

Vergaderjaar 1994–1995

**24 070**

**Goedkeuring van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens alsmede invoering van een belasting met betrekking tot zware motorrijtuigen (Wet belasting zware motorrijtuigen)**

**Nr. 3**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

INHOUDSOPGAVE		Blz.
1.	Inleiding	2
2.	Fiscale harmonisatie wegvervoer	2
3.	De richtlijn	5
4.	Het verdrag	7
5.	Toepassing van het verdrag door Nederland	11
5.1.	Inleiding	11
5.2.	Belastingplicht en -tijdvak voor in Nederland geregistreerde motorrijtuigen	11
5.3.	Wijze van heffing	13
5.4.	Relatie tussen het tarief en het aantal assen	14
5.5.	Teruggaaf en vrijstellingen	15
5.6.	Datum van invoering van het gemeenschappelijke gebruiksrecht in Nederland	16
6.	Budgettaire gevolgen	17
7.	Uitvoeringsaspecten	18
7.1.	Controle	18
7.2.	Personele gevolgen	18
7.3.	Uitvoeringskosten	19
8.	Artikelsgewijze toelichting	19
Bijlagen bij de memorie van toelichting:		
A.	Verdrag <sup>1</sup>	
B.	Richtlijn <sup>1</sup>	
C.	Transponeringstabel	4

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

## 1. Inleiding

Met deze wet wordt goedkeuring verleend aan het op 9 februari 1994 te Brussel tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg tot stand gekomen verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Trb. 1994, 69); hierna te noemen «het verdrag». Daarnaast wordt met deze wet de invoering in Nederland geregeld van het in het verdrag opgenomen gemeenschappelijke gebruiksrecht.

Het verdrag is opgesteld binnen het raamwerk dat voor de heffing van gebruiksrechten in EU-verband tot stand is gebracht door de besluitvorming in 1993 voor de eerste fase van de fiscale harmonisering van het wegvervoer<sup>1</sup>. Die besluitvorming betrof ook de motorrijtuigenbelasting en tolheffing voor zware motorrijtuigen. Daarmee werd een belangrijke stap gezet naar meer evenwichtige concurrentieverhoudingen in het Europese goederenvervoer over de weg en de doorberekening van infrastructuurkosten.

Het verdrag zelf vormt het kader waarbinnen de verdragsluitende landen een heffing voor zware motorrijtuigen op hun grondgebied kunnen invoeren. Zo regelt het verdrag onder meer de wijze van heffing, het betalingstijdvak, de tarieven en de vrijstellingen. Daarnaast bevat het verdrag de voorwaarden en procedures op basis waarvan een deel van de inkomsten uit het gebruiksrecht tussen de verdragslanden zal worden verdeeld.

De invoering van het gemeenschappelijke gebruiksrecht in Nederland komt kort samengevat neer op het volgende. Voor alle motorrijtuigen boven een bepaald minimum gewicht die in Nederland registratieplichtig zijn, dan wel hier weliswaar niet registratieplichtig zijn maar waarmee wel van de autosnelweg in Nederland gebruik wordt gemaakt, zal een belasting zijn verschuldigd. De belasting wordt voor motorrijtuigen die in Nederland zijn geregistreerd geheven op grond van het houderschap over een tijdvak van een jaar. Bij voldoening van de belasting krijgt de houder een speciaal certificaat, waarmee hij tevens gebruik kan maken van de autosnelweg in de overige verdragslanden. Er geldt een vrijstelling voor specifieke groepen motorrijtuigen. Daarnaast is voorzien in een teruggaafregeling indien het motorrijtuig voor langere tijd buiten gebruik is gesteld.

Voor buitenlandse motorrijtuigen kan de belasting naar rato van het snelweggebruik worden betaald voor een dag, een week, een maand of een jaar. Geen belasting is verschuldigd indien het gebruiksrecht voor de periode waarin met het buitenlandse motorrijtuig in Nederland wordt gereden, reeds elders is voldaan.

## 2. Fiscale harmonisatie wegvervoer

De fiscale harmonisatie in het wegvervoer heeft twee doelen. Enerzijds gaat het er om de kosten van de infrastructuur aan de gebruikers toe te rekenen en anderzijds om de bestaande concurrentiedistorsies van fiscale aard tussen vervoerders in de EU te verwijderen.

De eerste initiatieven om tot een gezamenlijke aanpak van de toerekening van de infrastructuurkosten te komen, zijn in 1965 door de Transportraad genomen. Het eerste voorstel van de Commissie om de belastingstructuur op bedrijfsvoertuigen te harmoniseren stamt uit 1968. Na diverse besprekingen werd het voorstel – een harmonisatie van de nationale motorrijtuigenbelastingstelsels, gekoppeld aan wederzijdse vrijstelling tussen de lid-staten – in juni 1978 in beginsel aangenomen, maar het is nooit formeel goedgekeurd.

---

<sup>1</sup> Richtlijn nr. 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de lid-staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten, PbEG L 279.

In de daaropvolgende jaren was er van enige vooruitgang geen sprake meer. De lid-staten voerden diverse en vaak tegenstrijdige bezwaren aan. De besluitvorming werd geblokkeerd door nationale belangen. Als gevolg van deze houding ontstond een patstelling.

De besluitvorming kreeg een nieuwe impuls met de verschijning, in 1985, van het Witboek van de Commissie over de voltooiing van de interne markt in 1992, waarin de grondslag werd gelegd voor een wegvervoermarkt waarop kwantitatieve beperkingen zouden zijn opgeheven. De Transportraad was van mening dat het wegwerken van fiscale concurrentievervalsingen een belangrijk element vormde in de ontwikkeling van een gemeenschappelijk vervoerbeleid, ook al bestond er geen verdragsrechtelijke verplichting ter zake. Hiermee legde de Transportraad expliciet verband tussen enerzijds liberalisatie, zoals onder andere het afschaffen van vergunningstelsels en de vrijheid tot het verrichten van cabotage, en anderzijds harmonisatie van fiscale aspecten. Ook verbond de Transportraad de liberalisatie aan andere dan fiscale aspecten, zoals rij- en rusttijden.

In december 1986 verscheen er een document van de Commissie, waarin de verschillende elementen (dieselaccijns, motorrijtuigenbelasting en tollens) uitvoerig en in onderling verband werden beschreven. Vervolgens verscheen er medio februari 1988 een eerste voorstel voor een richtlijn, waarin het tot dan toe als uitgangspunt gehanteerde nationaliteitsbeginsel (iedere vervoerder zou moeten bijdragen aan de kosten van de infrastructuur in het land van registratie van zijn voertuig), als gevolg van de sterke toename van het intracommunautaire wegvervoer, werd vervangen door het wezenlijk andere territorialiteitsbeginsel. Het territorialiteitsbeginsel houdt in dat de toerekening van de infrastructuurkosten geschiedt op basis van het gebruik van de infrastructuur in zowel het land van registratie als de andere lid-staten van de Gemeenschap. Het voorstel beperkte zich voorts tot de motorrijtuigenbelasting en tollens en stelde een geleidelijke aanpak van harmonisering van de fiscaliteit van het wegvervoer voor.

De besluitvorming kwam in een stroomversnelling toen het Duitse kabinet in oktober 1989 besloot medio 1990 een zogenoemd Straßenbenutzungsgebühr (SBG, weggebruiksrecht) in te voeren.

Dit voornemen kwam voort uit onvrede over het gebrek aan vooruitgang in Brussel en was gericht op de buitenlandse vervoerders, die veel te weinig zouden bijdragen aan het dekken van de infrastructuurkosten in Duitsland. Voorts beoogde het voornemen hiermee een verbetering van de vermeende ongelijke concurrentiepositie van Duitse vervoerders door de relatief hoge Duitse motorrijtuigenbelasting. De heffing (een nationaal gebruiksrecht) van 9000 DM voor een 40-tonscombinatie op jaarbasis, zou voor Duitse vervoerders worden gecompenseerd door middel van een ongeveer even grote verlaging van de Duitse motorrijtuigenbelasting.

Diverse lid-staten reageerden sterk afkeurend op de aangekondigde, eenzijdige Duitse stap, die zij zagen als een doorkruising van het nagestreefde gemeenschappelijke vervoerbeleid en die zij in strijd achtten met het Europese recht en met de totstandkoming van de interne markt. De invoering van het SBG zou voor het Nederlandse wegvervoer in Duitsland een aanzienlijke lastenverzwaring tot gevolg hebben gehad en hebben geleid tot verslechtering van de concurrentiepositie ten opzichte van Duitse vervoerders. Daarnaast zou invoering extra administratieve rompslomp en oponthoud aan de grens tot gevolg hebben gehad.

De Commissie, actief ondersteund door een aantal lid-staten, waaronder Nederland, startte een procedure tegen de Duitse SBG-wet bij het Europese Hof van Justitie. Na een schorsing van de SBG-wet in kort geding in juni 1990, mondde een bodemprocedure op 19 mei 1992 uit in

een arrest van het Hof. Het Hof oordeelde dat de invoering van het SBG, voor zowel Duitse vervoerders als vervoerders uit andere lid-staten, waarbij de Duitse vervoerders gecompenseerd zouden worden door een ongeveer even grote verlaging van de motorrijtuigenbelasting, in strijd was met artikel 76 van het EG-verdrag.

Mede door de dreiging van het SBG en de geringe vooruitgang in de besluitvorming liet de Commissie op 8 februari 1991 een gewijzigd voorstel voor een richtlijn verschijnen. De stapsgewijze aanpak werd niet verlaten; echter de niveaus van de motorrijtuigenbelasting in de lid-staten moesten in een relatief kort tijdsbestek sterk worden verhoogd zodat voor het jaar 2000 de infrastructuurkosten zouden worden gedekt.

Inmiddels werd in de eerste helft van 1991 onder Luxemburgs voorzitterschap een akkoord bereikt over de harmonisatie van het niveau van de dieselaccijns op een relatief hoog minimumniveau van 245 ECU/1000 liter. Dit akkoord is in oktober 1992 in de Ecofin-raad bekrachtigd.

Onder Nederlands voorzitterschap, in de tweede helft van 1991, werd vervolgens gepoogd ook op de andere elementen (motorrijtuigenbelasting en tollens) tot besluitvorming te komen. De Nederlandse inzet was op hoofdlijnen erop gericht een akkoord te bereiken op een verlaagd minimumniveau van de motorrijtuigenbelasting (in vergelijking tot het voorliggende Commissie-voorstel). Daarnaast werden randvoorwaarden aan het heffen van tollens gesteld (niet-discriminatoir en moderne wijze van inning) en voorwaarden verbonden aan de terugbetaling van tollens aan nationale vervoerders via een verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Een lager niveau van de motorrijtuigenbelasting was toen evenwel voor Duitsland niet aanvaardbaar.

Ook het Nederlandse voorzitterschap moest uiteindelijk constateren dat er grote verschillen van mening tussen de lid-staten bleven bestaan.

Eind september 1992 verscheen van de Commissie wederom een gewijzigd voorstel voor een richtlijn. Het Nederlandse voorstel voor een verlaagd minimumniveau van de motorrijtuigenbelasting werd overgenomen. De belangrijkste wijziging betrof echter de bevoegdheid die aan de lid-staten werd toegekend om nationale gebruiksrechten in te voeren. Met deze bepaling zou Duitsland alsnog in staat worden gesteld een SBG in te voeren.

Met name van Nederlandse zijde, maar ook door enkele andere lid-staten, werden bezwaren tegen deze bevoegdheid ingebracht. De mogelijkheid van nationale gebruiksrechten in de Gemeenschap zou een cumulatie van kosten tot gevolg kunnen hebben, inclusief nieuwe verstoringen van concurrentieverhoudingen, en extra administratieve rompslomp kunnen meebrengen. Daarnaast waren bedoelde lid-staten van mening dat nationale gebruiksrechten een met de interne markt gedachte strijdige accentuering van nationale grenzen tot gevolg zouden hebben.

Na uitvoerige discussies in de Transportraad dreigde er opnieuw een patstelling te ontstaan. Vorenbedoelde lid-staten bleven zich tegen dit onderdeel van het Commissie-voorstel verzetten. Van Duitse zijde werd vervolgens alle medewerking aan de besluitvorming inzake cabotage wegvervoer opgeschort. Volgens Duitsland kon er geen liberalisatie zijn zonder een voldoende mate van harmonisatie. Voor een Nederlandse poging om tot een pragmatische oplossing voor een betere dekking van de infrastructuurkosten te komen door middel van verhoging van de dieselaccijns, was nauwelijks steun.

Onder Deens voorzitterschap werden in het voorjaar van 1993 alternatieven uitgewerkt; veelal varianten op een nationaal gebruiksrecht of een verhoging van de dieselaccijns. Nederland bleef daarbij de «variabilisatie-optie» bepleiten, dat wil zeggen een systeem waarbij de dieselaccijns zou worden verhoogd in combinatie met een vast te stellen laag minimum-

niveau van de motorrijtuigenbelasting. Uiteindelijk werd onder het Deense voorzitterschap de opening tot een oplossing gevonden via de mogelijkheid van een gemeenschappelijk gebruiksrecht, later beter bekend geworden als het eurovignet. Hiertegen bestonden aanvankelijk van Duitse zijde bezwaren. Echter, toen bleek dat de tegenstanders van een nationaal gebruiksrecht, zij het onder voorwaarden, akkoord konden gaan met het Deense initiatief, werd de dreiging van een nieuwe patstelling afgewend en kwamen tijdens de Transportraad van 7 en 8 juni 1993 voor het eerst de contouren in zicht van een voor alle lid-staten aanvaardbare compromis-oplossing. In essentie behelsde deze een harmonisatie van de motorrijtuigenbelasting op een relatief laag minimumniveau (700 ECU voor een standaard zware vrachtwagen van 38-40 ton maximaal toegestaan gewicht) en de mogelijkheid van invoering van gebruiksrechten (maximaal 1250 ECU/jaar), waarbij de Benelux-landen, Duitsland en Denemarken zich ertoe zouden verbinden om voor 1 januari 1994 de uitwerking ter hand te nemen van een gemeenschappelijk gebruiksrecht dat per 1 januari 1995 in werking zou kunnen treden.

Nadat van Nederlandse zijde nog uitdrukkelijk de koppeling werd gelegd met de besluitvorming over cabotage, werd besloten een extra Transportraad op 19 juni 1993 te houden, uitsluitend over de fiscale harmonisatie en de cabotage in het wegvervoer. Op die Transportraad werd dan uiteindelijk, te zamen met een akkoord over het cabotage-dossier, het definitieve politieke akkoord bereikt over de uitgangspunten voor de fiscale harmonisatie van het wegvervoer, hetgeen op 25 oktober 1993 werd geformaliseerd door de aanvaarding van de eerder genoemde richtlijn door de Ecofin-raad. Dit akkoord werd bereikt onder aflegging van een verklaring van de Benelux-landen, Denemarken en Duitsland, een verdrag te sluiten met betrekking tot de invoering per 1 januari 1995 van een gemeenschappelijk gebruiksrecht, waarbij tevens reeds de belangrijkste modaliteiten daarvan (o.a. tarieven, tijdvakken) werden vastgelegd.

