

Vergaderjaar 1994–1995

23 934

Inwerkingtreding van en aanpassing van wetgeving aan de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 4 januari 1995

Algemeen

Het doet mij genoegen dat de leden van de PvdA-fractie met instemming van het wetsvoorstel hebben kennisgenomen. Deze leden vragen of de verschillende registratiesystemen die bij de uitvoering zijn betrokken, in voldoende mate op elkaar zijn afgestemd. De leden van de CDA-fractie, die met belangstelling van het onderhavige wetsvoorstel hebben kennisgenomen, wensen een rapportage over de vordering op het punt van het afstemmen van de bestanden, alsmede over de controle op de weg en het aanpakken van de fraude met kentekenbewijzen. Op de laatste twee punten kom ik verderop in deze nota terug. De leden van de D66-fractie vragen naar een overzicht inzake de opschoning van het kentekenregister.

Overeenkomstig zijn eerder gedane toezegging heeft mijn ambtsvoorganger op 2 augustus 1994 de Tweede Kamer bericht over de stand van zaken bij de schoning van het kentekenregister (kamerstukken II 1993/94, 23 400 IXB, nr. 23). Hierbij was sprake van een tussentijdse rapportage die in nauw overleg tussen de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (CBM) tot stand is gekomen. In die brief is gemeld dat naar de toenmalige gegevens zonder meer 5,5 mln motorrijtuigen onder het houderschapstelsel zullen vallen. Het gaat hierbij om de groep waarvan is gebleken dat de geregistreerden beschikken over een geldig kentekenbewijs deel III en waarover overigens geen twijfels bestaan omtrent de actualiteit van de gegevens zoals de verzekeringsregistratie (WAM) en/of de keuringsregistratie (APK). Tevens is in deze rapportage aangegeven dat voor bepaalde groepen geregistreerden nader onderzoek nodig was.

De RDW heeft inmiddels alle houders met een geldig kentekenbewijs deel III benaderd, alsook de houders waarvan bekend is dat zij in de afgelopen twee jaren beschikten over een deel III. Aan hen is een acceptgiro gezonden ten behoeve van het kentekenbewijs deel III 1995. Daarbij is tevens een brochure gezonden, waarin onder meer wordt gewezen op het belang van een correcte registratie in het kentekenregister in verband met het in te voeren houderschapssysteem voor de motorrijtuigenbelasting. Hierin is verzocht contact op te nemen met de RDW indien de gegevens die op het kentekenbewijs zijn vermeld, niet juist zijn.

Daarnaast heeft de RDW per brief diegenen aangeschreven die beschikken over een kentekenbewijs deel III dat ouder is dan twee jaar, om te achterhalen of registratie in het kentekenregister nog actueel is. Dit betreft een groep van ongeveer 750 000 kentekenhouders. De resultaten hiervan zullen in de loop van deze maand beschikbaar zijn. Tot nog toe heeft ruim vijftig percent van de degenen die aangeschreven zijn gereageerd. Uit die reacties blijkt dat een groot deel van de desbetreffende motorrijtuigen inmiddels buiten gebruik is gesteld of definitief buiten Nederland is gebracht, dan wel is verkocht.

Voorts heeft de RDW ongeveer 700 grotere slopersbedrijven aangeschreven met het verzoek alle kentekenbewijzen in te leveren van motorrijtuigen die inmiddels zijn gesloopt.

De door middel van de hiervoor aangegeven kanalen verkregen informatie zal worden gebruikt om, vóór de initiële vulling van het bestand van belastingplichtigen, de voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting relevante groep kentekens in het RDW-register nader te bepalen.

