

Vergaderjaar 1993–1994

23 215

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

Nr. 5

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 28 september 1993

ALGEMEEN

1. Inleiding

Ik constateer dat de leden van de fracties die een bijdrage hebben geleverd aan het voorlopig verslag op hoofdlijnen kunnen instemmen met het onderhavige wetsvoorstel tot verruiming van het begrip personenauto en dat de argumenten om aan te sluiten bij de inrichtingseisen bij de fracties algemeen weerklank hebben gevonden. Anders dan met betrekking tot de voorstellen die ter zake waren gedaan in het wetsvoorstel belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (hierna BPM), kan ook het bedrijfsleven zich in grote lijnen vinden in de te volgen aanpak. De regeling heeft daardoor aan inzichtelijkheid ingeboet, maar een voor het bedrijfsleven werkbare aanpak is ook in dezen van belang.

In het vervolg van deze memorie ga ik nader in op de meer concrete vragen en opmerkingen van de fracties; daar waar door meer fracties hetzelfde probleem wordt aangekaart, heb ik de vragen te zamen genomen en verder de antwoorden gezamenlijk gepresenteerd.

De leden van de VVD-fractie stellen een mogelijke afschaffing van de BPM aan de orde. Hierover merk ik het volgende op.

Tijdens de mondelinge behandeling van het Belastingplan 1993 heb ik een studie toegezegd inzake de integratie van de belasting van personenauto's en motorrijwielen met de motorrijtuigenbelasting (Handelingen II, 1992–1993, blz. 2266). Deze studie is thans in voorbereiding. Een korte inventarisatie van de mogelijkheden van een dergelijke integratie heeft reeds plaatsgevonden bij de nota naar aanleiding van het eindverslag betreffende het wetsvoorstel BPM (Kamerstukken II 1992/93, 22 868, nr. 7). Naast de gesignaleerde budgettaire afwegingen zullen er ook beleidsmatige aandachtspunten zijn. Een integratie zal mede bezien moeten worden in samenhang met de opzet van de nieuwe houderschapsbelasting.

2. Wijzen van aanpak

Het verheugt mij dat de leden van de CDA-fractie begrip hebben voor mijn keuze voor een aanscherping van de inrichtingseisen in plaats van een gebruikscriterium.

Naar aanleiding van de vraag in dit verband van deze leden naar de kosten wegens de controle door de belastingdienst die zouden zijn verbonden aan een gebruikscriterium, merk ik het volgende op.

Een gebruikscriterium zou nopen tot het volledig en structureel volgen van het gebruik van auto's teneinde vast te stellen of deze auto's op grond van hun gebruik terecht niet in de heffing van BPM zijn betrokken. Daartoe zou de belastingdienst moeten kunnen beschikken over gegevens met betrekking tot de aard van het gebruik van de auto's. Als gevolg hiervan zou een gebruiksregistratie moeten worden bijgehouden, wat zowel voor de belastingdienst als voor het bedrijfsleven tot een aanzienlijke administratieve lastenverzwaring zou leiden. Indien uitsluitend het gebruikscriterium zou gelden, zou bovendien de aanvullende fysieke controle ernstig worden bemoeilijkt door het feit dat een BPM-vrije auto niet meer aan de hand van inrichtingseisen uiterlijk kan worden onderscheiden van een belaste auto.

Zoals in de memorie van antwoord bij het wetsvoorstel BPM is aangegeven, zou een opzet van de regeling gekoppeld aan het gebruikscriterium een uitbreiding van het controle-apparaat met ten minste 75 personen vereisen om de regeling ook maar in een enigszins bevredigende mate «misbruikdicht» te krijgen. Voorts is daarbij opgemerkt dat ook dan nog geen sluitende uitvoering wordt verkregen (Kamerstukken II 1992/93, 22 868, nr. 7, blz. 40).

De leden van de CDA-fractie vragen welke zekerheid er is dat daadwerkelijk wordt voorkomen dat over enkele jaren opnieuw de helft van de grijze kentekens oneigenlijk wordt gebruikt.

Het voorstel in de vorm waarin het thans voorligt, zal naar mijn taxatie in de komende jaren het gewenste effect bewerkstelligen. De feitelijke situatie over enkele jaren hangt overigens ten dele af van thans onvoorspelbare markt- en consumentenreacties. Indien het bij voorbeeld over enkele jaren opeens modieus zou worden te gaan rijden in kleine geblindeerde bestelauto's met een verhoogd dak en een laag tussenschot, zal opnieuw ingrijpen moeten worden overwogen. In dezelfde geest heb ik mij overigens uitgelaten in de memorie van antwoord bij het wetsvoorstel BPM (Kamerstukken II 1992/93, 22 868, nr. 7, blz. 42), waarnaar ik korthedshalve verwijs.

Deze leden vragen voorts een indicatie van het aantal auto's dat na aanvaarding van dit wetsvoorstel onder het grijze kenteken blijft vallen.

Het aantal in 1992 verkochte auto's op grijze kentekens was 78 000. Afhankelijk van de gedragsreacties van kopers naar aanleiding van het nieuwe regime zal het aantal verkochte auto's op grijze kentekens naar globale schatting afnemen met ongeveer een derde deel. Indien de totale marktomvang na 1992 ongewijzigd zou blijven, zouden derhalve na aanvaarding van dit wetsvoorstel circa 50 000 nieuwe auto's onder het grijze kenteken blijven vallen.

Ook de leden van de fracties van de PvdA en de VVD geven expliciet aan zich te kunnen voegen in mijn voorstel af te zien van het gebruikscriterium. In het bijzonder de zeer intensieve controle door de belastingdienst en de administratieve lastenverzwaring voor de betrokkenen zijn wat de leden van laatstgenoemde fractie betreft, bepalend. Op de nuanceringen die de leden van de PvdA-fractie nog aanbrengen ga ik in het vervolg van deze memorie in.

3. Inrichtingseisen

De leden van de CDA-fractie vinden het terecht dat onderscheid wordt gemaakt tussen grotere en kleinere bestelauto's. De vraag van deze leden of het uit een oogpunt van herkenbaarheid niet de voorkeur verdient kleinere bestelauto's te blinderen, moet op een misverstand berusten. Het voorstel leidt ertoe dat alle kleinere bestelauto's moeten zijn geblindeerd, ongeacht de hoogte van het tussenschot.

Zowel de leden van de fractie van het CDA als die van de fractie van de PvdA doen de suggestie om voor grotere en herkenbare wagenparken een ontheffings- of teruggavebevoegdheid te creëren. Ook de leden van de VVD-fractie vragen naar een mogelijke oplossing voor bij voorbeeld de Wegenwacht. Ik merk daarover het volgende op.

In de eerste plaats is het evident dat op deze wijze alsnog het gebruikscriterium zou worden geïntroduceerd, waarvan ik reeds eerder aangaf dat zulks mijns inziens dient te worden afgewezen. Voorts gaat het hierbij, anders dan de leden van de PvdA-fractie veronderstellen, niet om een beperkt aantal belastingplichtigen. Op grond van het gelijkheidsbeginsel zie ik namelijk geen mogelijkheid een dergelijke faciliteit te beperken tot bij voorbeeld uitsluitend de wegenwachtauto's. Er zijn immers talloze andere bedrijven die zich hebben toegelegd op service aan het publiek. Ik kan daarom de suggestie, gegeven de ver strekkende precedentwerking en de daaraan verbonden budgettaire consequenties, niet overnemen.

Voor een antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie over de bijtelling in de inkomstenbelasting verwijs ik naar hetgeen ik daarover in hoofdstuk 5 van deze memorie opmerk.

