

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. 8

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 17 februari 1995

De vaste Commissie voor Financiën¹ heeft op 15 februari 1995 overleg gevoerd met de Staatssecretaris van Financiën over het wetsvoorstel **Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (23 934)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste Commissie voor Financiën,
Ybema

De griffier van de vaste Commissie voor Financiën,
Van Overbeeke

¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), De Korte (VVD), ondervoorzitter, Van Rey (VVD), Terpstra (CDA), Smits (CDA), Reitsma (CDA), Vliegert (PvdA), Ybema (D66), voorzitter, De Jong (CDA), Schimmel (D66), Van Gijssel (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Hillen (CDA), Van Heemst (PvdA), Van Wingerden (AOV), Rabbae (GroenLinks), Giskes (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Zonneveld (CD), Van Dijke (RPF), Hoogervorst (VVD), Van der Ploeg (PvdA), B. M. de Vries (VVD), Van Zuijlen (PvdA) en Van Walsem (D66).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Hofstra (VVD), Van Hoof (VVD), Hirsch Ballin (CDA), Van der Linden (CDA), Wolters (CDA), Noorman-den Uyl (PvdA), Bakker (D66), Van de Camp (CDA), Van Zijl (PvdA), Liemburg (PvdA), Boers-Wijnberg (CDA), Crone (PvdA), Verkerk (AOV), Rosenmüller (GroenLinks), Van Rooy (CDA), M. M. H. Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Leerkes (Unie 55+), Voûte-Droste (VVD), Verspaget (PvdA), Hessing (VVD) en Van Nieuwenhoven (PvdA).

Stenografisch verslag van een wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Financiën

Woensdag 15 februari 1995

Aanvang 10.30 uur

Voorzitter: Reitsma

Aanwezig zijn 5 leden der Kamer, te weten:

Reitsma, H. G. J. Kamp, Van Gijzel, Giskes en Hofstra,

en de heer Vermeend, Staatssecretaris van Financiën, die vergezeld is van enige ambtenaren van zijn ministerie.

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Inwerking-treding van en aanpassing van wetgeving aan de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994) (23 934).

De **voorzitter**: Ik open het wetgevingsoverleg over het wetsvoorstel Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, ook wel de houderschapsbelasting genoemd.

Ik heet de staatssecretaris en de medewerkers van zijn departement van harte welkom. De voorzitter van de vaste commissie de heer Ybema is afwezig. Hij heeft gevraagd of een van de hier in de zaal aanwezigen de vergadering wil voorzitten. Ik heb deze taak op mij genomen en ik realiseer mij tegelijkertijd dat ik hierdoor als laatste het woord ga voeren.

Eerste termijn van de zijde van de commissie

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik wil in dit overleg graag de volgende punten aan de orde stellen.

In de eerste plaats is als basis voor het heffen van deze belasting

een goed kentekenregister nodig. Hier is inmiddels geruime tijd aan gewerkt en de staatssecretaris is van mening dat er nu een voldoende betrouwbare basis is om tot deze houderschapsbelasting te kunnen overgaan. Ik heb geen reden om hieraan te twifelen. Mijn vraag is welke maatregelen er getroffen worden om ervoor te zorgen dat het bestand ook in de toekomst op orde blijft. Hoe moet ik mij dit precies voorstellen?

Een van de onderdelen in het bijhouden van het bestand betreft het kentekenbewijs deel III. Door mevrouw Maij-Weggen is ooit gezegd dat dit deel zou worden afgeschaft. Hoe staat het met deze plannen? Kunnen we nog zonder deel III, als we het als basis voor de houderschapsbelasting gebruiken?

Een tweede, voor ons zeer belangrijk punt betreft de automatische incasso. Er is door ons reeds eerder, evenals overigens door het CDA, aangedrongen op het mogelijk maken van automatische betaling, maar ook van betaling in kortere termijnen, liefst maandelijks. Wij hebben dit indertijd ingebracht bij de behandeling van de wet als zodanig. Ik begrijp nu uit de nota naar aanleiding van het verslag dat dit op zijn vroegst per 1 januari 1997 mogelijk zal zijn. Het is mij echter niet duidelijk of de staatssecretaris van plan is dit daadwerkelijk te gaan proberen. Graag hoor ik van hem hoe het hiermee staat.

Voorzitter! Er is nog een discussie gaande over het schorsingstarief. Men moet nu drie maanden maximaal belasting betalen, als men wil schorsen. Hier is nogal wat commentaar op uit de wereld van "schorsers". Hierover zijn enkele brieven geschreven, die de staatsse-

cretaris ongetwijfeld ook bekend zijn. Hoe kijkt de staatssecretaris hier tegenaan? Ik denk overigens dat ook de andere aanwezigen hier wat nog uitvoeriger op in zullen gaan.

Voorzitter! D66 is heel blij met de inmiddels reeds gerealiseerde wijziging waarbij vrachtwagens en "andersoortige" bedrijfsauto's ouder dan 25 jaar buiten de belasting gehouden worden. Wij vinden dat hiermee een goede tegemoetkoming wordt gedaan aan personen die proberen het cultureel erfgoed op het gebied van gemotoriseerde voertuigen in stand te houden. Wij danken de staatssecretaris voor deze aanvulling.

Er is een brief binnengekomen van het Koninklijk Nederlands vervoer. Hierin wordt gewezen op het "probleem" dat er zou bestaan met bussen. Ik hoor hier ook graag de reactie van de staatssecretaris op.

Dan nog een vraag over de invaliden. Ik begrijp wat er gebeurt met invaliden die al het recht op een bijzondere behandeling hadden voor 1 januari 1995. Maar hoe gaat het met nieuwe gevallen, mensen die na 1 januari 1995 invalide worden?

Door minister De Boer is aangekondigd dat er bij de belasting op personenauto's ook gelet zal gaan worden op milieuaspecten. Dit punt is al eerder aan de orde geweest zowel bij de behandeling van de BPM als bij de wetgeving over de motorrijtuigenbelasting. We hebben hier sindsdien niet veel meer van vernomen. Graag hoor ik van de staatssecretaris welke concrete plannen er op dit punt worden voorbereid.

Voorzitter! Tot slot doet het ons deugd dat het woord "elektromotor" niet meer met een c maar met een k geschreven gaat worden.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Het gaat vandaag om de Invoeringswet op de motorrijtuigenbelasting, om een aanpassing van de wet zelf en intrekking van de oude wet uit 1966. Wij behandelen dit onderwerp in samenhang met enkele andere bepalingen, met name de Wegenverkeerswet 1994. In de Wet op de motorrijtuigenbelasting worden namelijk de vrijstellingen geregeld en in de Wegenverkeerswet is de schorsingsregeling aan de orde. Deze schorsingsregeling is ter nadere uitwerking aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gedelegeerd.

Wat de hoofdlijn van de Invoeringswet op de motorrijtuigenbelasting en de wet zelf betreft, willen wij opmerken dat wij het een goede wettelijke regeling vinden, een verbetering vergeleken met de oude situatie. We hechten er dan ook aan om de hoofdlijn van de wet overeind te houden.

Dit is voor ons vrij ingrijpend. Als het om auto's gaat, zijn wij geneigd met maatwerk te komen bij een wettelijke regeling. De auto heeft voor mensen een heel verschillende betekenis. Voor een aantal mensen is de auto zeer belangrijk. Mensen beleven de auto heel intens. Ze ontlenen een gevoel van vrijheid aan de auto. Ze reageren dan ook heel gevoelig als hun belangen aan de orde zijn met oog op die auto.

De mensen hebben een heel verschillend belang bij een regeling voor de auto. De een wil de auto zeer beperkt gebruiken uit milieuoverwegingen. De ander gebruikt de auto beperkt omdat hij deze als een hobby ziet. Weer andere mensen verkeren een groot deel van de tijd in het buitenland en zijn slechts af en toe hier. Ook voor deze mensen moet er een regeling zijn. De neiging is daarom erg groot bij ons om met maatwerk te komen op dit punt.