De initiële vulling van het bestand van belastingplichtigen met de gegevens uit het kentekenregister wordt in verband met de tot 1 april 1995 uitgestelde inwerkingtreding van het houderschapssysteem thans voorzien voor januari 1995. Hierbij worden alle in het kentekenregister opgenomen houders die belastingplichtig zijn voor de motorrijtuigenbelasting, langs geautomatiseerde weg opgenomen in het bestand voor de motorrijtuigenbelasting. Na deze initiële vulling zal een integrale bestandsvergelijking plaatsvinden tussen de huidige bestanden van RDW en CBM. Gelet op het aantal mutaties in het kentekenregister, bij voorbeeld wegens verhuizingen of verkoop van het motorrijtuig, is het moment van deze bestandsvergelijking zo dicht mogelijk gelegd bij de datum van inwerkingtreding van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Bij geconstateerde verschillen zal de oorzaak door RDW en CBM gezamenlijk worden onderzocht. Hierbij zullen, dit in antwoord op een vraag van de leden van CDA-fractie, ook de verschillen in registratie van LPG-installaties in de bestanden van de RDW en het CBM aan de orde komen. Het is niet aan te geven of hier een extra belastingopbrengst uit zal voortvloeien. Ook moet worden bedacht dat het zowel voorkomt dat wel de LPG-toeslag wordt betaald terwijl het motorrijtuig niet als zodanig in het RDW-bestand voorkomt, als de omgekeerde situatie. Zo nodig zullen kentekenhouders worden aangeschreven om de juiste gegevens te achterhalen.

Gaandeweg zal derhalve zicht worden verkregen op de uiteindelijke omvang van het bestand van de belastingplichtigen die onder het houderschapssysteem vallen. Over de ontwikkelingen en de uiteindelijke omvang van het bestand zal ik u, zodra vorenstaande akties zijn voltooid, informeren.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom ervoor is gekozen om de nadere regels in verband met de overgang van de huidige wet naar de nieuwe Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 te stellen bij ministeriële regeling.

Het overgangsrecht bij nieuwe wetgeving wordt zo veel mogelijk neergelegd in de wet zelf. Ook het onderhavige wetsvoorstel voorziet in een uitgebreide overgangsregeling. Het is niettemin gebruikelijk bij systeemwijzigingen een dergelijke aanvullende bepaling, als bedoeld door deze leden, in de wet op te nemen. Deze bepaling strekt ertoe mogelijke, niet eerder voorziene overgangsproblemen op een soepele wijze te kunnen opvangen. Zo heeft het desbetreffende artikel XVII equivalenten in de Invoeringswet Wet op de accijns en de Wet houdende invoering van de Wet op de verbruiksbelastingen van alcoholvrije dranken en van enkele andere producten. Overigens is het in het kader van die wetten niet nodig gebleken gebruik te maken van de mogelijkheid tot aanvullend overgangsrecht bij ministeriële regeling.

Wat betreft de controle op de weg door het CBM, waarnaar de leden van de CDA-fractie vragen, merk ik op dat het huidige niveau van de controlecapaciteit gelijk zal blijven, zij het dat de beschikbare capaciteit op een andere manier wordt ingezet. Er is gekozen voor een andere opzet van de controle, omdat het belastbare feit in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 voor personenauto's, motorrijwielen en lichte bestelauto's niet meer het gebruik van de weg is zoals bij de huidige Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 het geval is, maar het houden van een motorrijtuig. In de meeste gevallen volgt het houderschap uit het ingeschreven staan in het kentekenregister. Bij de controle zal een doelgroepsgewijze aanpak worden gevolgd. De controle-inspanningen zullen voor een deel bestaan uit visuele controles in de vorm van foto-opnamen. Daarnaast zullen visuele controles in de vorm van opneming van individuele voertuigen plaatsvinden en administratieve controles (bij voorbeeld betalingscontroles) worden ingesteld.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van het CDA over de aanpak van fraude met kentekenbewijzen merk ik het volgende op.

Constateringen door de rijksbelastingdienst op dit terrein, bij voorbeeld bij aanhoudingen, worden in alle gevallen doorgegeven aan de desbetreffende instanties, te weten politie, justitie en RDW. Zij kunnen desgewenst van die gegevens gebruik maken voor bekeuringen, strafvervolgning of zuivering van het kentekenregister. Indien voor het motorrijtuig geen motorrijtuigenbelasting is betaald, kan aan degene die het motorrijtuig op dat moment feitelijk ter beschikking heeft een naheffingsaanslag met boete worden opgelegd.

