een meetmethode aan de buitenzijde van het voertuig. Uiteraard zal ook de laadruimte aan de binnenzijde aanzienlijk hoger moeten zijn dan de cabine.

Een volgend punt betreft de blinding van de laadruimte. Deze eis wordt thans reeds gesteld en ik ben van oordeel dat deze gehandhaafd moet blijven; ik acht het echter niet nodig dat voor de eerder genoemde categorie van de grotere bestelauto's (zie hiervoor: laadruimte ten minste 200 cm lang en 130 cm hoog) blinding van de laadruimte wordt geëist.

Voor de kleinere bestelauto's echter meen ik dat de eis van blinding, uit een oogpunt van uiterlijke herkenbaarheid, noodzakelijk is. De blinding dient in beginsel de zijkanten van de laadruimte in hun geheel te betreffen. Gegeven de eis van het tussenschot, heeft de zijruit rechts-achter geen zelfstandige betekenis meer; dit zou anders zijn bij de combo's waarvoor de eis van een tussenwand niet ten volle wordt gesteld, maar deze auto's zijn in de praktijk in het overgrote deel niet uitgerust met een zijruit rechts in de laadruimte.

De vraag doet zich nu voor of in het kader van de verkeersveiligheid nadere eisen moeten worden gesteld aan het zicht naar achteren via de ruiten aan de rechterzijde van de auto. Ik denk echter dat daaraan op andere wijze tegemoet kan worden gekomen dan met een zijruit in de laadruimte die, naar ik al aangaf, door de eis van de tussenwand nauwelijks meer betekenis heeft. Een oplossing daarvan kan zijn gelegen in het niet onmiddellijk achter de bestuurdersstoel plaatsen van de tussenwand om daarmee aan de linker- en rechterzijde van de auto voor de tussenwand een groter glasoppervlak te kunnen aanbrengen. Bij ministeriële regeling zal een en ander in overleg met de RDW nader worden

uitgewerkt. Voorshands gaan de gedachten uit naar plaatsing van het schot op een afstand van maximaal 110 cm, gemeten vanaf de achterzijde van het stuurwiel.

Met betrekking tot de wijze van blinding ben ik van mening dat deze niet mag bestaan in het aan de binnen- of de buitenzijde op de ruit plakken van ondoorzichtig materiaal. De blinding zou idealiter zo moeten zijn dat ook de sponningen voor zijruiten ontbreken. Dat lijkt mij echter in de praktijk een te zware eis. Wel ben ik van mening dat de sponningen moeten zijn «opgevuld» met het materiaal waarvan ook de carrosserie is gemaakt en dat in beginsel gespoten is in dezelfde kleur als de carrosserie; ook dit zal bij ministeriële regeling worden uitgewerkt.

Een bijzondere positie wordt ingenomen door de auto's met een dubbele cabine. Dit zijn bestelauto's waarin, behalve voor de bestuurder en de bijrijder, plaats is voor nog eens maximaal vier passagiers. Op de positie van deze auto's heb ik mij uitvoerig beraden. Volgens constante jurisprudentie van de Hoge Raad (onder andere het arrest van 6 juli 1988, nr. 24 847, gepubliceerd in BNB 1988/279), dient een motorrijtuig dat uit hoofde van zijn bouw kan dienen voor het vervoer van personen langs de weg te worden aangemerkt als een personenauto, ook indien het tevens kan dienen voor andere doeleinden, tenzij moet worden aangenomen dat – zoals bij voorbeeld het geval is bij vrachtauto's – de mogelijkheid tot personenvervoer ondergeschikt is aan het vervoer waarvoor het voertuig overigens dient, en aldus geen zelfstandige betekenis heeft. Hiervan uitgaande zou een auto met een dubbele cabine, waarbij het personenvervoer ten minste nevensgeschikt is aan het overige vervoer waarvoor hij dient, steeds als een personenauto moeten worden gekwalificeerd. Ik ben mij ervan bewust dat de auto met een dubbele cabine bij veel ondernemers in een behoefte voorziet. Daartegenover is een auto met een dubbele cabine echter ook een auto die zich in de praktijk uitstekend blijkt te lenen voor particulier, consumptief gebruik. Een oplossing kan hier worden gevonden door alleen nog de grotere bestelauto's met een dubbele cabine, waarbij het particuliere gebruik zich nauwelijks voordoet, niet als een personenauto aan te merken.

Dit zou dan kunnen geschieden door aan de laadruimte de volgende eisen te stellen:

- 40 percent van de lengte geplaatst vóór het hart van de achterste as;
- lengte ten minste 150 cm;
- lengte ten minste twee maal die van de bestuurderscabine;
- lengte ten minste twee derde van de lengte die de laadruimte zou hebben gehad indien de auto niet met een dubbele cabine uitgerust zou zijn;
- hoogte ten minste 130 cm.

Ik ben echter van mening dat voor een bepaalde categorie veelal bedrijfsmatig gebruikte auto's met een dubbele cabine de eis dat de lengte van de laadruimte ten minste twee maal die van de bestuurderscabine moet zijn, te zwaar zou kunnen zijn. Ik denk aan auto's waarbij de cabine zelf al een hoogte heeft van ten minste 130 cm; voor die auto's zal de desbetreffende eis aan de lengte van laadruimte niet worden gesteld.

Met betrekking tot de voorwaarde dat 40 percent van de lengte van de laadruimte voor het hart van de achterste as geplaatst moet zijn, heeft het bedrijfsleven te kennen gegeven dit als een overbodige bepaling te zien. Toch hecht ik eraan deze voorwaarde te stellen. Daardoor wordt op voorhand uitgesloten dat auto's met een dubbele cabine die oorspronkelijk als personenauto zijn ontworpen, zoals space wagons, onder de

grijze kentekenregeling vallen. De eis dient, met andere woorden, een preventief doel.

De uitgangspunten zoals hiervoor verwoord leiden tot een opzet die ertoe leidt dat de volgende categorieën bestelauto's buiten de heffing van de BPM blijven.

a. Auto's voorzien van een aan de bestuurderszitplaats aansluitende laadruimte die in haar geheel is voorzien van een vlakke laadvloer, blijven buiten de heffing indien de laadruimte ten minste 130 cm hoog en ten minste 200 cm lang is. De vereiste hoogte moet aanwezig zijn over ten minste 20 cm van de breedte en over ten minste 200 cm van de lengte van de laadruimte. Voor deze grotere bestelauto's worden derhalve geen eisen gesteld met betrekking tot de aanwezigheid van een tussenschot en de afwezigheid van zijruiten in de laadruimte. Deze grotere bestelauto's zijn immers in de regel duidelijk te herkennen als voor goederenvervoer bestemd.

Het voorgaande houdt in dat voor deze categorie auto's de huidige situatie ongewijzigd blijft.

b. Onbelast blijven ook auto's met een aan de bestuurderscabine aansluitende open laadbak die in haar geheel is voorzien van een vlakke laadvloer met een lengte van ten minste 125 cm.