Wij doen dit echter niet, omdat maatwerk niet mogelijk is bij 6 miljoen auto's en de grote maatschappelijke belangen die hierbij aan de orde zijn. Ik denk aan het maatschappelijk belang van de mobiliteit. Dit is heel belangrijk voor het goed regelen van de economie. Ook het milieubelang is aan de orde en het belang van de verkeersveiligheid. En er dient ook gezorgd te worden dat er voldoende geld binnenkomt vanwege het gebruik van auto's.

Er is dus een eenvoudig en uitvoerbaar systeem nodig, maar

juist vanwege de bijzondere betekenis van de auto voor veel mensen, toch een redelijk systeem. We kunnen stellen dat de koppeling van de kentekenregistratie met de motorrijtuigenbelasting – het systeem waarbij je de motorrijtuigenbelasting als een houderschapsbelasting opzet en waarbij je de aanvraag voor het kenteken gelijk ziet als een aangifte voor de motorrijtuigenbelasting – voldoet aan de eisen die gesteld moeten worden vanwege het algemene maatschappelijk belang van eenvoud en uitvoerbaarheid van de regeling.

Met oog op de redelijkheid van de regeling is het nodig dat de uitzonderingsbepalingen goed in de gaten gehouden worden. Deze staan niet in deze wet, maar in de Wegenverkeerswet 1994 en zijn voor een deel ter uitwerking aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gegeven.

Wij gaan akkoord met de vrijstelling die geregeld is in de Wet op de motorrijtuigenbelasting voor auto's ouder dan 25 jaar. Wij gaan ook akkoord met de op aangeven van D66 door de staatssecretaris voorgestelde wijziging met betrekking tot de bedrijfsmatig gebruikte vrachtauto's en de autobussen. Wij gaan dus akkoord met die vrijstelling voor alle voertuigen die ouder zijn dan 25 jaar.

Wij gaan niet akkoord met de schorsingsregeling die is opgezet voor alle auto's die jonger zijn dan 25 jaar. Die schorsingsregeling bedraagt f 50 als het gaat om de auto's tussen de 20 en 25 jaar. Voor alle auto's jonger dan 20 jaar moet je drie maanden motorrijtuigenbelasting betalen als je wilt schorsen. Wij vinden dat dat laatste verkeerd uitpakt bij een heel beperkt en tijdelijk gebruik van die auto en dat er ook een ongewenst onderscheid wordt gemaakt naar gewicht en naar brandstofgebruik van de auto. Wij hebben ons afgevraagd wat er op dit punt het beste geregeld zou kunnen worden. Wij denken dan aan een regeling waarbij er één laag schorsingstarief wordt ingevoerd, maar waarbij dat wel aan een aantal bijzondere voorwaarden wordt gekoppeld. Dat lage schorsingstarief zou dan in principe de administratiekosten van de overheid moeten dekken. Wij denken aan een bedrag in de orde van grootte van f 50.

Behalve dat lage schorsingstarief moet er een aantal andere dingen

geregeld worden of blijven.

Allereerst moet de minimumperiode voor het betalen van belasting drie maanden blijven. Een kortere periode is niet goed uitvoerbaar. Dat betekent ook dat wij geen mogelijkheden zien voor een 60-dagenkaart of een variant daarop. Die minimumperiode van drie maanden willen wij dus handhaven, maar wij willen voor de periode van schorsing geen maximum stellen. Wij denken dat dit punt eigenlijk al in de systematiek zit, maar dat het nog onvoldoende bij de mensen bekend is. Daar moet nadere aandacht aan gegeven worden.

Als een motorrijtuig wordt geschorst, dan is een goede controle heel wel mogelijk als er gekoppeld aan die schorsing wordt geëist dat alle kentekendocumenten bij de Rijksdienst voor het wegverkeer worden ingeleverd. Wij menen ten slotte dat alle geschorste auto's van de weg moeten worden gehaald. Die moeten uit het zicht zijn, zodat daar geen misverstand over kan bestaan.

Wij hebben daarmee niet alle individuele problemen van mensen opgelost, maar wel zoveel mogelijk problemen zonder dat daarmee het algemeen belang van een eenvoudig en uitvoerbaar systeem uit het oog wordt verloren.

Onze voorstellen met betrekking tot het schorsingstarief kunnen niet worden uitgevoerd via de Invoeringswet motorrijtuigenbelasting. Wij zouden bij de behandeling van die wet met een motie kunnen komen teneinde de Minister van Verkeer en Waterstaat op het spoor te zetten om dat schorsingstarief conform onze voorstellen te regelen met gebruikmaking van de mogelijkheden die de Wegenverkeerswet 1994 aangeeft.

Voorzitter! Als gevolg van de toepassing van deze wet kunnen schrijnende problemen voor een aantal bedrijven en mensen ontstaan. Wij denken bijvoorbeeld aan makelaars en autoleasebedrijven die hun auto een tijd buiten gebruik hebben gesteld. Wij denken ook aan mensen die een groot deel van het jaar in het buitenland zijn. Zij gebruiken hun auto in Nederland slechts heel tijdelijk. Het is belangrijk dat de Rijksdienst voor het wegverkeer op een goede manier met die problemen omgaat. De contacten met die mensen verlopen niet altijd perfect. Bovendien moet de regeling zodanig zijn dat als onrechtvaardigheden blijken, een wijziging of een

verdere uitwerking van de regeling kan volgen.

Ten slotte wil ik nog iets zeggen over het deregistreren van auto's. Dan wordt een auto helemaal uit de kentekenregistratie gehaald. Die auto wordt niet meer gebruikt als auto, bijvoorbeeld omdat die wordt verwerkt in een auto die wordt gerestaureerd. Deregistreren is in de wet op een goede manier geregeld, maar de voorlichting daarover aan het publiek is onvoldoende. De Rijksdienst voor het wegverkeer zou duidelijkheid moeten verschaffen over alle bestaande en mogelijk nog aanvullende bepalingen. Zo weten de mensen wat de overheid noodzakelijkerwijs met betrekking tot de voor hen zo belangrijke auto regelt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik wil de staatssecretaris bedanken voor zijn antwoorden in de schriftelijke voorbereiding. Wat mijn fractie betreft, heeft die schriftelijke voorbereiding de onduidelijkheden die er nog lagen, weggenomen. Gezien de eerdere uitvoerige behandeling van de Wet op de motorrijtuigenbelasting en de daarmee samenhangende Wegenverkeerswet en gezien de instemming van de Kamer in een eerdere fase, zou deze nu voorliggende wet op dit moment eigenlijk een hamerstuk kunnen zijn. Ook de heer Kamp heeft in die richting opmerkingen gemaakt.

In de marge van dit wetgevingsproject doen zich toch wel een paar problemen voor. Anderen hebben daar ook op gewezen. Eigenlijk zijn die problemen een beetje ontstaan doordat alle mensen die een kentekenbewijs deel III hebben en degenen die dat twee jaar geleden nog hadden, via een brochure te horen hebben gekregen hoe het schorsingstarief er in de toekomst uit zal zien. Over dat onderdeel hebben wij ontzettend veel reacties gekregen. Ik hoor graag de opvatting van de staatssecretaris over een aantal punten.

Allereerst is het goed dat er een vrijstelling is voor de auto's ouder dan 25 jaar. Wij kunnen ook instemmen met de marge voor auto's tussen 20 en 25 jaar, maar het gaat natuurlijk om de schorsing van auto's van 0 tot 20 jaar. Er zijn veel mensen die hun oude auto bewaren. Ik heb begrepen dat het om tienduizenden mensen gaat. Ik zie dat de staatssecretaris moet lachen, maar ik ben benieuwd of hij wel

weet om hoeveel auto's het eigenlijk gaat. Die mensen betalen geen motorrijtuigenbelasting, maar zij moeten jaarlijks gaan schorsen. Vaak gaat het om zware dieselauto's en dat kan oplopen tot f 600 per jaar. Dat is op zichzelf een redelijk fors bedrag. Daarnaast willen sommige mensen voor een langere periode hun auto niet gebruiken. Zij zitten dan vast aan een minimaal tarief van drie maanden en dat keert elk jaar terug.