Voor zover met deze vraag van de CDA-fractie wordt bedoeld op het fenomeen van de kentekenverzamelaars, verwijs ik naar de toezegging bij de behandeling van de wegenverkeerswetgeving waarbij is aangegeven dat ten aanzien van dit onderwerp interdepartementaal overleg zal plaatsvinden tussen de betrokken ministeries. Dit overleg is inmiddels gestart.

Wat betreft de problemen bij de uitvoering die hebben geleid tot het voorstel tot invoering per 1 april 1995, deel ik de leden van de CDA-fractie mee dat deze problemen zijn terug te voeren op vertragingen die zich hebben voorgedaan bij het ontwikkelen van het geautomatiseerde systeem. Het systeem dat is gebouwd, is dermate omvangrijk dat ook het opsporen en het verhelpen van de problemen die bij het testen ervan zijn gebleken meer tijd kostte dan tevoren was gepland. Ik acht het van belang dat met het geautomatiseerde systeem behoorlijk is proefgedraaid alvorens het volledig gaat draaien. Om onnodige risico's te vermijden heb ik derhalve gekozen voor de invoering per 1 april 1995 in plaats van per 1 januari 1995.

De leden van de fracties van CDA en D66 herinneren aan de toezegging om te onderzoeken of geautomatiseerde maandelijkse betaling van de motorrijtuigenbelasting mogelijk is.

In een eerder stadium heeft mijn ambtsvoorganger toegezegd de mogelijkheid van invoering van automatische incasso nader te onderzoeken. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat automatische incasso zowel voordelen voor belastingplichtigen als voor de rijksbelastingdienst kan hebben. Zo is de spreiding van betaling, vooral als automatische incasso per maand geschiedt, een voordeel voor met name belastingplichtigen met een laag inkomen. Ook uit een oogpunt van serviceverlening aan de belastingplichtige is automatische incasso een aantrekkelijke optie. Voor de rijksbelastingdienst vergemakkelijkt het de invordering van de belasting. Er kan echter vertraging ontstaan als de bank- of girorekening van de belastingschuldige geen voldoende saldo heeft.

Het systeem van automatische incasso zal met name voordelen opleveren indien daarvan op grote schaal gebruik wordt gemaakt. Over het aantal belastingplichtigen dat gebruik zal maken van automatische incasso bij de motorrijtuigenbelasting, is op dit moment evenwel nog geen realistische schatting te maken. Bij de rijksbelastingdienst heeft op verschillende terreinen (inkomstenbelasting/vermogensbelasting en omzetbelasting) een beperkte proef plaatsgevonden, waarvan de resultaten nog nader moeten worden geëvalueerd.

Bij het introduceren van het automatische incasso in de motorrijtuigenbelasting, met name die waarbij in maandelijkse termijnen kan worden voldaan, moet het geautomatiseerde systeem ingrijpend worden gewijzigd. Dit zal de nodige uitvoeringslasten meebrengen. Gelet op de noodzakelijke wijzigingen van het geautomatiseerde systeem, zal invoering ervan in ieder geval niet gelijktijdig met de invoering van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 kunnen plaatsvinden. Bij een maandelijkse automatische incasso zal bovendien wetswijziging noodzakelijk zijn, omdat de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 nu alleen een kwartaal- en een jaarvariant bij betaling kent. Het automatische incasso zou in het licht van het vorenstaande op zijn vroegst op 1 januari 1997 kunnen worden ingevoerd. Bij automatische incasso per kwartaal zou dit mogelijk een jaar eerder kunnen, maar ik voel er het meest voor een dergelijk systeem pas in te voeren als ook maandelijkse incasso mogelijk is.

De leden van de CDA-fractie vragen of voor de categorie motorrijtuigen tussen 20 en 25 jaar een lager schorsingstarief mogelijk zou zijn.

De bepaling van de hoogte van het schorsingstarief is geregeld in de Wegenverkeerswet 1994 en zal geschieden door de Minister van Verkeer en Waterstaat. De hoogte daarvan is onlangs nog aan de orde geweest bij de behandeling in de Tweede Kamer van het wetsvoorstel Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994. Daarbij is aangegeven dat voor motorrijtuigen van 20 jaar en ouder een gematigd schorsingstarief zal gelden ter hoogte van de administratiekosten, te weten f 50.