Voor deze groep zogenoemde «pick ups» blijft daarmee de huidige situatie gehandhaafd.

c. Auto's met een aan de bestuurderszitplaats aansluitende laadruimte die in haar geheel is voorzien van een vlakke laadvloer, blijven onbelast indien de laadruimte ten minste 25 cm hoger is dan de bestuurderscabine en indien voorts wordt voldaan aan de navolgende eisen ten aanzien van de laadruimte: (1) de laadruimte is ten minste 98 cm hoog over 20 cm van de breedte en over de vereiste minimum lengte en ten minste 125 cm lang, (2) de laadruimte is geblindeerd, en (3) de laadruimte wordt van het bestuurdersgedeelte afgescheiden door een vaste wand met een hoogte van ten minste 30 cm over de volle breedte van de auto.

Deze categorie auto's is door het verhoogde dak ervan veelal goed herkenbaar als bedrijfsauto. De aantrekkelijkheid als personenauto is ten aanzien van deze groep echter groter dan de groep die hiervoor onder a is bedoeld. In het bijzonder de in deze groep vallende grotere terreinauto's met verhoogde daken worden veelal door particulieren gebruikt. Ik merk hierbij op dat het verhogen van het dak van een terreinauto thans gebeurt om de blinderingseis te ontlopen; dat kan onder de voorgestelde criteria niet.

Voor de categorie auto's waarvan de laadruimte voldoet aan de hiervoor geformuleerde maten worden de huidige eisen in die zin gewijzigd dat de eis van een laag schot wordt toegevoegd en dat de thans toegestane zijruit in de laadruimte niet meer mogelijk is.

In een ministeriële regeling zullen voorschriften worden gegeven met betrekking tot de wijze waarop voor deze auto's het verschil in hoogte van cabine en laadruimte zullen worden gemeten in verband met de eis inzake het verhoogde dak.

d. Onbelast blijven auto's voorzien van een aan de bestuurderszitplaats aansluitende laadruimte die in haar geheel is voorzien van een vlakke laadvloer, ingeval de hoogte van de laadruimte de hoogte van de bestuurderscabine minder dan 25 cm te boven gaat, indien althans voorts wordt voldaan aan de navolgende eisen met betrekking tot de laadruimte: (1) de laadruimte is ten minste 98 cm hoog over 20 cm van de breedte en over de vereiste minimum lengte en ten minste 125 cm lang, (2) de laadruimte is geblindeerd, en (3) de laadruimte wordt van het bestuurdersgedeelte afgescheiden door een vaste wand over de volle hoogte en breedte van de auto.

Deze categorie auto's, waartoe de zogenoemde «space wagons» en de

grotere terreinauto's moeten worden gerekend, is door het formaat en door de daklijn ervan in het algemeen minder goed of niet herkenbaar als bedrijfsauto dan de groep onder c. De aantrekkelijkheid als personenauto is ten aanzien van deze groep groter dan ten aanzien van de groepen a en c. Het BPM-vrije gebruik van deze auto's voor goederenvervoer dient echter naar mijn oordeel in redelijkheid mogelijk te blijven.

Voor deze categorie auto's worden de huidige eisen dan ook in die zin gewijzigd dat de eis van een volledige afscheiding wordt toegevoegd en dat de thans toegestane zijruit in de laadruimte niet meer mogelijk zal zijn. Door deze eis van een afgesloten en geblindeerde laadruimte wordt het gebruik voor personenvervoer minder aantrekkelijk, zonder dat het bedrijfsmatig gebruik van deze auto's voor het vervoer van goederen in onevenredige mate wordt belemmerd. Ten aanzien van het tussenschot zij erop gewezen dat een raam in het schot, zodat door de binnenspiegel recht naar achteren kan worden gekeken, zal worden toegestaan.

e. Onbelast blijven de auto's die zijn voorzien van een dubbele cabine van ten minste 130 cm hoog, met zitruimte achter de bestuurder voor één rij naast elkaar in de rijrichting zittende personen, en met een aan de dubbele cabine aansluitende laadruimte die (1) direct achter de dubbele cabine is voorzien van een vaste wand over de gehele hoogte en breedte van het motorrijtuig, en (2) in haar geheel is voorzien van een vlakke laadvloer, en (3) een lengte heeft van zowel ten minste 150 cm als ten minste twee derde van de lengte die de laadruimte zou hebben gehad indien het motorrijtuig niet was voorzien van een dubbele cabine, en (4) een hoogte heeft van ten minste 130 cm over ten minste 150 cm van de lengte van de laadruimte en over 20 cm van de breedte, en (5) voor ten minste 40 percent vóór het hart van de achterste as is gepositioneerd, en (6) niet is voorzien van zijruiten.

Onbelast blijven de hiervoor genoemde auto's eveneens indien zij zijn voorzien van een dubbele cabine die in afwijking van de zojuist opgesomde eisen minder dan 130 cm hoog is; daarvoor geldt dan naast de hiervoor genoemde andere eisen de toevoeging dat de laadruimte meer dan twee maal zo lang is als de bestuurderscabine.

Voor deze groep van auto's met een dubbele cabine en een vaste, overkapte laadruimte, is, gelet op de aantrekkelijkheid die er voor het particuliere gebruik van uitgaat, een aanscherping ten opzichte van de huidige situatie aangebracht. De bedoelde aanscherping bestaat in hoofdzaak uit toevoeging van de eis dat hetzij de cabine een hoogte van 130 cm moet halen, hetzij de laadruimte minimaal twee maal zo lang moet zijn als de cabine. Voorts is de eis toegevoegd dat van de lengte van de laadruimte ten hoogste 60 percent na het hart van de achterste as mag zijn aangebracht. Het gevolg van deze eisen is enerzijds dat de veelal bedrijfsmatig gebruikte, van een hoge cabine voorziene, busjes BPM-vrij blijven en anderzijds dat de allerkleinste busjes met dubbele cabine onder de heffing komen.

In de thans geldende wettekst zijn van terreinauto's afgeleide auto's met een dubbele cabine altijd belast met BPM. Gegeven de inrichtings-eisen die door het onderhavige voorstel aan auto's met een dubbele cabine worden gesteld, acht ik die beperking niet langer zinvol. Met name zullen deze auto's niet voldoen aan de eis dat van de laadruimte ten minste 40 percent voor het hart van de achterste as is geplaatst.

f. Onbelast blijven de auto's met dubbele cabine, zoals bedoeld onder e, in de uitvoeringen waarin de laadbak niet is voorzien van een vaste overkapping. Voor deze categorie geldt overigens hetzelfde als vermeld voor die onder e.

Deze «pick ups» met een dubbele cabine worden veelal bedrijfsmatig gebruikt in de agrarische sector en de bosbouw. Deze aanwending zal niet behoeven te veranderen met betrekking tot het substantiële aantal van deze auto's dat aan de eerder genoemde inrichtingseisen voldoet.

Door de toevoeging van de eis van hetzij een hoge cabine, hetzij een grote laadbak wordt anderzijds bereikt dat een veelal oneigenlijk gebruikte categorie, te weten de (van een terreinauto afgeleide) lage pick-up met dubbele cabine en relatief korte laadbak, voortaan in de heffing wordt betrokken.