Wat betreft de aanpak bij constatering van vervoer van personen in de laadruimte van BPM-vrije auto's wensen de leden van de CDA-fractie nader te worden geïnformeerd.

Het ligt niet in mijn bedoeling doelgerichte controles in te stellen met het oog op dit misbruik. De constatering van dit misbruik zal in het kader van de bestaande regelmatige fysieke controles van de BPM worden meegenomen.

De leden van de PvdA-fractie vinden het voorstel om bij de constatering van het vervoer van personen in de laadruimte alsnog BPM verschuldigd te doen worden, die dan zelfs direct invorderbaar is, nogal ver gaan. Kan in dit geval niet worden volstaan met een specifieke boetebepaling, zo vragen zij. Vervolgens vragen zij in het verlengde hiervan of privé-gebruik niet generiek strafbaar moet worden gesteld. De leden van de fractie van GroenLinks daarentegen zijn tevreden over dit voorstel.

Inderdaad is de voorgestelde bepaling fors. Het gaat immers – dit in antwoord op een vraag van de leden van de GroenLinks-fractie om het bij het desbetreffende voertuig behorende bedrag aan «restant BPM» op het moment dat het vervoer van personen wordt geconstateerd. Ik wil echter het gebruik als personenauto van een auto op grijs kenteken zo krachtig mogelijk weren. De voorgestelde bepaling vormt een onmisbaar sluitstuk ter voorkoming van oneigenlijk gebruik van auto's op grijze kentekens. Naar ik aanneem, gaat van de voorgestelde bepaling een groot preventief effect uit. Daarnaast acht ik het gewenst om een redelijke verhouding tot stand te brengen met het belastbare feit van ombouw. Door het enkele feit van het plaatsen van een achterbank, of zelfs het aanbrengen van een kinderzitje aan de achterkant van een voorstoel, in de laadruimte, is immers BPM verschuldigd ter zake van hetzij de registratie als personenauto, hetzij de aanvang van het gebruik van de weg daarmee (artikel 1, derde en vierde lid, van de wet); daarbij

is dan niet van belang of de aldus ontstane zitplaats al dan niet wordt gebruikt. De voorgestelde bepaling leidt evenwel alleen tot belastingheffing indien het gebruik als personenauto wordt geconstateerd. Wat de vraag van deze leden betreft naar een generieke straf voor privé-gebruik van een BPM-vrije auto merk ik op dat dit zou betekenen dat er controle op het gebruik van de auto zou moeten plaatsvinden. Het is, zoals ik eerder al heb aangegeven, vanwege uitvoeringstechnische problemen echter niet mogelijk de belastingplicht als zodanig aan het gebruikscriterium te koppelen.

Ook de leden van de VVD-fractie voorzien onredelijke uitkomsten met betrekking tot dit nieuwe belastbare feit. Zij denken hierbij onder meer aan de positie van verhuurbedrijven met auto's op grijs kenteken.

Inderdaad kunnen de gevolgen voor een verhuurbedrijf fors zijn. Zij zijn het immers die de BPM moeten betalen, hoewel zij niet zelf de beslissing hebben genomen om passagiers in de laadruimte te vervoeren en daardoor dit risico te lopen. Het komt mij daarom voor dat verhuurbedrijven er verstandig aan doen, voor zover dat al niet gebeurt, contractueel vast te leggen dat het vervoeren van personen in de laadruimte door de huurder niet is toegestaan en dat – indien de huurder dat toch doet en wordt betrapt – de te betalen BPM op hem zal worden verhaald.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de herkenbaarheid van auto's met grijs kenteken aan de hand van het soort kenteken/nummerbord ook in de toekomst ongewijzigd kan en zal blijven.

De herkenbaarheid van auto's met een grijs kenteken zal in de toekomst ongewijzigd blijven. Auto's met een grijs kentekenbewijs hebben inderdaad een kenteken dat begint met de letter B of V. Omdat dit vrij algemeen bekend is, lijkt aanvulling met het woord «bedrijfsauto», zoals de leden van de PvdA voorstellen, niet nodig. Een auto die gedurende de gebruikperiode in de zin van de Wegenverkeerswet van status (van grijs naar geel of omgekeerd) verandert, krijgt een ander kenteken.

Voor de fiscale verplichtingen gelden echter andere definities van personen- en bedrijfsauto dan voor het wegenverkeersrecht. Daarom zal niet ieder voertuig met een grijs kentekenbewijs (met een nummerbord met een B of een V) een fiscale bedrijfsauto zijn. De fiscale categorie blijkt echter wel uit het door de belastingdienst te raadplegen kentekenregister alsmede uit het bij staandehouding te overleggen kentekenbewijs. De op de weg controlerende ambtenaren kunnen aldus aan de hand van het uiterlijk van een voertuig, het kentekenregister en het kentekenbewijs constateren of er voor een voertuig ten onrechte geen BPM en/of te weinig motorrijtuigenbelasting is voldaan.

Ik ben van mening dat er voor de handhaving van de fiscale verplichtingen voldoende aanknopingspunten zijn voor de onderscheiding van de verschillende fiscale categorieën voertuigen. Verdergaande maatregelen acht ik vooralsnog niet nodig. Het aantal motorrijtuigen met grijs kenteken dat fiscaalrechtelijk als personenauto moet worden aangemerkt, zal overigens naar verwachting gering zijn.

Het stemt mij tot voldoening dat de leden van de fractie van de PvdA in hoofdlijnen kunnen instemmen met de voorgestelde technische eisen en de daaruit voortvloeiende BPM-vrije categorieën auto's.

Deze leden wensen inzicht te verkrijgen in de invloed van de financiële gevolgen van de aanscherping op de aankoopbeslissingen op micro-niveau, zowel ten aanzien van de particuliere burger als van de ondernemer die goederen vervoert. Zij vragen voor een aantal meest aan particulieren verkochte BPM-vrije auto's naar de huidige prijs, de prijs na het wetsvoorstel en de prijs van het alternatief van de meest voor de hand liggende BPM-vrije auto, alsmede naar de alternatieven voor de kopers van dergelijke auto's.

In de hierna te verstrekken gegevens zal ik, evenals in de memorie van toelichting bij het voorliggende wetsvoorstel, de aanduiding van auto-categorieën niet met vermelding van merk en type opnemen, zulks mede met het oog op de belangen van de branche. Ik ga derhalve eenvoudshalve uit van een grove indeling in drie categorieën.

De goedkoopste veelal door particulieren gekochte BPM-vrije kleine bestelauto's hebben thans een prijs in de orde van f 17 500 tot f 25 000 inclusief omzetbelasting. De ten gevolge van het wetsvoorstel voor deze auto's verschuldigde BPM beloopt circa f 3300 tot f 6200. Indien de relevante modelspecificaties, kostprijzen en handelsmarges niet veranderen, zullen dezelfde auto's vanaf 1 januari 1994 worden aangeboden tegen prijzen in de orde van f 20 800 tot f 31 200.

Van het wat duurdere segment van de kleine terreinwagens met vierwielaandrijving kost de populaire versie in de BPM-vrije uitvoering circa f 35 000. Inclusief BPM zal deze prijs straks zo'n f 8 500 hoger worden.

Tenslotte noem ik de categorie van de duurdere terreinwagens met een prijs in de BPM-vrije uitvoering van meer dan f 50 000. Inclusief BPM zal de prijs stijgen met ten minste f 15 800.

Wat de mogelijke alternatieven betreft merk ik het volgende op.