De leden van de D66-fractie merken op dat de vrijstelling voor motorrijtuigen van 25 jaar en ouder, waarin de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 voorziet, niet geldt voor vrachtwagens. Zij geven enkele redenen waarom een dergelijke vrijstelling alsnog zou kunnen worden overwogen en verzoeken mij hier nader op in te gaan.

Ik wil mijn antwoord hierop niet beperken tot alleen de vrachtwagens, maar betrek hier alle bedrijfsvoertuigen bij, zoals de autobussen van 25 jaar en ouder. Het aantal actieve bedrijfsvoertuigen van 25 jaar en ouder is in absolute zin niet groot: het gaat om iets meer dan 3000. Relatief gezien gaat het om ongeveer 2% van het totale aantal actieve bedrijfsvoertuigen. Een deel hiervan valt reeds niet onder de motorrijtuigenbelasting omdat zij niet kentekenplichtig zijn (trekkers en een aantal speciale voertuigen).

De redenering van deze leden dat niet gevreesd behoeft te worden voor commerciële exploitatie van oude vrachtwagens, omdat zij oneconomisch en bedrijfsonzeker zijn, qua technische uitrusting niet voldoen aan de moderne eisen en veelal in het bezit zijn van liefhebbers, deel ik slechts ten dele. Voor zover het gaat om gebruik door bedrijven die zich geregeld bezighouden met het goederenvervoer gelden deze argumenten zeker. Ook geldt dat een aantal van deze vrachtwagens als zodanig niet meer geschikt is voor goederenvervoer. Er zijn echter ook vrachtwagens, bij voorbeeld oude legervoertuigen, die nog zeer wel geschikt zijn en ook worden gebruikt voor bij voorbeeld vervoer op kleine schaal van bouwmaterialen, oud papier en oude metalen. Het vrijstellen bij een dergelijk gebruik zou tot concurrentievervalsing kunnen leiden.

Het geheel afwegende heb ik evenwel besloten een nota van wijziging in te dienen waarbij een vrijstelling voor bedrijfsvoertuigen van 25 jaar en

ouder wordt geïntroduceerd, onder de voorwaarde dat deze motorrijtuigen niet bedrijfsmatig worden gebruikt. Met het stellen van deze eis, die nader bij algemene maatregel van bestuur zal worden ingevuld, wordt bereikt dat degene die het motorrijtuig als liefhebberij houdt, in aanmerking kan komen voor de vrijstelling terwijl degene die het motorrijtuig gebruikt in het kader van zijn beroep of bedrijf wel volledig belastingplichtig blijft. Binnen de gehanteerde formulering is het mogelijk dat bij voorbeeld een vereniging of stichting bij bepaalde oldtimerfestiviteiten haar oude autobussen in kan zetten voor het vervoer van belangstellenden: dit valt niet onder het bedrijfsmatig vervoeren van personen of goederen. De nota van wijziging is bij deze nota gevoegd.