De auto's onder 3500 kg toegestane maximum massa die niet in de voorgaande opsomming zijn begrepen, zullen voortaan steeds in de heffing van de BPM worden betrokken, ongeacht de inrichting ervan. Daarbij moet in beginsel worden gedacht aan alle bestelauto's die zijn afgeleid van in het maatschappelijk taalgebruik als personenauto's aangeduide motorrijtuigen onder namen zoals sedan, hatchback en stationwagon.

Hoewel met de voorgaande opzet naar mijn oordeel op evenwichtige wijze recht wordt gedaan aan de gekozen uitgangspunten, zal het naar mijn verwachting in de praktijk steeds mogelijk blijken dat in incidentele gevallen, wellicht ook ten gevolge van de voortschrijdende technische en maatschappelijke ontwikkelingen, uit de toepassing van de nieuwe opzet van het begrip personenauto gevolgen voortvloeien die als minder billijk worden ervaren. Zodanige gevolgen zullen slechts kunnen worden geredresseerd door nieuwe wetsaanpassing, of wellicht door het openen van een bevoegdheid van de Minister om binnen nader aan te geven grenzen met de definitie van het begrip personenauto in te spelen op de eisen van de praktijk. Daardoor zouden bij voorbeeld auto's die nu naar de letter van de wet terecht, maar naar de bedoeling ervan ten onrechte buiten de heffing blijven, door een bijzondere regeling en onder beperkende voorwaarden onder de heffing kunnen worden gebracht. Dergelijke bevoegdheden kunnen de vorm krijgen van een aankondiging door de Minister dat met inachtneming van een bepaalde termijn, bij voorbeeld drie maanden, bestelauto's aan nadere voorwaarden moeten voldoen. Zij kunnen ook leiden tot een lijst van ten opzichte van de wet afwijkende, maar goedgekeurde bestelauto's.

Aan een benadering langs zodanige lijnen zouden naar mijn mening uit een oogpunt van een goede wetstoepassing en doelmatige uitvoering zeker voordelen zijn verbonden. Ik heb evenwel gemeend bij het doen van voorstellen in dezen voorshands terughoudend te moeten zijn en heb daarom in dit stadium ervan afgezien in het wetsvoorstel een bevoegdheid in die zin op te nemen.

In het overleg dat met het bedrijfsleven is gevoerd, is gebleken dat een deel van de branche in beginsel geen moeite heeft met een keuze voor een aanscherping van de inrichtingseisen als wijze van aanpak voor de onderhavige problematiek. In grote lijnen leidt ook de invulling ervan zoals hiervoor uiteengezet niet tot bezwaren. Dat ligt bij enkele gebruikersorganisaties een nuance anders. Men is daar van mening dat de grotere, van personenauto's afgeleide stationwagens BPM-vrij zouden moeten kunnen blijven met een laadruimte die niet voldoet aan de voorgestelde hoogte-eis van 98 cm; een hoogte-eis van 75 cm in combinatie met een laadruimlengte van 160 cm zou dan voldoende zijn. Op die wijze zouden, naar het oordeel van deze organisaties, de grotere stationcars evenals nu bedrijfsmatig belastingvrij kunnen worden gebruikt. Ik heb die wens niet overgenomen. In de eerste plaats betreft het hier een voor particulier gebruik aantrekkelijke categorie voertuigen, waarvan het particuliere gebruik mijns inziens niet door de genoemde eisen in voldoende mate wordt teruggebracht. Voorts zijn dan uiterlijk deze auto's niet meer in voldoende mate als bestelauto's herkenbaar. Daarbij is in mijn afweging van belang dat voldoende alternatieven beschikbaar zijn in naastbijgelegen, wel toegelaten types.

4. Het gebruik als criterium

4.1. Gebruik als enig criterium

In hoofdstuk 2 van deze memorie heb ik reeds aangegeven dat er nog een tweede manier is om een fiscale personenauto te onderscheiden van een fiscale bestelauto. Deze bestaat erin dat als toetssteen voor de verschuldigdheid van de belasting uitsluitend het criterium «gebruik» wordt gehanteerd.

Van verschillende zijden is mij de suggestie gedaan om daartoe aansluiting te zoeken bij de Wet goederenvervoer over de weg, waarin eisen worden gesteld voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen met bestel- of vrachtauto's. Het in die wet opgenomen systeem voor vergunningen voor het beroepsvervoer zou dan een centrale rol moeten spelen. De combinatie van de beperkte inrichtingseisen zoals die thans gelden met het beschikken over een vergunning of inschrijving ingevolge de Wet goederenvervoer over de weg (hierna: Wgw) zou dan bepalend zijn voor het al dan niet vrij van BPM zijn.

In de eerste plaats merk ik hierover het volgende op.

Van groot belang bij het gebruikscriterium is, dat de BPM in beginsel reeds ten volle bij de registratie – de eerste tenaamstelling – van de auto wordt geheven; op dat moment moet het feitelijke gebruik nog aanvangen. Een koppeling van de heffing aan het gebruik brengt dan mee dat zekerheid over het gebruik dat van de desbetreffende auto wordt gemaakt, pas kan ontstaan lange tijd nadat de vraag moet worden beantwoord of die auto wel of niet in de belastingheffing moet worden betrokken, te weten reeds vóór de eerste tenaamstelling. Een complicerende factor hierbij is dat de vergunning of inschrijving, bedoeld in de Wgw, niet per specifieke auto, maar aan de desbetreffende ondernemer voor zijn wagenpark wordt verleend. Er is dus geen koppeling tussen de vergunning en het kentekenbewijs. Voorts heeft de Wgw als uitgangspunt dat geen goederen mogen worden vervoerd zonder vergunning of inschrijving. Dat betekent dus niet het omgekeerde: dat de voertuigen uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van goederen. Dit is echter voor de heffing van BPM essentieel. Een enkele verklaring vooraf – hoe getrouw ook – over de voornemens ten aanzien van het gebruik kan niet doorslaggevend zijn voor de heffing van deze belasting, zoals ik ook in de eerder genoemde notitie heb aangegeven. In een benadering als hier bedoeld zal een uitgebreide controle nodig zijn, gericht op het gebruik van de auto. Daarbij zal, nadat daartoe wellicht in de wetgeving een nadere administratieve verplichting is gecreëerd, de controle van boeken en bescheiden, voor zover die al uitsluitel kunnen bieden, van de betrokkene op dit punt sterk geïntensiveerd moeten worden. Bovendien moet worden bedacht dat indien aan de inschrijving of de vergunning ook fiscale consequenties worden verbonden, de controle op de afgifte daarvan aan strenge normen moet voldoen. Voorts blijft ook aanvullende fysieke controle noodzakelijk.