Ik ben het met de regering eens dat de schorsing een uitzondering zou moeten blijven. Mensen kopen een auto om die te gebruiken. Zij maken ook gebruik van de openbare weg en alle voorzieningen die daarbij horen. Als je daarvan af wilt zien, dan is dat een uitzonderlijke situatie. Anders moet de auto verkocht worden.

Desalniettemin zijn er situaties waarin mensen om een goede reden over een langere periode hun auto niet willen gebruiken. Eigenlijk is er dus nu geen minimale schorsingsperiode aangegeven. Je moet een minimaal bedrag betalen van drie maanden, maar er is geen minimale schorsingstermijn. Waarom zouden wij niet een minimale schorsingstermijn vastleggen, om daarmee te voorkomen dat het regelmaat wordt, dat er frequent gebruik van wordt gemaakt? Ik denk bijvoorbeeld aan de schorsingsperiode van minimaal drie maanden. Dan blijft het toch nog een uitzondering.

Als je dat doet, dan kun je ook een iets lager tarief vaststellen dan die drie maanden, omdat je er in wezen al met de periode voor gezorgd hebt dat het een uitzondering is. Ik wil dus ook de systematiek als zodanig niet aantasten. Die uitzonderingssituatie blijft, wat mij betreft, gewoon bestaan. Maar als je dat op die manier invult, zou je dat tarief bijvoorbeeld kunnen koppelen aan anderhalf keer het maandtarief voor de MRB. Dat is dan het minimale tarief.

Ik heb nog twee vragen aan de staatssecretaris. Er zijn mensen die met een aantal oude auto's een nieuwe willen bouwen. Zij hebben dus meer auto's en maken van die auto's één nieuwe. Ik heb begrepen dat je die oude auto alleen maar uit het systeem kunt halen als die echt gesloopt of uit land gevoerd wordt. Maar deze mensen houden die auto hier en die wordt ook niet gesloopt. Zij gebruiken de auto immers om

weer een andere te maken. Dat betekent dat zij voor die verscheidene auto's elk afzonderlijk een tarief moeten gaan betalen. Als zij die auto's niet zouden willen gebruiken, zouden zij ook voor elke afzonderlijke auto schorsing moeten aanvragen. Dat kan aardig in de papieren lopen. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris daarover denkt. Ik snap best wel dat het lastig is in verband met fraudegevoeligheid en dergelijke. Maar het gaat vaak om zeldzame auto's die men probeert opnieuw te assembleren. Het gaat dus om een uitzonderlijke situatie.

Het tweede punt dat ik de staatssecretaris wil voorleggen, is dat mensen die hun auto willen schorsen omdat zij er langdurig mee naar het buitenland willen, tegen een vreemd fenomeen aanlopen. Bij de schorsing moeten zij hun kentekenbewijs inleveren. Dat doen zij in hun woonplaats en zij rijden vervolgens naar het buitenland, want zij willen die auto meenemen. Zij hebben echter geen kentekenbewijs meer en zijn dus in overtreding, want hun auto is geschorst en zij hebben geen kentekenbewijs. Mijn vraag is: is het mogelijk om een regeling te treffen waardoor de schorsing een paar dagen later ingaat of is er nog een andere mogelijkheid? Het lijkt mij onverstandig om de mensen te dwingen om een overtreding te begaan voor iets wat op zichzelf legitiem is: men wil naar het buitenland en men wil de auto meenemen naar het buitenland en hier schorsen. Dat kan en het is allemaal legitiem, maar als men er uitvoering aan geeft, is men in overtreding.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de heer Kamp mede namens de heer Hofstra heeft gesproken.

De heer **Hofstra** (VVD): Zeker.

De **voorzitter**: Dan wil ik namens de CDA-fractie een aantal opmerkingen maken over dit wetsvoorstel, die in hoge mate zullen aansluiten bij de opmerkingen die de heer Kamp namens de VVD-fractie heeft gemaakt.

Ik herinner de staatssecretaris aan de behandeling van het wetsvoorstel inzake de houdersbelasting, waarbij de toenmalige staatssecretaris de aarzelende CDA-fractie over de streep heeft moeten trekken om in te stemmen met dit wetsvoorstel. Wat

waren onze drie kritiekpunten? Het kentekenregistratiesysteem was toen niet deugdelijk. Wij hebben er toen sterk op aangedrongen dat wij de houderschapsbelasting alleen kunnen invoeren als het systeem deugdelijker is. Ik wil vandaag een signaal van de staatssecretaris ontvangen of het systeem werkelijk voldoende fraudebestendig is en dat alle auto's die erin zaten, maar helemaal niet op de weg zijn en helemaal niet bestaan, er inmiddels uit zijn. Er zijn in Nederland immers 6 miljoen auto's en er zaten ongeveer 13 miljoen auto's in het kentekenregistratiesysteem. Is dat inmiddels opgelost? Zo niet, dan krijgen wij straks geweldig veel klachten over het introduceren van de houderschapsbelasting.

Ons tweede kritiekpunt was dat de toenmalige staatssecretaris bepaalde signalen had afgegeven dat men bij introductie van dit systeem een groot deel van de controle op de weg kon afschaffen. Ik ben ervan overtuigd dat het afschaffen van de controle op de weg de grootste misvatting zou zijn die er bestaat. Die signalen heb ik onder andere van de diensten van de staatssecretaris gekregen. Ik krijg dus graag de toezegging dat de huidige controle-instrumenten – misschien anders ingericht, omdat de houderschapsbelasting zich ook richt op auto's die stilstaan – wel in stand blijven. Anders ben ik zeer bezorgd dat de fraude via die weg weer zal toenemen.

Onze derde aarzeling betrof de hoogte van de schorsingstarieven. In het debat hebben wij afgesproken dat de staatssecretaris en de Minister van Verkeer en Waterstaat met nadere voorstellen zouden komen, die wij op hun merites zouden beoordelen. Daarbij heeft de CDA-fractie een voorbehoud gemaakt.

Ik moet constateren dat de Wet op de houderschapsbelasting wel een aantal voordelen heeft, maar ook een aantal nadelen. Die moeten wij reëel onder ogen willen zien. Een groot nadeel is dat het in een aantal individuele situaties lastenverhogend werkt. Dat vind ik een heel belangrijk nadeel en wij moeten ernaar kijken of wij de lastenverhogende elementen, die vooral op de schorsingen en op bepaalde categorieën slaan, er alsnog uit kunnen halen. De introductie van de houderschapsbelasting is immers nooit bedoeld als lastenverzwaring

en dat mag ook nooit haar essentie zijn.

Ik verwijs ook naar dat debat voor wat betreft de automatische incasso van de motorrijtuigenbelasting. Ook mevrouw Giskes heeft daarop gewezen. De fracties van het CDA en D66 hebben dit punt toen sterk onder de aandacht gebracht en hebben de staatssecretaris gevraagd om met een oplossing te komen, omdat dit veel beter bij het bestedingspatroon van de burgers past. De staatssecretaris heeft daar in het verslag op gereageerd. Ik nodig hem uit om voor de plenaire behandeling met een nota van wijziging te komen, zodat in deze wet geregeld wordt dat het technisch mogelijk is. Dan wil ik nader met hem discussiëren over het tijdstip van implementatie. Ik nodig de staatssecretaris dus uit om met een nota van wijziging te komen. Hij heeft immers gezegd dat het via een wetwijziging moet. Mijn fractie overwoog om een amendement in te dienen, maar als de staatssecretaris met een nota van wijziging komt, zou ik dat op prijs stellen. Dan hoef ik ook geen amendement voor te bereiden. Volgens mij was dit toen een kamerbrede wens.

De schorsingstarieven hebben een aantal nadelen, allereerst de financiële verzwaring. Daarnaast staan zij een beetje haaks op het ingezette beleid om het rijden duurder en het stilstaan goedkoper te maken. De beste oplossing zou zijn om de motorrijtuigenbelasting helemaal af te schaffen en de opbrengst op een andere manier te innen, namelijk via de accijns. Dat is onder de gegeven omstandigheden echter niet haalbaar, want wij moeten binnen de Europese context handelen. Daar heb ik begrip voor, maar dit staat een beetje haaks op de gehanteerde filosofie.