Voor Nederland was de instemming met dit akkoord met name van belang omdat daardoor een dreigende, nieuwe Duitse «Alleingang» met een heffing van 10 000 DM per jaar, evenals een mogelijke cumulatie van nationale vignetten in de EU, kon worden afgewend. Tevens werd Nederland door de afspraken inzake het gemeenschappelijk gebruiksrecht verzekerd van zeggenschap op het punt van de verdere uitwerking van het verdrag.

### **3. De richtlijn**

De richtlijn, waaraan per 1 januari 1995 moet zijn voldaan, betreft enerzijds voorschriften met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting en anderzijds voorschriften met betrekking tot de heffing van tolgelden en gebruiksrechten. Het gaat hierbij niet om een gedetailleerde harmonisatie, maar om voorwaarden en uitgangspunten, waarbinnen de lid-staten hun heffingen dienen vorm te geven.

Het toepassingsgebied van de richtlijn is beperkt tot voertuigen of voertuigcombinaties die uitsluitend zijn bestemd voor het goederenvervoer over de weg en met een maximaal toegestaan gewicht van 12 000 kilogram of meer. Met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting regelt de richtlijn in feite alleen de door de lid-staten in acht te nemen minimum-tarieven, alsmede de mogelijkheden voor vrijstelling van bepaalde voertuigen, al dan niet na goedkeuring door de Commissie. Ook bevat de richtlijn het uitgangspunt dat een in een bepaalde lid-staat geregistreerd voertuig alleen in die lid-staat aan de motorrijtuigenbelasting kan worden onderworpen.

De in acht te nemen minimumtarieven zijn opgenomen in een bijlage bij de richtlijn, waarin per onderscheiden assencombinatie van een voertuig of voertuigcombinatie voor opeenvolgende gewichtsklassen het

minimumtarief is opgenomen. Daarbij geldt voorts nog een onderscheid naar veringsysteem van de assen (luchtvering of ander). Het minimumtarief voor de standaard in het internationale goederenvervoer gebruikte vrachtauto (38–40 ton) bedraagt 700 ECU.

De lid-staten blijven vrij in de structuur van hun motorrijtuigenbelastingstelsel en in hun heffings- en inningsprocedures. Evenmin zijn de lid-staten verplicht om, zoals de richtlijn doet, hun wettelijke tarieven te koppelen aan het maximaal toegestane gewicht. Mits zij, omgerekend naar deze maatstaf, maar voldoen aan de richtlijn-minima, mogen zij nationaal ook het ledig gewicht als maatstaf voor de tarief-toepassing hanteren (zoals Nederland doet).

Gedurende een overgangsperiode, die loopt tot en met 31 december 1997, gelden tot 50 procent verlaagde minimumtarieven voor Griekenland, Spanje, Frankrijk, Italië en Portugal.

De minimumtarieven gelden in ieder geval tot en met 31 december 1997, waarna de Raad deze bij unanimité kan aanpassen.

In Nederland voldoet de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's, zoals die is opgenomen in de per 1 april 1995 in werking tredende Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994<sup>1</sup>, reeds aan de door de richtlijn gestelde voorwaarden. Voorts is in overeenstemming met de richtlijn voor een enkele vrijstelling toestemming van de Commissie gevraagd. Naast vrijstellingen voor militaire voertuigen, voertuigen van de burgerbescherming, de brandweer en andere diensten voor eerste-hulpverlening, voertuigen voor de ordehandhaving en voertuigen voor het onderhoud van de wegen, is vrijstelling slechts onder deze voorwaarde van goedkeuring door de Commissie mogelijk. Deze mogelijkheid beperkt zich voorts tot voertuigen die slechts af en toe deelnemen aan het verkeer op de openbare weg, die gebruikt worden door personen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, en waarvoor een vrijstelling voorts niet leidt tot concurrentievervalsing. Deze op zichzelf beperkte vrijstellingsmogelijkheid biedt, in samenhang met het beperkte toepassingsgebied van de richtlijn, naar het ons voorkomt evenwel voldoende ruimte voor het handhaven van de bestaande vrijstellingen in de Nederlandse motorrijtuigenbelastingwetgeving.

Het tweede onderdeel van de richtlijn betreft de uitgangspunten voor de heffing van tolgelden (aan de afstand gebonden) en gebruiksrechten (aan de tijd gebonden). Voor beide heffingen gelden gelijke voorwaarden.

Zo mogen tolheffingen en gebruiksrechten niet tegelijkertijd voor het gebruik van hetzelfde wegvak worden geheven (hetgeen overigens niet in de weg staat aan de mogelijkheid tol te heffen van bruggen, tunnels en bergpassen die deel uitmaken van wegennetten waarvoor een gebruiksrecht wordt geheven). Bij de heffing van tol en gebruiksrechten mag niet gediscrimineerd worden naar nationaliteit van de vervoerder of de bestemming van het vervoer. Voorts mogen zij de doorstroming niet verhinderen en mag er geen controle zijn aan de binnengrenzen. Tot slot mogen tolheffingen en gebruiksrechten in principe slechts worden toegepast voor het gebruik van autosnelwegen.

Daarnaast bevat de richtlijn een aantal specifieke bepalingen voor het gebruiksrecht, onderscheidenlijk de tolheffingen. Het zijn deze bepalingen, althans wat betreft het gebruiksrecht, die de grondslag vormen voor het verdrag. Zij komen in essentie op het volgende neer:

– Een lid-staat kan voor op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen bepalen dat het gehele wegennet (in plaats van alleen autosnelwegen) aan het gebruiksrecht is onderworpen.

– Het tarief van het gebruiksrecht bedraagt ten hoogste 1250 ECU per jaar, inclusief administratiekosten (om de twee jaar opnieuw te bezien, voor het eerst op 1 januari 1997).

<sup>1</sup> Deze wet zal bij de Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 worden aangepast aan de huidige motorrijtuigenbelastingtarieven.

- Het tarief is evenredig aan de duur van het gebruik van de infrastructuur; een lid-staat mag evenwel voor op zijn eigen grondgebied geregistreerde voertuigen alleen jaartarieven toepassen.
- Twee of meer lid-staten kunnen een gemeenschappelijk gebruiksrecht invoeren, waarvan de betaling toegang geeft tot het daaraan onderworpen wegennet in alle deelnemende lid-staten; andere lid-staten kunnen zich aansluiten.
- De aan een gemeenschappelijk gebruiksrecht deelnemende lid-staten werken een billijke verdeelsleutel uit voor de opbrengst.
- Mogelijkheid tot toepassing van een verlaagd tarief voor een gemeenschappelijk gebruiksrecht uiterlijk tot en met 31 december 1997, voor voertuigen uit lid-staten met een achterblijvende economische ontwikkeling of een ongunstige geografische ligging.

De richtlijn biedt aan de lid-staten de mogelijkheid van invoering van een gebruiksrecht – al dan niet gemeenschappelijk – doch verplicht er niet toe. Zoals in deel 2 van deze toelichting is opgemerkt was evenwel een onderdeel van het uiteindelijke akkoord over het pakket fiscale harmonisatie en cabotage, de verklaring van de Benelux-landen, Denemarken en Duitsland dat zij een gemeenschappelijk gebruiksrecht zouden uitwerken. Deze verklaring bevatte, zoals daar is opgemerkt, reeds de belangrijkste modaliteiten van het verdrag waarop de partijen zich vastlegden.

In feite is de juridische vormgeving van de richtlijn op het punt van het gemeenschappelijke gebruiksrecht de resultante van de politieke besluitvorming over het tussen de vijf lid-staten overeengekomen verdrag, in eerste instantie door de bij het verdrag betrokken vijf landen zelf, maar in tweede instantie door alle twaalf lid-staten.

Uit de slotbepalingen van de richtlijn blijkt duidelijk het overgangskarakter daarvan, in afwachting van een definitieve regeling voor de toerekening van de kosten op basis van het territorialiteitsbeginsel.

Uiterlijk op 31 december 1997 zal de Commissie verslag uitbrengen over de werking van de richtlijn, waarbij zij zo nodig voorstellen voor een dergelijke definitieve regeling zal doen.

Zoals uit het onderstaande mag blijken houdt ook het verdrag rekening met het overgangskarakter van de tot stand gekomen regelgeving.

#### **4. Het verdrag**

Het verdrag is, zoals eerder aangegeven, in feite de uitwerking van de gemeenschappelijke verklaring die de vijf betrokken lid-staten hebben afgelegd bij de totstandkoming van het akkoord in de Transportraad van 19 juni 1993. Zoals hiervoor eveneens aangegeven is het daarmee in zijn vormgeving ook mede bepaald door de onderhandelingen in Raadsverband met de overige zeven lid-staten, waarvan de internationale vervoerders evenzeer worden geraakt door het gemeenschappelijke gebruiksrecht van de vijf. Het verdrag, dat uiteraard de in onderdeel 3 geschetste grondlijnen volgt die de richtlijn voorschrijft, vertoont hiervan de sporen in met name de tariefstelling.

De vijf verdragspartijen hadden reeds in hun aan de Transportraad voorgelegde gezamenlijke verklaring vastgelegd dat het gebruiksrecht, naast een tijdvak van een jaar, in ieder geval voor buitenlandse vervoerders ook zou worden geheven over tijdvakken van een dag, een week en een maand. Tevens was aangegeven dat er een verlaagd tarief zou gelden voor voertuigen en voertuigcombinaties met drie assen of minder (voor een jaarvignet 750 ECU in plaats van 1250 ECU). Tot het allerlaatste moment van de EU-besluitvorming is onderhandeld over de tariefstelling voor de dag-, week- en maandvignetten. Uiteindelijk bereikte men overeenstemming uitgaande van een jaartarief van 1250 ECU (4 assen en meer) of 750 ECU (3 assen en minder), over een dagtarief van 6

ECU (ongeacht het aantal assen) en een week- en maandtarief dat – op basis van tijdevenredigheid en rekening houdend met een redelijke opslag voor administratiekosten – zou worden vastgesteld tijdens de verdragsonderhandelingen, waarbij ook de Commissie zou worden betrokken. Uiteindelijk is daaruit tijdens deze onderhandelingen een tarief voortgevloeid van 125 respectievelijk 75 ECU voor een maandvignet en van 33 respectievelijk 20 ECU voor een weekvignet.

Een element van de in het verdrag opgenomen tariefstelling dat eveneens noodzakelijk was voor een algeheel akkoord op Raadsniveau, betreft de toepassing van tot 50 procent verlaagde tarieven tot en met 31 december 1997 voor Griekse voertuigen en tot en met 31 december 1996 voor Ierse en Portugese voertuigen. De verlaagde tarieven hangen samen met de positie van de economieën in de betrokken lid-staten, de geografische ligging en voorts met de onbestendige politieke situatie in voormalig Joegoslavië, die belemmerend werkt voor de Griekse vervoerders.

De regeling van de betalingstijdvakken en de tarieven zoals die hiervoor is aangegeven, is opgenomen in de artikelen 7 en 8 van het verdrag. In artikel 8 is daarbij tevens bepaald dat de verdragsluitende partijen de mogelijkheid hebben om voor binnen hun eigen grondgebied geregistreerde voertuigen alleen jaarlijkse gebruiksrechten te heffen, zulks conform het bepaalde in de richtlijn.

Een ander onderdeel van het verdrag, dat reeds vastlag in de op de Transportraad van 19 juni 1993 afgelegde gezamenlijke verklaring, betreft de in artikel 13 opgenomen regeling voor de verdeling van de inkomsten uit het gebruiksrecht. Ter toelichting daarop diene het volgende.

In de eerste plaats zal het gebruiksrecht worden betaald door vervoerders afkomstig uit het grondgebied van de landen waar het gemeenschappelijke gebruiksrecht wordt geheven. De opbrengsten die hieruit voortvloeien vallen in eerste instantie geheel toe aan de lid-staat op wiens grondgebied een dergelijke vervoerder het gebruiksrecht heeft betaald.

Vervolgens wordt een deel daarvan verrekend met de overige staten. Deze verrekening is telkens een bilaterale kwestie; twee verdragsluitende partijen kunnen ook afzien van verrekening. Bepalend voor een verrekening tussen verdragspartij A en verdragspartij B is het jaarsaldo van het aantal kilometers afgelegd in A door voertuigen uit B en het aantal kilometers afgelegd in B door voertuigen uit A. Het referentiejaar voor de berekening van dit saldo is 1992; op basis daarvan wordt dit saldo gefixeerd. Dit saldo wordt voorts afgerekend tussen A en B tegen de kilometerprijs van het gebruiksrecht, berekend op basis van het hoogste jaartarief van 1250 ECU en een gemiddelde per voertuig afgelegde afstand van 130 000 km per jaar.

Inmiddels hebben de Bondsrepubliek en België aangegeven met Nederland te willen verrekenen. Luxemburg en Denemarken zien af van verrekening met Nederland.

In de tweede plaats ontstaat er opbrengst van vervoerders die niet afkomstig zijn uit landen waar het gemeenschappelijke gebruiksrecht wordt geheven. Dit kunnen vervoerders zijn uit andere lid-staten van de EU, maar ook uit derde landen. Deze vervoerders zullen dit recht moeten hebben betaald voordat zij de autosnelwegen gebruiken van de landen die het gemeenschappelijke gebruiksrecht heffen. Om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken zullen er betalingsvoorzieningen zijn op de grensovergangen met derde landen. Het creëren van betalingsvoorzieningen aan de intracommunautaire grensovergangen zou vanwege de daarmee samenhangende grensformaliteiten echter in strijd zijn met de interne markt en de afschaffing van de binnengrenzen. Vandaar dat er voor vervoerders die het grondgebied van de verdragsluitende partijen binnenkomen via lid-staten van de EU, betalingsvoorzieningen



beschikbaar zijn in die lid-staten zelf. Hierbij moet gedacht worden aan benzine-stations op de belangrijkste toegangswegen naar de grensovergangen, alsook in aanvulling daarop aan een enkel centraal betaalpunt per lid-staat.

Voor de opbrengsten die via deze betalingskanalen binnenkomen, is een aparte verdeelsleutel vastgesteld, waarbij iedere verdragsluitende partij een vast percentage van de totale opbrengst krijgt (Duitsland 73%; België 13%; Nederland 9%; Denemarken 4%; Luxemburg 1%). Bij de vaststelling van deze percentages is rekening gehouden met de gebruikelijke vervoerspatronen en transit-functies van de verschillende landen.

Dezelfde verdeelsleutel is overigens ook van toepassing op de opbrengst van de gebruiksrechten die betaald worden op het grondgebied zelf van de landen die dit gebruiksrecht heffen, door vervoerders die niet uit deze landen afkomstig zijn.

Zoals uit het vorenstaande moge blijken is de concrete toepassing van de heffing van het gebruiksrecht in belangrijke mate een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de betrokken landen.

In artikel 6 van het verdrag is daartoe bepaald dat de werkwijze van de heffing van het gebruiksrecht op bestuursrechtelijk niveau wordt geregeld in onderling overleg, met daarbij een waarnemersrol voor de Commissie.

