

Vergaderjaar 1994-1995

**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****Nr. 3****MEMORIE VAN TOELICHTING****1. Algemeen**

Op 1 januari 1994 is de wet van 16 december 1993 tot wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 in verband met verruiming van het begrip personenauto (Stb. 1993, 673) in werking getreden. Dit heeft ertoe geleid dat met ingang van die datum een deel van de motorrijtuigen die voor die datum fiscaalrechtelijk onder de categorie bestelauto vielen, zijn overgegaan naar de categorie personenauto.

De verruiming van het begrip personenauto heeft ook gevolgen voor de heffing van motorrijtuigenbelasting: het tarief voor personenauto's is hoger dan dat voor bestelauto's. Bovendien wordt er voor bestelauto's geen dieseltoeslag geheven en zijn de gastoeslag en de vermeerdering van belasting bij het verbonden zijn met een aanhangwagen aanzienlijk lager. In artikel VII van genoemde wet van 16 december 1993 is bepaald dat motorrijtuigen waarvoor een kentekenbewijs (deel I) is afgegeven vóór 1 januari 1994 en die als gevolg van deze verruimde definitie per 1 januari 1994 fiscaalrechtelijk gezien personenauto zijn geworden, pas een jaar later, te weten met ingang van 1 januari 1995, onder het personenauto-tarief in de motorrijtuigenbelasting zullen gaan vallen.

Tijdens de mondelinge behandeling in de Eerste Kamer op 15 december 1993 van het voorstel voor de genoemde wet heb ik toegezegd een wetsvoorstel aan het parlement te zullen voorleggen waarin motorrijtuigen van vóór het kalenderjaar 1988 van de gevolgen van deze wet voor de motorrijtuigenbelasting zouden worden gevrijwaard, mits het motorrijtuig nog steeds in dezelfde handen zou zijn als voor 1988 (Handelingen I 1993/94, blz. 655). Dit hangt samen met het volgende.

Bij de wet van 18 december 1987 tot aanvulling van het begrip personenauto voor de heffing van de bijzondere verbruiksbelasting van personenauto's en dienovereenkomstige wijziging van de motorrijtuigenbelasting en de inkomstenbelasting (Stb. 1987, 580), heeft de eerste verruiming plaatsgevonden van het begrip personenauto. De achtergrond hiervan was, evenals bij de wet van 16 december 1993, gelegen in het toenemende gebruik door particulieren van auto's op grijs kenteken.

Artikel VI van die wet voorzag in een overgangsbepaling voor de motorrijtuigenbelasting: de verruimde definitie gold niet voor auto's met een grijs kenteken, waarvan deel II van het kentekenbewijs (de tenaamstelling) was afgegeven vóór 1 januari 1988.

Tijdens de mondelinge behandeling van de wet van 16 december 1993 herinnerden diverse leden van de Eerste Kamer mij aan deze groep motorrijtuigen; zonder nadere regeling zou deze immers als gevolg van de nieuwe verruiming alsnog onder de personenauto's worden geschaard met als gevolg dat voor de motorrijtuigenbelasting het hogere tarief zou gaan gelden. Bij nader inzien achtte ik voor genoemde groep, die tot dan toe nog niet als zodanig aan de orde was geweest, gegeven de systematiek die met betrekking tot de aanscherping in 1988 is aangehouden, een tegemoetkoming op haar plaats. Ik heb dan ook toegezegd dat ik een voorstel zou doen om voor deze groep de eerbiedigende werking van destijds door te trekken onder de nieuwe regeling, mits het motorrijtuig nog steeds in dezelfde handen zou zijn als vóór 1 januari 1988.

Het lag aanvankelijk in de bedoeling dat de tegemoetkoming zou worden opgenomen in het wetsvoorstel Invoeringswet wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. In het mondelinge overleg dat ik op 10 februari 1994 met de vaste Commissie voor Financiën van de Tweede Kamer over dit onderwerp heb gevoerd (kamerstukken II 1993-94, 23 215, nr. 20), is echter gebleken dat het zuiverder werd bevonden indien hiervoor een afzonderlijk wetsvoorstel zou worden geconcipieerd.

