

23 215

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

### VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR FINANCIËN<sup>1</sup>

Vastgesteld 9 december 1993

Het voorbereidend onderzoek gaf aanleiding tot het formuleren van de volgende opmerkingen en vragen.

De leden van de **CDA**-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van de kern van het wetsvoorstel, bedoeld om oneigenlijk gebruik van de grijze kentekenregeling terug te dringen. Deze leden hadden met waardering kennis genomen van de uiteenzetting over de mogelijke criteria om tot aanscherping te komen. Bepaald lastig vonden zij de consequenties voor enkele andere wetten aangezien deze terzelfdertijd aan wijzigingen worden onderworpen. Zij vonden daardoor vooral de overgangsregelingen slecht te beoordelen, en vroegen zich af of zij het wetsvoorstel voldoende kunnen beoordelen om al in december tot openbare behandeling te kunnen overgaan. Alvorens een beter oordeel te kunnen vormen achtten zij de beantwoording van de volgende vragen van belang.

Wil de staatssecretaris de beoogde extra opbrengst splitsen in een deel dat binnenkomt door terugdringing van oneigenlijk gebruik en een deel dat voor de bonafide belastingbetalers neerkomt op een lastenverzwaring?

Is de timing van het wetsvoorstel vanuit macro-economisch oogpunt verantwoord, gegeven het feit dat de wet in het economisch slechte jaar 1994 een extra opbrengst genereert van 0,1 miljard? Waarom is de opbrengst van bestrijding van oneigenlijk gebruik niet aangewend voor tariefverlaging over de volle linie van de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (bpm) en de motorrijtuigenbelasting?

De leden van de Commissie voor Financiën hebben brieven ontvangen van houders van een motorrijtuig waarvoor zij destijds vanzelfsprekend een grijs kenteken ontvingen. Zij hebben destijds de aanschaf van hun auto mede gebaseerd op het heersende fiscale regime. Hoewel de betrokken auto niet is veranderd ten gunste van personenvervoer gaan deze auto's wel onder de werking van de Wet bpm vallen. Dat betekent dan vooral dat zij een duidelijk hogere aanslag mrb in de toekomst moeten gaan betalen. Wil de staatssecretaris voor een aantal categorieën

<sup>1</sup> Samenstelling: Boorsma (CDA), (voorzitter), Van Dijk (CDA), Stevens (CDA), Van den Berg (PvdA), Schinck (PvdA), Schuyer (D66), Vis (D66), Van Graafeiland (VVD), Hilarides (VVD), De Boer (GroenLinks), Barendregt (SGP), Schuurman (RPF) en Veling (GPV).

voorrekenen hoeveel extra mrb de houders moeten gaan betalen van een auto met grijs kenteken, welke na aanvaarding van dit wetsvoorstel geacht wordt als motorrijtuig onder de Wet bpm te vallen? Had het amendement van de woordvoerder van de VVD-fractie in de Tweede Kamer op stuk nr. 15, die aandrang op eerbiedigende werking t.a.v. «oude gevallen» betrekking op deze problematiek?

Wil de staatssecretaris evenzo voor enkele categorieën voorrekenen welke de verzwarende in de inkomstenbelasting is welke hier uit voortvloeit? Welke belastingverzwaringcumulatie kan optreden?

Wil de staatssecretaris ten behoeve van de beoordeling zowel voor de Wet op de motorrijtuigenbelasting als voor de Wet bpm naast elkaar stellen de tekst van de huidige wet en de tekst na aanvaarding van dit wetsvoorstel plus de aanvaarding van de wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting?

De leden van de **PvdA**-fractie hadden geen behoefte schriftelijke vragen te stellen. Zij behielden zich echter het recht voor bij de plenaire behandeling wel het woord te voeren over het wetsvoorstel.

De leden van de fractie van **D66** constateerden dat in ongeveer vijf jaar driemaal de wet inzake het «grijs kenteken» in deze Kamer ter behandeling is voorgelegd. Dat duidt in hun ogen op weinig consistent beleid. Een dergelijke handelwijze geeft op zich al weinig rechtszekerheid. Anders dan in 1988 en 1991 wordt nu echter de zogenoemde «eerbiedigende werking» beperkt tot een overgangperiode van één jaar.

Zelfs wanneer de constatering juist is, dat ook nu nog veel oneigenlijk gebruik voor het grijs kenteken in de samenleving aanwezig is, dan nog kan de overheid naar het oordeel van de aan het woord zijnde leden, de goeden niet een dergelijk verlies laten lijden onder de kwaden. Dat verlies gaat niet alleen de belastingverhoging aan maar ook het verlies van waarde van de auto.

Zonder een volledige eerbiedigende werking zeiden de leden van de fractie van **D66** niet met dit wetsvoorstel te kunnen instemmen.

De leden van de **VVD**-fractie zeiden kennis te hebben genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij stemden uiteraard in met het treffen van maatregelen om oneigenlijk gebruik verder in te dammen. Naar aanleiding van het amendement op stuk nr. 9, is de vraag opgekomen of de overgangsbepaling ook 1 januari 1995 is geworden. Zo neen, waarom niet? Het staat toch vast dat die meeropbrengst ten goede komt aan de burger (verlaging van het tarief)?

Door aanvaarding van amendement op stuk nr. 11 is door de Tweede Kamer aan artikel VII een nieuwe vierde lid toegevoegd, inhoudende een versoepeling van de overgangstermijn voor motorrijtuigen die als gevolg van deze wet «personenauto» worden en behoren tot een «omvangrijk» wagenpark. Het onderscheid tussen «grote» en «kleine» wagenparken brengt eigenaren van kleine wagenparken, bijv. het overgrote deel van de koeriersbedrijven, in een ongunstiger concurrentiepositie t.o.v. bezitters van grote wagenparken. Uit de toelichting op het amendement blijkt dat bedoeld worden niet-commerciële instellingen, zoals bijvoorbeeld Rode Kruis en Wegenwacht. In de tekst van het artikellid wordt geen onderscheid gemaakt tussen commercieel/niet-commercieel. Wat is nu de bedoeling, zo wilden deze leden weten, en kan dat ook «waterdicht» omschreven worden?

De leden van de **SGP**-fractie zeiden gaarne te willen medewerken aan het voorliggende wetsvoorstel zo snel mogelijk kracht van wet te geven. Zij zouden echter nog graag antwoorden ontvangen op de volgende vragen.

Is het juist dat bedrijfswagens gemiddeld in drie jaar worden afgeschreven?

Heeft de staatssecretaris inmiddels contact opgenomen met de Minister van Verkeer en Waterstaat om de incidentele opbrengst te bestemmen tot het goedkopere maken van deel III in 1995 en 1996?

Zou nog eens kunnen worden bewezen dat het wetsvoorstel absoluut geen terugwerkende kracht heeft?

Waarom heeft de staatssecretaris het amendement op stuk nr. 9 niet ontraden? Is er met de aanneming van het amendement nu een tijdelijke rechtsongelijkheid in de wet, waarvoor de staatssecretaris mede verantwoordelijkheid draagt?

De voorzitter van de commissie,  
Boorsma

De griffier van de commissie,  
Hordijk