Als grootste bezwaar mijnerzijds tegen het feitelijke gebruik als enige criterium voor de heffing van de BPM geldt dan ook dat dit onevenredige uitvoerings- en controleproblemen zou opwerpen. Het is nauwelijks uitvoerbaar om van substantiële aantallen auto's structureel en volledig het gebruik te volgen om aan de hand van de bevindingen definitief vast te stellen of die auto terecht niet in de BPM is betrokken. Ten behoeve van de controle en voor het onderscheid tussen privé-gebruik en zakelijk gebruik zou de Belastingdienst moeten kunnen beschikken over gegevens omtrent de aard van het gebruik van de auto. Het lijkt onder andere uit kosten oogpunt nauwelijks het overwegen waard voor dit doel algemeen voor te schrijven dat bijzondere elektronische meettechnologie wordt geïnstalleerd in de auto, zelfs al zou hieruit de aard van het

gebruik kunnen worden afgeleid. Een andere werkbare gebruiksregistratie, bij voorbeeld gevoerd op basis van een kilometerboekhouding, laat zich voor dit doel evenmin goed denken, zowel uit het standpunt van de ondernemer als vanuit dat van de controlerende instantie, omdat de boekhouding en de controle daarop behalve personeelskosten ook administratieve lastenverzwaring meebrengen.

De controle bij de toepassing van uitsluitend het gebruikscriterium wordt in de praktijk in hoge mate bemoeilijkt door het feit dat de BPM-vrije auto dan uiterlijk niet kan worden onderscheiden van de met BPM belaste auto. Een vergunning of inschrijving op grond van de Wgw is mijns inziens, nog afgezien van het feit dat ik niet de zekerheid heb dat daarmee de gehele sector kan worden bestreken, niet voldoende. Zelfs indien de RDW uitsluitend grijze kentekens zou afgeven voor auto's waarvan de houders beschikken over een vergunning of inschrijving op basis van de Wgw en die hebben verklaard dat zij uitsluitend bedrijfsmatig voor het vervoer van goederen zullen worden ingezet, zou de controle op het gebruik van BPM-vrije auto's voor particuliere doeleinden een voor alle betrokkenen onaantrekkelijke last meebrengen. Ik merk overigens op dat de RDW hiertoe geen mogelijkheden ziet, in het bijzonder niet bij kentekens die worden aangevraagd volgens de versnelde procedure waarin immers het kenteken wordt toegekend vóór de eerste tenaamstelling.

In de tweede plaats kan nog worden gewezen op de complicaties die optreden als een ondernemer een gebruikte BPM-vrije auto verkoopt aan een particulier of aan een ondernemer die geen goederen vervoert.

Een moeilijk punt bij een gebruikscriterium is ook nog de positie van autolease- en autoverhuurbedrijven. Voorkomen moet worden dat via de constructie van lease of verhuur BPM-vrije auto's als personenauto's worden gebruikt. Bij langlopende leasecontracten zou wellicht nog een oplossing zijn te bedenken in de sfeer van een verklaring die de «lessee» van de Belastingdienst verkrijgt, en waarmee hij de «lessor» de nodige zekerheid kan verschaffen. Duidelijk zal zijn dat het beheersen van dit risico zowel voor het bedrijfsleven als voor de Belastingdienst aanzienlijke administratieve lasten meebrengt. Een soortgelijke oplossing voor kortlopende huurcontracten lijkt mij niet mogelijk. De tijd die nodig is om de Belastingdienst een «verklaring van geen bezwaar» af te laten geven, zal hier veelal ontbreken.

4.2. Het gebruik als aanvullend criterium

De volgende vraag die zich voordoet is of de eis van het gebruik misschien nog een rol kan spelen in aanvulling op de inrichtingseisen.

Met de organisaties uit het bedrijfsleven die aandringen op het hanteren van het gebruikscriterium is ook over dit aspect overleg gevoerd. Deze organisaties hebben te kennen gegeven dat zij in beginsel ermee kunnen instemmen dat volstaan wordt met het stellen van inrichtingseisen, mits daardoor maar geen ondernemers worden benadeeld. De inrichtingseisen zoals in hoofdstuk 3 beschreven hebben evenwel tot gevolg dat een aantal auto's dat onder de huidige wetgeving vrij van BPM is, dat in de toekomst niet meer is. Zoals gezegd betreft dit die auto's, waarvan het particuliere gebruik het meest voorkomt.

De bedoelde organisaties stellen zich in beginsel op het standpunt dat die auto's die thans BPM-vrij kunnen worden aangeschaft, ook in de toekomst vrij van BPM zouden moeten kunnen worden aangeschaft. Dit zou betekenen dat auto's die op grond van nadere inrichtingseisen door het onderhavige voorstel onder de heffing zouden vallen, toch een vrijstelling krijgen indien de houder voldoet aan het gebruikscriterium.

In hun visie zou daarbij een inschrijvingsbewijs of een vergunning op

basis van de Wet goederenvervoer, gecombineerd met een kilometeradministratie, al dan niet met behulp van een boordcomputer, voldoende waarborg bieden tegen misbruik.

Hiertegen heb ik dezelfde bezwaren als tegen het gebruikscriterium als enig aanknopingspunt, zij het in iets mindere mate, omdat het om een kleinere groep auto's gaat. Bezwaarlijk is dat het dan wel net die auto's betreft die voor particulier gebruik zeer aantrekkelijk blijken te zijn, zoals de kleine bestelauto's, de hatchbacks en bepaalde categorieën dubbele cabine-auto's met open of gesloten laadbak. Ik acht deze aanvulling op de inrichtingseisen ook niet noodzakelijk, aangezien ik van mening ben dat met de thans voorgestelde inrichtingseisen in wezen in elk marktsegment voldoende aanbod en keuze is. Dat er enkele typen uitvallen – en dat zijn juist die typen waarvan het oneigenlijk gebruik het meest voorkomt – is welhaast niet te vermijden.

5. Inwerkingtreding, overgangsrecht en aanpassing van overige wetgeving

Mijn aanvankelijke gedachte was dat het onderhavige voorstel in werking zou treden per 1 juli 1993. In het overleg dat met het bedrijfsleven is gevoerd, heeft echter het bedrijfsleven nadrukkelijk de wens op tafel gelegd een zekere periode te laten tussen het moment van vaststelling van de wettekst en dat van inwerkingtreding; men bepleitte 1 januari 1994 als datum. Ook de RDW heeft, onder meer ten behoeve van instructie van het ambtelijk apparaat, een voorkeur voor die datum. Om die reden stel ik 1 januari 1994 als datum van inwerkingtreding voor.

Met ingang van die datum zullen de nieuwe normen van toepassing zijn aan de hand waarvan wordt vastgesteld of BPM verschuldigd is. Dit betekent dat voor alle auto's die niet voldoen aan de normen van een bestelauto in nieuwe zin, BPM verschuldigd is indien de eerste tenaamstelling of eerste ingebruikname in Nederland plaatsvindt op of na 1 januari 1994. Behalve voor de BPM heeft de nieuwe normstelling ook gevolgen voor andere belastingwetten waarin de personenauto een rol speelt bij de vaststelling van de hoogte van het belastingbedrag. Ik bedoel hier de motorrijtuigenbelasting, de inkomsten-, de loon-, de vennootschaps- en de omzetbelasting.

