

23 981

## **Overgangsregeling voor de heffing van motorrijtuigenbelasting inzake motorrijtuigen met een tenaamstelling van het kentekenbewijs van voor het kalenderjaar 1988, en vervanging van het wisseldisconto van De Nederlandsche Bank N.V. door de voorschotrente van De Nederlandsche Bank N.V. in de Wet op de accijns en de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992**

### **MEMORIE VAN ANTWOORD**

Ontvangen 16 december 1994

De leden van de D66-fractie refereren aan het begrip «overkill» dat in het wetgevingsoverleg over het onderhavige wetsvoorstel in de Tweede Kamer is gebruikt als het gaat om wet- en regelgeving inzake het grijze kenteken. Zij vragen of de regering het met die typering eens is. Tevens vragen deze leden de mening van de regering over het voorstel om «het grijze kenteken op te heffen» per 1 juni 1995, met eerbiedigende werking voor houders van motorrijtuigen die voor die datum zijn aangeschaft.

Met het begrip «overkill» duiden deze leden, naar ik aanneem, op het feit dat motorrijtuigen die bedrijfsmatig worden gebruikt voor goederenvervoer, op grond van de objectieve criteria in voorkomende gevallen buiten de fiscale grijze-kentekenregeling kunnen vallen. Dit kan zich inderdaad voordoen. Het is inherent aan het feit dat niet is aangesloten bij het feitelijk gebruik van het motorrijtuig – dit zou, zoals tijdens de behandeling van het desbetreffende wetsvoorstel indertijd uitvoerig aan de orde is geweest, in de praktijk vrijwel niet te controleren zijn –, doch bij objectieve criteria voor uiterlijk en inrichting. Deze criteria zijn in overleg met het bedrijfsleven evenwel zodanig vastgesteld dat zij voor lichtere bestelwagens – dat wil zeggen motorrijtuigen met een maximum toegestane massa van 3500 kg of minder – die bedrijfsmatig worden gebruikt, goed hanteerbaar en bruikbaar zijn, terwijl toch de aantrekkingskracht van dergelijke motorrijtuigen voor particulieren afneemt. Ik meen dan ook dat juist door de mogelijkheid dat motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van 3500 kg of minder binnen de gestelde eisen onder de grijze-kentekenregeling vallen, niet kan worden gesproken van overkill.

Wat het voorstel van deze leden betreft om het grijze kenteken op te heffen, ga ik ervan uit dat daarmee niet wordt beoogd te komen tot een compleet gelijke fiscale behandeling van alle motorrijtuigen (met uitzondering uiteraard van motorrijwielen), maar wordt bedoeld op het opheffen van de fiscaal onderscheiden behandeling van personenauto's en van bestelauto's die een maximum toegestane massa van 3500 kg of minder hebben, de groep motorrijtuigen waar zich de afbakeningsproblematiek ter zake van particulier gebruik heeft voorgedaan.

In dat kader herinner ik aan het feit dat oorspronkelijk in het

wetsvoorstel inzake de belasting op personenauto's en motorrijwielen 1992 (kamerstukken II 1992/93, 22 868, nr. 2) een regeling was opgenomen die onder meer inhield dat elk motorrijtuig met ene maximum toegestane massa van 2500 kg of minder zonder meer zou vallen onder het begrip personenauto. Dit stuitte destijds in de Tweede Kamer op zodanige bezwaren dat de regering dit onderdeel uit het wetsvoorstel heeft teruggetrokken. De Tweede Kamer achtte een dergelijke afbakening ongewenst, juist omdat daardoor – vooral kleine – ondernemers zouden worden gedupeerd en gedwongen zouden worden tot de aanschaf van veel grotere bestelauto's om maar buiten de bpm te kunnen blijven. Dit ongewenste effect zou des te sterker zijn indien de grens bij een nog hoger gewicht zou worden gelegd.

Ik concludeer dan ook dat het voorstel waarover deze leden mijn mening vragen, gelet ook op de historie van de grijze-kentekenregeling en met name op de wensen van het bedrijfsleven op dit punt, te rigoureuus is en bovendien tot grote onrust zou leiden.

Deze leden vragen ten slotte naar de opbrengst van het opheffen van het fiscaalrechtelijke begrip bestelauto. Voor de motorrijtuigenbelasting betekent het betrekken in de heffing van alle motorrijtuigen met een maximum toegestane massa tot en met 3500 kg, dat de opbrengst bij een gelijkblijvend aantal nieuw gekochte motorrijtuigen zou toenemen met ongeveer f 65 mln structureel op jaarbasis. De definitiewijziging zal echter ook gevolgen hebben voor andere heffingswetten die het begrip personenauto kennen. Nog daargelaten welke de effecten zouden zijn voor bij voorbeeld de inkomstenbelasting, houdt afschaffen van het fiscale begrip bestelauto in dat de opbrengst voor de belasting op personenauto's en motorrijwielen – eveneens onder de conditie van een gelijkblijvend aantal nieuwe motorrijtuigen – zou toenemen met globaal f 500 mln per jaar op transactiebasis.

De Staatssecretaris van Financiën,  
W. A. F. G. Vermeend