Voor de kopers van de goedkopere kleine bestelauto's van f 17 500, exclusief BPM, is er in de huidige markt de mogelijkheid om uit te wijken naar het segment van de kleinste personenauto's. Voor de koper van kleinere bestelauto's van f 25 000, exclusief BPM, zijn er alternatieven in de vorm van de meer eenvoudige personenauto's. Welk alternatief in een gegeven situatie voor de hand ligt, hangt enerzijds af van de bedrijfsmatige en persoonlijke eisen die de ondernemer in een specifieke situatie stelt, anderzijds van de reacties van de autobranche op de nieuwe situatie in de sfeer van het modellenaanbod en de mogelijkheden van ombouw en het margebeleid in combinatie met de prijsstelling.

De koper van de kleine terreinwagens met vierwielaandrijving kan hetzij dezelfde auto aanschaffen inclusief BPM, hetzij uitwijken naar personenauto's van een ander type dan vierwiel-aangedreven terreinauto's.

Voor de terreinauto's met grijze kentekens met een huidige prijs boven de f 50 000 ontstaat, gelet op het huidige marktaanbod, in het algemeen de mogelijkheid om door middel van het aanbrengen van aanpassingen in de laadruimte (tussenschot, blinding) BPM-vrij te blijven rijden.

Het risico dat indien de financiën de doorslag geven, het vaak voordeliger is het grotere alternatief BPM-vrij te kopen dan de kleinere BPM-plichtige auto – deze leden vragen daarnaar – bestaat naar mijn taxatie wel, maar zal slechts zelden leiden tot de aanschaf van bestelauto's door particulieren die zo'n auto afwegen tegen een relatief kleine personenauto. Bij de financiële afweging let de koper immers ook op de te verwachten exploitatiekosten, zoals brandstof- en verzekeringskosten, welke kosten bij een relatief kleine auto in de regel lager zijn.

De alternatieven voor enkele klassen van het type «uitgeklede» stationwagon, deze leden vragen hier met het oog op de ondernemer naar, zijn als volgt. Het alternatief voor de kleine BPM-vrije stationwagon is, afhankelijk van de gestelde bedrijfsmatige eisen en geldende persoonlijke voorkeuren, hetzij een BPM-vrije, kleine, typische bestelauto met verhoogd dak, die voldoet aan de voorgestelde inrichtingseisen, hetzij een BPM-plichtige kleine personenauto (met derde of vijfde deur of sedan). Het alternatief voor de BPM-vrije middelgrote en grote stationwagon is hetzij een BPM-vrije, grotere en uiterlijk herkenbare bestelauto, waaraan al of niet inrichtingseisen zijn gesteld, hetzij de BPM-plichtige kleine of middelgrote stationwagon.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat door de regering te snel is afgezien van een wettelijke basis om bij ministeriële regeling de gekozen minimale hoogte van combo's bij te stellen. Een bepaling dat de hoogte bij ministeriële regeling, gevolgd door een wetsvoorstel, kan worden bijgesteld, is naar hun mening ook een preventief drukmiddel om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. Deze leden betreuren het voorts dat in het wetsvoorstel geen aanvullende bevoegdheid is opgenomen om binnen nader aan te geven grenzen in te spelen op de eisen van de praktijk. De leden van de fractie van GroenLinks en het lid van de fractie van de RPF vragen waarom het afzien van deze bevoegdheid niet is beargumenteerd.

Ik heb van deze bevoegdheid afgezien omdat het hierbij gaat om een belangrijk element in de heffing van de BPM, namelijk om de definitie van het belastbare object. Een bevoegdheid om dat object binnen nader aan te geven grenzen bij ministeriële regeling te bepalen, gaat mijns inziens ver. De nader aan te geven grenzen zouden immers ruim moeten zijn, omdat het gaat om nu nog niet bekende ontwikkelingen.

De leden van de fractie van de PvdA vinden het moeilijk zich een oordeel te vormen over de eis van blinding van de laadruimte van kleinere bestelauto's. Deze leden vragen de regering de discussie over een eventuele zijruit in de laadruimte objectief te doen beslechten, bij voorbeeld door het raadplegen van onafhankelijke deskundigen op het gebied van de verkeersveiligheid. Deze leden merken op dat het toestaan van zo'n zijruit niet al te desastreus kan zijn, omdat een auto met dezelfde afmetingen zonder overkapping BPM-vrij is.

De leden van de VVD-fractie snijden dezelfde problematiek van de zijruit aan waar zij een reactie vragen op de brief van de EVO aan de vaste Commissie voor financiën (punt 2 van de brief). Deze leden vragen voorts of een (halve) zijruit niet eerder de uiterlijke herkenbaarheid van de bestelauto zou vergroten. Ook vragen zij of een zijruit niet juist een goed hulpmiddel is bij controles op het vervoer van personen in de laadruimte.

Het door de leden van deze fracties genoemde aspect van de verkeersveiligheid heeft mij enige tijd geleden aanleiding gegeven in het kader van de voorbereiding van het voorliggende wetsvoorstel na te gaan bij het op dit terrein bevoegde Ministerie van Verkeer en Waterstaat en bij de betrokken bedrijfstak, (a) in hoeverre thans de verplichting bestaat uit veiligheidsoogpunt een zijruit te eisen in de door deze leden bedoelde auto's en (b) in hoeverre autobezitters thans, bij voorbeeld om veiligheidsredenen, gebruik maken van de vrijheid in kleinere BPM-vrije bestelauto's een zijruit aan te brengen. Daarbij is enerzijds gebleken dat de bedoelde verplichting noch nationaal, noch internationaal bestaat. Anderzijds blijken er weliswaar geen cijfers beschikbaar te zijn over de mate waarin de laadruimte «dicht» wordt gelaten, maar in de branche is het bekend dat thans in zeer veel gevallen, zo niet de meerderheid, de gebruiker om uiteenlopende redenen geen ruit aanbrengt. Dat zal niet anders zijn indien, zoals enkele belangenorganisaties bepleiten, ook in de voorgestelde regeling een zijruit zou worden toegestaan.

Het door de leden van de PvdA-fractie ten gunste van een zijruit aangevoerde argument, dat eenzelfde auto zonder kap BPM-vrij is, doet naar mijn mening niet af aan de grotere aantrekkelijkheid van een gesloten, BPM-vrije auto voor een particuliere koper indien daarin een zijruit mag worden aangebracht. Een zijruit vermindert de uiterlijke herkenbaarheid van de bestelauto als een voor het vervoer van goederen bestemd voertuig, gelet ook op het feit dat, waar voor het vervoer van goederen een zijruit in de laadruimte immers niet nodig is, vrachtauto's in het algemeen van een gesloten laadruimte zijn voorzien. In dezen weegt voor mij een op voorkoming van misbruik gericht voorschrift

zwaarder dan het mogelijke gemak voor de belastingdienst dat de aanwezigheid van een zijruit bij controles op oneigenlijk gebruik zou kunnen meebrengen. Ook in dit verband breng ik naar voren dat goede regels op basis van heldere uitgangspunten helpen voorkomen dat op korte termijn opnieuw reparatie van de afbakening tussen «geel» en «grijs» nodig is.

Ik wil hier nog wijzen op de elders in deze memorie uiteengezette problematiek van de zogenoemde anderhalve-cabine-auto's; in zijn algemeenheid zal in de ministeriële regeling worden opgenomen dat de afstand tussen het stuur en het tussenschot ten hoogste 115 cm mag zijn. Toegestaan wordt derhalve het tussenschot zo ver naar achteren te plaatsen dat er nog een zijruit rechts achter het portier in de bestuurderscabine kan worden aangebracht. Hierdoor zal, evenals met behulp van voorzieningen als extra buitenspiegels, het goede zicht naar achteren ook in stadsverkeer voldoende bewaard blijven. Dit alles overziende, hecht ik aan de op dit punt in het voorstel opgenomen blinderingsis.