Voor de motorrijtuigenbelasting zet ik de lijn voort zoals die is ingezet bij de aanscherping van het personenautobegrip per 1 januari 1988. Dat betekent dat pas motorrijtuigenbelasting verschuldigd is naar het tarief voor personenauto's bij een nieuwe tenaamstelling van het kentekenbewijs, dat wil zeggen in het algemeen bij wisseling van houder of eigenaar.

Bij de aanscherping van de regels per 1 januari 1988 heeft deze aanpak in de uitvoering in zoverre tot problemen geleid dat veelal pas bij controle aan het licht kwam dat de auto na de verkoop een personenauto in fiscale zin was geworden en dat de in voorkomend geval niet op de hoogte zijnde nieuwe eigenaar te weinig belasting had betaald. Dit leidde tot naheffingsaanslagen, verhoogd met de voor de motorrijtuigenbelasting gebruikelijke 100% boete.

Het voornemen is dat de Belastingdienst bij de komende gelegenheid in zijn publikaties ruim aandacht zal schenken aan de wijzigingen die ter zake in de motorrijtuigenbelasting tot stand komen en hoe de belastingplichtige daarmee moet werken. Dit zal het aantal gevallen waarin belastingplichtigen achteraf worden geconfronteerd met een naheffingsaanslag verminderen. Voorts zullen steekproefsgewijs diegenen die na 1 januari 1994 eigenaar worden van een gebruikte auto op grijs kenteken, door de Belastingdienst worden gecontroleerd op de vraag of voor de door hen gehouden auto de belasting naar het verschuldigde tarief is voldaan; over de daartoe noodzakelijke informatiestromen tussen RDW

en Belastingdienst vindt nog nader technisch overleg plaats. Deze opzet dient een preventief doel, namelijk te voorkomen dat nieuwe eigenaren de zaak op hun beloop laten en het bestelautotarief blijven voldoen. Ik heb overigens nog overwogen om de regeling zo te formuleren dat, indien wordt geconstateerd dat met een BPM-vrije auto personen in de laadruimte worden vervoerd niet alleen alsnog BPM verschuldigd wordt maar ook het personenautotarief in de motorrijtuigenbelasting. Dit is nog een punt van nadere overweging, waar enkele haken en ogen aan kleven – onder meer in de sfeer van de definiëring – , dat ik thans niet in het wetsvoorstel heb neergelegd.

Voor de overige belastingen – inkomstenbelasting, loonbelasting, vennootschapsbelasting en omzetbelasting – heeft de wijziging van het begrip personenauto voor zover betrekking hebbend op reeds geregi-streerde auto's effect met ingang van 1 januari 1994.

6. Personele en budgettaire aspecten

6.1. Personele gevolgen

De personele gevolgen die voortvloeien uit het wetsvoorstel kunnen worden onderscheiden in die voor de RDW en die voor de Belasting-dienst.

De RDW zal ook na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel de huidige wegenverkeerswettelijke en op grond van EG-regelgeving verplichte keuringen voortzetten. Daarnaast zal de RDW uit hoofde van dit voorstel extra keuringen verrichten teneinde vast te stellen of een auto die ingevolge de Wegenverkeerswet voor een grijs kenteken in aanmerking komt, al dan niet aan de heffing van BPM dient te worden onderworpen. De personele gevolgen van deze extra werkzaamheden zijn begrepen in de reeds ingeboekte personele gevolgen van het wetsvoorstel dat leidde tot de op 1 januari 1993 van kracht geworden wetgeving inzake de BPM.

Voorts stel ik mij voor dat aan de uitvoering door de RDW van de thans voorgestelde fiscale wetgeving ten behoeve van een doelmatige controle op de naleving van de gewijzigde definitie op een zodanige wijze wordt vorm gegeven dat in de toekomst de onbelaste auto's met een grijs kenteken op eenvoudige wijze kunnen worden onderscheiden van de belaste auto's met een grijs kenteken. Vooralsnog kan hiertoe worden aangeknoopt bij het vanaf 1 juli 1993 op het kentekenbewijs te vermelden BPM-bedrag. Mochten in de toekomst verdergaande maatregelen ter onderscheiding in de sfeer van het kentekenbewijs noodzakelijk blijken, dan zullen daartoe passende maatregelen kunnen worden ontwikkeld. Naar het mij voorkomt zal echter de groep van na 1 januari 1994 te naam gestelde auto's op grijs kenteken waarvoor wel BPM is c.q. behoort te worden voldaan, gering zijn.

De personele gevolgen voor de Belastingdienst zijn nihil. Structureel zullen door het handhaven van inrichtingseisen, zij het in aangescherpte vorm, voor de uitvoering geen extra mensen behoeven te worden ingezet.

6.2 Budgettaire gevolgen

Het voorliggende wetsvoorstel voorziet in de uitbreiding van het begrip «personenauto» dat in een aantal belastingwetten voorkomt. Daarmee wordt een verzwaaring bereikt van de eisen ter zake van de mogelijkheid een auto niet als personenauto aan te merken, maar als belastingvrije bestel- of vrachtauto.

Potentiële kopers van een BPM-vrije auto kunnen op een aantal wijzen

reageren op deze aanscherping. Allereerst kan men zoeken naar auto's die ook na de aanscherping nog als niet-personenauto verkocht kunnen worden. Is dat niet mogelijk omdat deze auto's niet voldoen aan de eisen die de koper stelt, dan zal men een personenauto moeten aanschaffen. Een laatste mogelijkheid is nog het afzien van de aankoop van welke auto dan ook. Dit zal zich kunnen voordoen in die gevallen waarin auto's onder de huidige vrijstelling werden aangeschaft vanwege de aantrekkelijke fiscale aspecten zonder dat deze aanschaf zakelijk strikt noodzakelijk was, bij voorbeeld de «fun cars».

De budgettaire opbrengst van dit wetsvoorstel wordt uitsluitend behaald ten laste van die gevallen waarin na de aanscherping uit hoofde van dit wetsvoorstel, in plaats van een huidige bestelauto een personenauto wordt aangeschaft, of een huidige bestelauto als personenauto wordt aangemerkt. Dit is in lijn met het oogmerk waarvoor de grijze-kentekenregeling is opgezet, en betekent dat voor het zuiver bedrijfsmatige gebruik geen lastenverzwaring behoeft te ontstaan.

De opbrengst treedt op bij een aantal belastingen, omdat het begrip personenauto in diverse belastingwetten voorkomt. Dit zijn, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de BPM, de motorrijtuigenbelasting, de loon- en inkomstenbelasting, de vennootschapsbelasting en de omzetbelasting. In de BPM treedt het effect direct op, immers de heffing vindt plaats bij de aanschaf. Ook in de sfeer van de directe belastingen en in de omzetbelasting treedt het effect op met ingang van het belastingjaar 1994. In de motorrijtuigenbelasting verloopt dit geleidelijk. Uitgaande van de overgangsregeling van het wetsvoorstel zal het maximale effect na ongeveer 4 jaar worden bereikt, omdat dan gemiddeld genomen alle auto's die nu rondrijden met het lagere bestelauto-tarief van de motorrijtuigenbelasting van eigenaar zullen zijn gewisseld. Zodra een dergelijke auto van eigenaar wisselt, moet beoordeeld worden of de auto ook aan de nieuwe eisen voldoet. Indien dit niet het geval is wordt de auto als personenauto in de heffing van de motorrijtuigenbelasting betrokken.