Het gaat hierbij bovenal om de betaling van het gebruiksrecht door ondernemers buiten het grondgebied van de landen die het gemeenschappelijke gebruiksrecht heffen. Hiervoor is al ingegaan op de daartoe te creëren betalingsmogelijkheden. Deze vereisen echter ook de opbouw van een technische en administratieve structuur, en vervolgens het operationeel maken en houden daarvan. Een en ander is onder verantwoordelijkheid van de deelnemende landen en binnen gestelde randvoorwaarden via een openbare inschrijvingsprocedure in handen gegeven van een particuliere ondernemer. Concreet betreft dit de ontwikkeling en exploitatie van de benodigde apparatuur waarmee betaald kan worden (contant, credit-kaart, bankpas) en van de infrastructuur waarlangs deze betalingen centraal kunnen worden verwerkt ten behoeve van de gezamenlijke verdragspartijen.

De verschillende landen blijven overigens ieder voor zichzelf verantwoordelijk voor de heffing en inning van het gebruiksrecht op hun eigen grondgebied, ook wanneer het gaat om buitenlandse vervoerders die aldaar het gebruiksrecht betalen. Duitsland maakt daarvoor gebruik van de hiervoor beschreven centraal ontwikkelde betalingsapparatuur. Ook Nederland is voornemens dit te doen. Denemarken, Luxemburg en België hanteren een eigen systeem. De bedoelde apparatuur zal overigens ook gebruikt kunnen worden voor de betaling van het gebruiksrecht door binnenlandse vervoerders op het eigen grondgebied, voor zover deze althans niet verplicht zijn tot de aanschaf van een jaarcertificaat in hun eigen land.

Een ander element waartoe de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de verdragspartijen zich uitstrekt, betreft het ten bewijze van betaling van het gebruiksrecht af te geven certificaat, dat in het voertuig aanwezig dient te zijn tijdens het gebruik van de weg. Artikel 9 van het verdrag handelt over dit certificaat, waarbij tevens is bepaald welke gegevens erop vermeld dienen te zijn.

Aangezien het door een land afgegeven certificaat als controlemiddel ook bruikbaar moet zijn in de andere landen waar het gemeenschappelijke gebruiksrecht wordt geheven, is het zaak dat alle landen een op zijn minst nagenoeg identiek certificaat hanteren. In dit licht is de productie van het certificaat onder gezamenlijke verantwoordelijkheid, met uitzondering van Denemarken, in handen gegeven van een op het gebied van het drukken van waardepapieren gespecialiseerde onderneming. Ook aan het Deense certificaat is overigens een vorm gegeven die in overeenstemming is met

het door de overige vier partijen gehanteerde certificaat en de nadere afspraken die inmiddels tussen alle partijen zijn gemaakt over het certificaat. Deze betreffen met name de afmetingen, de beveiliging tegen namaak en de taal waarin het certificaat luidt. Wat dit laatste betreft is overeengekomen dat het certificaat zal luiden in de vier talen van de verdragsluitende partijen, alsmede in het Engels. Het gaat om een certificaat dat de bestuurder steeds in het motorrijtuig aanwezig dient te hebben. Er is afgezien van een raamvignet, vanwege de daarmee samenhangende uitvoeringsproblemen door de noodzaak van een veelheid aan verschillende soorten.

Het verdrag bevat een aantal bepalingen die hun uitwerking hebben gekregen in het onderhavige wetsvoorstel. Het gaat hierbij om de bepalingen uit het verdrag inzake de betaalplicht (artikel 3), de vrijstellingen (artikel 4), de betalingsplichtige (artikel 5), het betalingstijdvak (artikel 7), het tarief (artikel 8), het betalingsbewijs (artikel 9), de terugbetaling bij niet-gebruik (artikel 10) en de toe te passen sancties (artikel 12). Deels is hierop in het voorgaande reeds ingegaan. Voor het overige zij verwezen naar de hierna opgenomen toelichting op de Nederlandse toepassing van het verdrag en naar de artikelsgewijze toelichting.

Voorts bevat het verdrag nog een aantal bepalingen die voornamelijk de verhoudingen tussen de verdragspartijen regelen. Zo legt artikel 11 de verantwoordelijkheid voor het toezicht op de naleving bij ieder van de verdragsluitende partijen afzonderlijk. In Nederland, waar het gebruiksrecht als belasting wordt geheven, ligt deze verantwoordelijkheid daarmee vanzelfsprekend bij de Belastingdienst. Voorts wordt voorzien in de instelling van een coördinatiecommissie voor de uitvoering van de gemeenschappelijke werkzaamheden (artikel 14) en in een arbitrageprocedure voor geschillen (artikel 15). Het werkterrein van de coördinatiecommissie betreft met name de reeds hiervoor uitvoerig besproken verdeling van de opbrengsten en de heffing van het gebruiksrecht met betrekking tot ondernemers van buiten het grondgebied van de verdragsluitende partijen.

De artikelen 16, 17, 18, 19 en 20 ten slotte regelen de werkingsduur van het verdrag en de mogelijkheden om gedurende deze periode toe te treden tot het verdrag, het verdrag op te zeggen, dan wel af te zien van de heffing van het gebruiksrecht.

Het verdrag treedt ingevolge artikel 19 in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de datum waarop de laatste van de verdragsluitende partijen te kennen heeft gegeven dat aan de voor de inwerkingtreding van het verdrag geldende vereisten is voldaan. Wanneer een of meer partijen hiertoe niet vóór 1 januari 1995 in staat is/zijn, kunnen de overige partijen (of zelfs één partij) het verdrag toch reeds toepassen vanaf die datum. Het gemeenschappelijke gebruiksrecht zal evenwel niet vóór 1 januari 1995 kunnen worden geheven (artikel 3).

Artikel 17 geeft aan de verdragsluitende partijen het recht om af te zien van de heffing van het gebruiksrecht, met een kennisgevingstermijn van 9 maanden. De partij die hiervan gebruik maakt blijft volwaardig partij bij het verdrag, met alle daarbij behorende zeggenschapsrechten. Zij mag evenwel geen nationaal gebruiksrecht invoeren, tenzij het betreft een – na 1 januari 1998 – in te voeren nationaal algemeen afstandgebonden gebruiksrecht. Deze laatste uitzondering is opgenomen om niet in de weg te staan aan een mogelijke invoering van een (elektronisch) road-pricing systeem. Niets verhindert overigens dat een lid-staat die de heffing heeft afgeschaft later weer de heffing invoert. Om deze reden wordt artikel 17 wel aangeduid als de «opt-in/opt-out»-bepaling.

Ook wanneer een partij besluit het verdrag op te zeggen – hetgeen ingevolge artikel 18 mogelijk is vanaf 31 december 1997 met een opzegtermijn van 9 maanden – mag zij geen nationaal tijdgebonden gebruiksrecht invoeren.

Uit het vorenstaande mag duidelijk zijn dat het partij zijn bij het verdrag tot gevolg heeft dat gedurende de geldigheidsduur van het verdrag geen nationaal gebruiksrecht ingevoerd zal kunnen worden, tenzij dit – vanaf 1 januari 1998 – een road-pricing systeem betreft. De geldigheidsduur van het verdrag loopt tot 31 december 2019, met de mogelijkheid tot verlenging indien twee of meer partijen daartoe besluiten (artikel 20).

Zolang het verdrag loopt heeft iedere lid-staat van de EU het recht toe te treden tot dit verdrag.

## **5. Toepassing van het verdrag door Nederland**

### *5.1. Inleiding*

Zoals reeds in de inleiding van deze toelichting is opgemerkt, strekt het onderhavige wetsvoorstel niet alleen tot goedkeuring van het verdrag, maar tevens tot invoering in Nederland van de heffing van het gemeenschappelijke gebruiksrecht. De vormgeving van deze heffing wordt uiteraard bepaald door datgene wat daarover reeds in het verdrag vastligt. Dit geldt in het bijzonder ten aanzien van de meest wezenlijke elementen van de heffing zoals de belastingplicht, de belastingtijdvakken en de tarieven.

Overigens doen zich voor de verdragsluitende partijen belangrijke keuze-mogelijkheden voor, juist met betrekking tot deze kernelementen, in relatie tot de op hun eigen grondgebied geregistreerde voertuigen. Ook in de concrete invulling van de vele uitvoeringsmodaliteiten van de heffing zijn de verdragslanden vrij.

Ondanks richtlijn en verdrag is daarmee de vormgeving van de heffing toch in belangrijke mate een zaak van nationale uitwerking. In het onderstaande wordt nader ingegaan op de wijze waarop wij menen dat voor Nederland op wezenlijke onderdelen uitwerking moet worden gegeven aan de heffing van het gemeenschappelijke gebruiksrecht.

### *5.2. Belastingplicht en -tijdvak voor in Nederland geregistreerde motorrijtuigen*

In overeenstemming met de richtlijn kent het verdrag de mogelijkheid om op het eigen grondgebied geregistreerde vrachtwagens in de heffing te betrekken op een wijze die in tweerlei opzicht afwijkt van de heffing zoals die in ieder geval dient te gelden voor buitenlandse vrachtwagens. Waar de heffing voor buitenlandse vrachtwagens zich in principe slechts uitstrekt tot het gebruik van de autosnelwegen, kan elk land ertoe besluiten de heffing voor op het eigen grondgebied geregistreerde vrachtwagens uit te strekken tot het gebruik van het gehele nationale wegennet (artikel 3, derde lid, van het verdrag). Voorts is de mogelijkheid gegeven om voor binnen het eigen grondgebied geregistreerde vrachtwagens alleen jaarlijkse gebruiksrechten te heffen (artikel 7, derde lid, van het verdrag).

In de voorbereidende fase van het overleg over het gemeenschappelijke gebruiksrecht voor zware vrachtwagens, heeft ons met betrekking tot de eventuele introductie daarvan in Nederland, steeds een heffingssysteem voor ogen gestaan, waarin een relatief eenvoudige heffing en inning gekoppeld zou zijn aan een betrekkelijk eenvoudige controle. Het internationale overleg is dan ook voor een groot deel in die geest gevoerd. De uitwerking ervan is de facto neergelegd in de thans voorgestelde regeling, waarin de heffing voor Nederlandse vrachtwagens is gekoppeld aan de inschrijving in het kentekenregister, met daaraan verbonden verplichte jaarcertificaten. Deze systematiek maakt, anders dan alternatieven als hierna beschreven, een relatief eenvoudige heffing en inning mogelijk.

Zo zou bij voorbeeld bij een gebruiksrecht dat, ook voor in Nederland

geregistreerde vrachtwagens, naar keuze van de vervoerder, betaald kan worden voor een dag, een week, een maand of een jaar, volledig rekening moeten worden gehouden met het daadwerkelijke gebruik van het wegennet. Een dergelijke opzet zou echter belangrijke gevolgen hebben. Zo zou het in een dergelijk systeem niet mogelijk zijn de betaling van het gebruiksrecht aan de hand van het kenteken te verifiëren door middel van mobiele controleposten op de weg, aangezien niet zou vaststaan dat de betaling in Nederland is gedaan en daarmee evenmin dat een verrichte betaling in Nederland administratief zal zijn verwerkt. Dit zou betekenen dat afdoende controle slechts mogelijk is door veelvuldige staande-houdingen. Nog los van de verkeerstechnische implicaties daarvan zou dit een veelvoud aan controlepersoneel vergen ten opzichte van het voorgestelde systeem, dat eenvoudig administratief is te controleren. En nog steeds zou dan de fraudegevoeligheid van dat systeem groot blijven.

Een heffingssysteem dat ook voor Nederlandse vrachtwagens uitgaat van de mogelijke aanschaf van dag-, week- en maandcertificaten, zou op grond van het verdrag niet tevens de verplichting kunnen bevatten dat deze certificaten in Nederland worden aangeschaft. Evenals voor buitenlandse vrachtwagens zou dan ook voor Nederlandse vrachtwagens gelden dat men op het Nederlandse wegennet mag rijden mits men in Nederland of elders een dergelijk certificaat heeft aangeschaft. Dit zou belangrijke gevolgen hebben. De mogelijkheid om in het buitenland certificaten aan te schaffen voor Nederlandse vrachtwagens zou namelijk aanzienlijke invloed hebben op de in Nederland te verkrijgen opbrengst, die hoogst onzeker zou zijn, maar in elk geval geringer dan in de voorgestelde opzet.

Ook zou in een dergelijk systeem een dicht net van verkooppunten voor certificaten noodzakelijk zijn, hetgeen evenzeer de perceptiekosten in belangrijke mate zou verhogen. Wij menen daarom de voorkeur te moeten geven aan een verplichte aanschaf van een jaarcertificaat voor in Nederland geregistreerde vrachtwagens.

In een systeem van verplichte jaarcertificaten voor Nederlandse vrachtwagens zou een beperking van de heffing voor deze vrachtwagens tot autosnelwegen overigens nog slechts zin hebben voor vrachtwagens die gedurende een heel jaar geen gebruik maken van de autosnelwegen. Dit zal in de Nederlandse situatie evenwel niet of nauwelijks voorkomen. Bovendien is hier het veiligheidsaspect van belang, in verband met een mogelijk groter gebruik van het secundaire wegennet, dat in dat geval immers onbelast zou blijven. Daarnaast is van belang dat het Nederlandse wegennet een geïntegreerd geheel vormt, waarvan een secundair wegennet niet goed is af te zonderen; secundaire weg en autosnelweg lopen bij voorbeeld vaak in elkaar over. In het licht van deze factoren stellen wij voor om de andere wegen dan autosnelwegen voor Nederlandse vrachtwagens ook in het werkingsgebied van de heffing te betrekken. De facto is dit gebeurd door de heffing voor Nederlandse vrachtwagens te koppelen aan de inschrijving in het kentekenregister, hetgeen een administratief eenvoudige heffing en inning mogelijk maakt. Ook de controle kan hierdoor voor een belangrijk deel administratief geschieden. Een dergelijk systeem kent evenwel naast de grote voordelen van administratieve en controletechnische aard die daaraan zijn verbonden, het nadeel van een zekere «overkill» waar het betreft vrachtwagens waarmee gedurende langere tijd in het geheel geen gebruik van het wegennet wordt gemaakt, bij voorbeeld omdat deze tijdelijk buiten gebruik zijn. Om deze reden is een voorziening opgenomen die het mogelijk maakt dat in dergelijke gevallen geen belasting hoeft te worden betaald, dan wel teruggaaf kan worden verkregen van eerder betaalde belasting.

Evenals Nederland passen ook België en Denemarken voor hun eigen vrachtwagens verplichte jaarcertificaten toe voor het gebruik van het gehele wegennet. Voor Luxemburg staat nog niet vast of dit uitgangspunt

volledig zal worden gehanteerd. In Duitsland kunnen de binnenlandse vrachtwagens, evenals de buitenlandse, kiezen uit dag-, week-, maand- en jaarcertificaten. Voorts is in Duitsland, ook voor de in dat land geregistreerde vrachtwagens, de betaling van het gebruiksrecht slechts verplicht bij gebruik van de autosnelwegen.

### 5.3. Wijze van heffing

Hiervoor is er reeds op gewezen dat voor in Nederland geregistreerde vrachtwagens een verplicht jaarcertificaat zal moeten worden aangeschaft door degene op wiens naam het voor de vrachtwagen opgegeven kenteken in het kentekenregister is gesteld. Dit leidt tot een geheel eigensoortige wijze van heffing, die afwijkt van die voor de buitenlandse vrachtwagen.