De leden van de PvdA-fractie gaan voorts in op de positie van auto's zonder kap of met een gedeeltelijk afneembare kap over de laadruimte.

Het in de wettekst opnemen van een rechtstreekse bepaling, zoals door deze leden gesuggereerd, over de toegestane afmetingen van dergelijke auto's, is in een eerdere fase van de voorbereiding van dit voorstel overwogen. Van zo'n aanpak is afgezien, omdat daarmee afbreuk zou worden gedaan aan de reeds verre van eenvoudige leesbaarheid van dit onderdeel van de wettekst (artikel 3, derde lid) en de reeds aanzienlijke omvang ervan nog meer zou toenemen. Ik verwacht dat de betrokkenen uit de voeten kunnen met de voorgestelde, naar mijn oordeel goed begrijpelijke tekst op dit punt. De door deze leden vermoede toekomstige discussies over auto's met een afneembare overkapping zullen mijns inziens ook door het opnemen van een specifieke wettelijke bepaling niet kunnen worden voorkomen. Overigens kan, indien dat al nodig mocht blijken, de ministeriële regeling met betrekking tot de meetmethode van de laadruimte (op grond van artikel 3, vijfde lid) in dezen uitkomst bieden.

In het bijzonder ten aanzien van «pick ups» vragen deze leden of de aantrekkelijkheid ervan voor particulieren bij de aangehouden maten niet te zeer in stand wordt gehouden. Voor zover deze leden erop duiden dat hier ten principale een auto met een dubbele cabine hooguit een «twijfelgeval» is om in aanmerking te komen, deel ik hun aarzeling. Op dit moment voorzie ik in ons land evenwel niet de situatie, zoals door deze leden in de Verenigde Staten van Amerika gesignaleerd, dat particuliere kopers van «pick ups» (met enkele cabine) een al te populaire deelmarkt zullen doen ontstaan. Daarbij komt dat ook de belangen van het bedrijfsleven, dat immers in ons land in een belangrijke mate «pick ups» gebruikt, in dit opzicht op evenwichtige wijze in de afweging dienen te worden betrokken. Zowel met betrekking tot de «pick ups» als met betrekking tot de dubbele cabines heeft het bedrijfsleven er in het overleg steeds op aangedrongen dat de mogelijkheid van commercieel gebruik op grijs kenteken niet weggenomen zou worden. Bedacht dient voorts te worden dat de wettekst thans expliciet voorziet in een regeling voor de zogenoemde dubbele cabines, zodat de problematiek die deze leden in dezen aansnijden, zich in zoverre in nog mindere mate uitstrekt tot «pick ups» met meer dan twee zitplaatsen dan tot die met twee zitplaatsen.

Voor de verdere toekomst behoeft, zo moge uit het voorgaande blijken, indien de marktontwikkeling daartoe aanleiding geeft, een ingrijpen in de door deze leden aangegeven richting geenszins te worden uitgesloten. Vooralsnog echter heeft voor mij de aandrang van het bedrijfsleven de doorslag gegeven bij het onderhavige onderdeel van het voorstel.

De leden van de PvdA-fractie vinden het moeilijk om te beoordelen of de eisen voor dubbele cabines het beoogde resultaat bereiken.

Ik deel de aarzeling van deze leden niet, gelet ook op het overleg met het bedrijfsleven. Wat betreft de door deze leden en de leden van de andere fracties bedoelde eis van 110 cm afstand tussen stuurwiel en wand bij de zogenoemde anderhalve-cabines, merk ik nog op dat in nader overleg met het bedrijfsleven is gebleken dat een afstand van 115 cm (5 cm meer dus dan in de memorie van toelichting is aangegeven) tussen stuurwiel en wand geen problemen oplevert. In de ministeriële regeling zal daarom deze maat worden opgenomen, opdat alle thans op de markt zijnde anderhalve-cabine-auto's BPM-vrij kunnen worden gekocht. Het door de leden van de fracties van PvdA, VVD, D66, GroenLinks en GVP gesignaleerde probleem dat een bepaald merk auto de boot zou missen, doet zich dan niet meer voor.

De in de brief van de RAI, waarnaar door de leden van verschillende fracties wordt verwezen, bedoelde 4X4-auto waarvan de laadruimte achter het hart van de achteras met 20 cm zou moeten worden ingekort om niet tot de personenauto's te worden gerekend, blijkt te behoren tot de categorie terreinauto's met dubbele cabine waarvan wordt beoogd deze onder de BPM te laten vallen. Ik zie dan ook geen reden hiervoor een speciale regeling te treffen.

De indruk van de leden van de PvdA-fractie dat thans is voldaan aan het uitgangspunt van de BPM 1992 dat de van oudsher bestaande faciliteiten voor motorrijtuigen die voor specifieke doelen worden ingezet, zijn gehandhaafd, is correct. Zij vragen, evenals de leden van de VVD-fractie en van de fractie van GroenLinks, in het bijzonder naar de positie van ambulances. Naar aanleiding daarvan merk ik het volgende op.

Deze leden hebben daarbij de situatie op het oog waarin een ambulance wordt verkocht en op grond van artikel 8, onderdeel d, van het Uitvoeringsbesluit BPM 1992 alsnog BPM is verschuldigd. De leidraad Belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt met ingang van 1 oktober a.s. gewijzigd, waardoor ambulances die van eigenaar wisselen en als ambulance gebruikt blijven worden, na een daartoe ingediend verzoek door de verkoper en koper gezamenlijk, buiten de heffing blijven. Daarmee is voor deze auto's – evenals voor de andere in artikel 15 van de wet bedoelde motorrijtuigen de situatie ten opzichte van die onder de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's en motorrijwielen (BVB) op dit punt hersteld.

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts welk bezwaar er tegen bestaat om deze voertuigen, die kennelijk zijn ingericht voor het vervoer van zieken, uit te sluiten van het begrip personenauto. Het bezwaar daartegen is dat deze auto's bij de RDW als personenauto worden geregistreerd, waardoor er geen nieuwe registratie behoeft plaats te vinden en er dus geen belastbaar feit is in het geval waarin zij niet meer als ambulance worden gebruikt. Het is om deze reden, naast het feit dat een teruggaafregeling in het algemeen aansluit bij de gebruikelijke gang van zaken in de praktijk, dat ik voor deze motorrijtuigen de belastingvrijdom via een teruggaaf wil effectueren in plaats van door uitzondering van het begrip personenauto. In de memorie van toelichting op de Wet BPM heb ik dit reeds aangegeven (Kamerstukken II 1992/93, 22 868, nr. 3, blz. 31). Deze motivering, kortweg gezegd dat voor deze motorrijtuigen bij sfeerovergang, dat wil zeggen na verkoop en verder gebruik als personenauto, geen heffing zou kunnen plaatsvinden, geldt nog onverkort.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de argumenten zijn tegen een gelijke behandeling van ambulances ten opzichte van politie- en brand-

weerauto's. Het gaat hier – naar ik aanneem – om het in de aan mij en later aan de vaste Commissie voor Financiën gezonden brief van Van Driel en Nienhuis gesignaleerde verschil in afschrijvingspercentage.