Aan de uitvoering van het wetsvoorstel zijn structureel geen extra kosten verbonden. Structureel leidt het handhaven van inrichtingseisen, zij het in aangescherpte vorm, niet tot extra kosten voor de Belastingdienst. Incidenteel zullen wel extra werkzaamheden moeten worden verricht bij de overgang van het huidige naar het beoogde regime. Te wijzen valt in dit verband op de voorlichting aan degenen die na de ingangsdatum van dit wetsvoorstel gebruikte bestelauto's kopen die reeds voor die datum op kenteken waren gesteld. Deze kopers zullen op een goede wijze op de hoogte moeten worden gesteld van de gevolgen die de aanscherping van inrichtingseisen voor de hoogte van de motorrijtuigenbelasting van hun zojuist gekochte voertuig kan hebben. Deze incidentele gevolgen zullen, voor zover het personele gevolgen betreft, binnen het lopende personele budget van de Belastingdienst worden opgevangen; wat het materiële budget betreft zal, ter zake van de wijziging in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting in 1994 eenmalig 0,5 mln nodig zijn.

Binnen de totale meeropbrengsten van het wetsvoorstel treedt er een daling op bij de toeslagen op de motorrijtuigenbelasting ten behoeve van het Rijkswegenfonds en het Mobiliteitsfonds (het toekomstige infrastructuurfonds). Deze daling zal op een nader te bepalen wijze worden gecompenseerd.

In onderstaande tabel zijn de budgettaire effecten van het wetsvoorstel verwerkt.

Tabel 1 Budgettaire effecten verruiming begrip «personenauto» in de diverse belastingwetten**Cijfers in miljoenen gulden op kasbasis**

	'93	'94	'95	'96	'97	struct
1. BPM	0	105	115	115	115	115
2. MRB hoofdsom	0	8	23	38	48	60
3. MRB toeslag Rijkswegenfonds	0	-2	-4	-6	-8	-10
4. MRB toeslag Mobiliteitsfonds	0	-1	-1	-1	-2	-2
5. Inkomstenbelasting	0	0	3	8	8	8
6. Vennootschapsbelasting	0	0	2	2	2	2
7. Omzetbelasting	0	0	0	1	1	1
8. Uitvoeringskosten	0	0,5	0	0	0	0
Totaal	0	109,5	138	157	164	174
Niet relevant voor Rijksbegroting:						
9. Provinciale opcenten MRB	0	2	4	6	9	11

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1 (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Onderdeel A (artikel 1)

In dit artikel wordt een belastbaar feit gecreëerd voor het geval waarin een auto die ingevolge artikel 3 wordt aangemerkt als bestelauto, wordt gebruikt voor het vervoer van personen in de laadruimte. De nieuwe inrichtingseisen zorgen ervoor dat uitsluitend auto's die vooral geschikt zijn voor het goederenvervoer buiten de definitie van het begrip personenauto vallen; zie hoofdstuk 3 van het algemeen deel van deze memorie en de toelichting op de wijziging van artikel 3. Daarmee is in beginsel gekozen voor het aanscherpen van de technische criteria, en niet voor het koppelen aan het criterium gebruik. Daarop wordt als aanvulling bepaald dat als deze auto's feitelijk worden gebruikt voor vervoer van personen in de laadruimte, de belasting verschuldigd is. Zij behoort volgens de systematiek van artikel 6 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 te worden voldaan vóórdat ten behoeve van het vervoer van personen gebruik van de weg wordt gemaakt. Mocht bij controle blijken dat de belasting niet is betaald, dan wordt op de voet van de Algemene wet inzake rijksbelastingen een naheffingsaanslag opgelegd, die terstond kan worden ingevorderd.

Onderdeel B (artikel 3)

Het eerste lid

Artikel 3 definieert welke motorrijtuigen met ingang van 1 januari 1994 als personenauto worden aangemerkt en welke motorrijtuigen op drie of meer wielen buiten de heffing van BPM vallen. In de nieuwe opzet worden in het eerste lid alle motorrijtuigen op drie of meer wielen in beginsel aangemerkt als personenauto, met uitzondering van autobussen, bestelauto's en vrachtauto's. Autobussen en bestelauto's worden in het tweede en het derde lid nader gedefinieerd; vrachtauto's zijn in het eerste lid omschreven als motorrijtuigen die niet zijn ingericht voor personenvervoer met een toegestane maximum massa van meer dan 3 500 kg. Met deze omschrijving is bereikt dat de voor goederenvervoer bestemde zwaardere auto's buiten de heffing blijven, terwijl auto's die zijn ingericht voor het vervoer van personen zoals de zwaardere kampeerauto, belast zijn.

Het tweede lid

Het tweede lid van artikel 3 geeft aan wat onder een autobus wordt verstaan. Dat is een motorrijtuig ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen. Door de introductie van het woord autobus, hetgeen overigens geen materiële wijziging inhoudt, wordt duidelijk aangegeven welke categorie motorrijtuigen hier wordt beoogd van de heffing van de BPM uit te zonderen. Dat zijn de motorrijtuigen die op grond van objectieve kwalificaties, zoals die zijn te vinden in de Rijkskeuringsvoorschriften Autobussen, worden aangemerkt als autobus. Grotere kampeerauto's, die meer dan acht zitplaatsen hebben, vallen in het algemeen onder de heffing van de BPM omdat zij niet voldoen aan de in de Rijkskeuringsvoorschriften Autobussen gestelde voorwaarden.

Het derde lid

Als bestelauto worden aangemerkt auto's waarvan de laadruimte aan bepaalde voorwaarden voldoet. Deze in het eerste lid van artikel 3 genoemde auto's worden in het derde lid nader gedefinieerd. Bij de voorgestelde regeling is gekozen voor een systematiek van progressief aan een auto te stellen technische eisen. De laadruimte dient in alle gevallen te zijn voorzien van een vlakke laadvloer. De voorwaarden waaraan de laadruimte voorts moet voldoen zijn stringenter naarmate de auto zich minder manifesteert als een «echte bestelauto». Aldus kunnen vier categorieën bestelauto's worden onderscheiden.

De eerste categorie wordt gevormd door auto's waarvan de laadruimte een hoogte heeft van ten minste 130 cm en een lengte van ten minste 200 cm. Aan de hoogte-eis moet zijn voldaan over de gehele gestelde minimum lengte van 200 cm en over ten minste 20 cm van de breedte. In deze categorie vallen de grotere bestelauto's, waarbij particulier gebruik vrijwel niet voorkomt.

Bij deze auto's mag de laadruimte zijn voorzien van zijruiten.