Voor de buitenlandse vrachtwagen die gebruik maakt van de Nederlandse autosnelwegen zal men dienen te beschikken over een geldig certificaat, dat hetzij is aangeschaft buiten Nederland, hetzij in Nederland wordt aangeschaft. In onderdeel 4 van deze toelichting is reeds uiteengezet dat Nederland er naar streeft hiervoor in het binnenland zoveel mogelijk gebruik te maken van dezelfde betalingsapparatuur als die welke wordt ontwikkeld ten behoeve van de betaling van het gemeenschappelijke gebruiksrecht buiten het grondgebied van de landen die dit gebruiksrecht heffen. Vooralsnog wordt uitgegaan van de plaatsing van 25 à 50 van deze apparaten langs of in de nabijheid van de autosnelwegen. Bij deze apparaten kan een certificaat worden gekocht dat ingaat op een naar keuze te bepalen dag en met een geldigheid naar keuze van een dag, week, maand of jaar. Betaling vindt tegelijkertijd plaats, hetzij door middel van bankpas of credit-card, hetzij contant. Formeel-juridisch gaat het hier om het voldoen van belasting op aangifte. De tijdvakken waarvoor een certificaat kan worden aangeschaft beginnen steeds met ingang van het moment waarop het gebruik van de weg aanvangt. Dit betekent bij voorbeeld dat iemand die voor een buitenlandse vrachtwagen in Nederland het gebruiksrecht betaalt teneinde van maandagmiddag 15.00 uur tot dinsdagochtend 11.00 uur van de Nederlandse autosnelwegen gebruik te maken, twee dagcertificaten dient aan te schaffen.

Voor de heffing van Nederlandse vrachtwagens geldt zoals hiervoor is uiteengezet, een geheel ander heffingssysteem. Onder Nederlandse vrachtwagens worden in dit verband verstaan vrachtwagens waarvoor ingevolge de Wegenverkeerswet 1994 een kenteken dient te zijn opgegeven. Met betrekking tot de houder van een dergelijke vrachtwagen geldt in principe het systeem van een eenmalige aangifte, die voor de opvolgende tijdvakken geldig blijft. Gekoppeld aan deze aangifte, en in overeenstemming met de daarin opgegeven keuze, wordt hem telkens een jaarcertificaat verstrekt tegen een tarief voor 3 assen of minder dan wel voor meer dan 3 assen; zie voor de relatie tariefstelling-aantal assen onderdeel 5.4. hierna.

Voor motorrijtuigen waarvan de maximum toegestane massa 12 000 kilogram of meer bedraagt, vangt het eerste tijdvak van een jaar aan op de datum van de eerste tenaamstelling van het betreffende kentekenbewijs. Indien voor deze motorrijtuigen reeds bij de aanvang van het eerste tijdvak waarover de belasting ingevolge deze wet kan worden geheven een kenteken is opgegeven, vangt het eerste tijdvak van een jaar aan op dat moment. De volgende tijdvakken van een jaar vangen vervolgens aan na verloop van telkens een jaar. Voor een motorrijtuig waarvan de toegestane maximum massa alleen in combinatie met een met dat motorrijtuig verbonden voertuig 12 000 kilogram of meer bedraagt vangt het tijdvak van een jaar aan met de dag waarop met die combinatie gebruik gemaakt wordt van de weg.

In een aantal gevallen zal evenwel een nieuw jaartijdvak eerder aanvangen dan na verloop van een jaar, in welke gevallen een nieuwe

aangifte moet worden gedaan. Dit doet zich in de eerste plaats voor bij wisseling van de houder van het motorrijtuig. Met ingang van de datum van deze wijziging vangt een nieuw jaartijdvak aan, waarvoor de nieuwe houder aangifte zal moeten doen. Deze aangifte zal in beginsel wederom voor de opvolgende tijdvakken geldig blijven. Hij zal dan een nieuw jaarcertificaat krijgen tegen het door hem aangegeven tarief. In principe zou ook denkbaar zijn om in dit geval niet een nieuw jaartijdvak te laten aanvangen, maar het lopende tijdvak gewoon te laten doorlopen. Het kan evenwel zijn dat de nieuwe houder behoefte heeft aan een certificaat voor meer dan 3 assen terwijl de vorige houder slechts een certificaat heeft aangeschaft voor 3 assen of minder, of andersom. Het verdrag voorziet evenwel niet in de mogelijkheid van aanvullende certificaten of iets dergelijks voor delen van een tijdvak. Dit betekent dat de nieuwe houder in een dergelijk geval alsnog aangifte zou moeten doen voor een certificaat dat geldig is voor het hele lopende tijdvak en de aangifte van de vorige houder achteraf geheel zou moeten worden teruggedraaid.

Om deze reden is besloten bij wisseling van de houder van het motorrijtuig een nieuw jaartijdvak te laten aanvangen. Voor het op dat moment nog niet verstreken deel van het lopende tijdvak kan de oude houder teruggaaf vragen (zie hiervoor verder onderdeel 5.5. van deze toelichting).

Tegen dezelfde achtergrond is erin voorzien dat een nieuwe aangifte moet worden gedaan ingeval de behoefte ontstaat om met meer assen op de weg te rijden dan waarvoor een lopend certificaat geldig is (zie hiervoor verder onderdeel 5.4. van deze toelichting). Het eerstvolgende jaartijdvak vangt in dat geval aan met ingang van de dag waarop met meer assen van de weg gebruik wordt gemaakt. Ook deze situatie is derhalve een uitzondering op het stelsel van eenmalige aangifte.

Voorts dient een nieuwe aangifte te worden gedaan na een periode waarover de belasting niet is verschuldigd of is teruggegeven in verband met buitengebruikstelling van het motorrijtuig (zie hiervoor onderdeel 5.5. van deze toelichting), alsmede voor die gevallen waarin bij aanvang van een nieuw belastingtijdvak een wijziging optreedt in de aangifteengegevens. Hierbij kan worden gedacht aan de situatie dat met ingang van het nieuwe tijdvak met meer of minder assen zal worden gereden dan waarvoor in het lopende tijdvak aangifte is gedaan. Tenslotte zal aangifte voor een nieuw jaartijdvak moeten worden gedaan bij beëindiging van een voor een motorrijtuig verleende vrijstelling.

#### *5.4. Relatie tussen het tarief en het aantal assen*

Op grond van het verdrag is, behalve voor dagcertificaten, het tarief afhankelijk van het aantal assen (3 of minder dan wel meer dan 3) van het voertuig of de voertuigcombinatie. Het verdrag bepaalt ter zake verder slechts dat de landen die voor de binnen hun eigen grondgebied geregistreerde vrachtwagens alleen jaarcertificaten kennen, het tarief daarbij kunnen baseren op de grootst mogelijke combinatie waarvan het aan de heffing onderworpen voertuig deel kan uitmaken.

Het tarief is derhalve in principe gekoppeld aan een factor die variabel is gedurende de geldigheidsduur van een certificaat. De vervoerder zal derhalve bij de aanschaf van een certificaat moeten taxeren wat het maximale aantal assen zal zijn waarmee de vrachtwagen op enig moment gedurende het tijdvak waarvoor een certificaat wordt aangeschaft, al dan niet in combinatie met een aanhanger of oplegger, van de weg gebruik zal maken. Wanneer voor een vrachtwagen een certificaat is aangeschaft voor het tarief dat behoort bij 3 assen of minder, zal immers geen recht bestaan om tijdens de geldigheidsduur van dat certificaat met deze vrachtwagen de weg te gebruiken in een combinatie met meer dan 3 assen.

Bij de korte tijdvakken van een dag, week of maand zal dit niet tot problemen hoeven te leiden. Hierbij moet bedacht worden dat het gebruik

van dag-, week- en maandcertificaten in Nederland alleen is voorbehouden aan buitenlandse vrachtwagens. Het zal niet vaak voorkomen dat zo'n vrachtwagen van de Nederlandse wegen gebruik maakt in combinaties die door de vervoerder niet aan het begin van de desbetreffende doorgaans korte tijdvakken zijn voorzien. Als zich dit in voorkomend geval niettemin voordoet, dan zal voor de desbetreffende vrachtwagen alsnog een certificaat tegen het juiste tarief moeten worden aangeschaft. Zo zal voor een buitenlandse vrachtwagen met 3 assen waarvoor een maandcertificaat is aangeschaft voor 3 assen of minder, en die in de maand waarvoor het certificaat geldig is voor één dag gekoppeld wordt aan een aanhanger, voor die ene dag alsnog een dagcertificaat moeten worden aangeschaft.

De onderhavige problematiek doet zich uiteraard sterker voelen bij jaarcertificaten. Het is daarom dat, zoals hiervoor aangegeven, het verdrag de mogelijkheid biedt om bij verplichte jaarcertificaten voor binnen het eigen grondgebied geregistreerde vrachtwagens het tarief te baseren op de grootste combinatie die mogelijk is met de vrachtwagens. Wij menen evenwel van deze mogelijkheid geen gebruik te moeten maken. Dit zou immers betekenen dat het merendeel van de in Nederland geregistreerde vrachtwagens niet alleen geconfronteerd zou worden met een verplicht jaarcertificaat, maar ook nog – los van het feitelijk gebruikte aantal assen – tegen het tarief voor 4 of meer assen.

In plaats hiervan hebben wij de voorkeur gegeven aan het volgende systeem.

De houder van een Nederlandse vrachtwagen heeft bij zijn aangifte de keuze tussen een aangifte naar het tarief voor 3 assen of minder, en een aangifte naar het tarief voor meer dan 3 assen.

Wanneer hij aangifte heeft gedaan voor 3 assen en gedurende het lopende jaar de behoefte krijgt om met een grotere combinatie van de weg gebruik te gaan maken, kan hij opnieuw aangifte doen voor een geheel jaar, uiteraard in dat geval naar het tarief voor meer dan 3 assen. Daarmee kan dan worden verrekend de belasting over het op dat moment nog niet verstreken deel van het oorspronkelijke tijdvak. Op deze wijze wordt voorkomen dat de vervoerder door het gebruiksrecht beperkt wordt in de flexibiliteit van zijn handelen, en kan toch rekening worden gehouden met een verschillend gebruik van de vrachtwagens.

Wanneer aangifte is gedaan naar het tarief voor meer dan 3 assen kan daarop gedurende het lopende tijdvak van een jaar niet worden teruggekomen. Anders dan in het hiervoor beschreven geval doet zich hierbij geen beperking voor in de gebruiksmogelijkheid voor de vervoerder. Voorts zou, indien zowel de mogelijkheid zou worden gecreëerd om een jaarcertificaat voor 3 assen of minder te vervangen door een nieuw jaarcertificaat voor meer dan 3 assen, als andersom, de vervoerder in feite onbeperkt kunnen «switchen», waardoor de uitvoerbaarheid van het systeem sterk onder druk zou komen te staan.

### *5.5. Teruggaaf en vrijstellingen*

Het verdrag kent de mogelijkheid van het verlenen van teruggaaf van betaalde belasting, onder inlevering van het certificaat. Deze mogelijkheid is evenwel beperkt tot jaarcertificaten. Voorts mogen de landen die jaarcertificaten verplicht stellen voor op hun eigen grondgebied geregistreerde vrachtwagens, daarvoor de teruggaafmogelijkheid uitsluiten.

Wij hebben evenwel van deze laatste mogelijkheid geen gebruik gemaakt. In het voorstel is derhalve ter zake een teruggaafregeling opgenomen. Deze betreft in de eerste plaats gevallen waarin het motorrijtuig van houder wisselt of de tenaamstelling in het kentekenregister is vervallen. Bij onder meer verkoop, sloop en export (inclusief «export» naar een andere EG lid-staat) kan derhalve teruggaaf worden verkregen over de op het moment van het vervallen van de tenaam-

stelling in het kentekenregister nog niet verstreken hele maanden van het lopende jaartijdvak. Wat de situatie van verkoop betreft sluit deze teruggaafmogelijkheid aan bij de verplichting van de koper om aangifte te doen voor een nieuw tijdvak, zoals die is beschreven in onderdeel 5.3. van de toelichting. Een wisseling van de houder van het motorrijtuig kan zich ook voordoen indien degene die de feitelijke beschikking heeft over het motorrijtuig als houder wordt aangemerkt. Ook in dit geval bestaat aanspraak op teruggaaf over de nog onverstreken maanden van het lopende tijdvak. Voorts wordt teruggaaf verleend over hele maanden van het lopende tijdvak, ingeval in de loop van het tijdvak voor het motorrijtuig een vrijstelling wordt verleend. De aanspraak op teruggaaf van de met betrekking tot buitenlandse motorrijtuigen in Nederland voor een jaar betaalde belasting, kan op ieder willekeurig moment worden geëffectueerd. De omvang van de aanspraak is afhankelijk van het aantal op het moment van indiening van het verzoek om teruggaaf nog niet verstreken hele maanden.

Voor vrachtwagens waarvoor een kenteken is opgegeven zou, gezien de daaraan gekoppelde belastingplicht, ook een teruggaafmogelijkheid gekoppeld aan een periode van schorsing van de registratie in het kentekenregister kunnen worden overwogen. Wij menen evenwel dat hier een wat soepeler teruggaafmogelijkheid op haar plaats is, waarbij teruggaaf kan worden verkregen indien voor de belastingdienst controlebaar sprake is van een periode van niet-gebruik. De terzake in het wetsvoorstel opgenomen teruggaafmogelijkheid gaat uit van een minimale periode van niet-gebruik van 2 maanden. De teruggaafmogelijkheid wegens buitengebruikstelling is beperkt tot in Nederland geregistreerde motorrijtuigen. De buitenlandse vrachtwagens kunnen immers gebruik maken van een flexibel systeem van korte tijdvakken waardoor de noodzaak voor een dergelijke regeling voor die motorrijtuigen minder aanwezig is. Uiteraard bestaat ook voor de buitenlandse motorrijtuigen de hiervoor genoemde mogelijkheid van teruggaaf bij inlevering van het jaarcertificaat.

Indien teruggaaf wordt verleend is, zolang de periode van niet-gebruik doorloopt, niet opnieuw belasting verschuldigd. Bij beëindiging van deze periode vangt een nieuw jaartijdvak aan.

Voor de vrijstellingen van het gebruiksrecht is aansluiting gezocht bij de vrijstellingen in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Voor zover de in die wet vrijgestelde voertuigen onder het werkingsgebied van het verdrag vallen zijn zij ook in het onderhavige wetsvoorstel vrijgesteld. Deels verplicht het verdrag tot de voorgestelde vrijstellingen (militaire voertuigen, politie- en brandweerauto's, voertuigen voor het onderhoud en de aanleg van wegen), voor het overige biedt het verdrag daarvoor de mogelijkheid (voertuigen waarmee slechts over een geringe afstand van de weg gebruik wordt gemaakt).

Aan de uit de motorrijtuigenbelasting overgenomen vrijstellingen is een vrijstelling toegevoegd voor vrachtwagens die behoren tot een bedrijfsvoorraad. Binnen de motorrijtuigenbelasting geldt daarvoor een eigen regime, waarbij de belasting wordt geheven terzake van het afgeven bijzondere kenteken in plaats van terzake van het gebruik of het houden. Voor de heffing van het gebruiksrecht is er geen behoefte aan een dergelijk afzonderlijk regime, aangezien die vrachtwagens voldoen aan de door het verdrag gestelde vrijstellingsvoorwaarden en zij door een vrijstelling derhalve geheel buiten de heffing kunnen blijven.