Zoals ik bij de totstandkoming van de Wet BPM 1992 heb gesteld, is het uitgangspunt dat er geen wijzigingen worden aangebracht in het tot dan geldende regime. Dit standpunt huldig ik nog steeds. Wel is mij gebleken dat ambulances na vervreemding voor circa 90% plegen te worden geëxporteerd – voor de BVB geen belastbaar feit – zodat er onder het BVB-regime meestal in het geheel niet aan heffing werd toegekomen. Momenteel zijn de voorbereidingen voor een wetsvoorstel teruggaaf bij uitvoer in een vergevorderd stadium. Zodra die regeling tot stand gekomen is, is de oude situatie voor de ambulance-diensten nagenoeg hersteld. Ik stel mij voor tot dat moment in de uitvoerings sfeer in een regeling te voorzien, dat een ambulance-dienst, indien hij een ambulance verkoopt die vervolgens wordt geëxporteerd, eventueel verschuldigde restant-BPM niet hoeft te betalen. Ik geef hieraan de voorkeur boven het wijzigen van het percentage.

Wat de kosten van de voorfinanciering betreft, dit eveneens naar aanleiding van de brief van Van Driel en Nienhuis waar de leden van diverse fracties naar verwijzen, merk ik op dat de afnemers van ambulances zelf kentekens kunnen aanvragen. Ik heb de belastingdienst instructie gegeven dat aan hen op verzoek een vergunning als bedoeld in artikel 8 kan worden verleend om de BPM achteraf te voldoen. Het verschuldigde bedrag kan dan worden verrekend met de teruggaaf, zodat er geen financieringsprobleem is.

De leden van de PvdA-fractie herinneren eraan dat zij in een eerdere fase aandacht hebben gevraagd voor blijvende mogelijkheden tot gebruik van BPM-vrije auto's door invaliden voor hun rolstoel, elektro-scooter e.d. Zij missen in de memorie van toelichting een toelichting op dit aspect. Inderdaad is dit aspect niet afzonderlijk belicht in de toelichting. Ik kan deze leden echter verzekeren dat het bij de thans voorgestelde normen mogelijk blijft dat invaliden voor het vervoer van hun rolstoel of elektro-scooter gebruik maken van een BPM-vrije auto. Wel wordt voor deze groep de keus beperkt tot de nog wel toegestane categorieën, evenals voor alle andere «grijs» rijders. Ik realiseer mij evenwel dat in bepaalde situaties de eis van een tussenschot tot grote problemen aanleiding kan geven, in het bijzonder indien de invalide zich van de rolstoel in de laadruimte naar de bestuurderszitplaats moet begeven. Ik zal nog nader bezien of het mogelijk is een beleid te ontwikkelen om in de hierbedoelde incidentele gevallen de eis van een tussenschot achterwege te laten. Ingeval de invalide zittend in de rolstoel achterin de auto wordt vervoerd, is er echter geen aanleiding voor een fiscale tegemoetkoming. In het overgrote deel van de gevallen zal, ook thans, voor een dergelijk vervoer niet van een bestelauto gebruik worden gemaakt. Ik merk nog op dat sinds 1983 de financiële tegemoetkomingen voor in verband met een handicap gemaakte vervoerskosten nader zijn ondergebracht in de sociale wetgeving. De faciliteiten kunnen dan meer worden toegesneden op de behoefte van de individuele gehandicapte.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts waarop de schatting van de omvang van de koop door particulieren van auto's op grijze kentekens is gebaseerd. Deze leden verbinden daaraan de vraag of over deze schatting verschil van mening met het bedrijfsleven bestaat.

Het aandeel van de particulieren in de aankopen van bestelauto's is per deelmarkt verschillend. Ten aanzien van deze aandelen moet met schattingen worden volstaan omdat statistische gegevens ontbreken. De in de memorie van toelichting vermelde schatting dat de helft van de bestelauto's door particulieren wordt gekocht, berust ten aanzien van de

deelmarkt van de op personenauto's gebaseerde bestelauto's op een gemeenschappelijk inzicht van de RAI en het Ministerie van Financiën. Voor de deelmarkten van de terreinauto's, de combo-achtigen, de dubbele cabines en de «space wagons» te zamen berust de schatting op aanvullend gemaakte veronderstellingen van het Ministerie van Financiën, die de branche bekend zijn en niet ten principale zijn weersproken. Overigens heeft de geschatte omvang van de aankoop door particulieren niet betrekking op de betrekkelijk omvangrijke deelmarkten waarin de BPM en dus het oneigenlijk gebruik van grijze kentekens geen rol speelt, zoals de grotere bestelbussen en de «pick ups» met enkele cabine.

De leden van de VVD-fractie vragen een plan van aanpak voor toekomstige aanpassingen waarin de samenwerking met de branche inzake de maatvoering een blijvend karakter krijgt.

Met deze leden ben ik van mening dat aanpassingen in de toekomst denkbaar en mogelijk zelfs noodzakelijk zullen zijn. Ik ben voornemens om ook dan bij de aanpak van aanpassingen te streven naar een goede samenwerking met de branche. Daaraan zal naar het mij voorkomt het best gestalte kunnen worden gegeven op grond van de zich dan voordoende feitelijke situatie.

De leden van de VVD-fractie vragen of met betrekking tot de vaste wand tussen de cabine en de laadruimte moet worden gedacht aan een schot van niet doorzichtig materiaal. Zij verbinden daaraan de vraag of deze technische eisen bij ministeriële regeling worden uitgewerkt en of deze regeling beschikbaar komt op een redelijke termijn vóór 1 januari 1994.

De leden van de fractie van D66 vragen welke waarden voor de hoogte van het geheel of gedeeltelijk tussenschot gelden.

Met betrekking tot het tussenschot gaan mijn gedachten uit naar ondoorzichtig en vormvast materiaal, waarin een vaste ruit mag zijn aangebracht van vastgestelde maximale afmetingen. Voor de bestelauto's met vlakke daken (space wagons, grotere terreinauto's) moet de vaste wand over de volle hoogte zijn aangebracht. Voor de kleinere bestelauto's met verhoogde daken moet de wand ten minste 30 centimeter hoog zijn.

Inderdaad stel ik mij voor deze eisen in de ministeriële regeling te specificeren. Over het concept voor deze regeling is technisch overleg gevoerd met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Dit technisch overleg is afgesloten en is uitgemond in overeenstemming op technisch niveau tussen de betrokkenen. De finale afronding kan tegen die achtergrond naar mijn verwachting op korte termijn haar beslag krijgen zodat de inhoud tijdig beschikbaar komt voor het bedrijfsleven.

Met betrekking tot afspraken over een zogenoemde lead-time – de leden van de VVD-fractie vragen daarnaar – merk ik op dat de branche in het overleg heeft benadrukt met het oog op een goede invoering van de nieuwe criteria behoefte te hebben aan een periode van voorbereiding van zes maanden. Ik heb begrip getoond voor die wens; de branche heeft met instemming geconstateerd dat de indiening van het wetsvoorstel kon plaatsvinden vóór 1 juli jl. Ook de zoëven bedoelde technische besprekingen over het concept voor de ministeriële regeling kunnen in dit kader worden geplaatst.

Bij de leden van de VVD-fractie leeft nog enige onduidelijkheid over de vraag of een tot bestelauto omgebouwde stationcar inderdaad een bestelwagen in fiscale zin is.

De vraag van deze leden kan bevestigend worden beantwoord, met dien verstande dat voor de BPM de voorwaarde geldt dat de desbetreffende auto nog niet in de heffing betrokken mag zijn. Indien bij voorbeeld een in het buitenland als personenauto gebruikte stationcar vóór de registratie in ons land tot bestelauto wordt omgebouwd, kan die auto worden aangemerkt als een bestelauto in fiscale zin.

De leden van de fractie van de VVD zien graag een reactie op de brief van de Bovag van 21 juli jl. (bedoeld zal zijn 21 juni jl.) aan het Ministerie van Financiën betreffende kampeerauto's.