De tweede categorie betreft auto's waarvan de laadruimte een hoogte heeft van meer dan 98 cm, en een lengte van ten minste 125 cm. In deze categorie vallen onder meer de grotere terreinauto's en de zogenoemde space-wagons. De auto's in deze categorie worden als bestelauto aangemerkt indien de laadruimte:

- niet is voorzien van zijruiten; en
- van de bestuurderszitplaats is afgescheiden door een vaste wand over de gehele breedte en hoogte van die van de bestuurdersruimte.

De eis dat de laadruimte door middel van een tussenschot volledig van de bestuurderscabine is gescheiden zal naar verwachting voor particulieren een drempelverhogende werking hebben bij de aanschaf van een dergelijke auto, zonder voor het bedrijfsleven al te grote bezwaren mee te brengen. Het tussenschot moet over de gehele breedte en hoogte van de voor personen bestemde ruimte zijn aangebracht. Een raam in het tussenschot, zodat door de binnenspiegel zicht kan worden gehouden op het achter de auto rijdende verkeer, is wel toegestaan. De maximale afmetingen hiervan zullen bij ministeriële regeling worden vastgesteld (zie het vijfde lid, onder c).

Ten slotte dient de laadruimte aan te sluiten aan de bestuurderszitplaats. De eis dat de laadruimte dient aan te sluiten aan de bestuurderszitplaats – en uiteraard ook aan de plaats van de bijrijder – betekent dat de afstand tussen deze zitplaatsen en het tussenschot dat de laadruimte afscheidt van de bestuurderscabine, in beginsel niet groter mag zijn dan voor de normale verstelmogelijkheden van die zitplaatsen in rijpositie noodzakelijk is. Deze eis zal eveneens nader worden vormgegeven bij genoemde ministeriële regeling. Mede gelet op de wenselijkheid het

zicht vanuit de cabine zo min mogelijk te beperken, gaan mijn gedachten uit naar een bepaling dat het schot op een zekere afstand, maar ten hoogste 110 cm, achter de achterzijde van het stuurwiel mag worden geplaatst.

Een laatste aan de laadruimte zelf gestelde eis is de volledige blindering aan de zijkanten. In het algemeen deel van deze memorie ben ik reeds nader ingegaan op deze eis.

In deze categorie bestelauto's wordt een bijzondere positie ingenomen door pick ups. Dit zijn bestelauto's waarvan de laadruimte niet is overkapt. De laadbak moet wel zijn voorzien van een vlakke laadvloer en minimaal 125 cm lang zijn. Voorts geldt dat de bestuurderscabine moet zijn afgesloten van de laadruimte, waaronder is te verstaan dat de laadbak niet vanuit de bestuurderscabine mag kunnen worden bereikt. De in het algemeen gestelde eisen met betrekking tot de hoogte van de laadruimte en de afwezigheid van zijruiten, hebben voor auto's van het type pick up uiteraard geen betekenis.

Naast deze categorie bestelauto's is een afzonderlijke groep te onderscheiden en wel die waarvan de laadruimte, behoudens de overige eisen van de tweede categorie, ten minste 25 cm hoger is dan de bestuurderscabine. Hoe dit hoogteverschil moet worden gemeten, wordt vastgelegd in de ministeriële regeling (het vijfde lid, onder a). In deze derde categorie vallen veel van de door de fabrikant als zodanig ontwikkelde kleinere bestelauto's. Omdat deze auto's zich uiterlijk sterker manifesteren als bedrijfsauto dan de onder de tweede categorie vallende auto's, en daardoor minder aantrekkelijk zijn voor particulier gebruik, kunnen hier minder vergaande inrichtingseisen worden gesteld. De vaste wand die de laadruimte van de bestuurderszitplaats afscheidt, behoeft slechts een hoogte te hebben van ten minste 30 cm over de gehele breedte van de bestuurderszitplaats.

Bestelauto's met een dubbele cabine, de vierde categorie, blijven buiten de heffing van BPM indien zij een laadruimte hebben die een hoogte heeft van ten minste 130 cm over ten minste 150 cm van de lengte en ten minste 20 cm van de breedte en voorts een lengte van ten minste twee derde van de lengte die de laadruimte zou hebben gehad indien het motorrijtuig niet was voorzien van een dubbele cabine. Daarbij geldt de eis dat de laadruimte een lengte moet hebben van ten minste 150 cm. Voorts moet de laadruimte ten minste twee maal zo lang zijn als de bestuurderscabine, behalve wanneer de cabine ten minste 130 cm hoog is. Om deze categorie af te bakenen van de zogenoemde fun-cars dient van de laadruimte een behoorlijk gedeelte voor het hart van de achterste as te liggen, dit gedeelte is op 40 percent bepaald. Dit plaatst de genoemde categorie auto's buiten de belastingvrijstelling en beperkt haar tot de auto's die bedrijfsmatig worden gebruikt; deze plegen ook dusdanig te worden beladen dat een eis met betrekking tot de plaatsing van de laadruimte in de lijn ligt met de eisen die ook in technische zin aan bestelauto's worden gesteld.

Door dit samenstel van voorwaarden wordt bereikt dat ook bij auto's met een dubbele cabine er altijd sprake is van een laadruimte met een substantiële capaciteit. Achter de bestuurder mag zitruimte zijn voor hoogstens één rij naast elkaar in de rijrichting gezeten personen. Voorts geldt bij deze auto's dat de laadruimte niet mag zijn voorzien van zijruiten en dat de laadruimte van de bestuurderscabine door middel van een schot volledig moet zijn afgescheiden. De eis dat de laadruimte dient aan te sluiten aan de bestuurderszitplaats zal ook hier nader worden vormgegeven in de op basis van het vijfde lid te stellen regels.

Evenals bij de tweede categorie wordt een bijzondere positie ingenomen door de auto's met een open laadbak, zogenoemde pick ups.

Ook voor dubbele cabines met een open laadbak missen de bepalingen ter zake van de hoogte en blinding betekenis.

Het vierde lid

Het vierde lid definieert het begrip toegestane maximum massa. Hierin is geen wijziging gekomen. Het begrip toegestane maximum massa is met name van belang voor de in het eerste lid uitgezonderde motorrijtuigen die niet zijn ingericht voor het vervoer van personen: de vrachtauto.

Het vijfde lid

Op grond van het vijfde lid zullen bij ministeriële regeling regels worden gesteld met betrekking tot hetgeen wordt verstaan onder de hoogte en de lengte van de laadruimte en van de cabine alsmede met betrekking tot de wijze waarop het hoogteverschil tussen beide wordt vastgesteld. Deze regels zijn van belang in alle gevallen waarin lengte- en hoogte-eisen aan de orde zijn. Ze zijn voorts van belang zowel voor de dubbele cabines als voor bestelauto's met een verhoogde laadruimte; in het eerste geval omdat afhankelijk van de lengtematen kan worden volstaan met een hoge cabine, in het tweede geval omdat bij een bepaald hoogteverschil kan worden volstaan met een schot van 30 cm. Deze regels zullen worden opgesteld in overleg met het bedrijfsleven en de RDW. Zoals ik al in het algemeen deel van deze memorie heb aangegeven overweeg ik wat de maatneming van de laadruimte betreft, de voorkeur te volgen van de RDW, die inhoudt dat de laadruimte een blok van bepaalde afmetingen moet kunnen bevatten. Voor de bepaling van de lengte van de cabine gaan de gedachten vooralsnog uit naar de afstand tussen de achterzijde van het stuurwiel en de achterzijde van de cabine. Het verschil in hoogte tussen cabine en laadruimte zal worden gemeten niet vanaf het dak van de bestuurderscabine, maar vanaf het hoogste punt van de deur van de bestuurder. Bij een verschil in hoogte van 25 cm komt dit neer – in de meeste gevallen – op een uiterlijk waarneembaar verschil van 15 cm.