#### *5.6. Datum van invoering van het gemeenschappelijke gebruiksrecht in Nederland*

Zoals in hoofdstuk 4 van deze toelichting reeds is opgemerkt treedt het verdrag in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de datum



waarop de laatste verdragsluitende partij heeft kenbaar gemaakt dat aan de daarvoor geldende voorwaarden is voldaan. Daarbij is tevens aangegeven dat wanneer één of meer partijen daartoe niet vóór 1 januari 1995 in staat is/zijn, de overige partijen het verdrag toch reeds kunnen toepassen vanaf die datum. Duitsland, België en Denemarken hebben het gemeenschappelijke gebruiksrecht op hun respectievelijke grondgebieden op 1 januari 1995 ingevoerd. Luxemburg streeft naar een zo spoedig mogelijke invoering. Voor Nederland voorziet het onderhavige wetsvoorstel met betrekking tot het gemeenschappelijke gebruiksrecht in een ingangsdatum van 1 april 1995, waarbij is voorzien dat het eerste tijdvak niet eerder aanvangt dan met ingang van 1 juli 1995. Reden hiervoor is de benodigde tijd voor het automatiseringstraject dat samenhangt met het voor de Nederlandse vrachtwagens voorziene heffingssysteem. De periode tussen de datum van inwerkingtreding van de wet en 1 juli hangt samen met de voor de voorlichting en voor het doen van de aangifte benodigde tijd.

Door dit verschil in inwerkingtredingsdatum is het mogelijk dat op het moment waarop de heffing in Nederland in werking treedt, voor een vrachtwagen reeds elders het gemeenschappelijke gebruiksrecht is voldaan voor een periode die op dat moment nog niet geheel is verstreken. Er wordt naar gestreefd om tot het moment van invoering van het gebruiksrecht in Nederland, evenals in de overige lid-staten die grenzen aan de landen waar het gebruiksrecht wordt geheven, ook in Nederland betaalpunten in te richten om aldaar een certificaat aan te schaffen ten behoeve van het weggebruik in de landen waar het gebruiksrecht al wel is ingevoerd. Teneinde in de gevallen, waarin op de ingangsdatum van de heffing in Nederland reeds wordt beschikt over een in Nederland, dan wel elders aangeschaft certificaat, cumulatie van heffing te voorkomen is een overgangsregeling voorzien.

## **6. Budgettaire gevolgen**

De opbrengst van het gemeenschappelijke gebruiksrecht bedraagt structureel f 260 miljoen. De opbrengst is gebaseerd op ongeveer 110 000 betalende motorrijtuigen. Met betrekking tot de verdeling van het totaal in motorrijtuigen met drie assen of minder en motorrijtuigen met meer dan drie assen, is uitgegaan van een verhouding van 30:70. In 1995, het jaar van invoering, bedraagt de opbrengst door de gekozen heffings-systematiek op kasbasis f 260 miljoen, verminderd met het bedrag dat is gemoeid met de hiervoor beschreven overgangsregeling. Dit bedrag wordt geraamd op ca. f 40 miljoen.

Teneinde de gevolgen van deze extra belastingheffing voor het wegvervoer zo veel mogelijk te compenseren, heeft het vorige kabinet bij zijn besluitvorming medio 1993 met betrekking tot de mogelijke invoering van het gemeenschappelijke gebruiksrecht reeds een bestemming aan de opbrengsten gegeven. In de eerste plaats dienen uit de opbrengst de uitvoeringskosten gedekt te worden. Deze bedragen structureel f 20 miljoen. Daarvan is een bedrag van structureel f 0,4 miljoen gereserveerd voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Daarnaast is een bedrag van f 30 mln gereserveerd voor de verrekening met de andere landen.

De netto-opbrengst bedraagt daarmee f 210 miljoen. Van dit bedrag is voor de jaren 1995–1998 jaarlijks f 130 miljoen bestemd als directe compensatie voor het wegvervoer via verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Voorts wordt door het gebruik van het benodigde deel van de opbrengst in de jaren 1995–1998 (in totaal f 275 mln.), alsmede de volledige opbrengst in de jaren 1999–2002, de aanleg van een aantal voor het wegvervoer essentiële verbindingen mogelijk gemaakt. Ten behoeve van de aanleg van deze wegen, te weten de A50 en de A73, komt daardoor een bedrag van ruim f 1 miljard beschikbaar.

Met betrekking tot de directe compensatie door verlaging van de motorrijtuigenbelasting met f 130 miljoen voor de jaren 1995–1998 moet op een complicatie worden gewezen. Door aanvaarding van een amendement op het Belastingplan 1994 (kamerstukken II 1993–1994, 23 472, nr. 21) is reeds voor 1994 een extra compensatie van f 130 miljoen voor het wegvervoer gerealiseerd. De regering heeft daarvoor in 1994 éénmalig budgettaire ruimte gevonden uit de incidentele belasting-meevaller.

Hierdoor werd voor de verhoging van de dieselaccijns per 1 januari 1994 aan alle vracht- en bestelwagens een totale compensatie verleend van f 260 miljoen. Zonder nadere maatregelen zou daarmee de door het gemeenschappelijke gebruiksrecht voorziene compensatie van f 130 miljoen voor de jaren 1995–1998 een grotere groep motorrijtuigen ten goede komen dan welke daadwerkelijk in de heffing van dit gebruiksrecht wordt betrokken (alleen vrachtwagens met een toegestane maximum massa van ten minste 12 000 kilogram). Wij stellen daarom voor, de per 1 januari 1994 verleende compensatie van f 260 miljoen aan alle vracht- en bestelwagens in samenhang met de invoering per 1 juli 1995 van het Eurovignet terug te brengen tot f 130 miljoen, en tegelijkertijd een compensatie van f 130 miljoen in te voeren voor de aan de heffing van het gemeenschappelijke gebruiksrecht onderworpen vrachtwagens. Een daartoe strekkend voorstel zal de Kamer tijdig separaat worden toegezonden.

## **7. Uitvoeringsaspecten**

### *7.1. Controle*

Bij de controle op de voorgestelde regeling moet onderscheid worden gemaakt tussen de controle op Nederlandse vrachtwagens, die via de houderschapsvariant in de heffing worden betrokken, en buitenlandse vrachtwagens die certificaten met korte looptijd kunnen aanschaffen, zowel in als buiten Nederland.

Bij de eerste categorie, die overigens veruit het voornaamste financiële belang vertegenwoordigt, zal om te beginnen worden gecontroleerd of er daadwerkelijk is betaald. Dit kan binnen het verwerkingssysteem van de Belastingdienst geschieden. Vervolgens zal het accent bij de ambulante controle liggen op de controle van de betaling van het juiste tarief. De aan het gebruikte aantal assen gerelateerde tarief-toepassing leidt ertoe dat controle op feitelijk weggebruik noodzakelijk is teneinde «te zwaar» rijden (rijden met een groter aantal assen dan waarvoor is betaald) te voorkomen. Tevens zal de controle zich onder meer richten op de naleving van de voorwaarden die zijn verbonden aan vrijstellingen en het niet verschuldigd zijn van belasting omdat de vrachtwagen tijdelijk buiten gebruik is gesteld, veelal door middel van waarnemingen ter plaatse bij de desbetreffende handelaren en ondernemers. De controle zal geschieden door middel van fysieke waarneming op de weg. Het gebruik van foto-apparatuur voor controle is hier niet mogelijk omdat daarmee naast het kenteken, de voor de tariefindeling bepalende assen-configuratie niet kan worden vastgelegd.

De tweede categorie, de buitenlandse vrachtwagens, zal door middel van staandhouding gecontroleerd worden, aangezien dit de enige manier is om het bezit van een geldig certificaat te verifiëren.

### *7.2. Personele gevolgen*

De forse controle-inspanning die moet worden geleverd leidt ertoe dat de personele gevolgen aanzienlijk zijn. Verdeeld over het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting (CBM) en de Douane zullen 74 formatieplaatsen nodig zijn.

Ook de verstrekking en verwerking van de certificaten, zowel aan Nederlanders als aan buitenlanders heeft de nodige personele gevolgen. Voor deze taken zijn, ook hier weer verdeeld over CBM en de Douane, 65 formatieplaatsen voorzien. De koppeling van de heffing aan de inschrijving in het kentekenregister leidt tot een extra werkdruk op de Rijksdienst voor het wegverkeer. Hiermee zijn enige formatieplaatsen gemoeid.

### *7.3. Uitvoeringskosten*

Ten behoeve van de controle is voorts het nodige materieel vereist, zoals auto's en communicatie-apparatuur. Voor de verstrekking en verwerking van certificaten aan Nederlandse vrachtwagens wordt thans een geautomatiseerd systeem gebouwd, dat zal worden gevoed vanuit het RDW-kentekenregister. Voor de verstrekking en verwerking van certificaten aan buitenlandse vrachtwagens wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het systeem van dagverkopen zoals dat in de Bondsrepubliek Duitsland is ingevoerd. Naar verwachting zullen tussen 25 en 50 verkooppunten worden ingericht op plaatsen die voor de doelgroep gemakkelijk bereikbaar zijn. De gegevens van deze verkooppunten moeten centraal worden verwerkt omdat zij de basis vormen voor de verrekening van opbrengsten van derde-landen vrachtwagens zoals deze in het verdrag is vastgelegd.

In totaal bedragen de aan het wetsvoorstel verbonden uitvoeringskosten f 17 miljoen incidenteel en f 20 miljoen structureel, inclusief de personeelskosten. Bij de incidentele kosten zijn tevens de kosten voor opleiding en voorlichting opgenomen.

## **8. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1*

Met dit artikel wordt het op 9 februari 1994 tot stand gekomen verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens goedgekeurd voor Nederland. In onderdeel 5 van deze toelichting is dit verdrag uitvoerig toegelicht. Voor zover de bepalingen van het verdrag hun uitwerking hebben gekregen in het onderhavige wetsvoorstel, wordt voor de betekenis daarvan tevens verwezen naar de toelichting op de overige artikelen.

### *Artikel 2*

Artikel 2 regelt het belastbare feit. In artikel 2 ligt tevens besloten dat het gemeenschappelijke gebruiksrecht, bedoeld in het in artikel 1 genoemde verdrag, in Nederland wordt geheven in de vorm van een belasting, waarmee de heffing onder de werking van de Algemene wet inzake rijksbelastingen wordt gebracht. In dit artikel wordt tevens de naamgeving van de belasting geregeld, waaruit blijkt dat de heffing beperkt is – conform de richtlijn en het verdrag – tot zware motorrijtuigen, waarvan de definitie is opgenomen in artikel 3.

Voor de vaststelling van het belastbare feit is een onderscheid aangebracht tussen enerzijds de motorrijtuigen die ingevolge de Wegenverkeerswet 1994 in Nederland geregistreerd dienen te zijn (onderdeel a) en anderzijds andere motorrijtuigen (onderdeel b). Bij andere motorrijtuigen kan bij voorbeeld worden gedacht aan die motorrijtuigen die feitelijk buiten Nederland zijn geregistreerd, dan wel, voor zover de registratie aldaar niet heeft plaatsgevonden, de motorrijtuigen die daartoe op grond van de aldaar vigerende wetgeving niettemin verplicht zijn.

Voor de in artikel 2, onderdeel a, bedoelde motorrijtuigen (Nederlandse vrachtwagens) geldt het houden van het motorrijtuig als belastbaar feit. In

het algemeen wordt een motorrijtuig gehouden door degene op wiens naam het voor het motorrijtuig opgegeven kentekenbewijs is gesteld. Het begrip houder wordt nader omschreven in de artikelen 5 tot en met 8.

Voor de in artikel 2, onderdeel b, bedoelde motorrijtuigen (buitenlandse vrachtwagens) geldt als belastbaar feit het gebruik maken van de autosnelweg hier te lande. Dat wil zeggen dat zowel voor buitenlandse vrachtwagens uit de overige landen waar het gemeenschappelijke gebruiksrecht wordt geheven, als voor vrachtwagens uit andere landen de heffing aansluit bij het gebruik van de autosnelweg in Nederland.

De achtergrond van dit verschil in heffingssystematiek tussen binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens is toegelicht in onderdeel 5 van deze toelichting.

### *Artikel 3*

Dit artikel bevat een aantal begripsbepalingen. In onderdeel a wordt het begrip zwaar motorrijtuig omschreven. Deze omschrijving is materieel gelijk aan de in de richtlijn geformuleerde definitie van het begrip voertuig, waar ook het verdrag naar verwijst. Het begrip motorrijtuig waarnaar in de definitie wordt verwezen, is in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 omschreven als «een voertuig dat is bestemd om anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het voertuig aanwezig».

De in onderdeel a opgenomen definitie van het begrip zwaar motorrijtuig, te zamen met de in onderdeel b opgenomen definitie van de toegestane maximum massa, beperkt het toepassingsgebied van de heffing tot motorrijtuigen of combinaties van motorrijtuigen met andere voertuigen (aanhanger, oplegger) waarvan het toegestane maximum totaalgewicht 12 000 kilogram of meer bedraagt. Uit de definitie kan worden opgemaakt dat een motorrijtuig waarvan het toegestane maximum totaalgewicht minder bedraagt dan 12 000 kilogram niet onder de werkingssfeer van de wet valt zolang geen gebruik van de weg gemaakt wordt met een met dat motorrijtuig verbonden voertuig, ten gevolge waarvan het toegestane maximum totaalgewicht van de combinatie (het treingewicht) boven de 12 000 kilogram komt. De beperking die in de definitie is aangebracht tot de uitsluitende bestemming van de vrachtwagens voor het goederenvervoer over de weg, is overgenomen van de richtlijn. Met het vereiste van deze bestemming wordt tot uitdrukking gebracht dat het motorrijtuig, waarvan het gebruik niet uitsluitend ligt in de sfeer van het goederenvervoer over de weg, niet valt onder het bereik van de richtlijn en daarmee ook niet onder het onderhavige wetsvoorstel. Dit leidt ertoe dat motorrijtuigen die overigens voldoen aan de definitie maar waarmee het goederenvervoer een andere bestemming dient dan het enkele transport van de goederen buiten de heffing blijven. Hierbij kan bij voorbeeld worden gedacht aan bepaalde voor de motorrijtuigenbelasting vrijgestelde vrachtwagens, zoals vrachtwagens die worden gebruikt voor het ophalen van huisvuil c.q. grof vuil, of ten behoeve van het vervoer van voor vernietiging bestemd vee. Voorts blijven bij voorbeeld ook rijdende landbouwwerktuigen en rijdende hijskranen buiten de heffing.

De definitie van het begrip weg in onderdeel c is gelijk aan de definitie van dit begrip in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

De in onderdeel d gegeven omschrijving van het begrip autosnelweg is ontleend aan de richtlijn. Het zal in Nederland evenwel steeds gaan om de autosnelwegen die zijn aangeduid met het bord G1, zoals opgenomen in bijlage 1 van het besluit houdende vaststelling van een nieuw reglement verkeersregels en verkeerstekens.

In onderdeel e is het certificaat omschreven. Het certificaat dat wordt afgegeven ter zake van alle motorrijtuigen die in de heffing worden betrokken vermeldt ondermeer het kenteken, het tarief, de nationaliteit en

het tijdvak waarvoor de belasting is verschuldigd. Met de nationaliteit wordt bedoeld het land waar het motorrijtuig staat ingeschreven.