De Bovag stelt voor de BPM op kampeerauto's af te schaffen. Als basis voor die conclusie dient een vergelijking van de «kampeerauto-dichtheid» (1 per 37 500 inwoners in Nederland en 1 per 2 600 inwoners in Duitsland). Ik acht dat een te wankel basis voor fiscale maatregelen. Weliswaar wil de Bovag niet «ogenblikkelijk concluderen» dat de BPM de oorzaak is voor het grote verschil in kampeerauto-dichtheid maar elke andere verklaring wijst hij expliciet van de hand. De Bovag refereert voorts aan het feit dat in Nederland relatief meer toercaravans worden verkocht dan in Duitsland, wat een aanwijzing zou zijn voor het feit dat het recreatiegedrag tussen Nederlanders en Duitsers niet verschilt. Een aanwijzing dat, zoals de Bovag constateert, de belastingheffing voor het verschil in kampeerauto-dichtheid verantwoordelijk is, is dit echter niet. Tijdens de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel BPM 1992 heb ik erop gewezen dat bij kampeerauto's geen BPM wordt geheven over de inrichting, maar slechts over de «kale» auto. Iemand die met een kampeerauto met vakantie is, is dus in beginsel niet om fiscale redenen duurder uit dan iemand met een auto en een caravan.

De Bovag geeft voorts aan dat de financiële gevolgen van het voorstel om kampeerauto's vrij te stellen voor de schatkist nihil zijn. De derving aan BPM zou dus in de redenering van de Bovag volledig gecompenseerd worden. Men gaat er daarbij onder meer van uit dat de verkoop van kampeerauto's onmiddellijk na een afschaffing van de BPM voor die auto's zal toenemen van 400 tot 2870 stuks per jaar. Hier wordt een veronderstelling met betrekking tot het consumptiepatroon gepresenteerd, die voor mij geen aanleiding is daarop fiscale maatregelen te baseren.

Van de gelegenheid moge ik gebruik maken om een toezegging met betrekking tot kampeerauto's, eind vorig jaar door mij gedaan tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van het wetsvoorstel BPM 1992, gestand te doen. Naar aanleiding van vragen van de kant van de PvdA-fractie bleek tijdens die gedachtenwisseling onduidelijkheid te bestaan over de feitelijke vraag of Nederlanders om fiscale redenen kampeerauto's over de grens – met name in Duitsland – kopen, te naam doen stellen en stallen. Bij de belastingdienst en de branche is naar aanleiding van deze vraag informatie ingewonnen. Daarbij is gebleken dat er geen feitelijke gegevens beschikbaar zijn die steun verlenen aan een dergelijke veronderstelling.

4. Het gebruik als criterium

Het verheugt mij dat de leden van de PvdA-fractie het met mij eens zijn dat een aansluiting bij de vergunningverlening van de Wet goederenvervoer over de weg of het gebruik als aanvullend criterium geen begaanbare weg vormt. Het belang van de bestrijding van oneigenlijk gebruik vinden zij voldoende opwegen tegen het ongemak dat sommige bedrijven niet langer dezelfde auto BPM-vrij kunnen aanschaffen en zich dus moeten oriënteren op andere types.

5. Inwerkingtreding, overgangsrecht en aanpassing overige wetgeving

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de aanscherping van de voorwaarden voor grijze kentekens met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting alleen van toepassing is bij een nieuwe tenaamstelling van het kenteken.

De in het wetsvoorstel opgenomen overgangsregeling met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting, dit in antwoord op de desbetreffende vraag van de leden van de fracties van het CDA en de PvdA, ligt in het verlengde van de in 1988 uitgezette koers, bij gelegenheid van de laatste reparatiewet ter aanscherping van het begrip bestelauto in de toenmalige BVB. Ook toen werd met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting het oude regime geëerbiedigd tot aan de datum van de eerste verkoop van de auto na de datum van inwerkingtreding van de aanscherping. Dit geschiedde uit overwegingen van doelmatigheid, die ook nu nog gelden.

De leden van de CDA-fractie vragen hoeveel auto's met een grijs kenteken, die op grond van het nieuwe criterium niet meer zouden voldoen aan de voorwaarden voor een grijs kenteken, op dit moment zijn verkocht. Zij vragen de cijfers hieromtrent mede te specificeren naar de gedeelde motorrijtuigenbelasting en de jaren waarop deze cijfers betrekking hebben.

De leden van de PvdA-fractie vragen in dit verband een globale raming van de totale gecumuleerde belastingderving die zou zijn vermeden indien het thans voorliggende voorstel van meet af aan zou hebben gegolden ten aanzien van het huidige bestand bestelauto's.

Vooropgesteld zij dat BPM en de voormalige BVB in beginsel eenmalig is; de gecumuleerde derving zoals bedoeld door de leden van de PvdA-fractie heeft dan ook betrekking op alle jaren waaruit de thans in ons autopark aanwezige bestelauto's afkomstig zijn, derhalve op enkele tientallen jaren. Dit punt is ook van belang voor het antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie hoeveel auto's met een grijs kenteken, die op grond van het nieuwe criterium niet meer zouden voldoen aan de voorwaarden voor een grijs kenteken, op dit moment verkocht zijn.

Een raming zoals gevraagd kan tegen deze achtergrond inderdaad, zoals de leden van de PvdA-fractie opmerken, slechts in globale zin worden verstrekt. Een gespecificeerd overzicht, zoals de leden van de fractie van het CDA vragen naar belasting per jaar en naar aantallen voertuigen per jaar, is niet te geven. Ik merk hierbij nog op dat daarvoor in het bijzonder ook een veronderstelling nodig zou zijn met betrekking tot het gedeelte van de belastingopbrengst dat niet is gerealiseerd onder invloed van de hypothetisch opgetreden gedragsreacties van de bedrijfstak en van de consumenten naar aanleiding van een van meet af aan verscherpte afbakening tussen personenauto's en bestelauto's. Een rol bij de gevraagde raming speelt ook nog de tariefontwikkeling van de onderscheiden belastingen over de afgelopen reeks van jaren alsmede de feitelijke verdeling in elk van die jaren van de verkochte aantallen auto's op grijze kentekens over de wel en de niet door het voorliggende wetsvoorstel getroffen auto's.

Dit alles in aanmerking nemende, kan ik de bedoelde belastingderving, gecumuleerd over alle desbetreffende belastingen te zamen, uitgedrukt in guldens van 1993, globaal schatten op 1 à 1,5 miljard gulden in totaal over de jaren 1984 tot en met 1993.

De leden van de PvdA-fractie vinden het overgangsrecht in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting te soepel. De leden van deze fractie stellen voor alle ook vóór 1 januari 1994 geregistreerde bestelwagens die per die datum niet aan de dan geldende vereisten voldoen, met

ingang van een vaste datum voor de motorrijtuigenbelasting als personenauto te gaan behandelen. Zij bepleiten daarop nog een verzachting, waar ik hierna op terugkom.

Wat de suggestie betreft om ook thans al rondrijdende auto's die niet aan de eisen van het onderhavige wetsvoorstel voldoen, per bij voorbeeld 1 januari 1995, voor de motorrijtuigenbelasting als personenauto aan te merken, merk ik het volgende op.