Met de speciale tarieven en vrijstellingen voor bepaalde groepen motorrijtuigen alsmede de mogelijkheid van schorsing is naar mijn overtuiging een evenwichtige regeling ontstaan. Hierbij moet worden bedacht dat de basis van het houderschapstelsel is dat wordt geabstraheerd van de mate van het gebruik van de weg. In feite past daar dus geen nadere tegemoetkoming in op grond van een geringer gebruik van het motorrijtuig. Aangezien het echter in de praktijk voorkomt dat met motorrijtuigen slechts een deel van het jaar wordt gereden, is ervoor gekozen gedurende de periode dat het kentekenbewijs is geschorst geen belasting verschuldigd te doen zijn. Om de groep liefhebbers van oudere auto's nader tegemoet te komen is het schorsingstarief voor motorrijtuigen van 20 jaar en ouder zelfs beperkt tot f 50, zoals ik hiervoor naar aanleiding van een vraag van de leden van de CDA-fractie reeds heb opgemerkt. Wanneer het houderschapstelsel in werking zal zijn getreden, zal het schorsingstarief voor een motorrijtuig van jongere leeftijd een bedrag zijn ter hoogte van drie maanden motorrijtuigenbelasting, zonder de provinciale opcenten. Het tarief heeft een drempelkarakter om te voorkomen dat lichtvaardig van de mogelijkheid voor een tijdelijke schorsing gebruik wordt gemaakt. De schorsingsmogelijkheid is immers in de wet opgenomen voor die situaties waarin men voorzienbaar een langere periode het motorrijtuig niet zal gebruiken. Bovendien geldt dat hoe lager het bedrag is, des te sneller men zal besluiten tot tijdelijke schorsing en tevens: hoe meer schorsingen er zijn, hoe omvangrijker de controle of niet toch met het motorrijtuig gebruik wordt gemaakt van de weg. Aan de andere kant zal de drempel niet zo hoog moeten zijn dat hij in de praktijk zijn doel voorbij schiet. Met een tarief ter hoogte van drie maanden belasting zonder provinciale opcenten (voor een gemiddelde personenauto van ongeveer 1000 kg, rijdend op dieselolie is dit bedrag ongeveer f 315, op gas ongeveer f 375, en op benzine ongeveer f 165) zal de houder pas een schorsing overwegen als hij gedurende langere tijd geen gebruik zal maken van het motorrijtuig. Om de afweging voor elke houder in dat opzicht gelijk te houden, is gekozen voor een tarief dat is gerelateerd aan het individueel geldende belastingtarief en niet voor enkele forfaitaire tarieven, waarbij immers voor eenzelfde periode de keuze om te schorsen door houders anders kan uitvallen, al naar gelang de verhouding tussen belasting en schorsingstarief anders ligt. Hetzelfde zou gelden indien voor diesel- of gasrijders het bedrag van de brandstof-toeslag niet in het schorsingstarief zou zijn begrepen: voor deze houders zou het dan ook al voor een periode van anderhalve maand interessant worden te schorsen, terwijl voor benzinerijders het «omslagpunt» pas na ongeveer elf weken is bereikt. Ik meen overigens dat schorsing van op dieselolie of op gas rijdende auto's minder voor de hand zal liggen aangezien deze motorrijtuigen doorgaans juist zijn aangeschaft omdat men veel kilometers per jaar pleegt te maken.

In dit verband roep ik voorts in herinnering dat bij de behandeling van het wetsvoorstel op de motorrijtuigenbelasting 1994 (kamerstukken II 22 238, nr. 8, blz. 25 en 26) gevraagd is naar de mogelijkheid van een verdergaande tegemoetkoming in individuele gevallen – betreffende

motorrijtuigen van jonger dan 20 jaar. Mijn ambtsvoorganger heeft hierop geantwoord dat het vervallen van de mogelijkheid personenauto's tijdelijk zonder kosten uit de belasting te halen, voor de betrokkenen een financiële verzwaaring kan betekenen ten opzichte van de huidige systematiek, doch dat dit echter de consequentie is van het feit dat de belasting niet meer is verschuldigd ter zake van het gebruik van de weg, maar ter zake van het houden van het motorrijtuig. Ik heb deze aspecten, vanuit het begrip dat ik heb voor het feit dat een dergelijke verzwaaring zich in bepaalde gevallen kan voordoen, aan een nadere afweging onderworpen. Ook voor mij staat voorop dat het uitgangspunt van de heffing, te weten houderschap, prevaleert. Daarbij komt dat ik, evenals mijn voorganger, al te uitgebreide tegemoetkomingen voor personen die van dit uitgangspunt afwijken – en in wezen een terugkeer naar de bestaande situatie betekenen – niet passend acht, zeker niet in een zakelijke belasting als de motorrijtuigenbelasting. Daarbij komt dat elke nadere tegemoetkoming – bij voorbeeld voor motorrijtuigen die deel uitmaken van een verzameling – afbakeningsproblemen meebrengt en daarmee het risico van oneigenlijk gebruik. Ik kom dus tot dezelfde afweging als mijn ambtsvoorganger.

Artikelen

Artikel XVI

De leden van de CDA-fractie informeren naar de voorwaarden waaronder de houders van een groot wagenpark of van een invalidenparkeerkaart een verzoek kunnen indienen tot heffing van motorrijtuigenbelasting naar bestelautotarief.