Met de bepaling van het belastbare feit in artikel 2 en de definitie van een zwaar motorrijtuig in artikel 3, onderdeel a, ligt eenduidig de groep motorrijtuigen vast die aan de heffing is onderworpen. Vandaar dat in de verdere artikelen van de wet is volstaan met het gebruik van het begrip motorrijtuig in plaats van zwaar motorrijtuig.

#### *Artikel 4*

In artikel 4 wordt bepaald dat de belasting wordt geheven van ieder motorrijtuig afzonderlijk. Een en ander betekent dat de betaalde belasting gebonden is aan het motorrijtuig en niet kan worden overgedragen op een ander motorrijtuig.

#### *Artikel 5*

Artikel 5 bepaalt dat de houder van het motorrijtuig de belastingplichtige is. Dit is zowel het geval voor de binnenlandse vrachtwagens waarvoor het houden als zodanig het belastbare feit vormt, als voor de buitenlandse vrachtwagens ten aanzien waarvan het feitelijke gebruik van de autosnelweg wordt belast.

#### *Artikel 6*

Voor de vaststelling van degene die als houder wordt aangemerkt wordt in artikel 6 een onderscheid gemaakt naar drie categorieën motorrijtuigen.

De eerste categorie (artikel 6, onderdeel a) betreft de op reguliere wijze hier te lande geregistreerde vrachtwagens. Ten aanzien van deze vrachtwagens wordt als houder aangemerkt degene op wiens naam de vrachtwagen in het door de Rijksdienst voor het Wegverkeer aangehouden kentekenregister is gesteld. Dit zal in de meeste gevallen dezelfde persoon zijn als degene die de beschikking heeft over het motorrijtuig.

De koppeling van de houder aan de tenaamstelling van de vrachtwagen leidt er toe dat bij iedere nieuwe tenaamstelling – bij voorbeeld na verkoop – een nieuwe houder optreedt.

De tweede categorie (artikel 6, onderdeel b) betreft de vrachtwagens die ingevolge de wegenverkeerswetgeving behoren te zijn tenaamgesteld, maar dat feitelijk niet zijn. Het kan in deze gevallen gaan om vrachtwagens ten aanzien waarvan de tenaamstelling achterwege is gebleven, maar ook om vrachtwagens ter zake waarvan de tenaamstelling ten onrechte is vervallen. In bedoelde gevallen zal degene die feitelijk beschikt over het motorrijtuig als houder worden aangemerkt; dit zal in geval van controle langs de weg degene zijn ten aanzien van wie het gebruik van de weg wordt geconstateerd (artikel 8).

Het houderschap zoals bedoeld in onderdeel b eindigt op het moment dat het motorrijtuig wordt tenaamgesteld, omdat dan het houderschap op de voet van onderdeel a aanvangt.

De derde categorie (artikel 6, onderdeel c) betreft buitenlandse vrachtwagens. Deze vrachtwagens zullen in de meeste gevallen staan ingeschreven in het kentekenregister van een andere staat en zullen als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn. Ook voor deze vrachtwagens geldt dat de heffing verschuldigd is door degene die feitelijk beschikt over het motorrijtuig. Ook hier is dat degene ten aanzien van wie het gebruik van de weg wordt geconstateerd (artikel 8).

#### *Artikel 7*

Dit artikel regelt de situatie dat een in Nederland geregistreerde vrachtwagen feitelijk voor langere tijd ter beschikking staat van een ander

dan degene op wiens naam de vrachtwagen staat geregistreerd. Voor dat geval is de mogelijkheid voorzien dat de feitelijke gebruiker als houder wordt aangemerkt. In principe kan dit alleen op gezamenlijk verzoek geschieden. Ter verzekering van de heffing kan de inspecteur degene die de vrachtwagen feitelijk en niet geheel voorbijgaand ter beschikking heeft evenwel ook zonder een daartoe strekkend verzoek aanmerken als de houder. Een dergelijke aanwijzing kan zich bij voorbeeld voordoen als de vrachtwagen tenaam is gesteld van iemand die financieel niet in staat is de belasting te voldoen.

Een overeenkomstige bepaling is ook opgenomen in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

Ingevolge het derde lid vangt een nieuw tijdvak aan indien op basis van dit artikel het motorrijtuig van houder wisselt.

#### *Artikel 8*

In dit artikel wordt een nadere invulling gegeven aan artikel 6, onderdelen b en c. In die bepaling is als houder van een motorrijtuig waarvoor geen kenteken (in Nederland) is opgegeven aangemerkt degene die dat motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft. Artikel 8 bepaalt dat dit degene is ten aanzien van wie het gebruik van de weg met het motorrijtuig is geconstateerd. Voorts bepaalt het artikel dat degene te wiens aanzien het gebruik van de weg wordt geconstateerd geacht wordt het motorrijtuig te houden tot het tijdstip waarop voor het motorrijtuig een kenteken wordt opgegeven.

#### *Artikel 9*

Voor binnenlandse vrachtwagens waarvoor een kenteken is opgegeven, bedraagt het belastingtijdvak een jaar en vangt het tijdvak met betrekking tot motorrijtuigen, waarvan de toegestane maximum massa 12 000 kilogram of meer bedraagt aan met ingang van de dag van dagtekening van de tenaamstelling van het afgegeven kentekenbewijs in het kentekenregister. Steeds 1 jaar na de aanvang van een tijdvak zal, bij een ongewijzigde tenaamstelling van het voertuig, een nieuw tijdvak van een jaar aanvangen. Met betrekking tot een binnenlands motorrijtuig, waarvan alleen in combinatie met een daarmee verbonden voertuig de toegestane maximum massa 12 000 kilogram of meer bedraagt, vangt het tijdvak van een jaar aan op de dag waarop met die combinatie gebruik van de weg wordt gemaakt. Een nieuw tijdvak van een jaar kan evenwel ook vervroegd aanvangen. Zoals in onderdeel 5 van deze toelichting reeds is aangegeven is dit het geval bij wijziging van de tenaamstelling, alsook wanneer binnen het tijdvak aangifte wordt gedaan omdat behoefte bestaat om met meer assen van de weg gebruik te maken dan waarvoor het lopende certificaat geldig is. Voorts vangt een nieuw tijdvak aan bij wisseling van de houder als bedoeld in artikel 7 – dit is geregeld in het derde lid van artikel 7 – dan wel na afloop van een periode van buitengebruikstelling of bij beëindiging van een vrijstelling. In het eerste geval vloeit de aanvang van een nieuw jaartijdvak voort uit artikel 9 zelf. In geval van een aangifte voor een groter aantal assen, is de aanvang van een nieuw tijdvak van een jaar geregeld in artikel 14. De aangifte na afloop van een buitengebruikstellingstermijn of een vrijstelling is geregeld in artikel 18 onderscheidenlijk artikel 19.

Voor binnenlandse vrachtwagens, ter zake waarvan de inschrijving in het kentekenregister ten onrechte achterwege is gebleven, is het tijdvak eveneens een jaar. Het tijdvak vangt voor deze vrachtwagens aan met ingang van de dag waarop het gebruik van de weg met het voertuig is geconstateerd en ook hier weer daarna telkens één jaar later. Indien voor deze vrachtwagens alsnog een kentekenbewijs wordt afgegeven, vangt op

grond van artikel 9, tweede lid, vervroegd een nieuw jaartijdvak aan met ingang van de datum van de dagtekening van dat kentekenbewijs.

#### *Artikel 10*

Met betrekking tot buitenlandse vrachtwagens gelden tijdvakken van een jaar, een maand, een week of een dag. Artikel 10 bepaalt dat het tijdvak voor buitenlandse motorrijtuigen begint op het moment dat het gebruik van de autosnelweg aanvangt. Dit betekent dat de belasting die voor een dag is betaald, geldt voor een tijdvak dat aanvangt met het gebruik van de weg en afloopt om 0.00 uur van die dag. In onderdeel 5.3 van deze toelichting is reeds aangegeven dat dit betekent, dat voor iedere kalenderdag waarop van de Nederlandse autosnelwegen gebruik wordt gemaakt een dagcertificaat zal moeten worden aangeschaft. Voor een tijdvak van een week geldt een looptijd van 7 dagen; dat wil zeggen dat een op de 16e van de maand gekocht weekcertificaat geldig is tot en met de 22ste van die maand. Een tijdvak van een maand loopt bij aankoop op de 16e van de ene maand tot en met de 15e van de volgende maand. Bij aankoop op de 31ste van een maand, zal het tijdvak gewoonlijk aflopen op de 30ste van de volgende maand, ook als deze 31 dagen zou tellen. Indien echter de maand 28 of 29 dagen telt, loopt het tijdvak af de laatste dag van die maand. Anders dan het geval is bij een weektijdvak, dat steeds even lang is, zal de duur van een maandtijdvak enigszins variëren, afhankelijk van de lengte van de kalendermaanden.

#### *Artikel 11*

Dit artikel bevat de tariefstelling. De tarieven zijn overgenomen uit het verdrag en omgerekend van ECU's naar guldens.

De tariefindeling is afhankelijk van het aantal assen waarmee met de vrachtwagen gebruik van de weg wordt gemaakt. Ter zake is niet slechts het aantal assen dat behoort bij het motorrijtuig zelf relevant, maar ingevolge het vijfde lid van artikel 11 ook het aantal assen van de met het motorrijtuig verbonden oplegger of aanhanger. Met «enig moment» in het vijfde lid van dit artikel wordt bedoeld dat, indien op één moment in het tijdvak van de weg gebruik wordt gemaakt met een vrachtwagen(combinatie) met een totaal aantal assen van vier of meer, dit het tarief bepaalt voor het gehele tijdvak.

Overeenkomstig het verdrag en de richtlijn zullen de tarieven per 1 januari steeds gebaseerd dienen te zijn op de ECU-omrekeningskoers van de eerste werkdag in de daaraan voorafgaande maand oktober. Wijzigingen van bestaande tarieven kunnen overigens achterwege blijven indien de omrekening in nationale valuta tot tariefaanpassingen zou leiden van minder dan 5%, dan wel – wanneer dit bedrag lager is – van minder dan 5 ECU. De in het wetsvoorstel opgenomen tarieven zijn gebaseerd op de ECU-omrekeningskoers zoals deze is gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1994, PbEG nr. C277/2. De tarieven kunnen ten gevolge van de koerswijzigingen zowel naar boven als naar beneden worden bijgesteld. Gezien de aard van de bedoelde wijzigingen, is in het zesde lid bepaald dat deze bij ministeriële regeling kunnen worden aangebracht. De overgangsmaatregelen die daarbij op basis van het zesde lid kunnen worden vastgesteld liggen in de sfeer van belastingtijdvakken met een looptijd over de datum van een tariefwijziging heen.

#### *Artikel 12*

De belasting moet ingevolge artikel 12 voor alle in artikel 2 bedoelde motorrijtuigen worden voldaan op aangifte. Hiermee zijn de desbetreffende bepalingen van de Algemene wet inzake rijksbelastingen van

toepassing. Dit is onder meer van belang voor het kunnen opleggen van naheffingsaanslagen ingeval de verschuldigde belasting niet is betaald. De formeel-rechtelijke heffingswijze van voldoening op aangifte geldt zowel voor binnenlandse als buitenlandse vrachtwagens. De materiële heffingswijze is, zoals reeds is toegelicht in onderdeel 5.3. van deze toelichting, voor beide categorieën evenwel verschillend.

Ingevolge het tweede lid van artikel 12 blijft een aangifte voor motorrijtuigen als bedoeld in artikel 6, onderdeel a, in beginsel geldig voor alle tijdvakken, waarin het motorrijtuig wordt gehouden. Bij aanvang van een nieuw tijdvak zal in die gevallen kunnen worden volstaan met de betaling van de over het nieuwe tijdvak verschuldigde belasting.

De eenmalige aangifte geldt zolang het motorrijtuig niet van houder wisselt. Alsdan vangt ingevolge artikel 7, derde lid, dan wel artikel 9, tweede lid, een nieuw tijdvak aan en dient door de nieuwe houder ter zake aangifte te worden gedaan.

Andere beperkingen op de eenmalige aangifte vloeien voort uit artikel 14, eerste lid (aanvang van een nieuw tijdvak indien met meer assen van de weg gebruik gemaakt wordt dan waarvoor is betaald) en artikel 18, derde lid (aanvang van een nieuw tijdvak na beëindiging van de periode van buitengebruikstelling). Ook aan het begin van een nieuw tijdvak waarin met een ander aantal assen zal worden gereden, zal opnieuw aangifte moeten worden gedaan. Hierbij kan worden gedacht aan de situatie waarin voor het lopend tijdvak voor een 4-assen combinatie aangifte is gedaan, maar in een volgend tijdvak met drie assen zal worden gereden. Ter zake van deze wijziging zal derhalve voor aanvang van het nieuwe tijdvak aangifte dienen te worden gedaan. Voorts zal aangifte voor een nieuw tijdvak moeten worden gedaan indien een ingevolge artikel 19 verleende vrijstelling van belasting vervalst.

De aangiften die in de hiervoor genoemde gevallen worden gedaan gelden uiteraard voor de volgende tijdvakken en zijn eenmalige aangiften die gelden tot het moment dat zich wederom een van de uitzonderings-situaties voordoet.

Voor buitenlandse vrachtwagens dient gebruik te worden gemaakt van de uitgiftepunten die over het land verspreid zullen worden ingericht bij diverse benzinestations of grenswisselkantoren aan de binnengrens. Voor een nadere uiteenzetting van de aangifte voor buitenlandse vrachtwagens zij verwezen naar onderdeel 5.3.

Ingevolge het derde lid van artikel 12 dient de belasting, in afwijking van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, te zijn betaald bij aanvang van het tijdvak. Voor de in artikel 6, onderdeel a, bedoelde motorrijtuigen begint dit tijdvak met ingang van de dag van dagtekening van de tenaamstelling. Die dag vangt aan om 0.00 uur. Ingevolge artikel 10 vangt het tijdvak voor buitenlandse vrachtwagens aan op het tijdstip waarop het gebruik van de autosnelweg begint. Dit is het moment waarop de belasting voor die motorrijtuigen dient te zijn voldaan.

Er kunnen zich evenwel situaties voordoen waarbij het niet mogelijk is te betalen voor aanvang van het tijdvak. Het gaat hierbij om gevallen waarin aangifte wordt gedaan tengevolge van omstandigheden als bedoeld in het tweede lid. De aangifte zal in deze gevallen kunnen worden gedaan bij een zogenoemd BPM-aangiftepunt (een douane-werkplaats voor het doen van aangifte voor de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992), waarbij terstond een certificaat zal worden verstrekt. Bij deze punten zijn evenwel geen betaalfaciliteiten aanwezig, zodat voor deze gevallen is voorzien in een afwijking op de hoofdregel van betaling vooraf. De aangifte die moet worden gedaan voordat van de weg gebruik wordt gemaakt – zal na enige tijd worden gevolgd door een toegezonden acceptgiro, waarmee de verschuldigde belasting binnen een door de inspecteur gestelde termijn moet worden betaald.