Een dergelijke maatregel zou vereisen dat van alle per 1 januari 1994 bestaande bestelauto's, hetzij door de belastingdienst, hetzij door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) vóór 1 januari 1995 vastgesteld zou moeten zijn of ze al dan niet aan de in het wetsvoorstel neergelegde criteria voldoen. Dit zou dan moeten geschieden aan de hand van de in de thans in voorbereiding zijnde ministeriële regeling neergelegde meetmethodiek. Een geautomatiseerde selectie door de RDW of door de belastingdienst is hierbij niet mogelijk. De Wegenverkeerswetgeving hanteert namelijk, zoals ik heb opgemerkt in hoofdstuk 3 van deze memorie, andere criteria voor de definitie van personenauto en bedrijfsauto dan de belastingwetgeving. Het is daarom niet zonder meer mogelijk dat de RDW uit de gegevensbestanden (het typegoedkeuringsregister en het kentekenregister) de gegevens levert voor het antwoord op de vraag of een motorrijtuig uit het rijdende wagenpark krachtens het onderhavige wetsvoorstel fiscaalrechtelijk een personenauto is of niet. Derhalve zou aan alle eigenaren/houders van alle auto's op grijs kenteken tot 3 500 kg maximum toegestane massa een aanvullende aangifte moeten worden toegestuurd, welke aangifte in eerste instantie administratief zou kunnen worden beoordeeld, waarbij de echte bestelauto's worden uitgeselecteerd. Vervolgens zouden de twijfelgevallen aan een fysieke keuring moeten worden onderworpen door de belastingdienst of de RDW.

Een dergelijke aanpak zou een forse belasting vormen van de uitvoeringsorganisaties en kosten meebrengen voor het bedrijfsleven. Deze aanpak zou er voorts toe leiden dat auto's op grijze kentekens die thans door het bedrijfsleven uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt, ook in de heffing zouden worden betrokken. Dit laatste bezwaar zou evenwel verzacht kunnen worden door een overgangstermijn van één of twee jaar. Daarbinnen zou het bedrijfsleven dan kunnen overgaan tot vervanging van de desbetreffende auto's.

Wanneer de suggestie van deze leden dat de maatregel niet zou moeten gelden voor hen die kunnen aantonen dat zij de auto voor het vervoer van goederen gebruiken, wordt gevolgd, zou dat leiden tot hantering van het gebruikscriterium, een criterium waarvan deze leden zelf hebben aangegeven dat zij zich kunnen vinden in mijn argumenten dat dit – om uitvoeringstechnische redenen – niet werkbaar is, noch voor de motorrijtuigenbelasting, noch voor de BPM. Hoewel ik sympathie heb voor de suggestie om degenen die voor particulier en consumptief gebruik een bestelauto gebruiken, niet te sauveren in de motorrijtuigenbelasting, kom ik al met al toch tot de conclusie dat ik de suggestie van deze leden niet moet overnemen.

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd naar de stand van zaken omtrent het overleg met de RDW over de inwerkingtreding en het overgangsrecht van de regeling.

Op dit moment wordt overleg gevoerd tussen de RDW en het CBM over de gevolgen voor de motorrijtuigenbelasting bij een nieuwe tenaamstelling van het kentekenbewijs voor een motorrijtuig dat volgens de nieuwe normen niet valt onder het fiscale begrip bestelauto.

De afspraken zijn dat de RDW de fiscale codes van de typegoedkeuring doorgeeft aan het CBM. Bepaalde daarvoor in aanmerking komende aangiften zal het CBM controleren door raadpleging van het kentekenregister.

In geval van twijfel stelt het CBM schriftelijk vragen aan de desbetreffende belastingplichtige aangaande de juistheid van zijn aangifte om tot vaststelling van de verschuldigde belasting te komen.

Met betrekking tot het overgangsrecht vragen de leden van de PvdA-fractie waarom voor de toepassing van het nieuwe regime voor de motorrijtuigenbelasting wordt gewacht tot het tijdstip waarop de tenaamstelling van deel II van het kentekenbewijs verandert, hoewel voor de loon- en de inkomstenbelasting het nieuwe regime onmiddellijk ingaat. Ook de leden van de fracties van het CDA, de VVD en D66 vragen om nadere informatie over doorwerking in andere belastingen. De leden van de fractie van het GPV kunnen instemmen met het ontbreken van een overgangsregeling, omdat het veelal gaat om auto's waarmee een onbedoeld gebruik van de regeling is gemaakt. Zij vinden het ontbreken van overgangsrecht voor die enkele gevallen waarin wel degelijk sprake is van bedrijfsmatig gebruik echter wel erg rigide en vragen naar de mogelijkheid van een overgangsregime van bij voorbeeld twee jaren aan de hand van een gebruikscriterium.

Hiervoor heb ik uiteengezet waarom het voor de motorrijtuigenbelasting praktisch niet goed mogelijk is het nieuwe regime te doen aangrijpen op een eerder moment dan bij een nieuwe tenaamstelling van deel II van het kentekenbewijs. Ook ben ik daarbij ingegaan op de onmogelijkheid aan te sluiten bij het gebruikscriterium.

Wat betreft de inkomstenbelasting ter zake van het privé-gebruik van een door de werkgever ter beschikking gestelde auto ligt dat anders. Hier voorziet de wetwijziging niet in een fundamenteel ander regime, doch brengt zij slechts inkomsten die ook thans reeds tot het belastbare inkomen behoren onder een forfait. Thans behoort de werkelijke waarde van het privé-gebruik van een door de werkgever ter beschikking gestelde auto met een grijs kenteken tot het inkomen van de werknemer (behoudens in het bijzondere geval waarin de desbetreffende auto reeds thans onder de autokostenfictie valt). Na inwerkingtreding van de wetwijziging behoort de waarde van het privé-gebruik van die auto nog steeds tot het inkomen, zij het dan geforfaiteerd op basis van de in artikel 42 van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 opgenomen autokostenfictie. Dit forfait is zodanig vastgesteld dat het gemiddeld geen hoger bedrag aan het inkomen toevoegt dan de werkelijke waarde van het privé-gebruik. Ik zie dan ook geen aanleiding voor de door deze leden bedoelde groep automobilisten een uitzonderingspositie te creëren aangezien zij gemiddeld onder het nieuwe regime niet slechter af zijn dan onder het oude en voorts niet anders worden behandeld dan alle andere werknemers met een auto van de zaak. Overigens zou een dergelijke uitzonderingspositie ook uit het oogpunt van gelijke behandeling problematisch zijn. Voor ondernemers met een auto van de zaak die zij tevens privé gebruiken, geldt, mutatis mutandis, hetzelfde.

De forfaitaire bijtelling in de inkomstenbelasting treedt overigens alleen op indien er privé-gebruik is, zo merk ik op richting de leden van de fractie van de VVD. Bij uitsluitend zakelijk gebruik ontstaat er dus geen nadeel. Compensatie voor ondernemers die apparatuur hebben ingebouwd ligt niet in de rede.

In de loonbelasting verandert er niets. Het voordeel van het privé-gebruik van een door de werkgever ter beschikking gestelde auto behoort ingevolge artikel 11a van de Wet op de loonbelasting 1964 niet tot het loon, ongeacht de fiscale behandeling van dat voordeel onder de inkomstenbelasting.

Wat betreft de gevolgen voor de investeringsaftrek merk ik op dat hier het regime parallel loopt aan dat voor de motorrijtuigenbelasting. Pas bij vervreemding van een desbetreffende auto na ingang van de wetswij-

ziging geldt voor de koper het nieuwe regime. Een andere optie is hier niet goed denkbaar. Het zou niet aangaan de ondernemer die investeringsaftrek heeft gekregen voor de investering in de auto, deze investeringsaftrek alsnog te ontnemen.