Als men een auto uit de motorrijtuigenbelasting wil halen, zou het zo moeten zijn dat alleen de administratieve handeling betaald moet worden. Ik sluit aan bij wat collega Kamp heeft gezegd over het schorsen. Ik begrijp wel dat de staatssecretaris een aantal motieven heeft om het tarief toch aanzienlijk te verhogen, omdat hij ziet aankomen dat een aantal mensen er een spelletje van maken. Daar heb ik begrip voor, maar ik heb er geen begrip voor om dat probleem in feite op te lossen via een verhoging van het schorsingstarief, waarbij er in het geheel geen rekening mee wordt

gehouden dat er ook nog verschil zit tussen benzine, LPG en diesel. Het zijn dezelfde auto's, maar zij hebben een andere brandstof. Een auto die op benzine rijdt, betaalt een lager schorsingstarief dan dezelfde auto waar toevallig een dieselmotor in zit. Ik kan dat niet uitleggen aan burgers en ik vind dat een onredelijke benadering. Daarom is het nodig om met een nieuwe ministeriële regeling te komen – deze regeling staat immers niet in de wet – met een laag, eenduidig schorsingstarief voor alle auto's, ongeacht de zwaarte, de brandstof en de leeftijd. Pak maar die f 50, want dat zijn de kosten die de Rijksdienst voor het wegverkeer en de belastingdienst moeten maken, en zet er geen hogere bedragen op. Als de staatssecretaris voorspelt dat er te veel gebruik van zal worden gemaakt, moet hij dat probleem via een andere weg oplossen. Ik vind dat de ANWB daarvoor een heel creatief voorstel heeft aangedragen, namelijk het introduceren van een minimumschorsingsperiode. Dat zou drie maanden kunnen zijn, maar ik hoor graag de reactie van de staatssecretaris. Als mensen dat twee, drie of vier keer per jaar doen, wat nooit de bedoeling is geweest, zou je ook kunnen overwegen om inderdaad een progressieve benadering te hanteren. Ook daarop hoor ik graag een reactie van de staatssecretaris. Naar mijn mening is het ook noodzakelijk dat als iemand voor schorsing kiest, de periode niet gekoppeld is aan een jaar. Wat mij betreft, mag het om veel meer jaren gaan. Waarom is het nodig om ieder jaar opnieuw schorsing aan te vragen?

Heeft de staatssecretaris ook gekeken naar de systemen in het buitenland? Als ik goed ben geïnformeerd, heeft men in Duitsland het systeem van de zogenaamde rode nummers. Die lijken een beetje op onze groene kentekenplaten. Ik heb begrepen dat als mensen de auto eventjes willen gebruiken, terwijl zij die auto in dat jaar eigenlijk nauwelijks gebruiken, zij een rood nummer kunnen krijgen. Je zou ook kunnen denken aan een rode stip op het kentekenbewijs of op de auto. Dat werkt in Duitsland en ook brieven-schrijvers hebben mij laten weten dat dit systeem naar tevredenheid werkt. Daarmee zou men heel veel problemen kunnen oplossen die nu in brieven aan de Tweede Kamer zijn aangekaart. Dan

heb ik het over de klassieke auto's en de hobby-auto's, maar ook over mensen die één of twee keer per jaar een auto gebruiken en voor de rest niet. Ik heb het ook over het probleem dat een auto in een bepaald jaar mogelijk naar de APK-keuring moet, maar eigenlijk in de schorsing zit. Dat is dan dus onmogelijk. Ook het door de heer Van Gijzel naar voren gebrachte buitenlandse probleem – daar hebben wij verschillende brieven over gekregen – zou op deze manier kunnen worden opgelost. Ik wil hierop dus graag een reactie van de staatssecretaris.

Mevrouw **Giskes** (D66): Hoe ziet de heer Reitsma dat? Tot wiens tevredenheid functioneert dat in Duitsland? Is het degene die een stip heeft of degene die probeert belasting te innen?

De **voorzitter**: Ik denk, dat het is bekeken vanuit de tevredenheid van de burger. Ik meen, dat de politiek dit ook vanuit die visie moet benaderen. De regeling moet eenvoudig en controleerbaar zijn. Wat is de reactie van de staatssecretaris hierop?

Is het mogelijk een apart tarief te introduceren voor de lease- en verhuurauto's? Ik wijs erop dat wij dat ook ter zake van de kampeerauto's hebben gedaan. Het moet een eenvoudige regeling worden, derhalve geen dagkaarten en dergelijke. Materieel gezien moet het op hetzelfde neerkomen.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Van Gijzel over de sloopauto's.

Ik heb de indruk, dat het tarief van de houderschapsbelasting ten aanzien van motoren te hoog is, gelet op het gebruik van de weg. Wil de staatssecretaris overwegen om voor alle motoren – eenvoudig derhalve – een lager tarief in de wet op te nemen? Houders van motoren maken relatief weinig gebruik van de weg en zij worden vanwege de houderschapsbelasting en door de wijziging van het systeem relatief hoog aangeslagen.

Wij hebben deel III afgeschaft. Wij zouden met de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Financiën nog kunnen spreken over de hoogte van het vervangende tarief. De minister en de staatssecretaris hebben per brief voorgesteld om het tarief te bepalen op f 170, op het moment dat de auto wordt

aangeschaft. Ik heb tegen de minister van Verkeer en Waterstaat gezegd, dat wij dat tarief te hoog vinden. Het staat in geen verhouding tot de kosten tussen de f 50 en f 60, die de Rijksdienst voor het wegverkeer moet maken. Wij zouden van de twee bewindslieden nog een nadere reactie krijgen, alvorens het definitieve tarief zou worden vastgesteld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Is dat laatste wel een onderdeel van de beraadslaging?

De **voorzitter**: Ik heb dit aangekaart omdat mevrouw Giskes ook over deel III sprak. Ik ben overigens bereid dit op een ander moment aan de staatssecretaris voor te leggen.

Eerste termijn van de zijde van de regering

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Ik zal mij beperken tot een aantal kernpunten die aan de orde zijn gesteld. Het curieuze feit doet zich voor, dat die liggen op het beleidsgebied van mijn collega van Verkeer en Waterstaat. Toch ben ik bereid hierover van gedachten te wisselen. Een aantal suggesties die hier naar voren zijn gebracht zal ik moeten bespreken met mijn collega van Verkeer en Waterstaat. Ik proef bij alle fracties dat zij niet al te gelukkig zijn met wat er ligt.

Mevrouw Giskes heeft zaken aan de orde gesteld die dit wetsvoorstel zijdelings raken. Ik noem het milieubeleid en de zuinige auto. Ik ben bezig met het uitvoering geven aan een toezegging, gedaan in de Tweede en Eerste Kamer om de belastingwetgeving milieuvriendelijker te maken. Een van de elementen vormen de zuinige auto's. Overigens is dit niet nieuw. In de afgelopen jaren is dit vaker aan de orde geweest. Een kleine werkgroep bekijkt thans dit onderdeel. Hierover zal aan de Kamer worden gerapporteerd.

Wat de automatische incasso betreft, hebben wij aangegeven, dat die vanwege verwerkingscapaciteit op z'n vroegst kan worden ingevoerd met ingang van 1 januari 1997. De heer Reitsma stelde voor dit alvast in de wet op te nemen. Met andere woorden: kom met een nota van wijziging, waarin dit wordt vastgelegd. Mevrouw Giskes vroeg of het niet wat sneller kan. Sneller kan het

niet, gelet op de mogelijkheden. Het was wel de bedoeling om die mogelijkheid te creëren met ingang van 1 januari 1997. Ik heb er geen bezwaar tegen om met een nota van wijziging te komen, waardoor ik achteraf de wet niet meer behoeft te veranderen.

Mevrouw Giskes sprak over de vrijstelling voor invaliden. Voor deze groep is in 1983 een overgangsregeling getroffen. Er komen geen nieuwe vrijstellingen meer bij. Het is in 2000 afgelopen.