Van deze gelegenheid maak ik tevens gebruik terug te komen op de toezegging die ik heb gedaan op 10 november 1993 tijdens de mondelinge behandeling in de Tweede Kamer van de wet van 16 december 1993 (Handelingen II 1993/94, blz. 1708), te weten om te informeren bij de minister van Verkeer en Waterstaat of het mogelijk en gewenst is om voor bepaalde categorieën bestelauto's de rechter zijruit in de laadruimte verplicht te stellen in het verkeersrecht. Ik heb dit gedaan bij brief van 18 november 1993. De minister heeft mij op 20 december 1993 geantwoord dat het haar bekend is dat in bepaalde situaties, bij voorbeeld bij het achteruitrijden na schuin inparkeren, het gebruik maken van alleen achteruitkijkspiegels lastig kan zijn, doch dat de eisen ten aanzien van de constructie, de inrichting en de uitrusting van vierwielige motorvoertuigen (waaronder bestelauto's) limitatief zijn vastgelegd in de desbetreffende EG-richtlijnen op het gebied van de typegoedkeuring en dat de lid-staten niet de bevoegdheid hebben om ter zake additionele eisen te stellen; hierdoor zou strijdigheid ontstaan met het EU-recht. Zij acht het voorts vrijwel uitgesloten dat dit recht op dit punt wordt herzien. Ik concludeer hieruit dat het niet mogelijk en wenselijk is om een rechter zijruit in de laadruimte voor bepaalde categorieën bestelauto's verplicht te stellen in het wegenverkeersrecht.

De minister van Verkeer en Waterstaat merkt vervolgens op dat het haar uit een oogpunt van verkeersveiligheid moeilijk verdedigbaar lijkt als van overheidswege bij bepaalde categorieën voertuigen het zicht wordt beperkt op straffe van fiscale consequenties. Ik wil daarover het volgende opmerken. In de fiscale wetgeving worden slechts de voorwaarden vermeld waaraan de laadruimte van een auto moet voldoen om de desbetreffende auto als een bestelauto aan te kunnen merken. De achtergronden van de desbetreffende maatregel zijn in de parlementaire behandeling zeer ruim aan de orde geweest; van bestraffing in fiscale zin is daarbij geen sprake. Nu er op grond van EU-regelgeving geen mogelijkheid bestaat om ter wille van de verkeersveiligheid de verplichte aanwezigheid van een zijruit voor te schrijven, kan naar mijn oordeel het veiligheidsaspect geen dwingende reden zijn om af te stappen van een fiscaal verschillende behandeling naar gelang er wel of niet een zijruit aanwezig is in het motorrijtuig. Ik voeg hieraan, met het oog op de bestaande praktijk, nog toe dat het gebruik van de geblindeerde

laadruimte door het goederenvervoer ook voor de inwerkingtreding van de wet van 16 december 1993 veelvuldig placht voor te komen; ik ben dan ook niet van mening dat dit onderdeel van de nieuwe regelgeving voor bestelauto's een nieuwe, gezichtsbeperkende maatregel oplevert.

Tevens voorziet dit wetsvoorstel in de vervanging in de Wet op de accijns en de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 van het wisseldisconto van De Nederlandsche Bank N.V. door de voorschotrente van De Nederlandsche Bank N.V. Dit hangt samen met het volgende.

Op grond van artikel 17, eerste lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 dient degene aan wie een vergunning is verleend om de belasting voor personenauto's en motorrijwielen per tijdvak te voldoen, zekerheid te stellen. Op grond van artikel 56 van de Wet op de accijns dienen accijnsplichtigen zekerheid te stellen voor de accijns die door hen verschuldigd is of kan worden. De zekerheid kan in beide gevallen worden gesteld door onder meer hypotheekstelling, verpanding van waardepapieren, borgstelling door banken en ook in geld. Indien de zekerheidsstelling geschiedt in de vorm van storting van geld bestaat recht op een vergoeding van rente overeenkomstig het wisseldisconto van De Nederlandsche Bank N.V. Omdat het wisseldisconto van De Nederlandsche Bank N.V. is komen te vervallen, dient een alternatieve rentevoet te worden opgenomen. De rentevoet die hiervoor het meest in de rede ligt is de voorschotrente van De Nederlandsche Bank N.V. De voorschotrente is, net zoals eerder het wisseldisconto, de rentevoet waartegen banken geld lenen van De Nederlandsche Bank N.V. De voorschotrente ligt structureel op een iets hoger niveau dan het wisseldisconto toen dat nog bestond (tot ongeveer 0,5%), zodat bij hantering van de eerstgenoemde rente voor de belastingplichtigen geen verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie optreedt.