### *Artikel 13*

In dit artikel is een van de Algemene wet inzake rijksbelastingen afwijkende regeling opgenomen ter zake van het doen van aangifte. Het betreft de aangifte voor buitenlandse motorrijtuigen, die via de daarvoor geplaatste betalingsapparatuur plaatsvindt. De feitelijke aangifte geschiedt op hetzelfde moment waarop de betaling wordt gedaan door de invoering van de gegevens inzake het tijdvak, het tarief, de nationaliteit en het motorrijtuig in het betalingsapparaat. De locaties waar de betalingsapparatuur zal worden geplaatst worden bij ministeriële regeling aangegeven.

Het buiten toepassing verklaren van de bepalingen van hoofdstuk II van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, hangt samen met de wijze waarop voor buitenlandse motorrijtuigen aangifte moet worden gedaan. De bepalingen van die wet voorzien niet in een dergelijke wijze van aangifte. Met het doen van aangifte voor buitenlandse motorrijtuigen wordt geen aanvraag gedaan in de zin van artikel 1:3, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

### *Artikel 14*

De in artikel 14 neergelegde regeling moet worden gezien in combinatie met het vijfde lid van artikel 11. Uit hoofde van laatstgenoemde bepaling, is voor het belastingtarief bepalend het aantal assen (drie of minder, dan wel vier of meer) waarmee op enig moment gedurende het tijdvak van de weg gebruik wordt gemaakt. Bij aanvang van het tijdvak zal het aantal assen niet altijd vaststaan. Indien met meer assen wordt gereden dan waarvoor bij het begin van het tijdvak de belasting is voldaan, vangt op basis van het eerste lid van artikel 14 een nieuw tijdvak van een jaar aan met ingang van de dag waarop met het grotere aantal assen van de weg gebruik wordt gemaakt. Er zal dan aangifte moeten worden gedaan voor het nieuwe tijdvak, waarover dan uiteraard het hogere tarief is verschuldigd. Het lopende tijdvak eindigt in dit geval met de aan het nieuwe tijdvak voorafgaande dag.

Het tweede lid bepaalt dat met de naar het hogere tarief verschuldigde belasting over het nieuwe tijdvak de belasting over het nog resterende deel van het lopende tijdvak wordt verrekend.

Voor de onderhavige regeling, en de achtergronden daarvan, zij voor het overige verwezen naar onderdeel 5.4. van deze toelichting, waar reeds een uitgebreide toelichting hierop is opgenomen. Zoals daar ook is aangegeven beperkt de regeling zich tot de binnenlandse vrachtwagens. Deze beperking ligt besloten in het eerste lid van artikel 14.

### *Artikel 15*

In onderdeel 4 van deze toelichting is reeds ingegaan op het certificaat dat ingevolge het verdrag voor in de heffing betrokken vrachtwagens dient te worden afgegeven, alsook op de verplichting om dit certificaat in de vrachtwagen aanwezig te doen zijn. Een en ander is neergelegd in artikel 15.

Ingevolge artikel 12 dient de belasting in principe op aangifte te zijn betaald bij de aanvang van het tijdvak. Uiteraard dient de belastingplichtige op dat moment ook te kunnen beschikken over het certificaat. Voor buitenlandse vrachtwagens is dit geen probleem. De betaling van de belasting geschiedt voor deze vrachtwagens immers bij uitgiftepunten waarbij direct een certificaat wordt afgegeven. Dit ligt anders voor Nederlandse vrachtwagens, waarvoor de jaarlijkse betaling dient te worden gedaan door middel van inzending van de toegezonden acceptgiro waarmee de verschuldigde belasting wordt voldaan. Indien standaard pas daarna een certificaat zou worden afgegeven, zou het –

door de benodigde tijd voor verwerking van de betaling en toezending van het certificaat – voor houders van Nederlandse vrachtwagens feitelijk onmogelijk zijn om de aangifte en betaling te verrichten vlak voor het begin van het tijdvak.

Door de belastingdienst zal daarom tegelijk met de jaarlijkse toezending van de acceptgiro aan houders van in Nederland geregistreerde vrachtwagens een certificaat voor het nieuwe tijdvak worden toegezonden, gebaseerd op het tarief waarvoor aangifte is gedaan voor het lopende tijdvak. Indien de houder van de vrachtwagen voor het nieuwe tijdvak van dit certificaat gebruik wil maken kan hij volstaan met dienovereenkomstige invulling en ondertekening van de acceptgiro. Hij heeft daarvoor de tijd tot aan het begin van het nieuwe tijdvak.

Aan de acceptgiro is een aangiftebiljet verbonden waarop de houder kan aangeven dat hij voor het nieuwe tijdvak een ander certificaat wenst dan het hem toegezonden exemplaar. Ingeval hij hiervan gebruik wil maken, dient hij het aangiftebiljet en het hem toegezonden certificaat terug te zenden. Vervolgens zal hij tijdig het door hem gewenste certificaat toegezonden krijgen. Ook in dit geval kan dan tot aan het begin van een nieuw tijdvak aan de betalingsverplichting worden voldaan door invulling en ondertekening van de toegezonden acceptgiro.

Overigens zullen enige tijd voordat de belasting over het eerste tijdvak verschuldigd wordt de bij de Belastingdienst bekend zijnde houders van Nederlandse vrachtwagens worden aangeschreven, waarbij zij tevens een aangiftebiljet zullen ontvangen. Dit aangiftebiljet zal door alle houders moeten worden ingevuld en teruggestuurd. Na verwerking van de aangifte zal te zamen met een acceptgiro het voor het eerste tijdvak gewenste certificaat worden toegezonden.

De in verband met de controle voorgeschreven aanwezigheid van het certificaat in het motorrijtuig is in het eerste lid van artikel 15 opgenomen. Het niet voldoen aan deze verplichting is in het tweede lid – in overeenstemming met de verdragsverplichting ter zake – gesanctioneerd en wel met een boete van ten hoogste f 250. Deze verplichting zal overigens op basis van het verdrag ook zijn opgenomen in de regelgeving van de andere verdragsluitende partijen. De Nederlandse vrachtwagenchauffeurs die in bij voorbeeld Duitsland op de autosnelwegen rijden zullen ook daar het certificaat moeten kunnen laten zien. Uit het certificaat blijkt immers dat het gemeenschappelijke gebruiksrecht is betaald en dat in elk van de landen waar het gebruiksrecht wordt geheven van de weg gebruik mag worden gemaakt. Het boetebeleid zal worden neergelegd in een afzonderlijk voorschrift.

#### *Artikel 16*

Dit artikel bevat een regeling inzake naheffing ingeval voor een motorrijtuig de verschuldigde belasting niet is betaald. Het kan hierbij gaan om het geheel niet betaald hebben van de belasting, als ook om het betaald hebben van het tarief voor 3 assen of minder, terwijl met meer dan 3 assen wordt gereden.

Voor zover het gaat om tenaamgestelde binnenlandse vrachtwagens zal de naheffing in beginsel geschieden over het voor de desbetreffende vrachtwagen lopende tijdvak, zoals dat voortvloeit uit artikel 9, tweede lid.

De naheffingsaanslag voor ten onrechte niet geregistreerde Nederlandse vrachtwagens, wordt ingevolge het eerste lid berekend over een tijdvak van een jaar voorafgaand aan de dag waarop is vastgesteld dat de verschuldigde belasting niet is voldaan.

Bij constatering dat de verschuldigde belasting niet is betaald voor een buitenlandse vrachtwagen wordt de belasting ingevolge het tweede lid over een tijdvak van een maand nageheven, gerekend vanaf de dag dat het gebruik van de autosnelweg wordt geconstateerd. De keuze voor verschillende naheffingstijdvakken voor binnenlandse en buitenlandse

vrachtwagens is gebaseerd op het feit dat buitenlandse vrachtwagens doorgaans slechts gedurende korte tijd in Nederland rijden en zij dienovereenkomstig ook de mogelijkheid hebben voor korte tijdvakken te betalen. Ook met betrekking tot deze categorie naheffen over een tijdvak van een jaar zou daarom niet redelijk zijn.

De naheffing voor beide categorieën motorrijtuigen vindt ingevolge het derde lid niet plaats over een periode dat het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft gestaan aan een ander dan degene ten aanzien van wie het gebruik is geconstateerd. Een en ander zal door degene te wiens aanzien het gebruik is geconstateerd moeten worden aangetoond.

Voorts wordt de nageheven belasting ingevolge het vierde lid verminderd met de belasting die voor de vrachtwagen over het naheffingstijdvak reeds is betaald. Met betrekking tot buitenlandse vrachtwagens geldt een en ander, in samenhang met artikel 25, vierde lid, evenzeer voor de periode waarvoor aan de hand van de verstrekte betalingsbewijzen kan worden aangetoond dat voor de vrachtwagen het gebruiksrecht is betaald in een van de andere landen waar het gebruiksrecht wordt geheven. Die elders betaalde gebruiksrechten zullen, voor zover betrekking hebbend op dagen of (op delen van) een week of een maand of een jaar in mindering worden gebracht op de nageheven belasting.

In het vijfde lid is bepaald dat de belasting niet wordt nageheven over de periode waarover op de voet van artikel 18 geen belasting behoeft te worden betaald omdat de vrachtwagen buiten gebruik is gesteld en evenmin over de periode waarover geen belasting was verschuldigd vanwege een in artikel 19 opgenomen vrijstelling. Zo kan het voorkomen dat bij voorbeeld defensievoertuigen worden afgestoten, waarna zij worden gebruikt voor niet vrijgestelde doeleinden. De belasting zal in dit geval niet worden nageheven over de periode waarin het motorrijtuig in gebruik was als militair motorrijtuig.

Artikel 15 bepaalt dat ten bewijze van de betaling van de belasting een certificaat wordt afgegeven en dat het certificaat in het voertuig aanwezig dient te zijn. In samenhang daarmee wordt ingevolge het zesde lid van artikel 16 het niet kunnen tonen van het certificaat bij controle gelijk gesteld met het niet hebben betaald van de verschuldigde belasting. De ingevolge dit lid nageheven belasting wordt op basis van het vierde lid verminderd met de reeds voor dat motorrijtuig betaalde belasting. De opgelegde verhoging wordt evenredig verminderd. De boete van artikel 15, tweede lid, wegens het niet kunnen tonen van het certificaat blijft echter in stand. Met het niet hebben betaald van de verschuldigde belasting wordt mede bedoeld op de situatie dat een vrachtwagen (combinatie) wordt aangetroffen met vier assen of meer en waarvoor een certificaat wordt overgelegd waaruit blijkt dat de belasting is betaald naar het tarief behorende bij drie assen of minder.

Het zevende lid regelt de verhoging bij naheffing. Met de afwijking van artikel 21, eerste lid van de Algemene wet inzake rijksbelastingen wordt bereikt dat hier sprake is van een ordeboete van maximaal 100% waarbij opzet of grove schuld met betrekking tot het niet hebben betaald niet van belang is. De boete wegens te late betaling van de belasting bedraagt ten hoogste f 500. Het volgen van de systematiek van artikel 22 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen zou leiden tot een boete van 10% van de verschuldigde belasting, hetgeen als een onvoldoende prikkel voor tijdige betaling wordt beschouwd. Het boetebeleid zal, waar het gaat om de verhogingen ter zake van te late betaling, worden opgenomen in een afzonderlijk voorschrift.

De systematiek rond boete-oplegging is afgestemd op de huidige Algemene wet inzake rijksbelastingen. Te zijner tijd zal aanpassing plaats moeten vinden van het onderhavige voorstel aan de nieuwe systematiek van het wetsvoorstel tot wijziging van de Algemene wet inzake rijksbelastingen en van de Invorderingswet 1990 in verband met de herziening van

het stelsel van administratieve boeten en van het fiscale strafrecht (23 470). Het ligt in het voornemen om deze aanpassing op te nemen in het nog in te dienen wetsvoorstel voor een invoeringswet bij het genoemde wetsvoorstel 23 470.

#### *Artikel 17*

Voor binnenlandse vrachtwagens wordt de belasting ter zake van het houden van een motorrijtuig geheven over een tijdvak van een jaar. Indien het houderschap in dat tijdvak wisselt, bij voorbeeld na verkoop van het motorrijtuig, dan wel na het vervallen van de tenaamstelling in het register ter zake van bij voorbeeld uitvoer of sloop, kan de belasting over het nog niet verstreken deel van het tijdvak worden teruggevraagd. Een regeling voor teruggaaf bij het vervallen van de tenaamstelling van het motorrijtuig hangt samen met het feit dat er in het onderhavige voorstel voor is gekozen de betaalde belasting te koppelen aan de houder van het voertuig en derhalve niet op het voertuig te laten rusten bij wisseling van de persoon van de houder; bij verkoop ontstaat een aangifteplicht voor de nieuwe houder en start een nieuw tijdvak. Dit geldt evenzeer voor de houderwisseling ingevolge artikel 7. De teruggaaf met betrekking tot deze motorrijtuigen is geregeld in het eerste lid, onderdeel a. In onderdeel b van het eerste lid is voorzien dat teruggaaf voorts kan worden verleend met betrekking tot motorrijtuigen, waarvoor de belasting wel is voldaan, maar waarvoor in de loop van het tijdvak een vrijstelling van belasting wordt verleend.

De verplichting uit het verdrag om voor buitenlandse vrachtwagens op verzoek teruggaaf te verlenen van de belasting over het nog niet verstreken deel van een jaartijdvak is neergelegd in onderdeel c van het eerste lid.

De ingevolge het eerste lid bij ministeriële regeling te stellen voorwaarden en beperkingen zullen betrekking kunnen hebben op termijnvoorschriften en dergelijke in relatie tot het verzoek. Ingevolge het tweede lid wordt voor de vaststelling van het bedrag van de teruggaaf het nog resterende aantal maanden van het nog lopende tijdvak op hele maanden bepaald. Zo zal bij een tijdvak dat loopt van 15 februari tot en met 14 februari van het daaropvolgend jaar en een wijziging van de tenaamstelling die plaatsvindt op 17 september de teruggaaf worden gebaseerd op vier maanden (van 15 oktober tot en met 14 februari). Deze methodiek vloeit voort uit het verdrag.

Steeds geldt dat terugbetaling alleen op verzoek plaatsvindt en slechts in die gevallen waarin voor een geheel jaar de belasting betaald.

Met het in het derde lid bepaalde is de bezwaar- en beroepsprocedure van Hoofdstuk V van de Algemene wet inzake rijksbelastingen van toepassing op de door de inspecteur genomen beslissing op het verzoek om teruggaaf.

Het bedrag waarboven ingevolge het vierde lid van artikel 17 voor het meerdere teruggaaf wordt verleend komt voort uit een vergelijkbare bepaling in het verdrag en moet worden gezien als een vergoeding voor de ter zake van de afhandeling van het verzoek om teruggaaf gemaakte administratieve kosten.

#### *Artikel 18*

Zoals in onderdeel 5.5. van deze toelichting is uiteengezet, is eveneens in een mogelijkheid van teruggaaf dan wel van het niet verschuldigd zijn van de belasting voorzien voor de gevallen waarin een binnenlandse vrachtwagen voor ten minste twee maanden buiten gebruik is gesteld. Dit kan bij voorbeeld het geval zijn bij tijdelijke overcapaciteit als gevolg van seizoensinvloeden. De regeling komt er op neer dat indien binnenlandse vrachtwagens gedurende een periode van ten minste twee aaneenge-

sloten maanden buiten gebruik worden gesteld geen belasting behoeft te worden betaald over die periode. Een en ander effectueert zich in een teruggaaf, dan wel in het niet verschuldigd worden van de belasting wanneer de periode van niet-gebruik samenvalt met het begin van een nieuw tijdvak.