De voorwaarden voor de grote wagenparken zijn neergelegd in het vierde lid en voor invalidenparkeerkaarthouders in het vijfde lid van artikel VII van 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). Zoals bekend zijn deze bepalingen in die wet opgenomen door de aanvaarding van de amendementen Reitsma/Van der Vaart en Van der Vaart c.s. (23 215, onderscheidenlijk nrs. 9 en 17). De overgangsregeling is nader uitgewerkt bij ministeriële regeling van 15 juli 1994 (Stcrt. 137).

Houders van grote wagenparken kunnen op verzoek voor de tegemoetkoming in aanmerking komen indien zij voldoen aan de volgende voorwaarden. Van het wagenpark dienen ten minste 100 motorrijtuigen deel uit te maken die als gevolg van de hiervoor genoemde wet een personenauto zijn geworden. Deze personenauto's moeten op 1 januari 1994 feitelijk in gebruik zijn bij dezelfde organisatie of hetzelfde bedrijf en de dagtekening van deel II van het kentekenbewijs moet een vroegere datum zijn dan 1 november 1993. Bij het verzoek, dat voor 1 januari 1995 voor alle motorrijtuigen van het wagenpark tezamen bij de inspecteur motorrijtuigenbelasting moet zijn gedaan, dienen de volgende gegevens worden vermeld: het kenteken, de datum van kentekenbewijs deel II, de naam waarop het kentekenbewijs is gesteld en een omschrijving van het model, het type en de inrichting van het motorrijtuig.

Voor houders van een invalidenparkeerkaart zijn de voorwaarden voor het verkrijgen van de tegemoetkoming de volgende. Het moet gaan om een motorrijtuig waarvan de dagtekening van deel II van het kentekenbewijs een vroegere datum is dan 1 januari 1994 en de houder moet op 1 januari 1995 in het bezit zijn van een geldige invalidenparkeerkaart als bedoeld in het Besluit Invalidenparkeerkaart 1991. Hier geldt eveneens dat het verzoek voor de tegemoetkoming voor 1 januari 1995 moet zijn gedaan. Bij het verzoek moeten worden vermeld: het kenteken van het motorrijtuig waarvoor de invalidenparkeerkaart is verstrekt, het nummer van de kaart, de datum waarop de geldigheid van de kaart verstrijkt, de

datum en de tenaamstelling van kentekenbewijs deel II alsmede een omschrijving van het model, het type en de inrichting van het motorrijtuig.

De leden van de D66-fractie vragen of de regeling voor de houders met een invalidenparkeerkaart inmiddels genoegzaam bekend is.

Verschillende dagbladen hebben na het verschijnen van een desbetreffend persbericht aan deze regeling aandacht besteed. Daarnaast heeft het CBM een speciaal op dit onderwerp toegesneden bulletin opgesteld. Dit bulletin is onder meer toegezonden aan belangenorganisaties. Ook de Gehandicaptenraad en de ANWB hebben in hun bladen aan deze regeling aandacht besteed. Uiteraard wordt er in telefonische contacten met het CBM gewezen op de overgangsregeling voor houders met een invalidenparkeerkaart. Op deze wijze is naar mijn mening op ruime schaal bekendheid aan de regeling gegeven.

Op dit moment zijn er bij het CBM, deze leden vragen hiernaar, circa 450 verzoeken om toepassing van de overgangsregeling voor gehandicapten binnengekomen.

Aan de onderhavige tegemoetkoming is de voorwaarde verbonden dat het verzoek vóór 1 januari 1995 moet zijn gedaan. De leden van de D66-fractie vragen of aan deze datum strikt de hand wordt gehouden of dat ik ook bereid ben aan verzoeken van latere datum tegemoet te komen.

Als verzoeken na 1 januari 1995 binnenkomen, worden deze ambtshalve behandeld, ondanks het feit dat ze in formele zin niet-ontvankelijk zijn. Dit beleid wijkt niet af van het algemene beleid met betrekking tot verzoeken of bezwaren die na een bepaalde termijn binnenkomen.

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