Ook zullen bij deze ministeriële regeling voorwaarden worden gesteld met betrekking tot de constructie-technische afwerking van de laadruimte. Voorschriften zullen worden gegeven met betrekking tot de laadvloer; deze zal zodanig moeten zijn aangebracht dat hij niet op eenvoudige wijze te verwijderen is. Ook worden voorschriften gegeven over de wijze waarop de laadruimte van een auto, indien deze van fabriekswege is voorzien van zijruiten, moet worden geblindeerd. Daarbij kan worden gedacht aan voorschriften ten aanzien van het voor de blinding te bezigen materiaal en de wijze waarop dit materiaal aan de carrosserie dient te worden bevestigd. Deze bepalingen zullen in overleg met het bedrijfsleven en de RDW worden vastgesteld.

Soortgelijke voorwaarden zullen worden gesteld met betrekking tot het tussenschot. Daarbij kan ook worden gedacht aan voorwaarden met betrekking tot een in het tussenschot aanwezig raam. Voorts zal worden toegestaan dat een deel van de cabine, zoals de ruimte onder de extra zitplaatsen of bovenin de cabine, bij de laadruimte wordt betrokken. Deze extra laadruimte wordt niet meegerekend bij het bepalen van de lengte van de laadruimte.

Onderdeel C (artikel 6, vierde lid)

In het vierde lid van artikel 6 is bepaald dat, indien bij controle blijkt dat de belasting die verschuldigd is voor de aanvang van het gebruik van de weg met niet in het Nederlandse kentekenregister opgenomen auto's of motorrijwielen, niet is betaald, deze terstond moet worden betaald.

De wijziging strekt ertoe in de tekst van de wet tot uitdrukking te

brengen dat die mogelijkheid slechts openstaat voor de situatie waarin voor de aanvang van het gebruik belasting betaald moet worden, maar de belasting niet betaald kon worden omdat de belastingkantoren gesloten zijn en een uitstel van de betalingsverplichting geldt.

In alle overige gevallen waarin bij controle blijkt dat de belasting niet betaald is, is de Algemene Wet inzake rijksbelastingen van toepassing en zal een naheffingsaanslag worden opgelegd.

Onderdeel D (artikel 9)

Artikel 9 regelt het tarief van de BPM. Het tarief is gekoppeld aan de netto catalogusprijs. De gewijzigde leden vier tot en met acht brengen geen materiële wijziging, het betreft slechts een systematischer opzet. In de leden vier tot en met zeven wordt thans achtereenvolgens de catalogusprijs gedefinieerd en aangegeven naar welk tijdstip de catalogusprijs wordt bepaald.

Het vijfde lid stelt dit tijdstip voor het vaststellen van de catalogusprijs bij nieuwe personenauto's en motorrijwielen op het tijdstip waarop het kenteken wordt toegekend.

Voor personenauto's en motorrijwielen die al gebruikt zijn – bij voorbeeld in het buitenland – voordat zij worden geregistreerd in het Nederlandse kentekenregister of voordat daarmee het gebruik van de Nederlandse weg aanvangt, wordt dit tijdstip bepaald op de dag waarop die personenauto's of motorrijwielen voor het eerst in gebruik zijn genomen (lid 6).

Het zevende lid heeft betrekking op motorrijtuigen die aanvankelijk geen personenauto of motorrijwiel waren en waarvoor de belasting verschuldigd is omdat zij worden omgebouwd tot personenauto of motorrijwiel. Teruggeregpen wordt naar het tijdstip van de eerste ingebruikname. Dan geldt de catalogusprijs alsof het motorrijtuig op dat tijdstip al een personenauto of motorrijwiel was.

Het achtste lid ten slotte bepaalt nog dat voor personenauto's en motorrijwielen waarvoor een catalogusprijs wordt gehanteerd van voor 1 januari 1993, de bijzondere verbruiksbelastingen, die toen nog deel uitmaakten van de catalogusprijs, daaruit moeten worden geëlimineerd.

Onderdeel E (artikel 31)

In verband met het opnemen in artikel 9 van het achtste lid, kan het derde lid van artikel 31, dat hetzelfde regelde, vervallen.

Artikel II

Dit artikel regelt dat met betrekking tot motorrijtuigen die vóór 1 januari 1994 geen personenauto waren in de zin van artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, zoals dat luidde op 31 december 1993, en die alsnog worden omgebouwd tot een personenauto in de zin van dat artikel, alsnog BPM verschuldigd is.

Artikel III

Er is een categorie auto's die voor de inwerkingtreding van deze wet niet als personenauto zijn aangemerkt volgens de bepalingen van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, maar dit van rechtswege zijn geworden door de inwerkingtreding van deze wet. Volgens het systeem van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 zou alsdan BPM verschuldigd zijn wegens de aanvang van het gebruik van de weg. Dit artikel voorkomt dat, maar uitsluitend voor de situatie waarin geen ombouw van het motorrijtuig

plaatsvindt. Is er wel ombouw, dan geldt artikel II van de onderhavige wet, dan wel artikel 1, derde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992.

Artikel IV

In artikel IV worden de verwijzingen in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 naar het nieuwe begrip personenauto in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 doorgevoerd. Op deze wijze wordt het begrip personenauto voor de motorrijtuigenbelasting gelijk gehouden aan dat voor de BPM.

Artikelen V en VI

In de Wet op de inkomstenbelasting 1964 en in de Wet op de loonbelasting 1964 wordt in een aantal artikelen voor het begrip personenauto mede verwezen naar de personenauto, als bedoeld in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992. De wijzigingen in artikel V en artikel VI strekken ertoe voor het begrip personenauto in de inkomsten- en de loonbelasting aan te blijven sluiten bij de definitie van personenauto in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992.

Artikel VII

Artikel VII bepaalt dat van de in artikel I, onderdeel B, bedoelde motorrijtuigen de motorrijtuigenbelasting niet wordt geheven naar het tarief voor personenauto's indien voor een dergelijk motorrijtuig het afgegeven deel II van het kentekenbewijs een dagtekening heeft van vóór 1 januari 1994. Dit betekent dat de wet een eerbiedigende werking heeft ten aanzien van degene die vóór die datum volgens het kentekenbewijs eigenaar of houder is van een dergelijk motorrijtuig, totdat het motorrijtuig in andere handen overgaat.

Artikel VIII

Dit artikel stelt de inwerkingtreding van deze wet op 1 januari 1994.

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