In de sfeer van de omzetbelasting geldt in wezen hetzelfde als is opgemerkt ter zake van de inkomstenbelasting. Ook thans wordt de vooraftrek van btw verminderd wegens privé-gebruik van een auto; voor de personenauto van de ondernemer zelf naar een forfaitair percentage terwijl voor andere auto's dan personenauto's en voor auto's die ter beschikking zijn gesteld van werknemers in de praktijk vaak aansluiting wordt gezocht bij dit percentage.

De leden van de fractie van GroenLinks vinden het overgangsrecht in de BPM zelf te coulant. Zij vragen of het niet mogelijk is om op alle auto's die per 1 januari 1994 niet voldoen aan de dan geldende normen een BPM-plicht op te leggen, met dien verstande dat eigenaren van voor die datum geregistreerde auto's één jaar de tijd krijgen om hun auto aan te passen aan de nieuwe criteria.

Ik heb besloten af te zien van het heffen van BPM voor deze gevallen uit het oogpunt van rechtszekerheid. Zonder artikel III van het onderhavige wetsvoorstel zou er BPM verschuldigd zijn ter zake van de aanvang van het gebruik van de weg met de voormalige bestelauto, die van rechtswege personenauto geworden is. Onder meer uit het gezichtspunt van het in het verleden gewekte vertrouwen bij de eenmalige heffing dan wel het afzien van die heffing, is het moeilijk denkbaar het deel van het bestelautopark dat destijds overeenkomstig de bedoeling van de wet niet in de BPM/BVB-heffing werd betrokken, thans alsnog in die sfeer te gaan belasten. Bovendien zou ook hierbij een omvangrijke operatie moeten worden toegepast, zoals ik hiervoor heb omschreven met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting.

Het lid van de RPF-fractie vraagt welke wetstechnische problemen er aan in de weg staan om bij geconstateerd vervoer van personen in de laadruimte het tarief voor personenauto's te hanteren voor de motorrijtuigenbelasting. De leden van de VVD-fractie vragen welke haken en ogen daaraan zijn verbonden en of er gedacht wordt aan wetswijziging.

Het probleem ligt in de definitie van het begrip personenauto onderscheidenlijk bestelauto. In de motorrijtuigenbelasting wordt daarvoor aangesloten bij de definitie in de Wet BPM 1992. Het enkele feit dat personen worden vervoerd in de laadruimte maakt echter geen personenauto van een bestelauto, daarvoor is nodig dat de auto technisch gezien niet langer valt onder de uitzonderingen op het begrip personenauto. Dat is echter niet het geval, omdat de auto niet omgebouwd is. Motorrijtuigenbelasting zou alleen kunnen worden geheven naar het personenautotarief door bij wijze van fictie een bestelauto waarin personen in de laadruimte zijn vervoerd als personenauto aan te merken. Dit is echter een mogelijkheid die mijns inziens te ver gaat.

6. Personele en budgettaire gevolgen

De leden van de fractie van de PvdA vragen om een onderbouwing van de gepresenteerde budgettaire effecten, aan de hand van aantallen auto's en «getroffen» belastingplichtigen. Het aantal verkochte auto's op grijs kenteken in 1992, te weten 78 000 stuks, is uitgangspunt geweest voor de raming van de opbrengsten voor de BPM. Vervolgens is gezien welk deel hiervan op basis van de nieuwe criteria niet meer op grijs kenteken verkocht zou kunnen worden. Dit aantal is, op basis van een onderverdeling naar de verschillende typen en aantallen verkochte auto's met een grijs kenteken in 1992, geschat op 28 000 stuks. Hierop zijn twee correcties toegepast. Allereerst is gecorrigeerd voor de in 1992 naar verwachting éénmalig grote verkoopomvang als gevolg van antici-

patie-effecten op de aanvankelijk reeds per 1 januari 1993 aangekondigde aanscherping. Voorts is verondersteld dat de nieuwe criteria slechts voor een deel van de nu op grijs kenteken verkochte auto's, waar dat na de aanscherping niet meer mogelijk zal zijn, tot de aanschaf van een personenauto zullen leiden. Ik verwijs hierbij naar de in de memorie van toelichting genoemde drie mogelijke gedragsreacties. Beide correcties hebben elk voor zich een omvang welke geschat is op 25%. Vermenigvuldiging van het hieruit resulterende aantal met het BPM-bedrag dat behoort bij de gemiddelde catalogusprijs van een vervangende personenauto resulteert in de opbrengsten BPM zoals opgenomen in de memorie van toelichting.

Deze leden vragen voorts naar een analyse van de verschillen in opbrengst tussen het voorliggende wetsvoorstel (115 miljoen), en de raming van de opbrengst van de aanscherping van de grijze-kentekenregeling die in het wetsvoorstel 22 868 (wetsvoorstel Belasting op personenauto's en motorrijwielen 1992) was opgenomen (150 miljoen). Dit verschil wordt enerzijds veroorzaakt door het hanteren van meer verfijnde criteria waardoor het bedrijfsmatige gebruik meer dan eerst wordt ontzien. Dit leidt tot een derving. Anderzijds is in het vorige wetsvoorstel gerekend met een gemiddeld bedrag aan bijzondere verbruiksbelasting. Nu is gerekend met het gemiddelde bedrag aan BPM (dat hoger is), alsmede met een enigszins hogere gemiddelde cataloguswaarde. Hiermee wordt de derving enigszins gecompenseerd. Met betrekking tot de inkomstenbelasting en de vennootschapsbelasting met betrekking tot de investeringsaftrek is eenzelfde berekening gemaakt.

De meeropbrengsten inkomstenbelasting, vennootschapsbelasting en omzetbelasting uit hoofde van de autokostenfictie zijn berekend op basis van de tussen 1988 en 1993 verkochte, en momenteel nog als ter beschikking gestelde auto aanwezig zijnde auto's met grijs kenteken, welke bovendien niet voldoen aan de nieuwe inrichtingseisen. Dit aantal zal naar verwachting enige duizenden niet te boven gaan.

Met betrekking tot de meeropbrengst motorrijtuigenbelasting is in eerste instantie uitgegaan van het totaal aantal op grijs kenteken rijdende bestelauto's. Vervolgens is, op basis van een getalsmatige taxatie van de in de memorie van toelichting uiteengezette drie mogelijke gedragsreacties, berekend hoeveel nu op grijs kenteken rijdende auto's van eigenaar zullen wisselen en vervangen zullen worden door personenauto's. Uitgaande van de huidige verschillen in hoofdsom motorrijtuigenbelasting en de brandstoftoeslagen tussen een gemiddelde bestelauto op grijs kenteken en een vergelijkbare personenauto is een structurele meeropbrengst berekend. Gelet op de overgangsregeling is verondersteld dat dit niveau geleidelijk in 5 jaar zal worden bereikt.

Voor het antwoord op de vraag van deze leden om een globale raming van de totale gecumuleerde belastingderving over alle thans rondrijdende grijze kentekens die zou zijn vermeden indien de uitgangspunten van het wetsvoorstel van meet af hadden gegolden, verwijs ik naar mijn antwoord mede naar aanleiding van een desbetreffende vraag van de leden van de fractie van het CDA in hoofdstuk 5 van deze memorie.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om een definitief voorstel over de compensatie ten behoeve van het Infrastructuurfonds voor de gespecificeerde derving ten gevolge van het voorliggende wetsvoorstel.

In de Rijksbegroting is naar aanleiding van het onderhavige voorstel thans een extra bijdrage aan het Infrastructuurfonds verwerkt. Deze compensatie ter grootte van de in het wetsvoorstel gespecificeerde omvang wordt via hoofdstuk XII (Verkeer en Waterstaat) verleend ten laste van de algemene middelen.

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