## 2. Budgettaire gevolgen

De in de artikelen I en IV neergelegde faciliteit voor de motorrijtuigbelasting heeft een overgangskarakter. Zij betreft een beperkte groep motorrijtuigen die bij de inwerkingtreding van deze wet – 1 januari 1995 – reeds minimaal zeven jaar oud zijn en binnen enkele jaren zullen zijn verdwenen. Op die datum zal het aantal motorrijtuigen waarop de regeling betrekking heeft naar verwachting nog 20 000 bedragen. Aangenomen is dat door wisseling van houder, sloop en dergelijke het aantal auto's waarop de faciliteit ziet in vijf jaar afneemt tot nihil. Het structurele budgettaire effect, dat zodoende na vijf jaar wordt bereikt, bedraagt derhalve nihil.

Door de verschillen tussen het tarief voor een personenauto en het tarief voor een daarmee vergelijkbare bestelauto treden er budgettaire effecten op voor de hoofdsom, de infrastructuurtoeslag en de provinciale opcenten. De gevolgen zijn positief voor de infrastructuurtoeslag (het tarief voor een bestelauto is hoger dan dat voor een personenauto) en negatief voor de hoofdsom en de provinciale opcenten (er worden geen opcenten geheven over bestelauto's).

In onderstaande tabel zijn de gevolgen weergegeven:

Jaar	1995	1996	1997	1998	1999
Hoofdsom MRB	- 21,3	- 16,5	- 11,8	- 7,1	- 2,4
Infrastructuurtoeslag	0,6	0,5	0,4	0,2	0,1
Provinciale opcenten	- 1,6	- 1,2	- 0,9	- 0,5	- 0,2

Cijfers in mln. gulden op kasbasis.

De gevolgen worden meegenomen bij de begrotingsvoorbereiding 1995.

Het budgettaire effect van de wijzigingen die zijn opgenomen in de artikelen II en III is te verwaarlozen, omdat van de totale zekerheidstelling slechts een marginaal gedeelte in geld plaatsvindt.

### **Toelichting op de artikelen**

#### *Artikel I*

Artikel I bepaalt dat in afwijking van artikel VII van de wet van 16 december 1993 ook na 1 januari 1995 voor motorrijtuigen die uitsluitend als gevolg van artikel IV van die wet onder de categorie personenauto in de zin van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 zijn komen te vallen, motorrijtuigenbelasting zal worden geheven naar het tarief voor bestelauto's. Dit onder de voorwaarde dat de dagtekening van deel II van het voor zo'n motorrijtuig afgegeven kentekenbewijs (de tenaamstelling) van vóór 1 januari 1988 is.

Dit laatste impliceert dat de tegemoetkoming, overeenkomstig de oorspronkelijk voor deze categorie getroffen overgangsregeling, eindigt bij wijziging van de tenaamstelling van het kentekenbewijs, bij voorbeeld bij verkoop van het motorrijtuig. Dit vloeit voort uit het uitgangspunt, zoals door mij in de Eerste Kamer verwoord, dat de tegemoetkoming alleen geldt voor degene die de auto reeds in eigendom had bij aanvang van het kalenderjaar 1988.

#### *Artikelen II en III*

Ingevolge de artikelen II en III wordt in artikel 60, tweede lid, van de Wet op de accijns en in artikel 17, zevende lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 het wisseldisconto van De Nederlandsche Bank N.V., dat is komen te vervallen, vervangen door de voorschotrente van De Nederlandsche Bank N.V.

#### *Artikel IV*

In dit artikel is geregeld dat ook wanneer de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 in werking zal zijn getreden, voor de in artikel I bedoelde motorrijtuigen de heffing van de motorrijtuigenbelasting zal blijven geschieden naar het tarief voor bestelauto's.

#### *Artikel V*

De datum van inwerkingtreding van deze wet is bepaald op 1 januari 1995.

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