Het kentekenregister is door verschillende sprekers aan de orde gesteld. Het meest indringend is dat door de heer Reitsma gedaan. Hij wees ook op de schriftelijke behandeling en de behandeling van de wet in de Tweede Kamer. Een van de grote problemen betreft de vraag hoe schoon het kentekenregister is. Mevrouw Giskes heeft gevraagd hoe je het register schoon houdt, dus welke maatregelen daarvoor worden getroffen. Ook op dit punt moet ik eigenlijk verwijzen naar mijn collega van Verkeer en Waterstaat. Omdat wij hierover altijd redelijk overleg hebben gevoerd, kan ik er toch iets over zeggen. Over onze conclusies heb ik een brief geschreven aan de Kamer. De laatste rapportage is van 8 februari jongstleden. In de brief hebben wij op een rijtje gezet wat er de afgelopen periode is gedaan om het register te schonen, waarbij wij een grote mate van zekerheid hebben dat het systeem naar behoren kan functioneren. Op basis van de rapportages die wij hebben gekregen – wij gaan van die rapportages uit, zeg ik tegen de heer Reitsma – achten wij het verantwoord om de koppeling aan te brengen. Wij zeggen dan ook: laten wij starten op 1 april. Het betekent wel dat je tegelijkertijd aan permanent onderhoud moet doen. Omdat je in de beginfase zit, moet je nog wat extra onderhoud verrichten om het kentekenregister inderdaad schoon, adequaat en betrouwbaar te houden. Hiervoor zijn verschillende regelingen getroffen, met name door mijn collega van Verkeer en Waterstaat. Er is een stuurgroep opgericht inzake de preventie en de bestrijding van voertuigen-criminaliteit. Die criminaliteit komt immers voor in het kader van de kentekens. Daarnaast is er een steeds intensievere samenwerking met buitenlandse RDW's. Dat noemen wij het EUCARIS-project, dat over het

opsporen van gestolen auto's gaat. Verder is er de controle bij import en bij de registratie, naast de oprichting van het bureau fraudebestrijding en een aanscherping en strakke regulering van het opnemen van informatie in het register en het verwijderen van informatie uit het kentekenregister. Overigens heb ik er geen bezwaar tegen om in overleg met mijn collega van Verkeer en Waterstaat een overzicht van deze regelingen te verschaffen, dus in openbaarheid te brengen. In een brief kan dus nog vóór de openbare behandeling worden aangegeven wat er op stapel staat en wat er al gebeurt. Het is van belang, te zien welke vormen van preventie overwogen worden. Dat kan ook een signaal naar buiten zijn. Ik heb er dus geen bezwaar tegen, in een brief aan de Kamer op een rijtje te zetten welke maatregelen zijn of worden getroffen. Dat gebeurt dan in overleg met mijn collega van Verkeer en Waterstaat. Ik wijs er nog op dat de nadruk sterk ligt op het schoon houden van het kentekenregister, mede in verband met de koppeling aan een goede uitvoering.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb begrepen dat er tot op heden voor de registratie gebruik is gemaakt van deel III van het kentekenbewijs. Als deel III verdwijnt, kan het geen rol meer spelen in het schoon houden van het bestand.

Staatssecretaris **Vermeend**: De heer Reitsma heeft terecht gezegd dat deel III in feite wordt afgeschaft per 1 januari 1997. Dat is vastgelegd in de wet. De laatste uitreiking vindt plaats eind 1995. De kopie deel III blijft echter wél bestaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): En dat is voldoende voor de registratie-doeleinden?

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik neem aan dat er goed over nagedacht is. Op zichzelf is het overigens een relevante vraag of het voldoende is voor de registratie. Uit de brief die wij aan de Kamer zullen zenden, zal blijken dat er een groot aantal maatregelen is getroffen, ook in het kader van de controle bij in- of uitschrijving. Die maatregelen moeten een goede registratie waarborgen.

De heer Reitsma zei dat hij signalen had ontvangen dat de

controlecapaciteit minder zou worden dan de capaciteit die in het huidige systeem wordt ingezet. Nu wij overgaan op het houderschap-systeem kunnen wij een ander soort controle uitvoeren dan bij de huidige motorrijtuigenbelasting. Nu is de controle op de weg een veel belangrijker element. Het is niet de bedoeling, de intensiteit van de controle te verminderen. Er moeten wel andere controles plaatsvinden. Wij kunnen niet volstaan met het oude systeem. Er is sprake van een wezenlijke verandering in het belastingsysteem – daarover kom ik dadelijk nog te spreken – en dat betekent dat je je controlestrategie daarop moet aanpassen. Dit kan betekenen dat je meer de nadruk gaat leggen op administratieve controles dan in het verleden het geval was.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voor de goede orde zeg ik nog even dat ik geen voorstander ben van het herintroduceren van deel III. Liever zie ik ook de kopie deel III verdwijnen, omdat dit een onhoudbaar stukje papier is.

De **voorzitter**: Omdat er nog een vraag blijft liggen, lijkt het mij zinvol dat de staatssecretaris dit punt meeneemt in de brief. Dan kunnen wij zekerheid krijgen op dit punt.

Staatssecretaris **Vermeend**: In de brief zal ik het inderdaad hebben over het schoon houden van het kentekenregister en de maatregelen die wij treffen in het kader van de fraudepreventie.

Ik ga nu over tot een van de hoofdpunten uit de betogen van de leden, namelijk het schorsingstarief. Ook dit betreft een bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Er zijn door de leden diverse suggesties gedaan. De meest vergaande suggestie is die van de heer Reitsma. Hij wil één tarief, dat eigenlijk kostendekkend moet zijn, proefde ik uit zijn bijdrage. Het tarief moet in zijn benadering rond de f 50 liggen. Vervolgens moeten er andere, bijzondere maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat zich vormen van oneigenlijk gebruik en misbruik voordoen. Dat proefde ik uit het betoog van de heer Reitsma. De heer Van Gijzel wees erop dat het thans voorgestelde systeem hard kan aankomen. Hij noemde het bedrag van f 600 en hij

wees ook op de autobezitters die heel incidenteel gebruik maken van de auto. De laatste categorie wordt ten opzichte van de bestaande situatie geconfronteerd met een lastenverhoging. De heer Kamp heeft bezwaren geuit tegen het voorgaande systeem. Hij pleitte voor een laag schorsingstarief. Hij zei: op hoofdlijnen stem ik in met de wet, maar ik vraag toch om een laag schorsingstarief. Hij vroeg eigenlijk om een wat andere benadering, die toch weer inbreuk zou maken op het voorgestelde stelsel.

Ik wijs erop dat wij een wezenlijke verandering hebben aangebracht in het systeem. Het gaat nu om een houderschapsbelasting. Het schorsingstarief is op de voorgestelde manier geformuleerd, omdat het eigenlijk gaat om uitzonderingen. Wij moeten nu geen algemene regeling gaan introduceren, want het gaat om een uitzondering. Door de heer Kamp is geopperd, een laag schorsingstarief te introduceren of te gaan werken met schorsingstermijnen. De heer Van Gijzel zei dat je misschien moet kijken naar een minimumperiode van twee of drie maanden. De heer Reitsma haalde de gedachte naar voren om een lagere drempel te creëren. Daardoor zal het gebruik van de schorsingsmogelijkheid toenemen ten opzichte van het vorige voorstel. De heer Reitsma zei dat je dan moet kijken naar een systeem waarin mensen die er meer gebruik van maken, een extra tarief of een hoger tarief betalen, bovenop de f 50. Dat proefde ik althans uit de bijdrage van de heer Reitsma. De leden zullen zich realiseren dat al deze voorstellen ingewikkeldheden met zich brengen ten opzichte van het huidige voorstel. De gedane suggesties leiden sowieso tot een administratieve rompslomp. Voorts leiden zij tot extra controleproblemen en tot extra mogelijkheden van oneigenlijk gebruik of fraude. Ik zal gewoon open kaart spelen; er is sprake van een afweging in hoeverre je inbreuken wilt toestaan in het relatief eenvoudige systeem dat wij hebben gecreëerd. Het schorsingstarief is feitelijk een inbreuk op het systeem, omdat je tegemoet wilt komen aan uitzonderingen. Dat betreft de categorie mensen die niet of nauwelijks gebruik maken van de weg. Alle suggesties die gedaan zijn, komen neer op het minder eenvoudig maken van het systeem.

De suggesties die hier gedaan zijn, zijn overigens niet nieuw. Al bij de parlementaire behandeling is de suggestie gedaan een minimumperiode te introduceren. Deze suggestie is tijdens de parlementaire behandeling door de ambtsvoorgangers afgewezen omdat het buitengewoon moeilijk te controleren was, waardoor de kans op oneigenlijk gebruik groot werd. Juist om dat te voorkomen, is gekozen voor de benadering van een individueel tarief. Er is één regeling voor de particulier, met een individueel tarief van betrokkene zelf, gekoppeld aan zijn auto. Voor een benzinauto en voor de dieselauto zijn aparte tarieven door de toeslag daarop. Zo wordt een drempel gecreëerd waarmee wordt voorkomen dat men voor relatief korte periodes van de regeling gebruik gaat maken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In het huidige systeem geldt geen minimale schorsingstermijn, maar wel een minimaal schorsingsbedrag. Het wordt bij het huidige systeem pas vanaf drie maanden interessant te schorsen. Je gaat dus niet voor een kortere periode schorsen. Daar is dus in wezen al een grens getrokken. Maar in de periode na die drie maanden doet zich hetzelfde controleprobleem voor. Hoe kan gecontroleerd worden of er geen misbruik van de regeling wordt gemaakt? Dat moet in de systematiek ingebouwd zitten, zoals ook de heer Reitsma al heeft opgemerkt.

Mijn voorstel zou zijn: minimaal drie maanden schorsen om ervoor te zorgen dat het een uitzondering blijft, waarbij in de drie maanden dat geschorst wordt wel moet worden gecontroleerd. Het lijkt mij dat dit hetzelfde is als nu; ook in het huidige systeem zit je met dat controlemechanisme.

Staatssecretaris **Vermeend**: In beide gevallen hebben wij met een controleprobleem te maken. In het geval je wilt schorsen, moet je in ieder geval een bedrag voor drie maanden op tafel leggen. Houdt het voorstel van de heer Van Gijzel ook in dat er voor drie maanden wordt betaald?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voor anderhalve maand. Ik vind het bedrag voor drie maanden erg hoog, eigenlijk te hoog voor mensen die voor drie of vier maanden hun auto

niet willen gebruiken. Die komen er nu niet meer voor in aanmerking.

Ik ga uit van twee gedachten. Aan de ene kant wil ik dat het een uitzondering blijft, vandaar dat er minimaal voor drie maanden kan worden geschorst, maar aan de andere kant wil ik het bedrag iets verlagen. Overigens blijft de systematiek ongewijzigd.

Staatssecretaris **Vermeend**: Hoe je het ook wendt of keert, je maakt het aantrekkelijker, ook met het systeem van de heer Van Gijzel. En dat geldt ook voor het voorstel van de heer Kamp, die een algemeen, laag standaardtarief over de gehele linie wil. Het voorstel van de heer Kamp gaat overigens nog verder, en gaat daarmee in de richting van het voorstel van de heer Reitsma. Maar wat ik in beide benaderingen mis, is welke extra maatregelen ik zou moeten nemen, nog los van de budgettaire consequenties die het voorstel voor Verkeer en Waterstaat heeft. Want ik moet natuurlijk wel realistisch blijven over de bedragen die al zijn ingeboekt. Ik denk dat de leden er ook wel van overtuigd zijn dat naar mate de nieuwe voorstellen geëffectueerd worden, het veel aantrekkelijker wordt om tijdelijk te schorsen, bijvoorbeeld bij een tijdelijk verblijf in het buitenland. Het is al interessant voor een maand.

De heer **Kamp** (VVD): Wij moeten ons wel realiseren dat de mensen niet om een schorsing verlegen zitten. Mensen hebben in de regel een auto om ook te gebruiken. Alleen onder bijzondere omstandigheden willen ze hem niet gebruiken. Dat kan met een verblijf in het buitenland te maken hebben, maar het kan ook om een hobby-auto gaan die maar af en toe gebruikt wordt.

Staatssecretaris **Vermeend**: Over de hobby-auto kom ik nog te spreken.

De heer **Kamp** (VVD): Het is ook mogelijk dat de eigenaar om redenen het milieu betreffende de auto alleen 's winters wil gebruiken, terwijl hij 's zomers met de fiets gaat. De regeling is dus per definitie alleen voor uitzonderingen. Dan moet je er ook voor zorgen dat het echt een uitzondering blijft. Nu vroeg de staatssecretaris zojuist welke maatregelen hij dan zou moeten treffen. Mijn gedachten gaat uit naar de volgende uitgangspunten:

- de schorsing moet minimaal drie maanden duren;
- schorsing kan niet vaker dan één keer per jaar worden aangevraagd;
- kentekendocumenten moeten ingeleverd worden bij de Rijksdienst voor het wegverkeer;
- de auto moet van de weg zijn en niet in het zicht staan,
- niet overgaan op zoiets als een 60-dagenkaart, want dat is erg moeilijk uitvoerbaar. Dit laatste is meer een bijkomende gedachte dan een maatregel, maar dan blijven er toch vier concrete uitgangspunten over waarmee de regeling hanteerbaar blijft en bovendien slechts als uitzondering zal worden toegepast.

Staatssecretaris **Vermeend**: Het is moeilijk om onmiddellijk op een nieuw voorstel te reageren. Ik waardeer het in ieder geval dat de heer Kamp zoekt naar mogelijkheden om te controleren, terwijl hij tegelijkertijd probeert te voorkomen dat er te gemakkelijk van de schorsingsmogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Anders wil iedereen voor een maand of zelfs halve maand schorsen. Want daar gaat het in feite om. Ook de heer Van Gijzel heeft daar al op gewezen. Maar ik geef nu onmiddellijk toe dat met de uitgangspunten die de heer Kamp nu opsomt, met die minimumperiode van drie maanden, het voorstel anders wordt. Ik kan op dit moment echter niet overzien welke budgettaire consequenties eraan verbonden zijn. Het leidt natuurlijk tot verlies van inkomsten die ingeboekt zijn in het voorstel. Exact hetzelfde geldt voor het voorstel van de heer Reitsma.

De **voorzitter**: Ik heb geen boodschap aan een verhaal van de staatssecretaris over budgettaire consequenties. Bij de behandeling van de houderschapsbelasting is met de staatssecretaris een inhoudelijke discussie gevoerd, waarbij de staatssecretaris duidelijk aan de Kamer heeft toegezegd dat hij de houderschapsbelasting budgettair neutraal zou introduceren. Dat zou niet tot kostenverhoging leiden. Hij zei: Dat er meer geld binnenkomt, is omdat wij hiermee de fraudegevoeligheid zullen terugdringen. De staatssecretaris moet er dus nu geen bezwaar tegen hebben als wij met voorstellen komen om de regeling kostendekkend maken. Want

daarmee wijkt hij dan af van zijn keiharde toezegging aan de Kamer.

Evenals de heer Kamp heb ik gezegd best bereid te zijn na te gaan of het mogelijk is een kostendekkend tarief te introduceren. Het gaat er volgens mij vooral om welke flankerende maatregelen genomen kunnen worden om de zorg van de staatssecretaris weg te nemen. Voor die zorg heb ik namelijk alle begrip. De suggesties die ik op dit punt al heb gedaan, sluiten redelijk dicht aan bij die van de heer Kamp. Ik kan er nog één aan toevoegen: waarom geen sticker op het kenteken plakken om de controle te vereenvoudigen? Denk in dit verband aan de sticker die na een APK-keuring wordt gebruikt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kan die sticker er ook nog af?

De **voorzitter**: Geldt dat ook voor de andere? De APK-sticker levert toch ook geen problemen op?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar als ik die auto weer wil gebruiken, moet die sticker er ook weer afgehaald kunnen worden. Maar als ik hem eraf kan halen, kan iedereen hem eraf halen.

De **voorzitter**: Ik wil dit alleen maar als suggestie meegeven. Je moet het moeilijk maken. En vergeet niet dat de mensen ook weer naar de RDW moeten om hun documenten terug te halen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Mag ik nog een aanvullende vraag stellen over flankerende beleidsmogelijkheden? Je zou ook kunnen overwegen bij overtredingen de administratieve boetes flink te verhogen. Wat is daarop de reactie van de staatssecretaris?

Staatssecretaris **Vermeend**: Daarover hebben wij het ook al gehad in de schriftelijke gedachtenwisseling. Ik neem aan dat de nu geldende strafbedreiging in alle opzichten redelijk is, qua proportie en qua verhouding. Daar moet je namelijk ook naar kijken. Je moet het mogelijke strafbare feit ook vergelijken met andere delicten. Naar mijn mening is hetgeen wij nu kennen redelijk. Met een forse verhoging van de administratieve boete verbeter je mijns inziens het systeem niet. Het is daarentegen

beter preventieve maatregelen te treffen, opdat strafbare feiten worden voorkomen. Achteraf repareren: daar voel ik weinig voor. Ik doe liever gewoon aan preventie.

De heer Kamp sprak over het controleren van auto's uit het zicht. Dat is echter ook een probleem, want daarvoor zou ik de auto's moeten laten rondrijden voor het fotograferen.

Dan wil ik nog reageren op de opmerkingen over de budgettering. Ik wijs erop, dat wij bezig zijn met een parlementaire behandeling en dat door de nieuwe coalitie een wijze van financieren is aangegeven. Daar hoeft men natuurlijk geen boodschap aan te hebben, maar ik heb er, zonder een veto uit te spreken, op gewezen dat de suggesties budgettaire consequenties hebben en dat dat feit in de beschouwingen betrokken moet worden. Ten aanzien van de flankerende maatregelen zijn hier buitengewoon creatieve suggesties gedaan. Aan het treffen van die maatregelen zijn echter kosten verbonden. Iedereen kan weten, dat het realiseren van de voorstellen ten aanzien van het flankerend beleid uitvoeringskosten en een verzwaring van de administratie met zich brengen. Er is gesproken over een kostendekkend tarief. Hierover zal ik nadenken, maar ik kan nu al zeggen, dat dat kostendekkende tarief omhoog gaat als je flankerende maatregelen wilt treffen, hoe je het ook wendt of keert. Die maatregelen moeten namelijk op enigerlei wijze gefinancierd worden.

Gelet op het voorgaande stel ik het volgende voor. Ik ben bereid op de kortst mogelijke termijn met de collega van Verkeer en Waterstaat overleg te plegen. Daarbij zal sprake zijn van een open benadering en ik zal dan ook alle suggesties in aanmerking nemen. De leden hebben gehoord welke kritiekpunten ik heb en welke kanttekeningen er door mij zijn geplaatst. De voors en tegens zal ik nog eens op een rijtje zetten en vervolgens zal ik, te zamen met mijn collega van Verkeer en Waterstaat, de Kamer laten weten wat onze mening is en of wij, gelet op de suggesties die hier zijn gedaan door de Kamer, al dan niet met een wijziging zullen komen. Vervolgens zullen wij over het gewijzigde of het huidige voorstel met de Kamer in een plenaire vergadering van gedachten wisselen. De hier gedane

suggesties zullen dan aan de orde kunnen komen. Die suggesties zal ik nog eens schriftelijk van commentaar voorzien en wel in die zin, dat ik de voors en tegens op een rijtje zal zetten. Op die manier hoop ik het voorstel ook cijfermatig te kunnen onderbouwen. Ik zal echter nagaan wat de consequenties van de verschillende suggesties zijn en hoe hoog de kosten zijn die realisering ervan met zich brengt. Op die manier krijgt de Kamer een goed beeld van de eigen voorstellen. Vervolgens kan zij haar eigen voorstellen vergelijken met het voorstel dat door ons is gedaan. Ik sluit niet uit dat dit tot een andere benadering leidt van een aantal creatieve gedachten. Op dit punt moet ik echter enige terughoudendheid betrachten, want ik moet eerst overleg plegen met de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer Reitsma heeft nog iets gezegd over de motoren. Thans is al sprake van een half tarief. Bovendien wijs ik erop, dat in alle gevallen het schorsingstarief *f* 50 is, ongeacht om welk type het gaat.

De **voorzitter**: Ik heb niet over het schorsingstarief gesproken, maar over het tarief voor de motorrijtuigenbelasting. Met het halve tarief werd dat voor de motoren fors hoger. Ik pleit ervoor het voorstel op dit punt te wijzigen.

Staatssecretaris **Vermeend**: U vindt dus het tarief volgens de nieuwe wet te hoog. Ik wijs erop, dat u dit punt nu in het wetgevingsoverleg aan de orde stelt, maar dat tijdens de schriftelijke gedachtenwisseling ter zake al een keus is gemaakt. Men heeft gekozen voor een half tarief. Ik heb niet gehoord dat er voorstellen zijn gedaan om dat tarief op de een of andere manier te wijzigen. Wanneer u op dit punt een voorstel heeft, kan ik daarop reageren. Men moet dit tarief ook beoordelen in het licht van het verleden. Er heeft ook een redelijke afweging aan ten grondslag gelegen. Door onze huidige keus is er mijns inziens sprake van een evenwichtig beeld.

Vervolgens kom ik toe aan een reactie op de opmerkingen over de oude auto's, de verzamelauto's en de hobby-auto's. Ik dank mevrouw Giskes voor haar waarderende opmerkingen over de echt oude auto's en de echt oude bussen en vrachtauto's.

Mevrouw Giskes en de heren Van Gijzel, Kamp en Reitsma zeiden dat ondanks de voorgestelde regeling er auto's als het ware tussen wal en schip kunnen vallen. Ik noem in dit verband de categorie tussen 0 en 20. Ik heb natuurlijk bekeken of wij nog lager zouden moeten gaan. Er zou een optie kunnen zijn om te denken aan een categorie van 5 tot en met 20 of nog lager. Iedereen zal echter begrijpen, dat het probleem dan is, dat men een zeer ruime en bijzondere regeling krijgt waarmee men het gestelde doel voorbijschiet, terwijl die regeling in feite een uitholling van het systeem zou betekenen. Ook hier wordt het probleem weer gevormd door de controle en de beheersbaarheid. Verder geldt de vraag: hoe voorkom je dat er sprake is van oneigenlijk gebruik? Gelet op deze aspecten, hebben wij gekozen voor een algemene regeling voor de wat oudere types. Het systeem waarvoor wij nu gekozen hebben, kent twee kernelementen: eenvoud en controleerbaarheid. Daar is het systeem op gebaseerd. Alle specifieke maatregelen zouden het systeem compliceren of het minder eenvoudig maken en daardoor zouden die tot kostenverzwaring leiden in het kader van de controle en de beheersbaarheid. Dit betekent dat de suggesties die hier zijn gedaan om weer bijzondere regelingen te treffen, ons in de problemen brengen met het oog op de handhaafbaarheid.

De heer Van Gijzel sprak nog over het probleem dat men met het bouwen van een auto op een gegeven moment met twee kentekens zit. Overigens: ik heb zelf ook wel eens geprobeerd een auto te bouwen, maar zonder al te veel succes. Ik dacht dat ik zo iets ook kon, maar de auto bleek niet te rijden.

De voorzitter: Je moet ook bij je vak blijven.

Staatssecretaris Vermeend: Maar vroeger was zo iets gemakkelijker dan nu. Ik voel echter met de heer Van Gijzel mee, maar ik weet niet of het wel mogelijk is voor dit probleem een simpele oplossing te creëren.

De heer Kamp (VVD): Voorzitter! Volgens mij is dit probleem al opgelost, want men kan gebruik maken van een goede deregistratie. Zie artikel 37, lid 6.

Staatssecretaris Vermeend: Ik heb juist uit de woorden van de heer Van Gijzel begrepen, dat die deregistratie geen oplossing biedt. Mij is het systeem van de deregistratie bekend. Ik wil echter laten uitzoeken of de deregistratieregeling soelaas biedt voor de problematiek die zojuist is aangekaart. Met de heer Van Gijzel vraag ik mij echter af of dit het geval is. Ik zal dit laten uitzoeken.

Dan wil ik ingaan op de opmerkingen betreffende de bussen. Door de heer Reitsma, maar ook door andere leden zijn punten aan de orde gesteld betreffende de bijzondere regeling. Ik moet laten uitzoeken hoe het hiermee staat. Ik kan nu voor de problemen niet zonder meer een oplossing aandragen. Wel wijs ik erop, dat wij ons zullen moeten realiseren, dat er ook op dit punt sprake zal moeten zijn van evenwicht. Men zal enerzijds tegemoet moeten komen aan gerechtvaardigde wensen, maar anderzijds ook moeten letten op de uitvoerbaarheid en de kosten. Ik zal daarom uit laten zoeken wat de administratieve en uitvoeringstechnische kosten zijn van de voorgestelde versoepelingen.

De voorzitter: Dank voor het feit dat u dit uit laat uitzoeken. Het lijkt mij heel zinvol dat dit gebeurt. Het gaat de CDA-fractie echter om het volgende. De bezitters van deze auto's hoeven wat ons betreft niet minder te betalen dan tot op heden het geval was. Ik wijs erop wat het gemiddelde bedrag is dat zij nu aan motorrijtuigenbelasting betalen. Verder geldt de mogelijkheid van tijdelijke ontheffing. Stel dat men met een nieuw algemeen tarief komt en de ontheffingsmogelijkheid niet meer geldt, dan betalen deze mensen gemiddeld allemaal hetzelfde. Op die manier houdt men het systeem eenvoudig. Ik heb echter de indruk, dat het tarief nu hoger is dan de betrokkenen gemiddeld moesten betalen. Ik ben trouwens ook geen voorstander van de introductie van dagkaarten en dergelijke. De controle daarop is niet mogelijk. De staatssecretaris moet daarom een oplossing zoeken in de hoogte van het tarief.

Staatssecretaris Vermeend: Voorzitter! U vraagt mij dus om de huidige kosten voor die categorie weggebruikers te vergelijken met het systeem dat nu wordt ingevoerd. Dat is duidelijk. Dat zal ik doen.

Mevrouw Giskes (D66): Voorzitter! Ik ben nog niet zover dat ik het alleen via de tariefstelling wil zien opgelost. Ik begrijp dat de staatssecretaris die kwestie nu gaat bekijken. Ik zou graag een wat breder verhaal willen zien over de mogelijkheden die er zijn, de keuze die de staatssecretaris maakt en waarom hij dat doet.

Staatssecretaris Vermeend: In de schriftelijke gedachtenwisseling is in dat kader ook gevraagd of er een administratief systeem voor kan worden gecreëerd. Ik ben bereid om die kwestie breed te bekijken, onder de gestelde randvoorwaarden en zonder op dit moment een toezegging te kunnen doen.

Dan de bussen. Wij hebben aangekondigd dat wij nog overleg met het KNVV zouden voeren. Dat overleg heeft op 10 februari jongstleden plaatsgehad. In de stukken is gewezen op een toezegging van mijn ambtsvoorganger met betrekking tot de bussen. In feite is gezegd dat het besloten busvervoer een soortgelijke regeling zou kunnen krijgen als het andere busvervoer. Uitgaande van de nieuwe wet is men genoodzaakt om per saldo over een periode van veertien dagen te betalen. Dat wil zeggen dat vooraf een kwartaal wordt betaald. Vervolgens kan om teruggave worden gevraagd. Het komt er dan feitelijk op neer dat over een periode van veertien dagen wordt betaald. Het besloten busvervoer heeft aangedrongen op een regeling die nog meer verbijzonderd is. Het liefst betaalt men per dag. Dat wil zeggen dat men terug wil naar het oude systeem, namelijk per dag rijden en betalen. Dat systeem past echter niet in het nieuwe voorgestelde systeem. Het staat er in feite zelfs haaks op. Daar komt bij dat ik van mening ben dat het aan de orde zijnde voorstel uit het oogpunt van uitvoerbaarheid en controleerbaarheid, maar ook gelet op de kosten, vrij redelijk is, ook als wordt gekeken naar de situatie van het besloten busvervoer. Er wordt dus, in die gevallen waarin aan de voorwaarden wordt voldaan, per kwartaal betaald, waarna om teruggave kan worden verzocht, zodanig dat in feite over veertien dagen wordt betaald. Ik zie dan ook niet hoe wij nog verder kunnen gaan. Wij hebben dit in de besprekingen ook laten weten. Ik vind het aan de orde zijnde voorstel dus vrij redelijk. Voorzitter, dat was het.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik heb een reactie gemist op de situatie van mensen die op een gegeven ogenblik gaan schorsen en dan naar het buitenland gaan.

Staatssecretaris **Vermeend**: Die kwestie zoek ik uit, want het lijkt mij inderdaad problematisch dat je van de weg kan worden geplukt, terwijl je wel hebt geschorst.

De **voorzitter**: Daarmee hebben wij de eerste termijn gehad. Ik constateer dat de staatssecretaris heeft toegezegd dat hij vóór de plenaire behandeling komt met een nota van wijziging over de automatische incasso. Hij heeft ook een rapportage omtrent de stand van zaken bij het kentekenregister toegezegd. Daarin zal hij aangeven hoe het met het actieplan staat om dit register schoon te houden. Verder heeft de staatssecretaris een rapportage toegezegd over de gedachten die in de Kamer leven over het schorsings-tarief. Hij zal zich bezinnen op nadere voorstellen daaromtrent. Wij wachten die af. De staatssecretaris heeft ook toegezegd dat de kwestie van de sloop- en de hobby-auto's nader zal worden bekeken. De Kamer zal daarover worden gerapporteerd. Ten slotte komt de staatssecretaris terug op de kwestie dat iemand schorst, waarna hij naar het buitenland gaat. Ik neem aan dat de staatssecretaris de Kamer daar op korte termijn over bericht.

De plenaire behandeling volgt pas als de informatie binnen is. De staatssecretaris weet zelf wanneer hij het wetsvoorstel in de Staatscourant wil hebben, dus ik dring niet aan op spoed.

Ten slotte vraag ik de leden of zij, gezien de toezeggingen van de staatssecretaris en gezien het feit dat wij nog een plenaire behandeling krijgen, nog behoefte hebben aan een tweede termijn. Ik constateer dat alleen de heer Kamp nog behoefte heeft aan een tweede termijn. Ik verzoek hem om die te beperken tot twee minuten.

Tweede termijn van de zijde van de commissie

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Ik vind dat de staatssecretaris zorgvuldig heeft geantwoord en dat u diens betoog goed heeft samengevat. Wij kunnen proberen, samen

optrekkend met de staatssecretaris, om deze zaak af te ronden.

Nog een paar zaken. De voorwaarde die ik heb geformuleerd over de kwestie "van de weg" en "uit het zicht" past in de wetssystematiek. Dat zal de staatssecretaris nog wel zien. Ik ben het eens met het doorberekenen van de kosten van het flankerend beleid. Ik merk wel op dat de kosten van een schorsing in de verzekeringswereld f 17,50 bedragen. Wij gaan dus vrij ver met die f 50. Ik ben daarom niet zo gemakkelijk als het gaat om het verhogen van dat bedrag. Ik vind verder, als de schorsingsregeling aan f 50 wordt gekoppeld, dat goed wordt tegemoetgekomen aan de kwestie van de hobby-auto's. Voor die auto's ben je er dan wel uit. De sloop van auto's is overigens echt geen probleem. Als je drie auto's hebt, terwijl je er één wilt overhouden, dan houd je die ene auto als basis in het register. De andere twee auto's deregistreer je. Zo kun je de zaak oplossen.

De **voorzitter**: De opmerkingen van de heer Kamp hebben betrekking op rapportage die nog komt. Het lijkt mij zinvol dat de staatssecretaris daar kennis van kan nemen en die meeneemt. Heeft de staatssecretaris nog behoefte om te reageren?

Tweede termijn van de zijde van de regering

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Ik kan heel kort zijn. Ik moet nu aan het werk.

De **voorzitter**: Wij wensen de staatssecretaris sterkte met zijn huiswerk. Wij wachten met belangstelling zijn toezeggingen af.

Ik dank de staatssecretaris en zijn medewerkers voor hun aanwezigheid en hun inbreng. Het was ook plezierig dat er wat publiek was.

Sluiting 11.52 uur.