De regeling werkt aldus dat vóór het moment dat de vrachtwagen voor een periode van ten minste twee maanden buiten gebruik wordt geplaatst een verzoek dient te worden ingediend voor teruggaaf van belasting. Na verloop van twee maanden zal de belasting worden teruggegeven over het bij aanvang van de tweemaandsperiode nog niet verstreken deel van het jaartijdvak.

Ingevolge artikel 20 dient bij het verzoek om teruggaaf het certificaat te worden ingeleverd. De in het eerste lid van het onderhavige artikel genoemde nog nader te stellen voorwaarden en beperkingen hebben met name betrekking op de wijze waarop met het oog op de controle de buitengebruikstelling van het motorrijtuig dient plaats te vinden.

Ingevolge het tweede lid wordt de terug te geven belasting gebaseerd op het aantal nog niet verstreken hele maanden van het tijdvak, conform de algemene teruggaafregeling van artikel 17.

Een nieuw tijdvak vangt ingevolge het vierde lid aan bij beëindiging van de buitengebruikstelling van het motorrijtuig. Indien de buitengebruikstelling bij voorbeeld vier maanden heeft geduurd dan vangt het nieuwe tijdvak na afloop van vier maanden aan. De houder dient ter zake aangifte te doen voordat met het voertuig gebruik van de weg wordt gemaakt.

Een voorwaarde voor het verkrijgen van teruggaaf zal zijn dat de vrachtwagen controleerbaar in Nederland buiten gebruik is gesteld. Indien de vrachtwagen bij een controle niet wordt aangetroffen op een bij het verzoek aangegeven plaats, dan wel indien de vrachtwagen gedurende de periode waarin deze buiten gebruik zou zijn gesteld toch op de weg wordt aangetroffen, wordt ingevolge het vijfde en zesde lid de belasting nageheven. De periode waarover wordt nageheven bedraagt een jaar en eindigt op de dag die vooraf gaat aan de dag waarop blijkt dat het motorrijtuig niet buiten gebruik is gesteld, dan wel, indien het motorrijtuig bij controle niet wordt aangetroffen, op die dag. Ingevolge het zevende lid wordt de na te heffen belasting verminderd met de belasting die reeds is betaald over de periode waarover wordt nageheven. De nageheven belasting wordt ingevolge het achtste lid verhoogd met een boete van 100 percent.

Voor het geval dat de aanvang van de periode van niet-gebruik samenvalt met de aanvang van een nieuw tijdvak is geregeld dat geen belasting wordt verschuldigd. Ook dan vangt na afloop van de periode van niet-gebruik een nieuw jaartijdvak aan.

#### *Artikel 19*

Zoals in onderdeel 5.5. van deze toelichting ter zake van de vrijstellingen is opgemerkt, is in dezen in beginsel aansluiting gezocht bij de vrijstellingen zoals die gelden onder de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Zoals eerder opgemerkt – verwezen wordt naar de toelichting bij artikel 3 – is de onderhavige heffing slechts van toepassing op die vrachtwagens die uitsluitend zijn bestemd voor het goederenvervoer over de weg, waardoor een aantal categorieën vrachtwagens die zijn vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting buiten de heffing blijft zonder dat daarvoor een specifieke vrijstelling nodig is. Dit geldt bij voorbeeld voor motorrijtuigen die zijn ingericht voor het gebruik elders dan op wegen en uitsluitend worden gebruikt voor het landbouw- en het bosbouwbedrijf en vuilniswagens.

In het eerste lid, onderdeel c, is een vrijstelling opgenomen voor vrachtwagens die deel uitmaken van een bedrijfsvoorraad. Dit betreft

zowel nieuwe nog niet van een kenteken voorziene vrachtwagens, als reeds gebruikte voor verkoop bestemde vrachtwagens. Ingevolge deze vrijstelling kan met een dergelijke vrachtwagen bij voorbeeld een proefrit worden gemaakt, zonder dat dit tot belastingheffing leidt. Voor vrachtwagens die zich voor het verrichten van werkzaamheden bij een herstelbedrijf bevinden (in de motorrijtuigenbelasting is daarvoor, evenals voor motorrijtuigen die tot een bedrijfsvoorraad behoren, de heffing gekoppeld aan de daarvoor afgegeven bijzondere kentekens op de voet van de wegenverkeerswetgeving), is geen vrijstelling opgenomen. Bij langdurige buitengebruikstelling kan de houder eventueel gebruik maken van de teruggaafregeling van artikel 18.

De aan de te verlenen vrijstellingen te stellen voorwaarden en beperkingen hebben onder meer betrekking op de eisen met betrekking tot de uiterlijke herkenbaarheid, de inrichting en de wijze van gebruik van het motorrijtuig, en zullen aansluiten bij de in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting geldende voorwaarden en beperkingen voor de desbetreffende vrijstellingen.

Een vrijstelling met betrekking tot het gecombineerde rail-wegvervoer, zoals voorzien in de motorrijtuigenbelasting, is ingevolge het verdrag niet mogelijk voor de onderhavige belasting. De vrachtwagens die in bedoeld gecombineerd vervoer worden ingezet worden derhalve op de reguliere wijze in de heffing betrokken.

Ingevolge het tweede lid vangt voor binnenlandse vrachtwagens na afloop van een vrijstelling een nieuw tijdvak van een jaar aan.

#### *Artikel 20*

Het ingevolge artikel 15 ten bewijze van de betaling van de belasting verstrekte certificaat vormt een essentieel onderdeel in de controle – zowel nationaal als internationaal – op de naleving van de heffing van het gemeenschappelijke gebruiksrecht. Tegen deze achtergrond regelt artikel 20 dat een afgegeven certificaat dient te worden ingeleverd indien dat niet langer geldig is, ondanks dat de op het certificaat vermelde geldigheidsduur nog niet is verstreken. Dit doet zich voor bij vervroegde beëindiging van een lopend jaartijdvak omdat in verband met een wijziging van de assenconfiguratie aangifte voor een nieuw jaartijdvak moet worden gedaan (onderdeel a), alsmede bij een verzoek om teruggaaf (onderdeel b).

#### *Artikel 21*

In dit artikel zijn de verlaagde tarieven neergelegd die gedurende een overgangperiode gelden voor de vrachtwagens die zijn geregistreerd in Portugal, Ierland of Griekenland. De achtergrond hiervan is toegelicht in onderdeel 4 van deze toelichting.

#### *Artikel 22*

De richtlijn en het verdrag richten zich in eerste instantie op autosnelwegen. Met name in verband met de verkeersveiligheid (vanwege het gebruik van alternatieve routes om aan de belastingheffing te ontkomen) is in beide regelingen echter een voorziening opgenomen om het gebruik van bepaalde wegen, niet zijnde autosnelwegen, eveneens te kunnen belasten. In het verlengde hiervan voorziet artikel 22 in de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur ook andere wegen dan autosnelwegen onder de heffing te brengen. Deze mogelijkheid is beperkt tot buitenlandse vrachtwagens, omdat voor Nederlandse vrachtwagens de belastingplicht niet is gekoppeld aan het gebruik van bepaalde wegen, maar voortvloeit uit het houderschap. Voorshands wordt nog geen aanleiding gezien gebruik te maken van de onderhavige mogelijkheid.

#### *Artikelen 23 en 24*

De controle van de onderhavige belasting kan grotendeels op administratieve wijze plaatsvinden. Toch zal een additionele controle door middel van staandehouding onvermijdelijk zijn, zeker voor de buitenlandse vrachtwagens. Ingevolge artikel 23 zijn ambtenaren van de belastingdienst en politie bevoegd motorrijtuigen te doen stilstaan en zijn de chauffeurs gehouden het in artikel 15 bedoelde certificaat te tonen indien daarnaar gevraagd wordt. De verplichting tot het verlenen van de voor het onderzoek benodigde medewerking door de chauffeur van het voertuig is geregeld in artikel 24.

#### *Artikel 25*

Het gemeenschappelijke karakter van het in het kader van het verdrag overeengekomen gebruiksrecht houdt in dat buitenlandse vrachtwagens waarvoor buiten Nederland het gebruiksrecht is betaald, daarmee tevens toegang hebben tot de autosnelwegen in Nederland (onder het gemeenschappelijke gebruiksrecht dat buiten Nederland is voldaan wordt tevens begrepen het gebruiksrecht dat in Nederland is voldaan vóór de aanvang van het eerste tijdvak in Nederland, ten behoeve van het gebruik van autosnelwegen in de landen waar het gebruiksrecht wordt geheven). Dit principe is neergelegd in artikel 25, eerste lid, waarin is bepaald dat in die gevallen de heffing in Nederland achterwege blijft. Ingevolge het tweede lid dient het bewijsmiddel dat is verstrekt ter zake van de betaling van het gebruiksrecht elders, evenals dat het geval is voor een in Nederland afgegeven certificaat, in het motorrijtuig aanwezig te zijn op straffe van een boete van ten hoogste f 250. Dit bewijsmiddel dient bij controle te worden getoond. Indien dit bewijsmiddel niet kan worden overgelegd volgt een boete van ten hoogste f 250 en kan de belasting ingevolge het derde lid worden nageheven. De na te heffen belasting zal ingevolge het vierde lid worden verminderd met de belasting die aantoonbaar is betaald over tijdvakken die (deels) liggen binnen het naheffingstijdvak van een maand. Het aantonen zal in dit verband uitsluitend kunnen geschieden door het overleggen van de in het tweede lid bedoelde betalingsbewijzen. De naheffing vervalt, indien alsnog een voor dat motorrijtuig aangeschaft certificaat kan worden overgelegd, dat geldig was op de dag waarop bij controle geen geldig certificaat kon worden getoond. De opgelegde boete ter zake van het niet bij zich hebben van het certificaat blijft in stand.

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat vrachtwagens waarvoor ingevolge het eerste lid wordt afgezien van de heffing in Nederland, daarmee overigens niet buiten het werkingsgebied van deze wet vallen. Zo gelden met betrekking tot deze vrachtwagens bij voorbeeld onverminderd de in de artikelen 23 en 24 opgenomen bepalingen inzake de controle van de vrachtwagen, de verplichtingen van de bestuurder en de bevoegdheden van politie- en belastingdienstambtenaren.

#### *Artikel 26*

Het eerste lid van deze bepaling maakt het mogelijk bij algemene maatregel van bestuur zo nodig aanvullende regels te geven op de in de wet geregelde onderwerpen. De te stellen bepalingen moeten dienen ter verzekering van een juiste toepassing van de wet. Op grond van het tweede lid kunnen ter uitvoering van een dergelijke algemene maatregel van bestuur bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld.

#### *Artikel 27*

Dit artikel regelt dat een naheffingsaanslag die is opgelegd aan degene die de vrachtwagen feitelijk ter beschikking heeft terstond invorderbaar is.

Het gaat hier om naheffingsaanslagen aan degenen ten aanzien van wie het gebruik van de weg is geconstateerd met een vrachtwagen die ten onrechte niet in het Nederlandse kentekenregister is opgenomen, dan wel met een buitenlandse vrachtwagen (zie artikel 8, in samenhang met artikel 6, onderdelen b en c). Door de onderhavige wijziging van de Invorderingswet 1990 wordt voorkomen dat de belastingschuld achteraf moet worden ingevorderd, hetgeen in deze gevallen veelal problematisch zal zijn.

#### *Artikelen 28 en 29*

Deze artikelen leiden ertoe dat de nieuwe belasting zware motorrijtuigen wordt toegevoegd aan de grondslag voor dotatie aan het Provincie- en het Gemeentefonds.

#### *Artikel 30*

Ingevolge artikel 9, tweede lid, eerste volzin, vangt voor Nederlandse vrachtwagens, waarvan de toegestane maximum massa 12 000 kilogram of meer bedraagt het jaartijdvak aan met ingang van de datum van deel II van het kentekenbewijs, en telkenmale een jaar later. Artikel 30 regelt, zulks in afwijking van artikel 9, tweede lid, dat voor dergelijke Nederlandse vrachtwagens, waarvoor op het moment van inwerkingtreding van deze wet reeds een kenteken is opgegeven, het eerste jaartijdvak waarover de belasting wordt geheven aanvangt op de in artikel 32, tweede lid, vermelde datum van 1 juli 1995. Vervolgens vangt, ingevolge de normale regeling van artikel 9, tweede lid, ook voor deze vrachtwagens in principe telkenmale een jaar later een nieuw tijdvak aan.

#### *Artikel 31*

Het eerste tijdvak vangt ingevolge artikel 32 niet eerder aan dan op 1 juli 1995. Zoals is aangegeven in onderdeel 5.6. van deze toelichting hebben andere verdragsluitende partijen het gemeenschappelijke gebruiksrecht inmiddels ingevoerd. Bij een eerdere inwerkingtreding op het grondgebied van (één of meer van) de andere partijen kan zonder nadere voorziening een cumulatie van heffingen optreden. Immers alsdan zal een deel van het Nederlandse vrachtwagenpark – namelijk dat deel dat buiten Nederland opereert – op het moment van de inwerkingtreding van de onderhavige wet mogelijk elders het gebruiksrecht hebben betaald over een periode die deels ligt na deze datum. Door het eerste lid van dit artikel wordt bereikt dat voor die gevallen het eerste belastingtijdvak niet eerder aanvangt dan met ingang van de dag volgend op de laatste dag waarvoor dat gebruiksrecht is betaald. Zo zal met betrekking tot een in Nederland geregistreerde vrachtwagen waarvoor op 12 juni 1995 een Duitse maandkaart is aangeschaft het eerste belastingtijdvak aanvangen op 12 juli 1995. Van een uitgestelde aanvang van het eerste belastingtijdvak kan alleen sprake zijn indien het betaald zijn van het gebruiksrecht elders blijkt uit een ter zake verstrekt betalingsbewijs, met een afgifte datum die ligt voor de van aanvang van het eerste tijdvak.

Het kan ook voorkomen dat het na 30 juni 1995 gelegen deel van de periode waarvoor reeds buiten Nederland het gemeenschappelijke gebruiksrecht werd voldaan deel uitmaakt van een periode waarover een eventuele naheffingsaanslag wordt opgelegd. Ten einde in dat geval het over deze periode reeds buiten Nederland betaalde gemeenschappelijke gebruiksrecht in mindering te kunnen brengen op het na te heffen bedrag is in het tweede lid ter zake een overgangsregeling opgenomen.



### *Artikel 32*

Dit artikel regelt het tijdstip van inwerkingtreding van de wet en de aanvang van het eerste belastingtijdvak. De termijn die ligt tussen de datum van inwerkingtreding – 1 april 1995 – en de datum van aanvang van het eerste tijdvak – 1 juli 1995 – hangt samen met de voor het toezenden van de aangiftebiljetten en het doen van de aangifte benodigde tijd. De datum van inwerkingtreding van artikel 1 hangt samen met de voor de ratificatie van het verdrag benodigde termijn.

### *Artikel 33*

In dit artikel is de citeertitel opgenomen.

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

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
M. Patijn

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink