

Vergaderjaar 1996–1997

25 158

Wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en van enkele andere wetten in verband met herziening van de tariefstructuur voor vrachtauto's

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

Algemeen gedeelte	2	5.4 Vrijstellingen en bijzondere tarieven	16
1 Inleiding	2	5.5 Kentekenregister	17
1.1 Algemeen	2	5.6 Overgangsregeling	19
1.2 Relatie met belastingplan 1997	2	5.7 Overige wijzigingen	19
2 Hoofdpijnen wetsvoorstel	3	6 Budgettaire aspecten	20
3 Het Europese kader	5	7 Personele en uitvoeringsaspecten	20
3.1 De richtlijn	5	7.1 Gevolgen voor de belastingdienst	20
3.2 Noodzaak van implementatie	7	7.2 Gevolgen voor de Dienst Wegverkeer	22
		7.3 Gevolgen voor de belastingplichtigen	22
4 De nationale tariefstructuur	8	8 Voorlichting	22
4.1 Evenredig met toegestane maximum massa	8	Toelichting op de artikelen	22
4.2 Aanhangwagens	9	Bijlage 1 De Europese richtlijn	34
4.3 Gevolgen van houderschap als belastbaar feit	10	Bijlage 2 Nadere informatie over de tarieven	43
4.4 De tarieven en de richtlijn	10	1 Afleiding tarieven	43
4.5 Vergelijking huidige en nieuwe tarieven	11	2 Verhouding tot Europese minima	43
4.6 Ruimte voor toekomstige ontwikkelingen	11	3 Invloed van de ecu-koers	45
4.7 Relatie met eurovignet	12	4 Ruimte voor toekomstige ontwikkelingen	45
5 Bijzondere onderwerpen	13		
5.1 Lichte vrachtauto's	13		
5.2 Teruggaaf voor bedrijfsvoertuigenpark	14		
5.3 Schorsing	15		

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen gedeelte

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de tariefstructuur van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's in overeenstemming te brengen met de Europese richtlijn¹ terzake. Met dit oogmerk wordt voorgesteld de belasting niet langer te baseren op het ledig gewicht van de vrachtauto's, maar op de toegestane maximum massa, dat wil zeggen ledig gewicht plus laadvermogen. Als belastbaar feit treedt in het wetsvoorstel houderschap in de plaats van het rijden op de weg. Deze wijzigingen krijgen in het voorstel op budgettair neutrale wijze gestalte.

De voorgestelde tarieven liggen gemiddeld circa 25% onder de huidige tarieven. Het wetsvoorstel is niettemin budgettair neutraal door de overgang naar houderschap. Als gevolg daarvan worden alle vrachtauto's immers, behoudens enkele uitzonderingen, steeds in de belasting betrokken, en niet slechts bij het rijden op de weg.

In de voorgestelde tariefstructuur is zo nauw mogelijk aansluiting gezocht bij die van de richtlijn, zij het dat verfijningen die de richtlijn kent naar het aantal assen en de wijze van vering nog niet zijn gehanteerd. Met inachtneming van deze beperking liggen de voorgestelde tarieven voor de zwaarste vrachtauto's op het niveau van het Europese minimum. Voor de lichtere vrachtauto's is dit binnen het uitgangspunt van budgettaire neutraliteit nog niet mogelijk. Wel dalen de tarieven voor de lichtere vrachtauto's procentueel gemiddeld wat sterker dan de tarieven voor de zwaarste vrachtauto's.

Over de belangrijkste in het wetsvoorstel neergelegde keuzes is intensief en vruchtbaar overleg gevoerd met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer, te weten Transport en Logistiek Nederland (TLN), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en EVO.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om enkele bijkomstige wijzigingen voor te stellen die geen verband houden met de richtlijn.

1.2 Relatie met belastingplan 1997

In het kader van het belastingplan 1997 (kamerstukken II, 1996/97, 25 052) is onder meer voorgesteld om de thans geldende tarieven van de motorrijtuigenbelasting met ingang van 1 juli 1997 te verlagen voor de lichte vrachtauto's tot 4800 kg ledig gewicht. Deze voorgestelde verlaging dient als compensatie voor de eveneens in het belastingplan 1997 voorgestelde verhoging van de brandstofaccijnzen.

Met deze verlaging is in het onderhavige wetsvoorstel nog geen rekening gehouden. Alle in deze memorie gemaakte vergelijkingen met de huidige tarieven van de motorrijtuigenbelasting zijn gebaseerd op de tarieven die thans gelden, dat wil zeggen de tarieven vóór inwerking-treding van het belastingplan. Een dergelijke werkwijze bevordert een helder inzicht in de in het kader van het onderhavige wetsvoorstel gemaakte keuzes.

De verlaging van de huidige tarieven in het kader van het belastingplan zal tijdig bij nota van wijziging in het onderhavige wetsvoorstel worden overgenomen. Deze nota van wijziging zal de structuur van het wetsvoorstel niet veranderen. De wijziging zal neerkomen op een met de verlaging van het belastingplan evenredige verlaging van de voorgestelde tarieven voor de vrachtauto's tot 12 ton (1000 kg) toegestane maximum massa, met een beperkte aanpassing van de overige tarieven teneinde een aansluitende tarieflijst te behouden. Over de precieze vormgeving van

¹ Richtlijn nr. 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 (PbEG L 279).

deze wijziging zal overleg worden gevoerd met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer. Bij deze nota van wijziging zal eveneens zonedig in een samenloopbepaling met het belastingplan worden voorzien.

Inwerkingtreding van het wetsvoorstel wordt beoogd per 1 juli 1997. Indien dit kan worden gehaald, wordt voorkomen dat de tarieven voor lichte vrachtauto's korte tijd na elkaar twee maal moeten worden gewijzigd, te weten op grond van het belastingplan per 1 juli 1997 en vervolgens op grond van dit wetsvoorstel.

2 Hoofdlijnen wetsvoorstel

In het wetsvoorstel wordt het begrip vrachtauto gehanteerd voor de motorrijtuigen die in de herstructurering van de tarieven worden betrokken. Dit zijn andere motorrijtuigen dan motorrijwielen, personenauto's, bestelauto's en autobussen.

Vrachtauto's worden thans belast naar hun ledig gewicht. In het voetspoor van de richtlijn wordt voorgesteld elke vrachtauto voortaan te belasten naar zijn toegestane maximum massa. De Nederlandse tarieven worden daardoor rechtstreeks vergelijkbaar met die van de richtlijn. De toegestane maximum massa van een vrachtauto is globaal gelijk aan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen. Voorgesteld wordt om tot de toegestane maximum massa van de vrachtauto mede te rekenen de toegestane maximum massa van een aanhangwagen waarmee de vrachtauto eventueel kan worden verbonden. De door een vrachtauto getrokken aanhangwagen zelf verdwijnt daardoor als aangrijpingspunt van de belasting. De gegevens die voor elke vrachtauto in het kentekenregister staan vermeld worden in het voorstel maatgevend voor de bepaling van de hoogte van de maatstaf van heffing.

Het systeem van heffing voor vrachtauto's wordt in het voorstel nagenoeg gelijk getrokken aan dat van het bestaande houderschapstelsel voor motorrijwielen, personenauto's en bestelauto's. Voorgesteld wordt echter de minimale periode van schorsing voor vrachtauto's op één maand te stellen in plaats van drie maanden. Hoofdstuk II van de wet, waarin het huidige houderschapstelsel is geregeld, wordt mede van toepassing op vrachtauto's en hoofdstuk III, dat uitgaat van het rijden op de weg als belastbaar feit, wordt beperkt tot autobussen, waarvoor materieel niets verandert. Hoofdstuk IV wordt in deze systematiek beperkt tot aanhangwagens voor personenauto's, bestelauto's en autobussen.

Het in het wetsvoorstel neergelegde tarief voor vrachtauto's bedraagt per kwartaal f 215 plus f 10 per ton toegestane maximum massa boven 11 000 kg, met een maximum van f 505. Alle vrachtauto's met een toegestane maximum massa kleiner dan 12 ton gaan aldus een gelijk tarief betalen, en dit geldt ook voor de vrachtauto's met een toegestane maximum massa vanaf 40 ton. Voor vrachtauto's waarvoor thans voor een vol jaar motorrijtuigenbelasting wordt voldaan, betekenen deze tarieven gemiddeld een daling van de belasting met circa 25%. Houders van vrachtauto's die thans vaak «uit de belasting gaan» wegens het niet gebruiken van de weg, zullen bij dit tarief, als gevolg van de overgang naar houderschap als belastbaar feit, een lastenverhoging kunnen ervaren. Het nieuwe tarief is budgettair neutraal voor de schatkist en de branche.

Voor enkele typen vrachtauto's geeft tabel 1 nadere informatie over de tariefmutaties, uitgaande van betaling over een vol jaar. De mutaties in de verschuldigde belasting zijn afhankelijk van de mate waarin een vrachtauto thans «uit de belasting» gaat.

Vrachtauto's van 12 ton of zwaarder kunnen behalve met de motorrijtuigenbelasting ook te maken hebben met de kosten van het eurovignet. Hiermee is in het wetsvoorstel zo goed mogelijk rekening gehouden. In

algemene zin kan worden gezegd dat de tarieven voor de zwaarste vrachtauto's zoveel zijn verlaagd als mogelijk is zonder het Europese minimum te onderschrijden, en dat voor de tarieven voor de overige eurovignetplichtige vrachtauto's zo nauw mogelijk is aangesloten bij het verloop van de Europese minima als met behoud van budgettaire neutraliteit mogelijk is.

De richtlijn kent bij een bepaald niveau van de toegestane maximum massa niet één, maar verschillende minima. Het aantal assen, de verdeling van de assen over vrachtauto en aanhangwagen en de wijze van vering bepalen welk van deze minima van toepassing is². Bij de voorgestelde nationale tariefstelling is, ook na aftrek van de korting bij jaarbetaling, voor elke vrachtauto echter met zekerheid voldaan aan alle minima van de richtlijn. Het voorgestelde tarief ligt namelijk voor elk niveau van de toegestane maximum massa boven het hoogste minimum dat bij dat niveau van toepassing kan zijn.

Indien de koers van de ecu zou stijgen, kan de noodzaak ontstaan de nationale tarieven te verhogen om te blijven voldoen aan de in ecu gestelde minima van de richtlijn. Het wetsvoorstel voorziet in een bevoegdheid om in geval van een dergelijke stijging de tarieven bij ministeriële regeling aan te passen.

Tabel 1. Jaarlijkse tarieven voor enkele typen vrachtauto's, met uiteenlopende gewichten in 1.000 kilo, uitgaande van betaling voor vier aaneensluitende tijdvakken ineens

maximum massa combinatie	ledig gewicht vrachtauto/aanhangwagen	maximum massa	huidige tarief in gld.	nieuwe tarief in gld.	tarief-daling in gld.	tarief-daling in %
4,6	2,7/ 0	4,6/ 0	1 140	840	-300	-26%
7,5	4,3/ 0	7,5/ 0	1 320	840	-480	-36%
17,5	6,5/ 0	17,5/ 0	1 540	1 080	-460	-30%
33,0	14,4/ 0	33,0/ 0	2 328	1 720	-608	-26%
40,0	6,5/ 7,6	6,4/33,5	2 296	2 000	-296	-13%
44,0	6,6/ 7,0	6,6/37,4	2 244	2 000	-244	-11%
44,0	10,6/10,6	24,0/20,0	3 004	2 000	-1004	-33%
50,0	7,3/11,0	7,3/42,7	2 716	2 000	-716	-26%
50,0	9,1/ 10,0	9,1/40,9	2 796	2 000	-796	-28%
50,0	7,0/ 7,0	7,0/43,0	2 284	2 000	-284	-12%
50,0	11,0/ 5,8	26,0/24,0	2 564	2 000	-564	-22%

Toelichting op in het bijzonder de laatste regel. Uit de tweede kolom blijkt dat het gaat om een vrachtauto met een ledig gewicht van 11 ton die een aanhangwagen trekt van 5,8 ton. In de derde kolom staat vermeld dat deze vrachtwagen met lading maximaal 26 ton mag wegen en een aanhangwagen mag trekken die beladen maximaal 24 ton weegt (de toegestane maximum massa). De combinatie heeft dus een toegestane maximum massa van 50 ton (eerste kolom). In de vierde kolom staat het huidige tarief op basis van het ledig gewicht van de vrachtauto en het ledig gewicht van de **feitelijk** getrokken aanhangwagen tezamen (f 2 564), in de vijfde kolom het nieuwe tarief op basis van de toegestane maximum massa van de vrachtauto, vermeerderd met de hoogste toegestane maximum massa van de aanhangwagen die de vrachtauto **mag** trekken.

² Het minimum voor een vrachtauto met 3 assen zonder luchtvering, die een aanhangwagen trekt met ook 3 assen, met een toegestane maximum massa voor de combinatie van 40 ton is bijvoorbeeld 535 ecu; zou dezelfde vrachtauto een aanhangwagen trekken met 2 assen, en de toegestane maximum massa van de combinatie zou wederom 40 ton zijn, dan geldt als minimum 929 ecu.

In het voorgestelde systeem wordt geen rekening gehouden met het feitelijk gebruik van een aanhangwagen. Elke vrachtauto wordt steeds belast voor het vermogen een aanhangwagen te trekken. Voor houders

van een bedrijfsvoertuigenpark met aanmerkelijk meer vrachtauto's dan aanhangwagens is in het wetsvoorstel echter een faciliteit opgenomen die voorkomt dat ook in deze situatie de vrachtauto's altijd alle worden belast alsof zij steeds een aanhangwagen trekken, terwijl deze situatie door de samenstelling van het wagenpark feitelijk in meer dan gemiddelde mate niet kan optreden. Deze faciliteit is in een apart hoofdstuk IIA van de wet opgenomen.

In de sfeer van de vrijstellingen en andere bijzondere regelingen, zoals de betaling voor een geheel jaar tegen het tarief voor één kwartaal (zogenaamd kwarttarief) voor bepaalde categorieën motorrijtuigen, brengt het wetsvoorstel in hoofdzaak geen materiële verandering. Voor enkele gevallen waarin nu het kwarttarief van toepassing is (met name reserve-motorrijtuigen en verhuiswagens) wordt voorgesteld bij algemene maatregel van bestuur aanvullende en beperkende voorwaarden te stellen, omdat de richtlijn op die motorrijtuigen van toepassing is en een onverkorte voortzetting van het kwarttarief niet toelaat. Voor winkelwagens wordt voorgesteld het huidige verlaagde tarief op basis van het ledig gewicht zo neutraal mogelijk om te zetten naar een verlaagd tarief op basis van de toegestane maximum massa.

Voorgesteld wordt het tijdstip van de inwerkingtreding van de nieuwe wettelijke bepalingen bij koninklijk besluit te bepalen. Gekozen is voor dit systeem omdat op het tijdstip van inwerkingtreding de vereiste zuivering van het kentekenregister moet zijn voltooid en de voorbereiding van de uitvoerende diensten een adequate invoering mogelijk moet maken. Op dit moment is nog niet exact te bepalen wanneer dit moment is bereikt. Gestreefd wordt naar een feitelijke inwerkingtreding per 1 juli 1997. Voor de voorbereiding van de uitvoering is het van belang dat de wet ongeveer een half jaar voor dit tijdstip in het Staatsblad wordt gepubliceerd en dus naar de inhoud definitief vaststaat. Dit half jaar is, gelet op het tijdstip van indiening van het wetsvoorstel bij de Kamer, bij handhaving van een inwerkingtreding per 1 juli 1997 niet meer haalbaar. Een feitelijke inwerkingtreding per 1 juli 1997 is desondanks naar huidig inzicht nog wel mogelijk indien de hoofdlijnen van het wetsvoorstel in stand blijven en rond 1 april publicatie in het Staatsblad kan plaatsvinden. De heffing volgens de nieuwe bepalingen vangt voor alle vrachtauto's tegelijk aan. Belasting, die op dat moment onder de huidige wet is betaald voor een periode na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel, wordt teruggegeven.

3 Het Europese kader

3.1 De richtlijn

Richtlijn 93/89 van 25 oktober 1993 van de Raad van de Europese Unie geeft minima voor de tarieven van de motorrijtuigenbelasting voor motorrijtuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het goederenvervoer over de weg en waarvan het maximum toegestane totaalgewicht (de toegestane maximum massa) ten minste 12 ton bedraagt. Deze minima verschillen met de hoogte van de toegestane maximum massa, het aantal assen en de wijze van vering van het motorrijtuig met eventuele aanhangwagen. De richtlijn is toegevoegd als bijlage 1.

In het algemeen geldt dat de minima toenemen met de toegestane maximum massa. De minima worden in het algemeen lager naarmate het motorrijtuig meer assen heeft. Voor luchtgeveerde motorrijtuigen gelden daarbinnen weer lagere minima dan voor motorrijtuigen met andere vering.

In dit systeem van tariefstelling kan men een zekere logica herkennen, zonder dat die in de overwegingen bij de richtlijn overigens is vastgelegd.

Naarmate een gegeven massa wordt verdeeld over meer assen en met een «wegvriendelijkere» vering wordt vervoerd, wordt de infrastructuur minder belast en kan het minimum tarief afnemen, zo zou de ratio van de richtlijn kunnen worden geïnterpreteerd.

Deze logica kent zijn grenzen; zo is moeilijk te zeggen waarom het minimum voor een combinatie bij een gegeven toegestane maximum massa en een gegeven aantal assen van de combinatie afhangt van de vraag hoe het aantal assen over motorrijtuig en aanhangwagen is verdeeld. Een duidelijk verband tussen de hoogte van de minimale tarieven en de hoogte van de door een motorrijtuig veroorzaakte infrastructurele kosten is evenmin te leggen, hoewel een dergelijk verband ten grondslag lag aan de oorspronkelijke voorstellen van de Europese Commissie. De vastgestelde richtlijn is op deze punten de resultante van politieke compromisvorming tussen de betrokken lidstaten.

De richtlijn is door het Europese Hof om formele redenen nietig verklaard, maar tegelijkertijd in zijn gevolgen in stand gehouden³. Het Hof was van mening dat de Europese Commissie het voorstel zoals dat uiteindelijk werd aanvaard zodanig had veranderd, dat het Europese Parlement opnieuw over het gewijzigde voorstel om advies had moeten worden gevraagd. Dat laatste is volgens het Hof ten onrechte niet gebeurd. Hoewel de richtlijn dus enigszins in een juridisch vacuüm terecht is gekomen, gaat Nederland ervan uit dat de minima geldend zijn vanaf 1 januari 1995, de uiterste datum waarop implementatie moest plaatsvinden.

De Europese Commissie heeft in juli 1996 een voorstel voor een nieuwe richtlijn bij de Raad ingediend. Dit voorstel heeft evenals de te vervangen richtlijn betrekking op vrachtauto's vanaf 12 ton toegestane maximum massa. De minima van de te vervangen richtlijn zijn in het nieuwe voorstel ongewijzigd overgenomen voor vrachtauto's die milieuhygiënisch voldoen aan de thans voor nieuwe vrachtauto's geldende zogenoemde Euro-II normen. Voor vrachtauto's die niet aan deze milieunormen voldoen stelt de Commissie voor de minima 10% (voor Euro-I vrachtauto's) resp. 21% (voor non-Euro vrachtauto's) hoger te stellen dan thans, in de vorm van een voor de lidstaten verplichtende bepaling. Ook stelt de Commissie maximale tarieven voor. De Commissie wil lidstaten die een eurovignet kennen, toestaan de minima van de richtlijn te onderschrijden. Over de inhoud van een nieuwe richtlijn zal uiteindelijk de Raad moeten beslissen. Hoe de richtlijn zal luiden en wanneer daarover zal worden besloten, is thans niet duidelijk. Wel is inmiddels duidelijk dat de overgrote meerderheid van de lidstaten geen behoefte heeft aan principiële wijzigingen ten opzichte van de bestaande richtlijn. Voor het onderhavige wetsvoorstel is op dit moment vooral van belang of de in de huidige, nietige maar qua gevolgen wel geldende richtlijn opgenomen maatstaf van heffing ter discussie zou kunnen komen te staan. Hiervoor zijn geen aanwijzingen.

Uit een oogpunt van gelijke concurrentieverhoudingen valt er veel voor te zeggen de tariefstructuur van de richtlijn zoveel mogelijk over te nemen in de nationale wetgeving en de hoogte van de nationale tarieven af te stemmen op de minima van de richtlijn. De noodzaak van een nationale afweging blijft evenwel bestaan, omdat de motorrijtuigenbelasting in Nederland mede tot doel heeft een bijdrage te leveren aan de algemene middelen. Deze zuiver budgettaire functie van de motorrijtuigenbelasting blijft aandacht vragen, zeker naarmate de richtlijn of zijn opvolgers duidelijker minima zouden gaan stellen die uitsluitend zijn afgeleid uit het principe van toerekening van de kosten van de infrastructuur aan de weggebruiker.

³ Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen, arrest van 5 juli 1995 in zaak C-21/94, Europees Parlement tegen Raad van de Europese Unie.

3.2 Noodzaak van implementatie

De Nederlandse motorrijtuigenbelasting wordt thans geheven naar het ledig gewicht van het trekkende motorrijtuig. De belasting wordt voor het trekkende motorrijtuig vermeerderd indien een aanhangwagen wordt getrokken, op basis van het ledig gewicht van de aanhangwagen.

De minima van de richtlijn zijn gerelateerd aan de toegestane maximum massa, dat wil zeggen ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen. Een directe vertaling van ledig gewicht naar toegestane maximum massa is niet goed te maken. Tussen toegestane maximum massa en ledig gewicht bestaat namelijk geen vast verband. Een vrachtauto kan een relatief laag ledig gewicht combineren met een hoog laadvermogen, maar ook een relatief hoog ledig gewicht met een klein laadvermogen, afhankelijk van de constructie en de functie van het motorrijtuig. Globaal beweegt de verhouding tussen de toegestane maximum massa van een motorrijtuig en het ledig gewicht zich op een niveau van 1,5 à 3,5, maar er zijn uitschieters.

Gegeven de variëteit in de verhouding tussen toegestane maximum massa en ledig gewicht, is het niet mogelijk om nu met zekerheid de bandbreedte te bepalen waarbinnen de Nederlandse tarieven, omgerekend naar bedragen op basis van toegestane maximum massa, zich bevinden. In verreweg de meeste gevallen is direct duidelijk dat de Nederlandse tarieven boven de Europese minima liggen, ongeacht de assenconfiguratie en de wijze van vering. In de gevallen dat dit niet zo is, kan een toetsing aan de «echte» minima van de richtlijn echter niet worden uitgevoerd, door ontbrekende of onvoldoende nauwkeurige gegevens over het aantal assen en de wijze van vering, in het bijzonder niet indien het gaat om combinaties van motorrijtuigen en aanhangwagens.

Een ander punt waarop de richtlijn verschilt met het huidige Nederlandse systeem maakt het extra moeilijk om vast te stellen of Nederland aan de minima voldoet. De richtlijn definieert de minima namelijk onafhankelijk van het feitelijk gebruik van het motorrijtuig. Elke vrijstelling of verlaging die het bedrag van de verschuldigde belasting onder de minima zou brengen, is verboden. Voor elke vrachtauto met een Nederlands kenteken moet op jaarbasis dus ten minste belasting worden betaald tegen het bedrag van de richtlijn. Nederland heft echter thans naar rato van het rijden op de weg. Hoeveel een vrachtauto vervolgens op jaarbasis betaalt, en dus het antwoord op de vraag of aan het EU-minimum wordt voldaan, hangt af van de lengte van de periode waarin gebruik wordt gemaakt van de (Nederlandse) weg.

Het is dus mogelijk dat het Nederlandse tarief, omgerekend naar een jaarbedrag per toegestane maximum massa, hoger is dan het Europese minimum, ongeacht de assenconfiguratie en de wijze van vering, terwijl de feitelijke betaling toch niet aan de richtlijn voldoet.

Op basis van gemiddelden kan zonder meer worden vastgesteld dat Nederland vrijwel zeker de EU-minima respecteert voor nagenoeg het gehele wagenpark. Volgens zeer ruwe schatting bevindt het naar aantallen motorrijtuigen gewogen gemiddelde Nederlandse tarief, omgerekend naar bedragen per toegestane maximum massa, zich ruim boven het op dezelfde wijze gewogen gemiddelde EU-minimum⁴. Anderzijds kunnen casusposities worden aangegeven waarbij de minima zouden kunnen worden onderschreden; of deze casusposities zich ook in de praktijk voordoen, kan uit de beschikbare gegevens niet worden afgeleid.

De richtlijn schept geen verplichting om voor de nationale heffing de toegestane maximum massa als maatstaf van heffing te nemen. De richtlijn schept evenmin een verplichting om houderschap als belastbaar

⁴ Voor alle voertuigen vanaf 12 ton is de overschrijding circa 40%; voor de voertuigen vanaf 12 ton, maar nog onder 40 ton toegestane maximum massa is de overschrijding van de EU-minima zelfs meer dan 100%. Deze cijfers gelden voor het per klasse toegestane maximum massa hoogst voorkomende EU-minimum, dus voor de meest «ongunstige» combinatie van assen en vering.

feit te hanteren. Aan de voorwaarde dat de nationale tarieven moeten worden vastgesteld op een zodanige wijze dat de minima, geïnterpreteerd als op jaarbasis te betalen bedragen, worden gerespecteerd, is echter op grond van de voorgaande overwegingen op andere wijze nauwelijks te voldoen.

Voortzetting van heffing op basis van ledig gewicht zou bijvoorbeeld slechts de vereiste zekerheid kunnen bieden dat steeds aan de minima wordt voldaan door de tarieven zodanig verder te verhogen, dat voor elke technisch nog mogelijke verhouding tussen ledig gewicht en toegestane maximum massa en voor elke assenconfiguratie aan de minima wordt voldaan. Dit is geen begaanbare weg, temeer daar de tarieven dan ook ten minste op dat niveau zouden moeten blijven; Nederland zou geen neerwaartse flexibiliteit in de tariefstelling meer overhouden.

Voortzetting van het rijden op de weg als belastbaar feit zou bijvoorbeeld slechts de vereiste zekerheid bieden, indien de Europese minima als een soort op jaarbasis minimaal te betalen bedrag in de wet worden opgenomen, bij wijze van bodemtarief, hetgeen tot een gecompliceerd systeem van heffing aanleiding zou geven.

In overleg met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer is daarom als uitgangspunt voor de herstructurering gekozen voor de hiervoor geschetste veranderingen van maatstaf van heffing en belastbaar feit.

Indien deze stap eenmaal genomen is, wordt het ook mogelijk om preciezer aan te geven hoeveel ruimte er in theorie is voor een tariefverlaging. De onmogelijkheid om deze ruimte binnen het huidige systeem te bepalen leverde in het verleden al problemen op bij de vormgeving van compensatie voor verhogingen van de dieselaccijns en recentelijk bij de invoering van het eurovignet.

4 De nationale tariefstructuur

De voorgestelde tariefstructuur is het resultaat van een keuzeproces dat in nauw overleg met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer is doorlopen. Enkele belangrijke overwegingen worden in deze paragraaf besproken. Bijlage 2 verstrekt nadere informatie, en gaat ook in op de verhouding tussen de voorgestelde tarieven en de Europese minima.

4.1 Evenredig met toegestane maximum massa

De huidige tarieven lopen min of meer evenredig op met het ledig gewicht van de vrachtauto. Een omzetting van deze tariefstructuur op basis van ledig gewicht naar een tariefstructuur op basis van toegestane maximum massa kan uiteraard op verscheidene wijzen gebeuren. Gestreefd is naar een omzetting die de tariefmutaties per motorrijtuig gemiddeld zo gering mogelijk maakt. Om dit te bereiken ligt een nieuwe tariefstelling die min of meer evenredig oploopt met de toegestane maximum massa het meest voor de hand.

Ook een dergelijke omzetting van de maatstaf van heffing van ledig gewicht naar toegestane maximum massa leidt niettemin tot tariefmutaties die per motorrijtuig kunnen verschillen. Een motorrijtuig met een hoog ledig gewicht in verhouding tot de toegestane maximum massa zal van de omzetting in het algemeen voordeel hebben, en een motorrijtuig met een hoge toegestane maximum massa in verhouding tot het ledig gewicht nadeel.

Onderzocht is of de mutaties per motorrijtuig bij een budgettair neutrale omzetting beperkt kunnen worden door gebruik te maken van de verfijningen die de richtlijn biedt, te weten naar het aantal en de verdeling van de assen en de wijze van vering. Dit bleek niet het geval te zijn.

Daarom is in het voorstel gekozen voor een nieuwe tarieflijn voor de Nederlandse wet die uitsluitend afhankelijk is van de hoogte van de toegestane maximum massa.

Voor de uitvoering van de heffing zou een tarieflijn die mede afhankelijk is van het aantal assen en de wijze van vering ook niet op korte termijn vorm te geven zijn. Met name het aantal assen van aanhangwagens en de wijze van vering zijn geen gegevens die in het kentekenregister worden bijgehouden. Omdat het in de toekomst wel gewenst kan zijn om de Nederlandse tarieven op die basis te kunnen verfijnen, zal aan de Dienst Wegverkeer worden verzocht om het register op die punten aan te vullen.

4.2 Aanhangwagens

Aanhangwagens worden onder de huidige wettelijke bepalingen materieel belast tegen een afzonderlijk tarief, dat per klasse ledig gewicht lager ligt dan het tarief voor de vrachtauto zelf. De belasting voor aanhangwagens wordt geheven als een vermeerdering van de belasting voor het trekkende motorrijtuig. Voor aanhangwagens die worden getrokken door een vrachtauto kan afzonderlijk aangifte worden gedaan, op voorwaarde dat deze aanhangwagen wordt geïdentificeerd met een zogenoemde Fino-plaat, die op de aanhangwagen wordt gevoerd. Een dergelijke aanhangwagen kan achter een willekeurige vrachtauto worden gebruikt. Ook is het mogelijk voor een bepaalde vrachtauto een zogenoemde combinatie-aangifte te doen voor een willekeurige aanhangwagen tot een bepaald ledig gewicht. Mocht toch de behoefte ontstaan om met die bepaalde vrachtauto een keer een zwaardere aanhangwagen te trekken, dan kan bovendien een suppletie-aangifte worden gedaan voor het extra gewicht van die aanhangwagen en wel voor de periode waarvoor dat geldt. Deze mogelijkheden tezamen maken een flexibele inzet van het wagenpark mogelijk, waarbij de houder de voor hem meest gunstige wijze van aangifte kan kiezen.

De minima van de richtlijn zijn gesteld per combinatie van een trekkend motorrijtuig en een aanhangwagen. De typering van de combinatie naar de verdeling van het aantal assen over vrachtauto en aanhangwagen heeft een grote invloed op de hoogte van het minimum⁵.

Het huidige systeem voor de belasting van aanhangwagens leidt er echter toe dat onbekend blijft welke combinaties in de praktijk worden gevormd. Een aanhangwagen waarvoor afzonderlijk aangifte wordt gedaan mag immers achter een willekeurige vrachtauto worden gebruikt, en een vrachtauto waarvoor een combinatie-aangifte is gedaan mag een willekeurige aanhangwagen (tot een bepaalde gewichtsgrens) gebruiken. Het huidige systeem laat de wegvervoerder dus een grote flexibiliteit in het gebruik van zijn wagenpark. Een toetsing van dit systeem aan de minima van de richtlijn is echter niet mogelijk.

Dit probleem kan op verscheidene wijzen worden ondervangen. Zo zou kunnen worden overgegaan op het belasten van de feitelijk gevormde combinatie van vrachtauto en aanhangwagen. Vrachtauto en aanhangwagen zouden dan beide moeten worden geïdentificeerd in de aangifte, in verband met de controle op de weg. Dit zou tot een weinig flexibel systeem leiden dat niet in het belang is van de gebruikers.

Een afzonderlijke belastingplicht met een eigen tarief voor aanhangwagens zou een andere mogelijkheid zijn. Dit eigen tarief voor aanhangwagens zou echter relatief hoog moeten worden, teneinde bij voorbaat zekerheid te hebben dat voor elke daarmee gevormde combinatie aan het EU-minimum wordt voldaan.

In overleg met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer is uiteindelijk gekozen voor een systeem waarin niet de aanhangwagens worden belast, maar de trekkende motorrijtuigen mede voor de toege-

⁵ Een vrachtauto met drie assen die wordt toegepast in een combinatie van 40 ton met drie assen onder de aanhangwagen heeft een minimum van 535 ecu per jaar, dezelfde vrachtauto met een aanhangwagen met 2 assen in een combinatie van 40 ton heeft een minimum van 929 ecu (beide ingeval geen luchtvering aanwezig is); het verschil is ruim f 800 per jaar. Alleen indien vastgesteld kan worden dat de bedoelde vrachtauto het hele jaar geen andere aanhangwagen dan één met drie assen heeft getrokken, mag het minimum van 535 ecu worden toegepast.

stane maximum massa die daaraan mag worden gekoppeld. Dit gegeven kan rechtstreeks aan het kentekenregister worden ontleend als een kenmerk van het motorrijtuig. Of en hoe vaak een aanhangwagen wordt getrokken, en welke toegestane maximum massa die aanhangwagen feitelijk heeft, doet er niet meer toe. Door de voorgestelde wijze van tariefstelling wordt er voor gezorgd dat welke combinatie ook wordt gevormd, altijd aan de minima van de richtlijn is voldaan. De houder blijft op deze wijze volledig vrij in de inzet van aanhangwagens. Deze wijze van behandeling van aanhangwagens is volledig verenigbaar met de richtlijn, die de lidstaten uitdrukkelijk vrijlaat in de structuur van de belastingheffing.

Om de gevolgen in termen van tariefmutaties van deze eenvoudige opzet te beperken is gekozen voor een uniform tarief voor alle vrachtauto's met een eigen toegestane maximum massa, vermeerderd met de toegestane maximum massa van een te koppelen aanhangwagen, vanaf 40 ton. Naar schatting gaat daardoor circa 50% van het wagenpark van vrachtauto's in het nieuwe systeem een gelijk tarief betalen (het maximum van f 2 000). Deze begrenzing is verenigbaar met de richtlijn, waarin de tariefstijging ook ophoudt bij 40 ton.

4.3 Gevolgen van houderschap als belastbaar feit

De richtlijn brengt mee dat elke vrachtauto met een Nederlands kenteken ten minste op jaarbasis het in de richtlijn gespecificeerde minimum moet betalen. De minima mogen niet naar rato van het gebruik van de weg neerwaarts worden aangepast, behoudens enkele zeer beperkte uitzonderingen. In overleg met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer is daarom gekozen voor het voorstel om houderschap als belastbaar feit te hanteren. Dit heeft tot resultaat dat, anders dan nu, de tarieven op jaarbasis tevens de op jaarbasis te betalen belasting weergeven, en dus rechtstreeks met de minima van de richtlijn kunnen worden vergeleken. Teruggave van belasting wegens het niet gebruiken van de weg wordt dus niet langer mogelijk, tenzij het kenteken wordt geschorst.

Houderschap, tezamen met de voorgestelde behandeling van aanhangwagens leidt materieel tot een zekere vergroving van de werking van het tarievenstelsel. Veel vrachtauto's zullen gemiddeld voor een langere tijd belasting voldoen voor trekkend motorrijtuig en te koppelen aanhangwagen. Ten minste 30% van het huidige bestand aan vrachtauto's betaalt thans bijvoorbeeld niet over een vol jaar belasting, onder het vereenvoudigde systeem zal dit in overwegende mate wel het geval zijn. In een budgettair neutrale uitwerking is daarom ruimte voor een algemene tariefverlaging, die de vergroving als het ware compenseert. Dit streven naar compensatie komt ook tot uitdrukking in het voorstel om vanaf 40 ton een uniform tarief te hanteren.

De geschetste gevolgen van houderschap als belastbaar feit kan men wellicht zien als een gebrek van de richtlijn. Dit geldt ook voor de geschetste gevolgen van de behandeling van aanhangwagens. Daar staat tegenover dat het stellen van Europese minima voor de tarieven betrekkelijk krachteloos zou zijn indien niet zeker wordt gesteld dat die tarieven op jaarbasis ook werkelijk worden betaald, en dat het effectief controleren van de feitelijke, voortdurend wisselende inzet van aanhangwagens bij vrachtauto's in het internationale vervoer niet goed voorstelbaar is.

4.4 De tarieven en de richtlijn

De voorgestelde tarieven zijn uitsluitend afhankelijk van de toegestane maximum massa van het motorrijtuig, vermeerderd met de toegestane maximum massa van een te koppelen aanhangwagen. Komt de som van beide boven 40 ton uit, dan blijft het tarief voor 40 ton van toepassing.

Deze tarieflijn komt bij betaling in één keer voor een geheel jaar neer op f 840 plus f 40 per ton toegestane maximum massa boven 11 ton, met een maximum van f 2000. Dit maximum wordt bereikt bij 40 ton. Een vrachtauto van 20 ton zonder aanhangwagen gaat door toepassing van die tariefformule bijvoorbeeld f 840 plus (20-11) keer f 40, is f 1200 betalen. Een vrachtauto van 10 ton met een koppelinrichting waarmee een aanhangwagen van maximaal 10 ton kan worden getrokken, betaalt eveneens f 1200. Wordt een motorrijtuig op deze basis belast, dan wordt altijd aan de EU-minima voldaan, ongeacht de gevormde combinatie. Het maximum van f 2000 ligt net boven het hoogste minimum van de richtlijn waarmee rekening moet worden gehouden (929 ecu). De voorgestelde tarieven voor vrachtauto's lichter dan 40 ton liggen verder boven de EU-minima. Een nadere aansluiting van deze laatste tarieven aan de minima van de richtlijn is niet mogelijk op budgettaire neutrale wijze en zou ten opzichte van de huidige tarieven een onevenredig voordeel betekenen voor de lichtere vrachtauto's.

Het wetsvoorstel voorziet in de bevoegdheid om bij ministeriële regeling de in guldens gestelde tarieven bovenwaarts aan te passen, indien dit door een wijziging van de ecu-koers nodig is om aan de minima te blijven voldoen. In de praktijk zal zich dit voordoen indien het maximum van f 2 000 niet meer uitgaat boven 929 ecu minus 5 ecu⁶. In dat geval zal het maximum in guldens moeten worden opgetrokken, en het aanvangstarief van f 840 met een gelijk bedrag, zodat de onderlinge afstand tussen de nationale tarieven ongewijzigd blijft.

4.5 Vergelijking huidige en nieuwe tarieven

Een vergelijking in algemene zin tussen de voorgestelde nieuwe tarieven en de huidige tarieven is slechts met enkele veronderstellingen te geven⁷. Globaal treedt een daling op met circa f 485 per jaar in de tarieven voor vrachtauto's tot 40 ton. Voor alle vrachtauto's is de daling, gewogen naar het aantal, gemiddeld circa 25%. In tabel 1 is reeds een overzicht gegeven van de tariefmutaties voor een aantal typen vrachtauto's, waaruit ook blijkt dat afhankelijk van de kenmerken van het motorrijtuig verschillen optreden. In nagenoeg alle gevallen zal echter sprake zijn van een tariefdaling⁸. De mutaties in de verschuldigde belasting verschillen met de tariefmutaties, maar vooral ook met de mate waarin thans «uit de belasting» wordt gegaan.

In de figuur 1 worden de verschillende in het geding zijn tarieflijnen weergegeven. Het gearceerde vlak geeft het verloop van de Europese minima voor niet-luchtgeveerde vrachtauto's. In dit vlak is eveneens het verloop van de lagere minima voor luchtgeveerde vrachtauto's aangegeven. De tarieven van de huidige motorrijtuigenbelasting zijn in deze figuur bij benadering weergegeven, waarbij de huidige tarieven op basis van ledig gewicht zijn omgerekend naar tarieven op basis van toegestane maximum massa. Voor deze omrekening is uitgegaan van een geleidelijk oplopende verhouding tussen de toegestane maximum massa en het ledig gewicht. Hierbij is een realistisch gemiddelde gehanteerd. In de praktijk kunnen echter van dit gemiddelde afwijkende tot sterk afwijkende verhoudingen voorkomen. Uit tabel 1 bleek reeds dat vrachtauto's met een gelijke toegestane maximum massa verschillende tarieven onder de huidige wet betalen. Duidelijk valt in figuur 1 te zien hoe het voorgestelde tarief voor vrachtauto's van 40 ton op het Europese minimum is gelegd en dat het verloop van de overige tarieven zoveel mogelijk naar het verloop van de Europese minima is verlegd.

4.6 Ruimte voor toekomstige ontwikkelingen

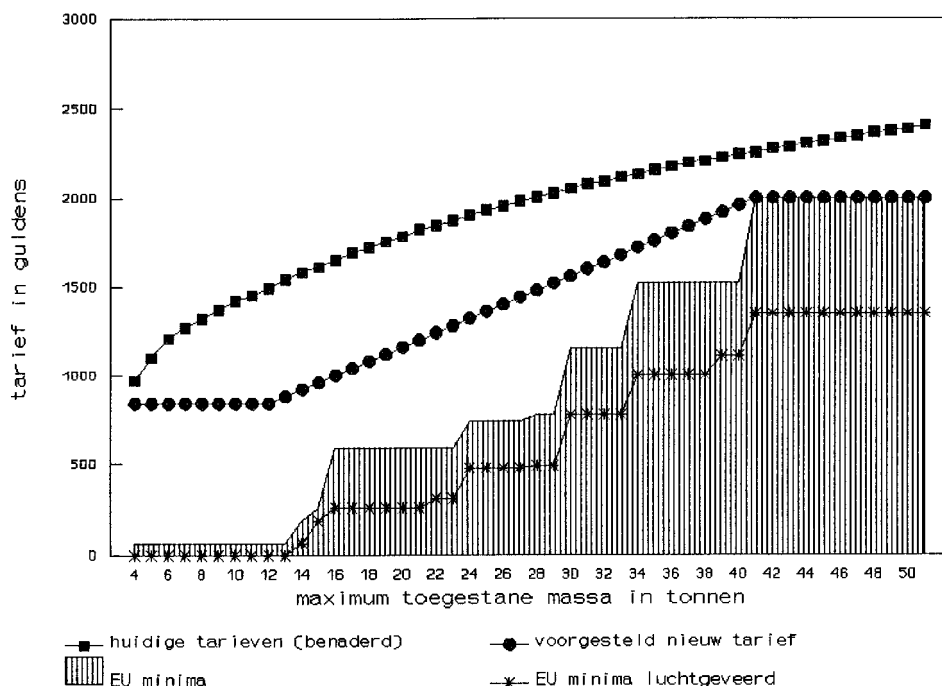
In het voorgestelde systeem kunnen alle verfijningen die de richtlijn al

⁶ Voor een toelichting op het bedrag van 5 ecu wordt verwezen naar bijlage 2.

⁷ De huidige Nederlandse tarieven kunnen op basis van een veronderstelde verhouding tussen toegestane maximum massa en ledig gewicht van 2,5, worden uitgedrukt als circa f 1365 plus f 40 voor elke ton maximum massa boven de 12 ton. De voorgestelde tarieflijn kan worden beschreven als f 880 plus eveneens f 40 per ton maximum massa boven de 12 ton.

⁸ Alleen voor qua toegestane maximum massa zeer lichte of juist zeer zware vrachtauto's met een uitzonderlijk hoog laadvermogen ten opzichte van het ledig gewicht kan een beperkte tariefstijging optreden.

Figuur 1 De tarieven per jaar vergeleken



kent, evenals eventuele verdere verfijningen die de Europese Commissie heeft voorgesteld, zoals naar milieukenmerken van de vrachtauto's, zonder grote complicaties worden ingepast. Hierop is echter één niet onbelangrijke uitzondering, en dit betreft het aantal assen van de aanhangwagens. Dit gegeven zou alleen in de belastingheffing kunnen worden betrokken door een wezenlijke systeemwijziging, waarin de flexibiliteit in het gebruik van aanhangwagens wordt geblokkeerd en de heffing gaat plaatsvinden naar vaste combinaties. De controle op de weg zou vervolgens zeer ingrijpend moeten worden uitgebreid. Vastgesteld moet dan immers worden dat een vrachtauto die bijvoorbeeld belast wordt tegen het Europese minimum als een samenstel van een vrachtauto met 3 assen en een aanhangwagen met ook 3 assen, nooit een aanhangwagen met 2 assen trekt, omdat daarvoor een hoger Europees minimum geldt.

Willen de verfijningen die de richtlijn kent of in de toekomst eventueel gaat kennen in de nationale wetgeving kunnen worden overgenomen, dan moeten voor elke vrachtauto daarbij passende gegevens in het kentekenregister zijn of worden opgenomen. Met name de wijze van vering is thans geen algemeen bekend gegeven en zou voor alle circa 145 000 geregistreerde motorrijtuigen eerst moeten worden vastgesteld en vastgelegd. Aan de Dienst Wegverkeer zal worden gevraagd het kentekenregister op dit punt aan te vullen.

4.7 Relatie met eurovignet

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel is gezien in hoeverre in de tariefstructuur rekening kon worden gehouden met de kosten van het eurovignet, waarmee alleen vrachtauto's van 12 ton of meer kunnen worden geconfronteerd. Dit is reeds toegezegd bij de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel waarbij het eurovignet is ingevoerd. In de antwoorden op de vragen van het lid van de Tweede Kamer de heer Reitsma over de extra kosten van het eurovignet is deze toezegging herhaald (kamerstukken II, 1995/96, Aangangsel, nr. 1182).

Bij amendement van de leden Reitsma en Van der Vaart (kamerstukken II, 1993/94, 23 472, nr. 21) werden de tarieven van de motorrijtuigenbelasting voor bestelauto's, vrachtauto's, autobussen en aanhangwagens verlaagd met in totaal f 130 miljoen per jaar. In het kader van het onderhavige wetsvoorstel is allereerst bezien in hoeverre dit bedrag van f 130 miljoen kon worden herverdeeld ten gunste van de eurovignetplichtige vrachtauto's zonder de Europese minima te onderschrijden.

Het amendement voorzag reeds in een toespitsing ten gunste van de zwaardere vrachtauto's. De tarieven van de motorrijtuigenbelasting werden door het amendement voor de lichte vrachtauto's duidelijk minder sterk verlaagd dan de tarieven voor de zware vrachtauto's. Naar ruwe schatting is het amendement voor ongeveer 90 miljoen ten gunste gekomen van de vrachtauto's van 12 ton of meer. Omdat de kosten van het eurovignet, zoals dat uiteindelijk is ingevoerd, voor het wegvervoer thans op f 150 miljoen per jaar worden geschat, zou een verdere herverdeling van de f 130 miljoen die met het amendement waren gemoeid ten gunste van de vrachtauto's vanaf 12 ton neerkomen op meer dan 50% compensatie van de kosten van het eurovignet.

Niettemin is er in de voorgestelde tariefstructuur naar gestreefd de motorrijtuigenbelasting voor de zwaardere vrachtauto's zoveel te verlagen als budgettair neutraal mogelijk is. Voor de zwaarste vrachtauto's, vanaf 40 ton, biedt het Europese minimum echter de minste ruimte. Dit is voor een deel het gevolg van de relatief sterke verlaging van de tarieven voor deze groep die met het amendement reeds gestalte kreeg. Het voorgestelde tarief voor deze grote groep, circa 50% van het wagenpark, ligt op het niveau van het Europese minimum; een verdere generieke verlaging is niet mogelijk⁹. De tarieven voor de lichtere vrachtauto's zijn binnen het uitgangspunt van budgettaire neutraliteit zo dicht mogelijk bij het verloop van de Europese minima gebracht. De gemiddelde verlaging ten opzichte van de huidige tarieven is voor de vrachtauto's van 12 ton tot en met 39 ton procentueel hoger dan die voor de zwaarste vrachtauto's van 40 ton of meer (circa 30% tegenover circa 15%).

Samenvattend kan worden gezegd dat de tarieven voor de zwaarste vrachtauto's zoveel zijn verlaagd als nog mogelijk is zonder het Europese minimum te onderschrijden, en dat de tarieven voor de overige eurovignetplichtige vrachtauto's zo nauw mogelijk worden aangesloten bij het verloop van de Europese minima als met behoud van budgettaire neutraliteit mogelijk is. Ik meen dat daarmee een evenwichtige situatie wordt bereikt.

5 Bijzondere onderwerpen

5.1 Lichte vrachtauto's

De richtlijn stelt uitsluitend minima voor vrachtauto's vanaf 12 ton toegestane maximum massa. Het gaat daarbij om motorrijtuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van goederen over de weg. Voor de motorrijtuigen met een toegestane maximum massa van minder dan 12, maar meer dan 3,5 ton (dat wil zeggen lichte vrachtauto's; geen bestelauto's in de zin van de huidige wet) vloeit uit de richtlijn dus geen verplichting voort. In beginsel is het dus mogelijk voor deze lichte vrachtauto's de huidige wetgeving ongewijzigd te laten, dat wil zeggen handhaving van het rijden op de weg als belastbaar feit en van ledig gewicht als maatstaf van heffing. Dit zou de wet in die zin compliceren dat voor deze categorie een eigen systeem van heffing in stand zou blijven, dat verschilt van zowel dat voor bestelauto's als van dat voor vrachtauto's vanaf 12 ton.

Een eigen systeem voor de lichte vrachtauto's tot 12 ton zou er bovendien toe leiden dat deze afhankelijk van de ingezette aanhangwagen de ene periode worden belast als lichte vrachtauto (maatstaf van heffing: ledig gewicht) en de andere periode als zware vrachtauto (maatstaf van

⁹ Een verdere verlaging is alleen mogelijk voor delen van deze groep, bijvoorbeeld voor de luchtgeveerde vrachtauto's; hierop wordt in bijlage 2 nader ingegaan.

heffing: toegestane maximum massa). Zodra de gevormde combinatie immers een toegestane maximum massa van 12 ton of meer bereikt, treedt de richtlijn daarvoor in werking. Voor een vrachtauto met een eigen toegestane maximum massa van bijvoorbeeld 6 ton is een dergelijke «sfeerovergang» zeer wel mogelijk.

Mede op grond van overleg met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer wordt daarom voorgesteld de lichte vrachtauto's tussen de 3,5 ton en 12 ton in de systeemwijziging te betrekken.

Voor deze groep wordt een uniform tarief voorgesteld van f 840 per jaar, dat voor deze groep motorrijtuigen globaal budgettair neutraal is. Gelet op het relatief lage gemiddelde niveau van het benodigde tarief is er van afgezien voor te stellen dit tarief verder te differentiëren naar de hoogte van de toegestane maximum massa.

Bij het voorgestelde tarief wordt voor een lichte vrachtauto van net boven de 3,5 ton toegestane maximum massa ongeveer even veel betaald als voor een bestelauto van 1900 à 2000 kg ledig gewicht met een maximum massa van 3,5 ton. In een aantal gevallen is het echter niet te vermijden dat een bestelauto van ongeveer 3,5 ton toegestane maximum massa enkele honderden guldens per jaar minder of juist meer betaalt dan een vrachtauto met ongeveer dezelfde toegestane maximum massa¹⁰. De overschrijding van de grens van 3,5 ton toegestane maximum massa heeft echter ook consequenties in de sfeer van het benodigde rijbewijs, zodat niet wordt verwacht dat deze verschillen in motorrijtuigenbelasting tot gedragsreacties op enige schaal leiden.

5.2 Teruggaaf voor bedrijfsvoertuigenpark

Het kan voorkomen dat eenzelfde houder over aanmerkelijk meer motorrijtuigen beschikt dan aanhangwagens. De organisaties van ondernemers in het wegvervoer hebben bijvoorbeeld aandacht gevraagd voor een casus waarin een houder beschikt over 14 vrachtauto's, die elk een aanhangwagen kunnen trekken, en maar over 4 aanhangwagens. In een dergelijk geval staat vast, vooropgesteld dat de houder alleen gebruik maakt van het eigen wagenpark, dat op elk moment slechts 4 combinaties van vrachtauto's met aanhangwagens kunnen rondrijden. Door het voorgestelde vereenvoudigde systeem voor het meebelasten van het vermogen een aanhangwagen te trekken bij elk trekkend motorrijtuig, zou de betrokken houder in dit geval echter voor 14 combinaties worden belast en wel voor het volle tarief dat bij de toegestane maximum massa van de combinatie hoort.

Voor de houder van een dergelijk wagenpark voorziet het wetsvoorstel daarom in een bijzondere regeling, die in hoofdstuk IIA is opgenomen, en in de artikelsgewijze toelichting uitvoerig wordt toegelicht. Deze regeling voorziet in een teruggaaf van een gedeelte van de betaalde belasting en is alleen bedoeld voor de relatief uitzonderlijke situaties waarin een houder beschikt over aanmerkelijk meer vrachtauto's dan aanhangwagens. Voorgesteld wordt om de grens te leggen bij een verhouding waarbij het aantal vrachtauto's ten minste het dubbele bedraagt van het aantal aanhangwagens. Voorts mogen de vrachtauto's in het park slechts aanhangwagens trekken die ook van het park deel uitmaken. In dat geval staat bij voorbaat vast dat de vrachtauto's in het vaste wagenpark gemiddeld 50% van de tijd zonder aanhangwagen rondrijden. Rekening houdend met het feit dat aan situaties met minder extreme verhoudingen tussen aantal vrachtauto's en aantal aanhangwagens reeds tegemoet wordt gekomen door de daling van de tarieven met gemiddeld circa 25%, is een dergelijke grens goed te verdedigen.

De organisaties van ondernemers in het wegvervoer geven de voorkeur aan een regeling die geldt voor elk wagenpark met meer vrachtauto's dan aanhangwagens. Ik heb mij bereid verklaard de voorgestelde verhouding van twee keer zoveel vrachtauto's als aanhangwagens nader te bezien,

¹⁰ Het tarief voor een bestelauto met een ledig gewicht van 2,5 ton bedraagt bijvoorbeeld f 1 056 per jaar, het tarief voor een bestelauto met een ledig gewicht van 1,5 ton bedraagt f 636. Beide bestelauto's zouden een toegestane maximum massa van 3,5 ton kunnen hebben. Een vrachtauto van 3,5 ton toegestane maximum massa gaat in het voorstel f 840 betalen.

indien een verruiming een reëel doel dient en uitvoerbaar blijft. In overleg met deze organisaties wordt thans onderzoek gehouden onder de houders van vrachtauto's om de samenstelling van de relevante wagenparken beter in beeld te brengen. Indien de resultaten van dit onderzoek, na bespreking met de organisaties, mij aanleiding geven om een verruiming voor te stellen, zal deze tijdig bij nota van wijziging in het wetsvoorstel worden aangebracht.

Aan de houder van een bedrijfsvoertuigenpark kan teruggave worden verleend van een deel van de in het voorafgaande jaar betaalde belasting. Voor een teruggave is gekozen om rekening te kunnen houden met wijzigingen in het bedrijfsvoertuigenpark binnen de periode van een jaar, met de noodzaak een toets uit te voeren op de EU-minima en in verband met de nog te bespreken strafbepalingen. De teruggaaf is zo vorm gegeven dat de betrokken houder per saldo voor elke vrachtauto het tarief betaalt dat geldt voor de vrachtauto zonder koppeling, en voor de werkelijk aanwezige aanhangwagens een tarief dat is afgeleid uit de gekozen tariefstructuur (f 40 per ton maximum massa)¹¹.

De tarieffaciliteit die de houder van een bedrijfsvoertuigenpark wordt geboden kan uiteraard niet verder gaan dan de richtlijn mogelijk maakt. De voorgestelde Nederlandse tarieven liggen in veel gevallen duidelijk boven de Europese minima. Een betaling tegen het tarief voor de toegestane maximum massa van het trekkende motorrijtuig zelf, tezamen met de belasting van de aanwezige aanhangwagens, zal in nagenoeg alle gevallen de teruggaveregeling voor een bedrijfsvoertuigenpark zelfs bij de meest strikte interpretatie van de richtlijn niet in strijd kunnen brengen met de richtlijn.

Voor de uitzonderlijke situatie dat voor een bepaald bedrijfsvoertuigenpark door de teruggaveregeling toch strijdigheid ontstaat met de Europese minima, zal de teruggave op grond van bij algemene maatregel van bestuur te stellen regels kunnen worden beperkt.

Om van de teruggave voor een bedrijfsvoertuigenpark te kunnen profiteren aanvaardt de houder welbewust een beperking in het gebruik van zijn vrachtautopark. Mocht vervolgens toch op de weg worden geconstateerd dat een vrachtauto is verbonden met een andere aanhangwagen dan in het bedrijfsvoertuigenpark opgenomen, dan handelt de houder in strijd met een door hem welbewust aangegane verplichting teneinde van een fiscaal voorrecht te profiteren. Het wetsvoorstel voorziet daarom in enkele specifieke strafbepalingen.

5.3 Schorsing

¹¹ In de geschetste casus van 14 vrachtauto's met een eigen toegestane maximum massa van 20 ton en een combinatie toegestane maximum massa van 40 ton en met 4 aanhangwagens van 20 ton zou de huidige tariefstelling neerkomen op een belastingbedrag voor het hele wagenpark van f 26 816, indien een verhouding tussen toegestane maximum massa en ledig gewicht van 2,5 wordt aangenomen en uitgegaan wordt van continu gebruik van vrachtauto's en aanhangwagens. Het normale nieuwe tarief zou neerkomen op $14 \times f 2000 = f 28 000$, een stijging met circa 5% ten opzichte van de huidige situatie. Door de faciliteit bedrijfsvoertuigenpark komt de verschuldigde belasting uiteindelijk neer op $14 \times f 1200$ (het tarief voor een vrachtauto van 20 ton) plus $4 \times 20 \times f 40$ voor de aanhangwagens, tezamen f 20 000, een daling met circa 25%; de teruggaaf bedraagt f 8 000.

Voorgesteld wordt om de voor personenauto's, motorrijwielen en bestelauto's reeds bestaande voorziening tot het niet heffen en de teruggave van belasting in een periode dat het kentekenbewijs is geschorst, ook voor vrachtauto's toe te passen. De richtlijn biedt daartoe naar mijn oordeel de mogelijkheid. In een periode dat een kentekenbewijs is geschorst is immers niet sprake van een geregistreerd motorrijtuig waarop de bepalingen van de richtlijn van toepassing zijn.

Aan een schorsing zijn voor de Dienst Wegverkeer administratieve kosten verbonden. Uitsluitend deze kosten zullen de schorser in rekening worden gebracht, waarvoor thans een tarief van f 50 kostendekkend is. Voorgesteld wordt de schorsing voor de motorrijtuigenbelasting alleen te volgen indien aan bepaalde voorwaarden is voldaan, met name dat het geschorste motorrijtuig in Nederland controleerbaar aanwezig en buiten gebruik is, en de schorsingsperiode ten minste de duur van één maand heeft.

Gekozen is voor een kortere minimale periode van schorsing dan voor de overige motorrijtuigen binnen het houderschapstelsel, waarvoor 3

maanden geldt. De belangrijkste reden voor deze extra tegemoetkoming is dat het gebruik van vrachtauto's een wisselender beeld vertoont dan het gebruik van andere motorrijtuigen, de reden om vrachtauto's niet eerder onder een houderschapstelsel te brengen. Een andere reden is dat, gegeven dit wisselende gebruik, voor vrachtauto's een belemmering van een schorsing veelal zwaarder weegt, doordat zonder schorsing van de vrachtauto ook de toegestane maximum massa van een te koppelen aanhangwagen belast blijft. Tenslotte verwacht ik dat lichtvaardige schorsing van vrachtauto's niet of nauwelijks zal voorkomen.

5.4 Vrijstellingen en bijzondere tarieven

De richtlijn heeft alleen betrekking op vrachtauto's vanaf 12 ton die uitsluitend bestemd zijn voor goederenvervoer over de weg. Thans in Nederland bestaande vrijstellingen of bijzondere tariefbepalingen voor motorrijtuigen die buiten de reikwijdte van de richtlijn vallen, kunnen dus ongewijzigd worden voortgezet. Een aantal bestaande vrijstellingen, voorzover ze betrekking kunnen hebben op vrachtauto's, valt in deze categorie. Dit geldt bijvoorbeeld voor de bestaande vrijstellingen voor vuilniswagens, rijdende bibliotheken, motorrijtuigen voor het vervoer van voor vernietiging bestemde dieren, en voor motorrijtuigen die uitsluitend worden gebruikt voor het landbouw- en bosbouwbedrijf. In het kader van het eurovignet, dat op dezelfde richtlijn teruggaat als dit wetsvoorstel en waarvoor dezelfde beperking geldt tot motorrijtuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het goederenvervoer over de weg, zijn wat dit betreft reeds besluiten genomen over de interpretatie van deze beperking.

De richtlijn bevat voorts de mogelijkheid om militaire motorrijtuigen, motorrijtuigen van de burgerbescherming, de brandweer en andere diensten voor eerste hulpverlening, alsook motorrijtuigen voor de ordehandhaving en motorrijtuigen voor het onderhoud van wegen vrij te stellen of aan verlaagde tarieven te onderwerpen, zelfs indien deze binnen de reikwijdte van de richtlijn vallen. Een vrijstelling of verlaagde tarieven kunnen ook worden verleend aan motorrijtuigen die slechts af en toe deelnemen aan het verkeer op de openbare weg, en die gebruikt worden door personen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer door deze motorrijtuigen niet leidt tot concurrentievervalsing en onder voorbehoud van de toestemming van de Europese Commissie.

Op grond van de expliciete bepalingen omtrent vrijstellingen en verlaagde tarieven, dan wel op grond van de beperking van de richtlijn tot motorrijtuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het goederenvervoer over de weg, kunnen de thans in Nederland bestaande vrijstellingen ongewijzigd worden voortgezet, en het wetsvoorstel brengt op dit punt geen verandering. Hetzelfde geldt in de meeste gevallen voor de bijzondere regeling voor bepaalde categorieën motorrijtuigen, zoals motorrijtuigen die zijn ingericht als werkplaats of als werktuig, die thans een bedrag kunnen betalen over een tijdvak van 12 maanden gelijk aan de belasting die verschuldigd is over een tijdvak van 3 maanden (kwarttarief).

In twee gevallen kan naar mijn mening de bestaande regeling voor betaling van een kwarttarief niet ongewijzigd worden voortgezet. Dit betreft het kwarttarief voor reserve-motorrijtuigen, en het kwarttarief voor verhuishagens. Voorzover dergelijke motorrijtuigen een toegestane maximum massa hebben van 12 ton of meer en onder de richtlijn vallen (in het kader van het eurovignet is reeds besloten dat dit geldt voor verhuishagens), biedt de richtlijn geen mogelijkheid deze motorrijtuigen met minder te belasten dan het normale jaartarief, tenzij deze motorrijtuigen zouden kunnen vallen onder de aangehaalde mogelijkheid van vrijstelling of verlaagde tarieven voor motorrijtuigen die slechts af en toe

deelnemen aan het verkeer op de openbare weg. Voorzien is in een algemene maatregel van bestuur om de kwarttarieven voor de genoemde categorieën motorrijtuigen (reserve-motorrijtuigen en verhuishagens), voorzover ze een toegestane maximum massa hebben van 12 ton of meer, te beperken tot deze gevallen; deze algemene maatregel van bestuur zal aan de Europese Commissie moeten worden voorgelegd. Grote materiële gevolgen worden van deze beperking van het kwarttarief niet verwacht, omdat het vaak zal gaan om motorrijtuigen die slechts incidenteel of seizoengebonden worden gebruikt, en dus de mogelijkheid van schorsing kunnen benutten.

Voor winkelwagens voorziet de wet thans in een bijzonder tarief (artikel 51a). De richtlijn wordt geacht niet van toepassing te zijn op winkelwagens, daar het hier niet gaat om motorrijtuigen die uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg. Zij behoeven dan ook geen eurovignet. Dit betekent dat de huidige tariefbepaling ongewijzigd zou kunnen blijven, maar dan blijft voor slechts één categorie vrachtauto's een maatstaf van heffing bestaan op basis van ledig gewicht.

Voorgesteld wordt ook voor winkelwagens over te gaan op toegestane maximum massa als maatstaf van heffing, maar de huidige bijzondere tariefstelling te vertalen in een korting van f 115 per kwartaal op het normale tarief. Gemiddeld betekent dit voor deze categorie een tarief-daling, evenals dat in het kader van dit wetsvoorstel voor alle vrachtauto's geldt, maar er zijn uitzonderingen mogelijk tot maximaal een tarief-verhoging met f 200 per jaar.

5.5 Kentekenregister

Voor een goede uitvoering van het nieuwe wettelijke systeem is een zuiver kentekenregister noodzakelijk. Het kentekenregister zal per opgegeven kenteken de juiste gegevens over de tenaamstelling van de houder, de toegestane maximum massa van het motorrijtuig en de toegestane maximum massa van een te koppelen aanhangwagen moeten bevatten. Ook zal aan de hand van de gegevens van het kentekenregister zoveel mogelijk moeten kunnen worden bepaald of voor een bepaalde vrachtauto een bijzondere regeling toepasselijk is, zoals een vrijstelling, dan wel kan zijn, zoals de regeling bedrijfsvoertuigenpark. Hiervoor zal de Dienst Wegverkeer de noodzakelijke activiteiten ontwikkelen. Het is daarbij de bedoeling dat elke houder vóór de inwerkingtreding van de wet in staat wordt gesteld om de gegevens in het kentekenregister waarop de heffing zal worden gebaseerd, te controleren en zo nodig te corrigeren. Deze actie zal worden gericht op alle houders die in of na 1995 over een actueel deel III van het kenteken beschikken. Alle houders in deze categorie zullen daartoe worden aangeschreven.

In verband met de activiteiten rond de opschoning van het kentekenregister en de aansluitend daarop te verrichten werkzaamheden door het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting, kan het wetsvoorstel niet eerder dan 1 juli 1997 in werking treden.

Op dit moment is het in het algemeen voor een individuele houder mogelijk om de gegevens over de toegestane maximum massa van zijn vrachtauto's in het kentekenregister te doen wijzigen, zonder dat controle plaatsvindt op feitelijke veranderingen aan het voertuig. De houder kan aldus op eenvoudige wijze bereiken dat het gegeven over de toegestane maximum massa van de vrachtauto in het kentekenregister wordt verlaagd, tenzij daardoor de vrachtauto in een andere categorie van het Europees recht zou gaan vallen (bijvoorbeeld een verandering van de categorie van meer dan 12 ton, N3 genoemd, naar de categorie van 3,5 tot 12 ton, N2 genoemd). De houder zou aldus de maatstaf van heffing op eenvoudige wijze kunnen verlagen, terwijl een sluitende controle op de

weg op een belading tot de verlaagde toegestane maximum massa zeer arbeidsintensief is.

In het algemeen wordt niet verwacht dat de houders van vrachtauto's met het oog op de consequenties voor de motorrijtuigenbelasting op enige schaal zullen overgaan tot verlaging van de toegestane maximum massa. Het daarmee te bereiken belastingvoordeel is gering (f 40 per jaar per ton verlaging van de toegestane maximum massa) en een verlaagde toegestane maximum massa brengt formeel een gebruiksbeperking met zich mee. Niettemin wordt het niet wenselijk geacht een belasting te baseren op een maatstaf die de belastingplichtige op eenvoudige wijze en zonder controle kan doen wijzigen. Bovendien stelt de richtlijn minima op basis van het Europeesrechtelijke begrip toegestane maximum massa, en niet op basis van een door een individuele houder naar vrije keuze te bepalen waarde daarvoor.

Met het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Dienst Wegverkeer is daarom afgesproken dat voor de registratie van de toegestane maximum massa in het kentekenregister de hand zal worden gehouden aan de Europees-rechtelijke basis van dit gegeven, namelijk hetgeen door de fabrikant in het kader van de typegoedkeuring voor Nederland is opgegeven. Dit kunnen echter voor een bepaald type vrachtauto verschillende waarden zijn, indien de fabrikant voor dat type vrachtauto meer dan één typegoedkeuring heeft aangevraagd en verkregen. De eerste aanvrager van deel I van het kentekenbewijs voor een specifieke vrachtauto kan dan kiezen welk van de voor het type geldende toegestane maximum massa's wordt geregistreerd.

De gemaakte afspraken met de Dienst Wegverkeer houden in dat wijziging van de initieel geregistreerde toegestane maximum massa door een houder nadien alleen nog mogelijk zal zijn naar één van de door de fabrikant voor het type opgegeven waarden. De Dienst Wegverkeer zal dergelijke verzoeken daaraan toetsen. De Dienst Wegverkeer zal het aantal verzoeken om verlaging van de toegestane maximum massa registreren.

Indien een houder een koppelinrichting verwijdert, past de Dienst Wegverkeer op zijn verzoek het kentekenbewijs en het kentekenregister aan. Deze aanpassing verloopt zonder keuring. De houder wordt na deze wijziging niet langer belast met motorrijtuigenbelasting over de toegestane maximum massa van een te koppelen aanhangwagen. In het kader van de APK wordt jaarlijks gecontroleerd of de vrachtauto in overeenstemming is met de gegevens op het kentekenbewijs. Blijkt de koppeling niet of onvoldoende verwijderd, dan kan een dergelijke vrachtauto niet worden goedgekeurd in de APK. In het belang van een correcte uitvoering van de motorrijtuigenbelasting zal de controle bij de APK op de verwijdering van de koppelinrichting worden aangescherpt, in die zin dat vereist zal zijn dat ook de zogenoemde «aansluitkoppelen» zijn verwijderd.

Van deze gelegenheid maak ik gebruik om terug te komen op een toezegging die is gedaan door mijn voorganger tijdens de uitgebreide commissievergadering over de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 op 18 oktober 1993. Het gaat om de toezegging aan de heer Reitsma over de mogelijkheden van een waarborgsom voor motorrijtuigen (18 oktober 1993, handelingen UCV 1993/94, nr. 6, blz. 20). De heer Reitsma heeft, in zijn zorg voor het zo zuiver mogelijk maken en houden van het systeem van kentekenregistratie, tijdens die vergadering voorgesteld om een dergelijke waarborgsom te introduceren, teneinde de houder een eigen belang te geven bij opneming van zijn motorrijtuig in dat systeem. Deze waarborgsom zou bij sloop of export van het motorrijtuig aan de houder worden teruggegeven. Nu ook voor vrachtauto's een houderschap-systeem wordt voorgesteld, zou deze gedachte ook voor die categorie motorrijtuigen van toepassing kunnen zijn.

Ik acht invoering van een waarborgsom als middel om de zuiverheid van het kentekenregister te bevorderen niet wenselijk. Weliswaar kan het terugkrijgen van een geldbedrag een stimulans zijn om te melden dat het motorrijtuig uitgeschreven dient te worden, doch datzelfde bedrag zal een belemmering kunnen vormen om het motorrijtuig in het register in te laten schrijven. Inschrijving in het kentekenregister dient juist zo laagdrempelig mogelijk te zijn om de zuiverheid van het register op peil te houden. Een waarborgsom zou hier dus averechts kunnen uitpakken. Bovendien wijs ik erop dat er voor uitschrijving uit het register reeds diverse stimulantia zijn: de verplichtingen die zijn gekoppeld aan het als houder ingeschreven staan, waaronder die van het betalen van motorrijtuigenbelasting niet de minste is, vervallen immers als de inschrijving wordt beëindigd.

Gelet derhalve op het doel dat, zo heb ik begrepen, de heer Reitsma met dit idee zou willen bereiken, lijkt mij verwezenlijking ervan dan ook niet zinvol.

5.6 Overgangsregeling

Zoals reeds uiteen is gezet wordt voorgesteld om de heffing volgens de nieuwe wettelijke bepalingen op een voor alle vrachtauto's gelijk tijdstip aan te vangen. Dit tijdstip zal zo worden gekozen, dat het nieuwe systeem door een grondige voorbereiding zonder haperen van start kan gaan.

Een bijzonder probleem doet zich voor indien bij inwerkingtreding van het nieuwe systeem een houder over een vrachtauto beschikt die voorzien is van een koppelingsfaciliteit voor een aanhangwagen, waar hij in de praktijk geen gebruik van maakt. Op grond van de in het kentekenregister opgenomen gegevens zal hij echter wel worden belast voor de toegestane maximum massa van de toegestane aanhangwagen, tenzij hij de koppelinrichting tijdig heeft verwijderd volgens de in de paragraaf over het kentekenregister beschreven procedure.

Om te voorkomen dat in een aantal gevallen door de belastingplichtige onnodig kosten worden gemaakt, bijvoorbeeld indien een dergelijke vrachtauto op de nominatie staat om te worden verkocht, en om te voorkomen dat de Dienst Wegverkeer onnodig wordt belast, stel ik voor dat gedurende een overgangsperiode van anderhalf jaar het motorrijtuig onder bepaalde voorwaarden slechts wordt belast voor de toegestane maximum massa van het motorrijtuig zelf, zonder dat het kentekenbewijs reeds is aangepast.

5.7 Overige wijzigingen

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de wet op enkele punten aan te passen die niet voortvloeien uit de richtlijn.

In de eerste plaats wordt voorgesteld om artikel 7, tweede lid, van de wet aan te vullen teneinde de vrijstelling voor motorrijtuigen en aanhangwagens van leden van de krijgsmacht of civiele dienst, genoemd in artikel 37, eerste lid, onder c, van de Wegenverkeerswet 1994 te kunnen beperken tot die voertuigen waarvoor op grond van internationale afspraken een recht op vrijstelling van motorrijtuigenbelasting bestaat.

Een ander voorstel betreft het volgende. Gebleken is dat in Nederland woonachtige of gevestigde houders gebruik maken van de mogelijkheid om belasting te betalen over kortere tijdvakken dan drie maanden voor een in een ander land geregistreerd motorrijtuig. Voorgesteld wordt om deze thans bestaande mogelijkheid voor dergelijke motorrijtuigen nu te beperken tot houders die niet in Nederland woonachtig of gevestigd zijn.

Voorgesteld wordt verder om de teruggaaf over een lopend tijdvak bij schorsing te laten aanvangen op de dag van schorsing, en niet langer te beperken tot hele maanden, omdat dit in de praktijk van de uitvoering eenvoudiger is.

Ook wordt voorgesteld de huidige kwarttarieven niet langer toe te rekenen aan het eerste kwartaal van het jaar, teneinde bij verkoop in een ander kwartaal van het jaar teruggaaf te kunnen verlenen over een evenredig deel van het kwarttarief.

Tenslotte is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de bij dit wetsvoorstel te wijzigen fiscale wetten aan te passen aan het Spellingbesluit.

Deze wijzigingen die niet uit de richtlijn voortvloeien worden in de artikelsgewijze toelichting nader besproken.

6 Budgettaire aspecten

Op basis van de huidige inzichten brengt het wetsvoorstel geen budgettaire effecten mee. De structurele opbrengst van de belasting voor de relevante groep motorrijtuigen is nu – op basis van de ontvangsten over het jaar tot 1 april 1996 – 205 miljoen gulden. De opbrengst die in de plaats daarvan uit de heffing ingevolge het wetsvoorstel voortvloeit, wordt eveneens op dat bedrag geraamd.

In het jaar van invoering van het voorstel worden evenmin budgettaire gevolgen verwacht.

Ter toelichting op de budgettaire gevolgen passen de volgende kanttekeningen. Van belang voor de verwachte structurele opbrengst is in het bijzonder het aantal motorrijtuigen dat in de nieuwe heffing zal worden betrokken. Het aantal vrachtauto's met een geldig kentekenbewijs (deel III) is nu volgens het register 145 000, dat is 15 000 meer dan het aantal dat naar verwachting op jaarbasis in de heffing zal worden betrokken. Dit verschil bestaat uit vrijgestelde motorrijtuigen, niet meer in Nederland rijdende motorrijtuigen en motorrijtuigen die langdurig worden geschorst. Door de beoogde zuivering van het register kunnen deze aantallen wijzigen, hetgeen – gelet op het uitgangspunt van budgettaire neutraliteit – een aanpassing van het tarief van geringe omvang kan meebrengen. In dat geval zal de aanpassing bij nota van wijziging in het voorstel worden aangebracht.

Voorts is de budgettaire neutraliteit in met name het jaar van invoering van dit voorstel afhankelijk van de juiste en tijdige uitvoering van de voor een goede overgang beoogde uitvoeringsmaatregelen. Om op de datum van inwerkingtreding van het voorstel te kunnen beschikken over een zuiver register, is het wenselijk dat met de uitvoering nog dit jaar een aanvang kan worden gemaakt.

7 Personele en uitvoeringsaspecten

7.1 Gevolgen voor de belastingdienst

De invoering van een houderschapstelsel voor vrachtwagens heeft voor de belastingdienst verschillende gevolgen, zowel waar het gaat om de te verrichten administratieve handelingen als om het gebruik van bestaande geautomatiseerde processen. Zo zal het stelsel van de periodieke aangifte vervallen in verband met de voorgestelde integratie van de aangiftesystematiek in de aanvraag van de afgifte van een kentekenbewijs bij de Dienst Wegverkeer. Op basis van de geautomatiseerde aanlevering van de benodigde basisgegevens uit het kentekenregister kan door de belastingdienst vervolgens een acceptgiro worden verzonden. Het aangifte- en betalingsproces kan door de belastingdienst grotendeels geautomatiseerd worden verwerkt.

Deze veranderingen in het bedrijfsproces leiden in eerste instantie tot meer uitvoeringskosten voor de belastingdienst. Het gaat hierbij zowel om materiële als personele kosten.

Ten aanzien van de **materiële** kosten geldt dat voor de heffing van de belasting via de registratie in het kentekenregister het huidige systeem niet meer bruikbaar is. Er zal dan ook een nieuw systeem worden ontwikkeld. Integratie van de vrachtwagens in het reeds bestaande systeem voor personenauto's lijkt voor de hand te liggen maar is, met name vanwege de verschillen in heffinggrondslag van beide heffingen, een tijdrovend en kostbaar traject.

Aan het wetsvoorstel zijn incidentele uitvoeringskosten verbonden van in totaal f 10,5 mln. Deze kosten zullen grotendeels in de aanloopfase worden gemaakt ten behoeve van het ontwikkelen van het geautomatiseerde heffingstelsel en het treffen van voorzieningen voor data-uitwisseling tussen de Dienst Wegverkeer en de belastingdienst. Een deel van het ontwikkeltraject zal met het oog op de tijdsdruk worden uitbesteed. Verder liggen de aanloopkosten in de sfeer van voorlichting, aanpassing van formulieren en de aanschaf van lokale automatisering-apparatuur.

De structurele kosten van 0,5 mln per jaar zullen binnen het budget van de belastingdienst worden opgevangen.

Wat betreft **personele** kosten dient in de eerste jaren na invoering rekening te worden gehouden met een uitbreiding van de personeelscapaciteit met 10 formatieplaatsen, waarvan 8 formatieplaatsen voor een periode van drie jaar en 2 formatieplaatsen structureel.

De structurele personeelsuitbreiding hangt samen met de uitvoering van de in hoofdstuk IIA voorziene bedrijfsvoertuigenparkregeling en de introductie van een fiscale schorsingsregeling voor deze categorie motorrijtuigen.

De tijdelijke uitbreiding houdt verband met het feit dat gebleken is dat de wijziging van systeem in de motorrijtuigenbelasting de nodige overgangsprikelen met zich brengt. Zo bleek bij de invoering van het houderschapstelsel voor personenauto's, bestelauto's en motorrijwielen dat de fundamentele wijziging van de heffingsystematiek bij belastingplichtigen veel vragen oproept. Anders dan in de huidige situatie, waar een weggebruiker zelf de stappen onderneemt om de verschuldigde belasting voor het voertuig te voldoen, wordt in een houderschapstelsel een rekening door de belastingdienst toegezonden. Wanneer in het oude systeem geen belasting verschuldigd was, dan kon de door het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting toegezonden acceptgiro zonder verdere gevolgen niet worden betaald. Wordt evenwel de in een houderschapstelsel verzonden acceptgiro niet voldaan, dan volgt een naheffingsaanslag, waarop de houder van het voertuig vervolgens in bezwaar kan komen. Gebleken is dat van deze mogelijkheid met name in de overgangperiode veel gebruik wordt gemaakt.

In dit verband speelt de zuiverheid van het kentekenregister een grote rol. Naarmate de registratie zuiverder is zal het aantal gevallen waarin een onjuiste acceptgiro wordt verzonden afnemen. De Dienst Wegverkeer zal dan ook een maximale inspanning verrichten om deze zuiverheid te bereiken. De eerste stappen hiervoor zijn inmiddels gezet. Enige onzuiverheid is evenwel niet te voorkomen, aangezien mutaties niet altijd aan de Dienst Wegverkeer worden doorgegeven.

Daarnaast zal door de invoering van een houderschapstelsel een aantal motorrijtuigen die thans vaak geen gebruik van de weg maken en daarom voor langere tijd geen aangifte doen, consequent in de heffing worden betrokken. Het betrekken van deze groep in de heffing zal in de aanloopfase tot veel telefonische en schriftelijke vragen leiden. Door middel van gerichte voorlichting, onder meer via de betrokken organisaties in het wegvervoer, zal slechts een deel van de vragen kunnen worden voorkomen. Op grond van het vorenstaande zal de wijziging in de heffingsystematiek naar verwachting in de eerste jaren tot een extra werkdruk leiden.

Een ander gevolg van de houderschapssystematiek is een betere controle op het betalen van de belasting. In de eerste plaats kan het achterwege laten van de belastingaangifte niet meer volstaan om aan de heffing te ontkomen, nu de aangifte gekoppeld wordt aan de aanvraag van het kentekenbewijs. Hoewel controle op de weg niet langer strikt noodzakelijk is voor het vaststellen van het belastbare feit, betekent een en ander niet dat het systeem van foto-controle of het staandhouden op de weg geheel kan komen te vervallen. Het zal noodzakelijk blijven vast te stellen of is voldaan aan de registratieverplichting zelf, en voorts of de juiste gegevens in het register staan opgenomen. Daarnaast zal de controle van de schorsingsregeling en van de regeling voor een bedrijfsvoertuigenpark (met name van het gebruik van aanhangwagens binnen die regeling) de inzet van de huidige controle-capaciteit blijven vergen.

7.2 Gevolgen voor de Dienst Wegverkeer

De Dienst Wegverkeer zal zich maximaal inspannen om het register zuiver te maken.

De kosten die samenhangen met de schoning van het kentekenregister worden door de Dienst Wegverkeer begroot op circa 3,0 miljoen gulden. Deze kosten worden in dit geval voor een deel ten laste van het rijk genomen. De structurele extra operationele kosten voor de dienst ten gevolge van de gegevensuitwisseling met de belastingdienst worden op circa 0,5 miljoen gulden geschat; deze kosten kunnen leiden tot een geringe stijging van de tarieven die de dienst voor deel I van het kenteken in rekening brengt.

7.3 Gevolgen voor de belastingplichtigen en de rechterlijke macht

Ik verwacht dat het voorstel een administratieve lastenvermindering voor het bedrijfsleven meebrengt. Deze lastenvermindering hangt vooral samen met het vervallen van de belastingaangifte door combinatie met de inschrijving in het kentekenregister, het vervallen van de noodzaak verzoeken om teruggaaf in te dienen en het verdwijnen van de aanhangwagen als onderwerp van de motorrijtuigenbelasting. Daar staan alleen tegenover de op zichzelf beperkte werkzaamheden uit hoofde van de invoering van de schorsingsregeling en de regeling bedrijfsvoertuigenpark.

Voor de rechterlijke macht verwacht ik geen lastenverzwaring als gevolg van dit voorstel.

8 Voorlichting

De belangrijkste keuzes die de inrichting van het wetsvoorstel bepalen, zijn in nauw overleg met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer gemaakt. Via deze branche-organisaties is reeds de nodige voorlichting gegeven aan de aangesloten leden over de op handen zijnde wijzigingen. De activiteiten rond de zuivering van het kentekenregister zullen worden benut om elke houder tijdig nader op de hoogte te brengen van de aard van de te verwachten veranderingen. Doordat de feitelijke inwerkingtreding pas op zijn vroegst per 1 juli 1997 zal plaatsvinden, terwijl publicatie in het Staatsblad uiterlijk per 1 april 1997 wordt nagestreefd, is er voldoende tijd om de definitieve inhoud van de wijzigingen bekend te maken.

Toelichting op de artikelen

Artikel 1, onderdeel A (belastbaar feit)

Met de wijziging van artikel 1, eerste lid, van de Wet op de motorrijtui-

genbelasting 1994 (hierna: de wet) wordt voor vrachtauto's het belastbare feit gewijzigd. Het belastbare feit voor vrachtauto's was tot nu toe het rijden op de weg met het motorrijtuig en is voortaan het houden van het motorrijtuig. Deze wijziging is toegelicht in het algemeen deel van deze memorie.

Artikel I, onderdeel B (definities)

Met dit artikel wordt een aantal bestaande definitiebepalingen gewijzigd in artikel 2 van de wet en worden enkele andere toegevoegd. De aanleiding daarvoor is de volgende.

1. Vrachtauto's. Het onderhavige wetsvoorstel heeft overwegend betrekking op vrachtauto's die voorheen in de wet waren gedefinieerd als andere motorrijtuigen, niet zijnde autobussen.

Een vrachtauto wordt in de onderhavige bepaling (in onderdeel f van artikel 2 van de wet) omschreven als een motorrijtuig, niet zijnde een personenauto, een bestelauto, een motorrijwiel of een autobus. Onder deze categorie vallen dus ook allerlei bijzondere groepen zware bedrijfsmatig gebruikte motorrijtuigen, zoals rijdende werktuigen die vielen onder het wettelijke begrip «andere motorrijtuigen, niet zijnde autobussen».

2. Kampeerauto's en woonwagens. Voor kampeerauto's en woonwagens voorziet de wet in een bijzonder tarief (kwart tarief ingevolge artikel 30). Deze categorieën motorrijtuigen zijn nu evenwel niet in de wet gedefinieerd. In de opzet van het wetsvoorstel – vrachtauto's en personenauto's in hetzelfde hoofdstuk van de wet – zou zonder een nadere omschrijving van een kampeerauto het kwarttarief, anders dan nu, van toepassing worden op vrachtauto's die als kampeerauto zijn ingericht; dit gevolg wordt niet beoogd. De nu opgenomen omschrijving van kampeerauto's is mede ontleend aan de wegenverkeerswetgeving (aan het Voertuigreglement, artikel 1.1, onderdeel y).

3. Aanhangwagens. In onderdeel i van artikel 2 van de wet is het begrip aanhangwagen opgenomen. Een aanhangwagen wordt omschreven als een voertuig, dat kennelijk is bestemd om te worden voortbewogen door een motorrijtuig. Ook deze omschrijving is mede ontleend aan de wegenverkeerswetgeving (namelijk aan artikel 1, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994). Het begrip aanhangwagen omvat mede de in die regelgeving bedoelde categorie opleggers.

Tevens is in onderdeel j een definitie opgenomen van een koppelinrichting. Dit begrip is van belang voor het bepalen van de toegestane maximum massa van een vrachtauto, te weten die van de vrachtauto sec (zonder koppelinrichting) of vermeerderd met toegestane maximum massa van de zwaarste door de vrachtauto te trekken aanhangwagen.

4. Toegestane maximum massa. In de definitiebepalingen van de wet wordt de toegestane maximum massa van een voertuig omschreven. De omschrijving daar luidt: de eigen massa van het voertuig vermeerderd met de voor het voertuig toegestane maximum massa aan lading (onderdeel n). Voor de gevallen waarin het tarief moet worden toegepast voor een vrachtauto dient het tarief evenwel, zoals blijkt uit het algemeen deel van deze memorie, te worden toegepast op het totaal van de toegestane maximum massa van het motorrijtuig en de zwaarste daarmee te trekken aanhangwagen. De onderhavige bepaling strekt ertoe in een zodanige regel te voorzien. Daartoe wordt in onderdeel o bepaald dat voor een vrachtauto die is voorzien van een koppelinrichting, bij het vaststellen van de toegestane maximum massa bij de eigen toegestane maximum massa wordt opgeteld de hoogst mogelijke toegestane maximum massa van een aanhangwagen, waarmee de vrachtauto kan worden verbonden.

De mee te rekenen toegestane maximum massa blijkt uit de kentekenregistratie ter zake van het motorrijtuig.

Artikel I, onderdeel E

Artikel 7, tweede lid, van de wet (belastbaarheid zonder kentekenverplichting)

Op grond van artikel 7, tweede lid, van de wet is er – kort gezegd – geen sprake van houderschap, en daarmee ook niet van belastingplicht voor de motorrijtuigenbelasting, met betrekking tot een motorrijtuig waarvoor ingevolge artikel 37 van de Wegenverkeerswet 1994 geen kentekenplicht bestaat. Gebleken is echter dat deze verwijzing in de huidige integrale vorm tot onbedoelde neveneffecten kan leiden. De in het onderhavige onderdeel voorgestelde wijziging beoogt deze neveneffecten te voorkomen.

Het gaat hierbij om de motorrijtuigen van de leden van een krachtens artikel 37, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994 aangewezen krijgsmacht of civiele dienst in de zin van artikel I van het zogenoemde NAVO-Statusverdrag¹² dan wel in de zin van artikel 3 van het zogenoemde hoofdkwartierenprotocol¹³ bij dit verdrag. Deze bepaling is nader uitgewerkt in de regeling Uitzondering kentekenplicht voor leden aangewezen krijgsmacht of civiele dienst¹⁴, en heeft betrekking, naast op in NAVO-verband in het buitenland gestationeerde leden van Nederlandse strijdkrachten en civiele diensten (artikel 1, onderdeel a, van die regeling), op bepaalde leden van de Duitse strijdkrachten en civiele diensten in Nederland (artikel 1, onderdeel b, van die regeling) en van bepaalde personeelsleden van het Hoofdkwartier AFCENT en van NAPMA (artikel 1, onderdeel c, van die regeling).

Als gevolg van de integrale doorwerking van deze bepalingen naar artikel 7 van de wet kan evenwel ook sprake zijn van vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor motorrijtuigen van de genoemde leden waarvoor een vrijstelling niet wordt beoogd, en onder (het oude regime van) de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 ook niet werd verleend. De huidige verwijzing schiet dan ook deels over het doel heen.

De in dit onderdeel voorgestelde wijziging van artikel 7, tweede lid, sluit de verwijzing naar artikel 37, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994 daarom in beginsel uit. Zonder nadere voorziening zouden daardoor echter ook gevallen worden getroffen waarvoor een vrijstelling wel is beoogd. Teneinde dit te voorkomen is voorzien in een delegatiebepaling. Uit hoofde van deze delegatiebepaling zal de vrijstelling betrekking hebben op motorrijtuigen die vallen onder artikel 1, onderdeel a, van de eerder genoemde regeling Uitzondering kentekenplicht voor leden aangewezen krijgsmacht of civiele dienst, en op de in artikel 1, onderdelen b en c, van die regeling aangewezen motorrijtuigen, zij het slechts voorzover de Regeling Duitse Strijdkrachten Nederland¹⁵ respectievelijk de bij brief voor AFCENT en NAPMA getroffen regelingen¹⁶ in vrijstelling voorzien. Praktisch betekent dit dat de vrijstelling beperkt blijft tot twee motorrijtuigen per persoon.

Artikel I, onderdelen F, L, X en AC

Artikelen 13, 26, 40, derde lid, en 48 van de wet (tarief voor buitenlanders)

Van deze gelegenheid heb ik gebruik gemaakt om de regeling van de afwijkende tijdvakken voor in het buitenland geregistreerde motorrijtuigen aan te scherpen. Voor deze motorrijtuigen geldt vanouds de mogelijkheid om de belasting over een tijdvak van een, drie of vijftien dagen te betalen. Deze regeling ziet op buitenlanders die met hun motorrijtuig voor een korte periode in Nederland zijn. Overigens zal veelal op grond van artikel

¹² Verdrag van Londen van 19 juni 1951 tussen de staten die partij zijn bij het Noord-Atlantisch Verdrag nopens de rechtspositie van hun krijgsmachten (Trb. 1951, 114).

¹³ Protocol van Parijs van 28 augustus 1952 nopens de rechtspositie van internationale militaire hoofdkwartieren, ingesteld uit hoofde van het Noord-Atlantisch Verdrag (Trb. 1953, 11).

¹⁴ Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 5 december 1994, nr. RV 187 657, Stcrt. 241.

¹⁵ Regeling van de Staatssecretaris van Financiën van 28 mei 1990, Stcrt. 1990, 101.

¹⁶ Brief van 26 mei 1969 (Trb. 1969, 165) respectievelijk van 31 augustus 1979 (Trb. 1979, 159).

37 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen een wederkerige vrijstelling gelden voor deze motorrijtuigen om dubbele belastingheffing te voorkomen. Ik moge in dit kader ook verwijzen naar artikel 73, onderdeel a, van de wet, waarin een vrijstelling is opgenomen voor motorrijtuigen die in het buitenland zijn geregistreerd en die in Nederland feitelijk ter beschikking staan van natuurlijke personen die hun hoofdverblijf buiten Nederland hebben. Deze vrijstelling is nader uitgewerkt in de artikelen 24 en 29 van het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994, alsmede in de daarbij behorende bijlage.

Gebleken is evenwel dat in Nederland woonachtige of gevestigde houders die gedurende langere tijd de beschikking hebben over in een ander land geregistreerde motorrijtuigen, eveneens gebruik maken van de mogelijkheid om de belasting over kortere tijdvakken dan drie maanden te betalen. Zodoende wordt het voor hen mogelijk de belasting te betalen per dag dat zij van de weg gebruik maken. Hiermee ontstaat een ongerechtvaardigd verschil met houders van in Nederland geregistreerde motorrijtuigen, waarvoor immers het normale tijdvak van drie maanden geldt. Ik heb dan ook gemeend de artikelen die op deze situatie zien te moeten aanvullen met de eis dat de houder niet in Nederland woonachtig mag zijn of zijn gevestigd.

Artikel I, onderdelen H, I, S en T

Artikelen 19 en 20 (schorsing van de belastingplicht) en artikelen 35a en 37 van de wet (naheffing bij schorsing)

De bestaande fiscale schorsingsregeling voorziet er in dat het langdurig niet-weggebruik tot schorsing van de belastingplicht leidt, indien dat niet-weggebruik daadwerkelijk gepaard gaat met langdurige stalling van het motorrijtuig elders dan op de openbare weg. Tijdens een periode van schorsing van het kentekenbewijs kan niet met het motorrijtuig worden gereden – het kentekenbewijs is immers ongeldig – en wordt geen motorrijtuigenbelasting geheven.

Aan het eerste lid van artikel 19 is toegevoegd dat aan deze faciliteit voorwaarden worden gesteld bij algemene maatregel van bestuur. Deze voorwaarden hebben betrekking op het melden van de stallingsplaats van het motorrijtuig. Indien het motorrijtuig zich niet op de aangegeven stallingsplaats bevindt, kan de belasting over de schorsingsperiode worden nageheven en wordt een verhoging van ten hoogste 100% opgelegd (zie artikel 35a, onder b, en artikel 37, onderdeel a). Om een adequate controle mogelijk te maken, geldt voor vrachtauto's bovendien dat de stallingsplaats zich in Nederland moet bevinden. Dit hangt ermee samen dat voor deze categorieën motorrijtuigen op grond van het gewijzigde tweede lid van artikel 19 een kortere minimale schorsingsperiode geldt dan voor personenauto's, bestelauto's en motorrijwielen. Bovendien wordt de schorsingsfaciliteit in het licht van de richtlijn door een adequate controle beter verdedigbaar.

Voor personenauto's, bestelauto's en motorrijwielen geldt reeds een minimale fiscale schorsingsperiode van drie maanden. Voor vrachtauto's wordt nu een fiscale schorsingsmogelijkheid geschapen; de minimale duur daarvan is beperkt tot een maand. De overwegingen voor de keuze van deze duur van een maand zijn genoemd in het algemene deel van deze memorie (in paragraaf 5.3).

Indien het kentekenbewijs binnen de onderscheiden termijnen, genoemd in het tweede lid van artikel 19, wordt «ontschorst», wordt de belasting over de schorsingsperiode nageheven op de voet van artikel 35a. Ingevolge artikel 37, onder b, bedraagt de boete in dat geval nihil. Bij gebruik van de weg met een motorrijtuig tijdens de schorsingsperiode geldt ingevolge artikel 35 van de wet eveneens dat de belasting wordt

nageheven. In dat geval wordt ingevolge artikel 37, onderdeel a, de belasting verhoogd met ten hoogste 100%.

Er vindt geen naheffing plaats indien de schorsing binnen de minimale schorsingsperiode eindigt door verkoop van het motorrijtuig. Tot 1 juni 1996 was het mogelijk een motorrijtuig in geschorste staat te verkopen. De nieuwe eigenaar hoefde, zolang het kentekenbewijs geschorst bleef geen motorrijtuigenbelasting te betalen. Met ingang van die datum is aan artikel 68, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 evenwel een nieuw onderdeel c toegevoegd waarin wordt bepaald dat de schorsing tevens eindigt indien de tenaamstelling in het kentekenregister vervalt. Het oude onderdeel c (einde schorsing door gebruikmaking van de weg) werd daarbij verletterd tot onderdeel d (Wet van 24 mei 1996, Stb. 276). Artikel 35a van de wet wordt nu aan deze wijziging aangepast, in die zin dat geen naheffing van belasting plaatsvindt bij verval van de tenaamstelling binnen de minimale schorsingsperiode.

In artikel 20, tweede lid, van de wet is geregeld dat reeds betaalde belasting over een lopend tijdvak wordt teruggegeven indien het kentekenbewijs in de loop van een tijdvak wordt geschorst. Hierbij was bepaald dat de teruggaaf werd beperkt tot hele maanden en dat deze pas een maand na de aanvang van de schorsing zou kunnen worden verleend. In de praktijk werd echter, om redenen die samenhangen met de inrichting van het geautomatiseerde systeem, direct teruggaaf verleend en wel over de periode vanaf de dag dat de schorsing inging. De wet wordt nu aan deze praktijk aangepast. Hiermee wordt de periode waarover teruggaaf wordt gegeven gelijkgetrokken met die in de situaties van sloop, export, diefstal en verkoop aan een handelaar. In die situaties gold teruggaaf reeds volgens de wet vanaf de dag dat die situaties zich voordeden.

Artikel I, onderdeel J

Artikel 22, eerste lid, van de wet (afronding maximum toelaatbare massa)

In dit artikel is een afrondingsregel opgenomen met betrekking tot de toepassing van de bepaling van de toegestane maximum massa. In aansluiting op de in de meermalen genoemde richtlijn van de Europese Raad gehanteerde indeling van de klassen van de toegestane maximum massa, wordt daarbij afgerond op gehele aantallen duizenden kilogrammen, waarbij een gedeelte van 1000 kg kan worden verwaarloosd. Zo wordt bijvoorbeeld een combinatie met een toegestane maximum massa van 38 900 kg getarifieerd naar een toegestane maximum massa van 38 000 kg.

Artikel I, onderdelen K, AB en AE

Artikelen 25a en 46 (tarief vrachtauto's) en artikelen 25b en 51a van de wet (tarief rijdende winkels)

Met onderdeel K wordt het tariefartikel voor vrachtauto's opgenomen in hoofdstuk II van de wet. Hoofdstuk II ziet, kort gezegd, op de bepalingen ten aanzien van de groepen motorrijtuigen waarvan de belasting wordt geheven ter zake van het houden van die motorrijtuigen (dus niet ter zake van het rijden op de weg).

Artikel 25a, eerste lid, heeft betrekking op het voor vrachtauto's in het algemeen geldende tarief. Zoals is toegelicht in het algemeen deel van deze memorie, is het tarief bepaald door omzetting van de maatstaf van heffing ledig gewicht in de maatstaf van heffing toegestane maximum massa, en wel op een budgettair neutrale basis. Daarvan uitgaande is het tarief voor vrachtauto's tot een toegestane maximum massa van 12 ton f 215 per tijdvak van drie maanden, van 12 ton tot 40 ton loopt het tarief op met f 10 per ton, terwijl het tarief bij een toegestane maximum massa

van 40 ton of meer f 505 bedraagt. Op jaarbasis (vier aaneensluitende tijdvakken van drie maanden) luiden de minimum- en de maximum-bedragen, gelet op de «jaarkorting» van f 5 per tijdvak ingevolge artikel 28 van de wet, zoals nu gewijzigd, f 840 respectievelijk f 2 000.

Het tweede lid van artikel 25a vloeit rechtstreeks voort uit de meermalen genoemde richtlijn inzake minimumtarieven van de motorrijtuigenbelasting. Deze bepaling hangt in het bijzonder samen met de gevolgen die wijzigingen van de ecu-koers voor de guldenwaarde van de minimumtarieven hebben. Indien een zodanige wijziging tot verhoging van die minimumtarieven leidt, en die verhoging er bovendien toe leidt dat de minimumtarieven niet meer in acht zouden worden genomen door de tariefstelling in het onderhavige wetsvoorstel, vloeit uit de richtlijn voort dat de wettelijke tarieven moeten worden verhoogd. Het tweede lid strekt ertoe om die verhoging bij ministeriële regeling aan te kunnen brengen. In dat geval zullen de in het eerste lid van artikel 25a genoemde bedragen van f 215 en f 505 worden aangepast in de mate waarin ingevolge de richtlijn het effect van de verhoging van de ecu-koers op de minimumtarieven zulks vereist. Ingevolge de richtlijn dient zo'n aanpassing, zo al nodig, plaats te vinden per 1 januari naar aanleiding van de op de daaraan voorafgaande eerste werkdag van oktober genoteerde gulden/ecu-koers. De maatgevende koers is daarbij ingevolge de richtlijn die koers zoals bekendgemaakt in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen. De richtlijn bevat op dit vlak overigens een aanvullende bepaling waarvan de strekking is dat daarin gespecificeerde geringe aanpassingen niet tot aanpassing van de nationale tarieven behoeven te leiden.

In artikel 46 wordt het tarief bepaald voor andere motorrijtuigen dan autobussen. Door de wijziging van het belastbare feit voor vrachtauto's (verwezen zij naar artikel 1, eerste lid) en de daarmee gepaard gaande verplaatsing van de regelgeving inzake deze motorrijtuigen van hoofdstuk III van de wet naar hoofdstuk II vervalt dit artikel. Het tarief voor vrachtauto's wordt nu bepaald in het eerste lid van artikel 25a.

Artikel 25b heeft betrekking op het tarief voor rijdende winkels. Voor deze bijzondere categorie vrachtauto's gold tot het tijdstip van inwerking-treding van dit wetsvoorstel een eigen (verlaagd) tarief. De bij dit wetsvoorstel aangebrachte omzetting van de maatstaf van heffing brengt ook voor rijdende winkels mee dat wordt geheven op basis van de toegestane maximum massa. Uitgangspunt voor de omzetting met betrekking tot deze categorie is – evenals voor vrachtauto's in het algemeen – budgettaire neutraliteit. Dit leidt tot een tarief over een tijdvak van drie maanden van f 100, vermeerderd met f 10 per 1000 kg toegestane maximum massa boven 11 000 kg, met een maximum van f 505. Het effect van de wijziging van de maatstaf van heffing voor het tarief is ook ten aanzien van deze voertuigen afhankelijk van de per voertuig uiteenlopende verhouding tussen de toegestane maximum massa en het ledig gewicht en blijft in het algemeen beperkt. Het voorgestelde nieuwe tarief ligt gemiddeld, evenals het normale voorgestelde nieuwe tarief, lager dan de huidige tarieven. Bij enkele tientallen, naar ledig gewicht gemeten zeer lichte, rijdende winkels gaat het om een tariefverhoging van, in het voor de houder ongunstigste geval, maximaal f 100 tot f 200 per jaar.

Ingevolge onderdeel AE is mede artikel 51a, waarin voorheen het tarief voor rijdende winkels was opgenomen, komen te vervallen. Dit tarief is thans opgenomen in artikel 25b.

Artikel I, onderdeel N

Artikel 30 van de wet (kwart tarief)

Dit artikel strekt er in hoofdzaak toe, de bepaling van het kwart jaartarief voor enkele groepen vrachtauto's uit hoofde van artikel 50 (oud), op te

nemen in hoofdstuk II van de wet. Deze wijziging brengt geen materiële gevolgen mee, met dien verstande dat voor enkele bijzondere groepen vrachtauto's die onder de werking van de richtlijn vallen, het kwart tarief niet onverkort zal kunnen blijven gelden. Zoals in het algemeen deel van deze memorie is uiteengezet, vindt deze beperking uitwerking in de algemene maatregel van bestuur ingevolge het nieuwe derde lid.

De vervanging in artikel 30, eerste lid, onderdeel h (was onderdeel f), van paardesport door paardensport vloeit voort uit het Spellingbesluit.

Artikel I, onderdeel O

Artikel 31 van de wet (tarief motorrijtuig met elektromotor)

De vervanging van electromotor door elektromotor is redactioneel.

Artikel I, onderdelen P en AE

Artikelen 32 en 51 van de wet (teruggaaf bij kwart en half jaartarief)

De artikelen 32 en 51 van de wet bevatten een beperking van de teruggaaf van belasting indien een bijzonder tarief van toepassing was. Over de resterende jaarperiode werd bij een kwart jaartarief geen belasting teruggegeven indien inmiddels meer dan drie maanden waren verstreken, bij een half jaartarief indien inmiddels meer dan zes maanden waren verstreken. De voor de vier tijdvakken ineens betaalde belasting werd bij teruggaaf toegerekend aan het eerste tijdvak, onderscheidenlijk de eerste twee tijdvakken. Gebleken is dat deze beperkingsregel bij bijvoorbeeld verkoop van het motorrijtuig, en met name bij kampeerwagens, tot veel onbegrip heeft geleid bij belastingplichtigen. Immers, bij verkoop aan een andere particulier na het eerste tijdvak van drie maanden, wordt volgens het automatische systeem de belasting die betaald is over nog niet verstreken tijdvakken teruggegeven in casu dus nihil – en begint voor de nieuwe houder een nieuw tijdvak te lopen. De nieuwe houder diende vervolgens zelf weer het kwart jaartarief voor vier nieuwe tijdvakken te voldoen.

Door het vervallen van de artikelen 32 en 51 van de wet wordt bereikt dat bij wijziging van de houder van het motorrijtuig, of bij sloop, export of diefstal van het motorrijtuig, de betaalde belasting evenredig aan de vier tijdvakken wordt toegerekend en dus voor het resterende deel van de vier tijdvakken aan de (oude) houder kan worden teruggegeven.

Artikel I, onderdeel U

Artikelen 37a tot en met 37f van de wet (teruggaaf voor bedrijfsvoertuigparken)

Het met dit onderdeel in de wet ingevoegde hoofdstuk IIA strekt ertoe de in het algemeen deel van deze memorie (zie paragraaf 5.2) gemotiveerde en beschreven faciliteit voor houders van bedrijfsvoertuigparken vast te stellen.

Deze faciliteit krijgt ingevolge afdeling 1, artikel 37a, van dit hoofdstuk de vorm van een recht op teruggaaf van een gedeelte van de belasting die door een houder van een vergunning voor een bedrijfsvoertuigpark is betaald voor de vrachtauto's die deel uitmaken van het bedrijfsvoertuigpark. Het bedoelde recht wordt aan nadere voorwaarden gebonden, die worden belichaamd in de in artikel 37a genoemde vergunning (afdeling 2, artikel 37b, eerste lid).

In artikel 37b, tweede en derde lid, wordt nadere inhoud gegeven aan de bedoelde voorwaarden. Deze voorwaarden vloeien ten dele recht-

streeks voort uit de wet (artikel 37b, tweede lid) en kunnen overigens bij algemene maatregel van bestuur worden gesteld (derde lid).

De wettelijke voorwaarden die worden opgesomd in het tweede lid hebben in het algemeen als strekking dat het gebruik van de faciliteit wordt beperkt tot de situatie waarvoor zij is bedoeld: de ondernemer die beschikt over een eigen bedrijfsvoertuigenpark, waarbinnen in wisselende combinaties van trekkende voertuigen en aanhangwagens wordt gereden, en waarin het aantal aanhangwagens substantieel lager is dan het aantal trekkende voertuigen.

Zo wordt in onderdeel d van het tweede lid gesteld dat de vrachtauto's die deel uitmaken van het bedrijfsvoertuigenpark niet bestemd mogen zijn voor het voortbewegen van een aanhangwagen waarvan een aanzienlijk deel van de massa, bij gelijkmatig verdeelde lading, door de vrachtauto wordt gedragen. Deze bepaling strekt ertoe trekkers in de zin van de wegenverkeerswetgeving (te weten artikel 1.1, onderdeel bb, van het Voertuigreglement) van de faciliteit uit te zonderen. Uit de voorwaarden opgenomen in het tweede lid vloeit onder meer voort dat het mogelijk is dat een bedrijfsvoertuigenpark in de zin van deze faciliteit slechts een deel vormt van het wagenpark waarmee een bedrijf wordt uitgeoefend. Hiermee hangt voorts de eis samen dat niet met van het bedrijfsvoertuigenpark deel uitmakende vrachtauto's wordt gereden in combinatie met andere aanhangwagens dan aanhangwagens die eveneens deel uitmaken van het bedrijfsvoertuigenpark. Hetzelfde geldt voor de samenstelling van het park (ten minste twee maal zo veel vrachtauto's als aanhangwagens, onderdeel g).

De uit hoofde van artikel 37b, derde lid, bij algemene maatregel van bestuur ten aanzien van de verlening van de vergunning nader te stellen voorwaarden en beperkingen kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de volgende aspecten.

- a. Het stellen van regels ten aanzien van de voorwaarden waaronder een aanhangwagen deel uitmaakt van het bedrijfsvoertuigenpark. Zo'n voorwaarde zal zijn dat de aanhangwagen is voorzien van een zogenoemde Fino-plaat op naam van de houder van het bedrijfsvoertuigenpark. Bij de door de Dienst Wegverkeer nu beoogde invoering van een zelfstandige registratieplicht voor aanhangwagens zal deze bijzondere voorwaarde kunnen vervallen.
- b. Waar nodig wordt een nadere beperking van de regeling aangebracht tot de bijzondere groepen vrachtauto's die reeds zonder aanhangwagen geschikt zijn voor de functie waarvoor zij zijn bestemd. Te denken valt bijvoorbeeld aan rijdende werktuigen.
- c. Het uitsluiten van de regeling van de bijzondere categorieën vrachtauto's waarvoor een gehele of gedeeltelijke vrijstelling dan wel een bijzonder tarief geldt.
- d. Het stellen van nadere regels inzake de vergunningplicht voor de houder van een bedrijfsvoertuigenpark, met inbegrip van regels over de op aangifte in het licht van de richtlijn eventueel te verstrekken noodzakelijke bijzondere gegevens (vering, aantal assen van voertuigen).

Het vierde en vijfde lid van artikel 37b geven nadere regels ten aanzien van de vergunning, in het bijzonder ten aanzien van de geldigheidsduur van de vergunning, wijzigingen van de samenstelling van het park tijdens de geldigheidsduur, en intrekkinggronden. Intrekking van de vergunning is onder meer mogelijk indien bij herhaling niet wordt voldaan aan de voor de vergunning gestelde voorwaarden (artikel 37b, vijfde lid, onderdeel a). Een belangrijke voorwaarde is de in artikel 37b, tweede lid, onderdeel f, opgenomen voorwaarde dat de houder met de vrachtauto's die deel uitmaken van het bedrijfsvoertuigenpark, geen aanhangwagens verbindt die geen deel uitmaken van het park. Indien bij herhaling een overtreding van deze voorwaarde wordt geconstateerd, kan de vergunning worden ingetrokken. Omdat deze voorwaarde de kern van de regeling raakt, zal deze bepaling relatief scherp worden toegepast, in die

zin dat intrekking van de vergunning mogelijk is indien binnen een periode van drie jaar een tweede overtreding wordt geconstateerd. Ook voor andere belangrijke overtredingen van de voorwaarden kan het begrip «bij herhaling» aldus worden toegepast.

Afdeling 3, artikel 37c, geeft regels inzake de vaststelling van het bedrag van de teruggaaf.

De teruggaaf heeft in beginsel betrekking op de samenstelling van een bedrijfsvoertuigenpark bij de aanvang van het jaar waarvoor de vergunning geldt. Deze jaareis houdt in dat de globale faciliteit bedoeld is om aan te grijpen bij de meer permanente bedrijfsomvang (het wagenpark gedurende een heel jaar). De regeling is niet bedoeld om rekening te houden met alle wijzigingen van de samenstelling van het park gedurende het in artikel 37b, vierde lid, onderdeel a, bedoelde jaar. Met welke wijzigingen wél rekening kan worden gehouden, wordt bepaald bij de algemene maatregel van bestuur ingevolge artikel 37b, vierde lid; het uitgangspunt daarvan is dat de houder niet wordt beperkt in zijn bedrijfsvoering. De jaareis houdt niet in dat de belasting voor de vrachtauto's in het park in één keer voor een jaar moet zijn betaald of dat de belasting voor de vrachtauto's in het park over dezelfde tijdvakken moet worden betaald.

Het bedrag van de teruggaaf wordt volgens artikel 37c, eerste lid, vastgesteld als het verschil tussen (onderdeel a, onder 1°) enerzijds de – aan het betrokken jaar of gedeelten daarvan toe te rekenen – betaalde belasting voor alle vrachtauto's in het park, berekend met inbegrip van even zoveel (dus ten dele fictieve) aanhangwagens, en (onderdeel a, onder 2°) anderzijds de – aan het betrokken jaar of gedeelten daarvan toe te rekenen – fictieve belasting voor alle vrachtauto's in het park, berekend zonder enige aanhangwagen in aanmerking te nemen; dit verschil wordt (onderdeel b) verminderd met de belasting die kan worden toegerekend aan de feitelijk van het bedrijfsvoertuigenpark deel uitmakende aanhangwagens. In paragraaf 5.2 van het algemeen deel van deze memorie is een voorbeeld opgenomen van de situatie waarin de teruggaaf wordt verleend en van de berekening en de hoogte van het bedrag van de teruggaaf in dat geval.

Ingevolge artikel 37c, tweede lid, wordt de teruggaaf evenwel waar nodig gelimiteerd teneinde te verzekeren dat teruggaaf in geen geval leidt tot onderschrijding van de door de Europese Raad in de richtlijn vastgestelde minimumtarieven. Deze toetsing aan de Europese minima zal vooral materiële gevolgen kunnen hebben voor bedrijfsvoertuigenparken waarvan relatief veel vrachtauto's van 40 ton zonder luchtvering en met drie assen deel uitmaken; voor die categorie is het Nederlandse tarief vrijwel gelijk aan het Europese minimumtarief. Een materieel gevolg kan voorts optreden voor bedrijfsvoertuigenparken met relatief veel vrachtauto's die enerzijds op zichzelf een lage toegestane maximum massa hebben, maar waarmee anderzijds aanhangwagens kunnen worden verbonden die een hoge toegestane maximum massa hebben.

In afdeling 4, artikel 37d, worden regels gegeven voor het geval wordt geconstateerd dat een vrachtauto rijdt in combinatie met een aanhangwagen die niet behoort tot het wagenpark dat door de inspecteur is goedgekeurd. In dat geval is immers gehandeld in strijd met een uitgangspunt van de faciliteit: de vrachtauto's in het bedrijfsvoertuigenpark rijden slechts in combinatie met aanhangwagens in dat park. De inspecteur verleent in dat geval de teruggaaf voor de betrokken vrachtauto niet. Voorts kan hij een boete opleggen van ten hoogste f 1000. Bovendien kan na recidive, op basis van artikel 37b, vijfde lid, de goedkeuring worden ingetrokken.

Afdeling 5 tenslotte voorziet in enkele aanvullende bepalingen ten aanzien van de teruggaafregeling.

Artikel 37e bevat voor doeleinden van toepassing van de teruggaaf een afrondingsregel voor de toegestane maximum massa van aanhangwagens. Daarbij wordt overeenkomstig de afrondingsregel voor de toegestane maximum massa van vrachtauto's (zie het gewijzigde artikel 22, eerste lid, onderdeel b, onder 2°) afgerond op gehele aantallen duizenden kilogrammen, waarbij een gedeelte van 1000 kg wordt verwaarloosd. Het getal van deze af te ronden toegestane maximum massa blijkt uit de kentekenregistratie of uit de fiscale gegevens (uit hoofde van de Fino-regeling) ter zake van de aanhangwagen.

Ingevolge artikel 37f kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld ten aanzien van het bepaalde in dit hoofdstuk. Het kan daarbij gaan om het stellen van regels voor de toerekening van de betaalde belasting aan het jaar. De regeling kan ook voorzien in het stellen van regels voor het vaststellen van de belasting, gelet op de in de teruggaafbepaling opgenomen fictie dat vrachtauto's, die feitelijk zijn voorzien van een koppeling, daarvan niet zijn voorzien.

Artikel I, onderdelen W tot en met AA en AC tot en met AG

Hoofdstuk III (artikelen 38 tot en met 54) van de wet (autobussen)

Hoofdstuk III van de wet handelt over de belastingheffing voor de gevallen waarin het belastbare feit het rijden op de weg is. Ingevolge dit wetsvoorstel is de enige categorie motorrijtuigen waarvoor dit nog geldt de autobus. Het opschrift van hoofdstuk III komt dan ook te luiden «Autobussen», terwijl in de overige onderdelen telkens het begrip «ander motorrijtuig» (te weten voorheen de categorieën autobus en vrachtauto) wordt vervangen door «autobus». Waar nodig worden de afzonderlijke wijzigingen hierna toegelicht.

Artikel 50 (overheveling kwart tarief)

Dit artikel strekt er in hoofdzaak toe, de bepaling van het kwart tarief voor enkele groepen vrachtauto's uit hoofde van artikel 50 (oud), niet langer op te nemen in hoofdstuk III van de wet. Nu deze bepaling is opgenomen in hoofdstuk II (artikel 30), brengt deze wijziging geen ander materiële gevolgen mee dan hiervoor in de toelichting op het laatstgenoemde artikel zijn aangegeven.

Artikel I, onderdelen AH tot en met AM en onderdeel AQ

Hoofdstuk IV (artikelen 55 tot en met 61) en artikel 75 van de wet (aanhangwagens)

Hoofdstuk IV handelt over de vermeerdering van belasting bij het verbonden zijn met een aanhangwagen, ofwel voorheen «een voertuig, niet zijnde een motorrijtuig». Nu in artikel 2, onderdeel i, van de wet een definitie is opgenomen van een aanhangwagen, wordt in dit hoofdstuk van de wet steeds van aanhangwagen gesproken. Een aanhangwagen is slechts belast indien hij een toegestane maximum massa heeft van meer dan 750 kg.

Aangezien het regime voor vrachtauto's inhoudt dat de toegestane maximum massa van de door een vrachtauto te trekken aanhangwagen onderdeel uitmaakt van de heffingsgrondslag voor vrachtauto's (zie artikel 2, onderdeel o, in samenhang met artikel 25a van de wet), heeft dit hoofdstuk nog slechts belang voor personenauto's, bestelauto's en autobussen. De tekst van de artikelen is hieraan aangepast.

Voor autobussen geldt daarbij als enige categorie dat de belasting voor de aanhangwagen kan worden betaald op een combinatie-aangifte van de

trekkende autobus (artikel 58 van de wet). Voor de andere hiervoor genoemde categorieën blijft gelden dat de belasting dient te worden voldaan op een afzonderlijke aangifte.

Artikel 75, dat bepaalt dat voor een aanhangwagen dezelfde vrijstelling of hetzelfde bijzondere tarief geldt als voor het trekkende motorrijtuig, is aan de wijziging van terminologie aangepast.

Artikel I, onderdeel AP

Artikel 74 van de wet (vrijstelling gecombineerd vervoer)

Met deze bepaling worden enkele terminologische en redactionele wijzigingen aangebracht in de vrijstelling voor voertuigen, ingezet voor bepaalde vormen van het zogenoemde gecombineerde rail-weg vervoer. De bepaling brengt geen materiële gevolgen mee.

Artikel I, onderdelen G, Q, R, AN, AO, AR en AT

Met deze bepalingen worden mede enkele wijzigingen in de artikelen 18, 34, 35, 66, 72, 76 en 82 van de wet aangebracht die voortvloeien uit het Spellingbesluit.

Artikel II (Provinciewet)

Met deze bepaling wordt de verwijzing in artikel 222 van de Provinciewet naar artikel 2 van de wet aangepast aan de wijzigingen in dat artikel. Er zijn geen materiële wijzigingen.

Artikel III (Wet belasting zware motorrijtuigen)

Met deze bepaling worden enkele verwijzingen naar de Wet belasting zware motorrijtuigen aangepast aan door deze wet gewijzigde aanduidingen. Ook worden enkele wijzigingen aangebracht die voortvloeien uit het Spellingbesluit. Er zijn geen materiële wijzigingen.

Artikelen IV en V (overgangsregeling)

Deze artikelen voorzien ten aanzien van vrachtauto's in de overgangsregeling voor deze wet.

Het overgangsregime is in het algemeen ingevolge artikel IV als volgt. Op het tijdstip waarop deze wet in werking treedt, wordt de belasting teruggegeven die is betaald over op dat tijdstip lopende tijdvakken, voorzover die belasting betrekking heeft op de periode van dat tijdvak of van die tijdvakken die valt na het tijdstip waarop deze wet in werking treedt. Een daartoe strekkende bepaling is opgenomen voor vrachtauto's (artikel IV, eerste lid) en voor aanhangwagens (tweede lid).

Vervolgens vangt ten aanzien van alle vrachtauto's het regime van de gewijzigde wet aan op het tijdstip waarop deze wet in werking treedt. Dit houdt onder meer in dat vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet voor alle vrachtauto's het eerste tijdvak aanvangt met ingang van de dag van dagtekening van de eerste tenaamstelling van het voor de vrachtauto afgegeven kentekenbewijs (artikel 11, eerste lid, van de wet). Vanaf dat tijdstip tot aan de bedoelde dag loopt een in die wet zogenoemd kort tijdvak. Over het korte tijdvak is tijdsevenredige belasting verschuldigd overeenkomstig die wet (artikel IV, derde lid).

Om twee redenen is niet, overeenkomstig artikel 83 van de wet, gekozen voor het laten doorlopen van betaalde tijdvakken na de datum van inwerkingtreding. Ten eerste is deze methode in het voordeel van belastingplichtigen, aangezien het nieuwe tarief lager is dan dat voor de

inwerkingtreding. Ten tweede heeft deze methode voordelen voor de uitvoering, aangezien er na de inwerkingtreding dan slechts één geautomatiseerd systeem ten behoeve van vrachtauto's hoeft te draaien in plaats van – tijdelijk – twee naast elkaar.

Artikel V voorziet in een overgangsregeling voor de afhandeling van belastbare feiten die zich hebben voorgedaan in de periode voor de inwerkingtreding van deze wet. Daarvoor gelden de bepalingen van de wet zoals die golden vóór het tijdstip waarop deze wet in werking treedt.

Artikel VI (overgangsregeling koppelingsinstallatie)

Artikel VI strekt in aanvulling op de artikelen IV en V tot een bijkomende overgangsregeling ten aanzien van vrachtauto's die niet zijn bestemd voor het voortbewegen van een aanhangwagen waarvan een aanzienlijk deel van de massa, bij gelijkmatig verdeelde lading, door de vrachtauto wordt gedragen (dus andere vrachtauto's dan trekkers). Voor deze categorie vrachtauto's wordt, indien zij zijn voorzien van een koppelinrichting, de belasting ingevolge deze wet mede geheven naar de toegestane maximum massa van de door die vrachtauto's potentieel te trekken aanhangwagens, ongeacht de vraag of met die vrachtauto's aanhangwagens worden getrokken.

Uit het voorgaande vloeit voort dat zonder nadere voorziening vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet de op dat tijdstip bestaande vrachtauto's, ook indien daarmee feitelijk geen aanhangwagens worden getrokken – anders dan onder het vóór inwerkingtreding van deze wet geldende regime – mede zouden worden belast in verband met daarmee te trekken aanhangwagens. Dit gevolg acht ik minder billijk.

Derhalve voorziet dit artikel erin om voor de bedoelde groep vrachtauto's de belasting naar het aanhangwagentonnage gedurende anderhalf jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet achterwege te kunnen laten. De houder dient daartoe een verzoek in bij de inspecteur, waarbij hij tevens verklaart dat de koppelingsinstallatie niet wordt gebruikt voor het voortbewegen van aanhangwagens. Deze tegemoetkoming wordt nader uitgewerkt bij ministeriële regeling.

Artikel VII (inwerkingtreding)

Dit artikel regelt in de eerste plaats het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet. Volgens het eerste lid treedt deze wet in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Het tweede lid stelt voorts als einddatum van de in artikel VI bedoelde tegemoetkoming het tijdstip dat anderhalf jaar ligt na het tijdstip waarop deze wet in werking treedt.

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

II (BESLUITEN WAARVAN DE PUBLIKATIE NIET VOORWAARDE IS VOOR DE TOEPASSING)

RAAD

Richtlijn 93/89/EEG van de Raad

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

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op de artikelen 75 en 99,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

Gezien het advies van het Europese Parlement²,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité³,

Overwegende dat de opheffing van concurrentievervalsingen tussen de vervoersondernemingen van de Lidstaten zowel harmonisatie van de heffingsstelsels als invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening aan vervoersondernemers van de infrastructuurkosten vooropstelt;

Overwegende dat deze doelstellingen slechts in fasen kunnen worden bereikt;

Overwegende dat met de aanneming van Richtlijn 92/81/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën⁴ en van Richtlijn 92/82/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de onderlinge aanpassing van de accijnstarieven voor minerale oliën⁵ reeds een bepaalde mate van harmonisatie op het gebied van de brandstofaccijnzen is verwezenlijkt;

Overwegende dat de aanpassing van de nationale heffingsstelsels onder de huidige omstandigheden moet worden beperkt tot bedrijfsvoertuigen waarvan het totaalgewicht een bepaald niveau overschrijdt;

Overwegende dat het dienstig is daartoe voor de thans in de Lid-Staten toegepaste motorrijtuigenbelastingen of voor de belastingen die voor deze motorrijtuigenbelastingen in de plaats mochten komen, minimumtarieven vast te stellen;

Overwegende dat bepaalde Lid-Staten de thans toegepaste motorrijtuigenbelastingen aanzienlijk zullen moeten verhogen; dat er, ten einde een geleidelijke aanpassing mogelijk te maken, een overgangperiode moet komen, tijdens welke deze Lid-Staten lagere tarieven mogen toepassen;

Overwegende dat voor bepaalde vormen van plaatselijk binnenlands vervoer, met slechts weinig betekenis voor de communautaire vervoersmarkt, thans verlaagde tarieven van de motorrijtuigenbelasting gelden; dat, ten einde een harmonieuze overgang mogelijk te maken, de

¹ PB nr. C 79 van 26.3.1988, blz. 8, PB nr. C 75 van 20.3.1991, blz. 1, en PB nr. C 311 van 27.11.1992, blz. 63.

² PB nr. C 158 van 26.6.1989, blz. 51, PB nr. C 150 van 15.6.1992, blz. 324, en PB nr. C 21 van 25.1.1993, blz. 522.

³ PB nr. C 208 van 8.8.1988, blz. 32, PB nr. C 159 van 17.6.1991, blz. 21, en PB nr. C 19 van 25.1.1993, blz. 74.

⁴ PB nr. L 316 van 31.10.1992, blz. 12.

⁵ PB nr. L 316 van 31.10.1992, blz. 19.

Lid-Staten gemachtigd moeten worden tijdelijk van de minimumtarieven af te wijken;

Overwegende dat de Lid-Staten gemachtigd moeten worden om lagere tarieven of vrijstellingen toe te passen voor voertuigen waarvan het gebruik waarschijnlijk geen weerslag zal hebben op de vervoersmarkt van de Gemeenschap;

Overwegende dat, ten einde rekening te houden met sommige bijzondere situaties, een procedure moet worden ingesteld waarbij de Lid-Staten gemachtigd kunnen worden vrijstellingen of extra verlagingen te handhaven;

Overwegende dat de bestaande concurrentievervalsingen niet louter door de harmonisatie van de belastingen of van de accijnzen kunnen worden opgeheven, maar dat zij, in afwachting van in technisch en economisch opzicht geschiktere heffingsvormen, kunnen worden afgezwakt door de mogelijkheid om tolgelden te handhaven of in te voeren en om gebruiksrechten in te voeren voor het gebruik van autosnelwegen, en, onder bepaalde voorwaarden, van andere wegen;

Overwegende dat het van belang is dat de tolgelden en gebruiksrechten niet discriminerend zijn, geen buitensporige formaliteiten meebrengen en niet tot belemmeringen aan de binnengrenzen leiden; dat, wat de gebruiksrechten betreft, de tarieven ervan gerelateerd moeten zijn aan de duur van het gebruik van de betrokken infrastructuurvoorziening;

Overwegende dat, ten einde de uniforme toepassing van de gebruiksrechten en de tolgelden te waarborgen, bepaalde regels dienen te worden vastgesteld om de voorwaarden voor de toepassing ervan te bepalen, zoals de eigenschappen van de infrastructuurvoorzieningen waarop de gebruiksrechten en tolgelden worden toegepast, het maximumtarief van de gebruiksrechten en de algemene bepalingen die in acht moeten worden genomen;

Overwegende dat in dit kader twee of meer Lid-Staten kunnen samenwerken met het oog op de invoering van een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten mits aan bepaalde bijkomende voorwaarden wordt voldaan; dat daarbij rekening kan worden gehouden met de bijzondere geografische en economische situatie van vervoersondernemingen van sommige Lid-Staten, die in sommige gevallen verergerd wordt door de onbestendige politieke situatie in sommige derde landen;

Overwegende dat met het oog op de herziening van de bepalingen van deze richtlijn en een eventuele aanpassing daarvan ten behoeve van een meer territoriaal heffingssysteem, een strak tijdschema dient te worden ingesteld,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Algemene bepalingen

Artikel 1

De Lid-Staten passen, zo nodig, hun stelsels inzake motorrijtuigenbelasting en hun tolgelden en gebruiksrechten aan overeenkomstig deze richtlijn.

Deze richtlijn geldt niet voor voertuigen die uitsluitend goederen vervoeren binnen de niet-Europese gebiedsdelen van de Lid-Staten.

Zij geldt evenmin voor voertuigen die geregistreerd zijn op de Canarische eilanden, Ceuta en Melilla en de Azoren en Madeira, en die uitsluitend goederen vervoeren binnen die grondgebieden of tussen die grondgebieden en het continentale grondgebied van Spanje, respectievelijk Portugal.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder

- «autosnelweg»: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder uitwegen naar aanliggende percelen, en die

- i) behalve op bepaalde plaatsen of tijdelijk is voorzien van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;

- ii) geen andere weg, geen spoor- of tramweg of voetpad gelijkvloers kruist; en

- iii) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid;

- «tolgeld»: de betaling van een bepaald bedrag dat wordt geïnd voor een door een voertuig tussen twee punten van een van de in artikel 7, onder d), bedoelde infrastructuurvoorzieningen afgelegd traject en dat is gebaseerd op de afgelegde afstand en op de categorie van het voertuig;

- «gebruiksrecht»: de betaling van een bepaald bedrag dat gedurende een bepaalde tijdsduur recht geeft op het gebruik door een voertuig van de in artikel 7, onder d), bedoelde infrastructuurvoorzieningen;

- «voertuig»: een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen dat uitsluitend bestemd is voor het goederenvervoer over de weg en waarvan het maximum toegestane totaalgewicht ten minste 12 ton bedraagt.

Motorrijtuigenbelasting

Artikel 3

1. De in artikel 1 bedoelde motorrijtuigenbelastingen zijn:
 - België: verkeersbelasting op de autovoertuigen/taxe de circulation sur les véhicules automobiles
 - Denemarken: vægtafgift af motorføretøjer m.v.
 - Duitsland: Kraftfahrzeugsteuer
 - Griekenland: Τέλη κυκλοφορίας
 - Spanje:
 - a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
 - b) impuesto sobre actividades económicas, uitsluitend voor wat betreft het gedeelte van de belasting dat geheven wordt voor motorvoertuigen
 - Frankrijk:
 - a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers
 - b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur
 - Ierland: vehicle excise duty
 - Italië:
 - a) tassa automobilistica
 - b) addizionale del 5% sulla tassa automobilistica
 - Luxemburg: taxe sur les véhicules automoteurs
 - Nederland: motorrijtuigenbelasting
 - Portugal:
 - a) imposto de camionagem
 - b) imposto de circulação
 - Verenigd Koninkrijk: vehicle excise duty.
2. Een Lid-Staat die één van de in lid 1 genoemde belastingen door een andere, soortgelijke belasting vervangt, stelt de Commissie daarvan in kennis opdat deze de nodige aanpassingen kan aanbrengen.

Artikel 4

Elke Lid-Staat stelt de procedures voor heffing en inning van de in artikel 3 genoemde belastingen vast.

Artikel 5

Wanneer het gaat om in een Lid-Staat geregistreerde voertuigen worden de in artikel 3 genoemde belastingen uitsluitend door de Lid-Staat van registratie geheven.

Artikel 6

1. Ongeacht de structuur van de in artikel 3 genoemde belastingen stellen de Lid-Staten de tarieven van deze belastingen op een dusdanige wijze vast dat zij voor elke categorie of subcategorie van de in de bijlage beschreven voertuigen niet lager zijn dan de in die bijlage vastgestelde minimumtarieven.

2. Aan Griekenland, Spanje, Frankrijk, Italië en Portugal wordt tot en met 31 december 1997 toegestaan minimumtarieven toe te passen die ten minste 50% van de in de bijlage vastgestelde tarieven bedragen.

3. De Lid-Staten kunnen verlaagde tarieven of vrijstellingen toepassen voor

- militaire voertuigen, voertuigen van de burgerbescherming, de brandweer en andere diensten voor eerste-hulpverlening, alsook voertuigen voor de ordehandhaving en voertuigen voor het onderhoud van de wegen,
- voertuigen die slechts af en toe deelnemen aan het verkeer op de openbare weg in de Lid-Staat van registratie en die gebruikt worden door natuurlijke of rechtspersonen die het goederenvervoer niet als hoofd-activiteit hebben, mits het vervoer door deze voertuigen niet leidt tot concurrentievervalsing, en onder voorbehoud van de toestemming van de Commissie.

4. Onder voorbehoud van de in artikel 12 bedoelde toetsing kunnen de Lid-Staten tot 1 juli 1998 speciale afwijkingen toepassen voor voertuigen met ten hoogste drie assen die uitsluitend voor plaatselijk binnenlands vervoer worden gebruikt.

De toepassing van deze afwijkingen wordt regelmatig door de Commissie beoordeeld. Zij brengt hierover jaarlijks aan de Raad verslag uit.

5.a Op voorstel van de Commissie kan de Raad met eenparigheid van stemmen, om specifieke politieke redenen van sociaal-economische aard of in verband met de infrastructuurvoorzieningen, aan een Lid-Staat toestemming verlenen voor het handhaven van aanvullende vrijstellingen of verlagingen van de motorrijtuigenbelastingen. Deze vrijstellingen of verlagingen mogen alleen betrekking hebben op in de betrokken Lid-Staat geregistreerde voertuigen die uitsluitend goederen vervoeren binnen een nauwkeurig afgebakend gedeelte van het grondgebied van de Lid-Staat.

b Elke Lid-Staat die een dergelijke vrijstelling of verlaging wil handhaven stelt de Commissie hiervan in kennis en doet haar voorts alle noodzakelijke informatie toekomen. De Commissie stelt de overige Lid-Staten binnen een maand in kennis van de voorgestelde vrijstelling of verlaging.

De Raad wordt geacht toestemming te hebben verleend voor het handhaven van de voorgestelde vrijstelling of verlaging wanneer binnen twee maanden na de datum waarop de overige Lid-Staten overeenkomstig de bovenstaande littera geïnformeerd zijn, noch door de Commissie noch door een Lid-Staat verzocht is om bespreking van de kwestie door de Raad.

6. Onverminderd het bepaalde in de leden 3, 4 en 5 van dit artikel, en in artikel 6 van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten⁶, mogen de Lid-Staten geen enkele vrijstelling of verlaging van de in artikel 3 genoemde belastingen toekennen, indien hierdoor het bedrag van de verschuldigde belasting onder de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde minimumtarieven zou komen te liggen.

7. De in lid 1 bedoelde minimumtarieven blijven tot en met 31 december 1997 ongewijzigd. Vanaf die datum kan de Raad onder de in het Verdrag bepaalde voorwaarden deze minimumtarieven, zo nodig, aanpassen.

Tolgeldden en gebruiksrechten

Artikel 7

De Lid-Staten kunnen tolheffingen handhaven of invoeren en/of gebruiksrechten invoeren, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) tolheffingen en gebruiksrechten mogen niet beide tegelijkertijd voor het gebruik van hetzelfde wegvak worden toegepast; de Lid-Staten mogen evenwel ook tolgeldden toepassen op het gebruik van bruggen, tunnels en bergpaswegen die deel uitmaken van wegennetten waarvoor gebruiksrechten worden geïnd;

b) onverminderd het bepaalde in artikel 8, lid 2, onder e), en artikel 9, worden de gebruiksrechten en tolheffingen toegepast zonder rechtstreeks of onrechtstreekse discriminatie op grond van de nationaliteit van de vervoersonderneming en van de herkomst of de bestemming van het vervoer;

c) deze gebruiksrechten en tolheffingen worden op dusdanige wijze ten uitvoer gelegd, geïnd en de betaling wordt op dusdanige wijze gecontroleerd dat de doorstroming van het verkeer zo min mogelijk wordt gehinderd en iedere verplichte verificatie of controle aan de binnengrenzen van de Gemeenschap wordt vermeden; hiertoe werken de Lid-Staten onderling samen om voor de vervoersondernemingen te zorgen voor mogelijkheden om de gebruiksrechten te voldoen, met name buiten de Lid-Staten waar zij worden toegepast;

d) gebruiksrechten en tolheffingen worden slechts toegepast voor het gebruik van autosnelwegen, of andere meerbaanswegen met soortgelijke kenmerken als autosnelwegen, bruggen, tunnels en bergpaswegen.

In Lid-Staten zonder algemeen net van autosnelwegen of tweebaanswegen (wegen met gescheiden rijbanen) met soortgelijke kenmerken als autosnelwegen, mogen tolheffingen of gebruiksrechten worden toegepast voor het gebruik van de hoogste wegencategorie in die Lid-Staat.

Na overleg met de Commissie overeenkomstig de bij de beschikking van de Raad van 21 maart 1962 houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaande onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de Lid-Staten op het gebied van het vervoer worden overwogen⁷ ingestelde procedure mogen zij, met name op grond van veiligheidsoverwegingen, eveneens worden toegepast voor het gebruik van andere delen van het hoofdwegennet;

e) een Lid-Staat kan bepalen dat voor de op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen gebruiksrechten gelden voor zijn gehele wegennet;

f) de gebruiksrechten worden door de betrokken Lid-Staten vastgesteld op een bedrag van ten hoogste 1 250 ecu per jaar met inbegrip van administratiekosten; binnen dit maximum staat het de Lid-Staten vrij aan de nationale motorrijtuigenbelasting gerelateerde gebruiksrechten vast te stellen.

⁶ PB nr. L 368 van 17.12.1992, blz. 38.

⁷ PB nr. 23 van 3.4.1962, blz. 720/62.

Beschikking gewijzigd bij Beschikking 73/402/EEG van de Raad van 22 november 1973 (PB nr. L 347 van 17.12.1973, blz. 48).

Dit maximum wordt om de twee jaar opnieuw bezien, de eerste maal op 1 januari 1997; in voorkomend geval besluit de Raad onder de voorwaarden van het Verdrag tot de noodzakelijke aanpassingen;

g) het tarief van de gebruiksrechten is evenredig met de duur van het gebruik van de betrokken infrastructuurvoorzieningen.

Het is een Lid-Staat toegestaan om voor op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen uitsluitend jaartarieven toe te passen;

h) de toltarieven moeten gerelateerd zijn aan de kosten voor de aanleg, de exploitatie en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet.

Artikel 8

1. Twee of meer Lid-Staten kunnen samenwerken bij de invoering van een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten op hun grondgebieden. De Lid-Staten zorgen ervoor dat de Commissie nauw betrokken wordt bij deze werkzaamheden, alsmede bij de latere werking en de eventuele wijziging van dit stelsel.

2. Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 7 gelden ten aanzien van een dergelijke gemeenschappelijk stelsel de volgende bepalingen:

a) de deelnemende Lid-Staten stellen het gemeenschappelijk jaarlijks gebruiksrecht vast op een niveau dat het in artikel 7, onder f), genoemde bedrag niet overschrijdt;

b) de betaling van het gemeenschappelijk gebruiksrecht geeft toegang tot het door elke deelnemende Lid-Staat in overeenstemming met artikel 7, onder d), vastgestelde wegennet;

c) andere Lid-Staten kunnen zich bij het gemeenschappelijk stelsel aansluiten;

d) de deelnemende Lid-Staten werken een verdeelsleutel uit, die elk van hen een billijk aandeel in de inkomsten uit het gebruiksrecht biedt;

e) de deelnemende Lid-Staten kunnen, uiterlijk tot en met 31 december 1997, een passende verlaging van het tarief van de gebruiksrechten toepassen voor voertuigen die geregistreerd zijn in sommige Lid-Staten waarvan de economie ontwikkelingsverschillen te zien geeft en die benadeeld worden door hun bijzondere geografische situatie, in sommige gevallen nog verergerd door de onbestendige politieke situatie in sommige derde landen.

Artikel 9

Na overleg met de Commissie volgens de bij de beschikking van de Raad van 21 maart 1962 ingestelde procedure kan door de betrokken Lid-Staten een speciale regeling voor de grensgebieden worden ingesteld.

Slotbepalingen

Artikel 10

Deze richtlijn vormt geen beletsel voor de toepassing door de Lid-Staten van:

- a) specifieke belastingen of specifieke rechten
 - die bij de registratie van het voertuig worden geïnd;
 - die op buiten het standaardgewicht of de standaardafmetingen vallende voertuigen of ladingen worden geheven;
- b) parkeergelden en specifieke heffingen op stadsverkeer;
- c) regulerende heffingen die specifiek bedoeld zijn om tijd- en plaatsgebonden congestie van het wegennet tegen te gaan.

Artikel 11

1. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt de tegenwaarde van de ecu in de verschillende nationale valuta eenmaal per jaar vastgesteld. De voor deze omrekening toe te passen koersen zijn de in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekendgemaakte koersen van de eerste werkdag van oktober. Zij worden toegepast vanaf 1 januari van het volgende kalenderjaar.

2. De Lid-Staten kunnen bij de in lid 1 bedoelde jaarlijkse aanpassing de geldende bedragen onveranderd laten, indien de omrekening van deze in ecu uitgedrukte bedragen tot een wijziging van de in nationale valuta uitgedrukte bedragen leidt van minder dan 5% of van minder dan 5 ecu, indien dit laatste bedrag lager uitvalt.

Artikel 12

1. Uiterlijk op 31 december 1997 brengt de Commissie aan de Raad verslag uit over de tenuitvoerlegging van de onderhavige richtlijn, waarbij rekening gehouden wordt met de technologische ontwikkelingen en de congestie van het wegennet.

Ten einde de Commissie in staat te stellen het bovengenoemde verslag op te stellen, verstrekken de Lid-Staten haar uiterlijk op 1 juni 1997 de noodzakelijke inlichtingen.

Zo nodig gaat dit verslag vergezeld van voorstellen voor de invoering van een regeling voor de toerekening van de kosten die gebaseerd is op het territorialiteitsbeginsel, waarbij de nationale grenzen geen overwegende rol spelen.

2. Voorts dienen de Lid-Staten die elektronische systemen voor de inning van tolgelden en/of gebruiksrechten invoeren, rekening te houden met de wenselijkheid van de interoperabiliteit tussen deze systemen.

Artikel 13

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 1 januari 1995 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de andere Lid-Staten daarvan in kennis.

Artikel 14

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Luxemburg, 25 oktober 1993.

Voor de Raad
De Voorzitter
Ph. Maystadt

BIJLAGE

MINIMUMTARIEVEN VAN DE MOTORRIJTUIGENBELASTING

Motorvoertuigen

Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Minimumtarief (in ecu/jaar)	
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering ¹ van de aangedreven as(sen)	Andere verings- systemen van de aangedreven as(sen)
<i>2 assen</i>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<i>3 assen</i>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<i>4 assen</i>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

¹ Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage III bij Richtlijn 92/7/EEG van de Raad van 10 februari 1992 tot wijziging van Richtlijn 85/3/EEG van de Raad betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere technische kenmerken van bepaalde wegvoertuigen (PB nr. L 57 van 2.3.1992, blz. 29).

Combinatie (gelede voertuigen en samenstellen)

Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Minimumtarief (in ecu/jaar)	
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering ¹ van de aangedreven as(sen)	Andere verings- systemen van de aangedreven as(sen)
<i>2 + 1 assen</i>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
<i>2 + 2 assen</i>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<i>2 + 3 assen</i>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<i>3 + 2 assen</i>			
26	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<i>3 + 3 assen</i>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

¹ Zie voetnoot op de vorige bladzijde

1 Afleiding tarieven

In navolging van de richtlijn wordt voorgesteld de toegestane maximum massa in klassen van 1000 kg te onderscheiden¹ en naar beneden af te ronden in gehele aantallen van 1000 kg (4999 kg wordt 4000 kg). De richtlijn specificeert soms geen minimum voor een vrachtauto die in Nederland wel is toegelaten². Waar nodig wordt de richtlijn zodanig geïnterpreteerd dat het per assenconfiguratie hoogst gestelde minimum ongewijzigd kan worden doorgetrokken naar motorrijtuigen met dezelfde assenconfiguratie, maar zwaarder dan de hoogste waarde van de richtlijn.

Voor elke klasse toegestane maximum massa van 1000 kg is een minimumtarief bepaald dat gelijk is aan het **hoogste** tarief dat de richtlijn bij een dergelijke toegestane maximum massa voor enig type combinatie (gedefinieerd in termen van assenconfiguratie en wijze van vering) stelt. Voor 40 ton of meer is dat relevante minimum bijvoorbeeld 929 ecu, het minimum voor 40 ton voor een niet-luchtgeveerde combinatie met 3 assen op de trekker en 2 assen op de aanhangwagen. Voor andere klassen zijn de minima voor andere, niet-luchtgeveerde typen vrachtauto's bepalend voor het relevante minimum.

Vervolgens is een tarieflijn uitgewerkt die tot 40 ton evenredig oploopt met de toegestane maximum massa, vanaf 40 ton constant blijft, budgettair neutraal is en voor elke klasse toegestane maximum massa ten minste gelijk is aan het relevante minimum dat op de voorgaande wijze uit de richtlijn is afgeleid. Wordt een motorrijtuig op deze basis belast, dan wordt steeds in alle gevallen aan de EU-minima voldaan, ongeacht de gevormde combinatie. Dit laatste wordt verzekerd door de wijze waarop deze tarieflijn is afgeleid; deze is immers gelegd op of boven het hoogste minimum dat de richtlijn per klasse toegestane maximum massa kent.

De aaneenschakeling van de hoogst voorkomende EU-minima per klasse toegestane maximum massa leidt overigens niet tot een evenredig met de massa oplopende tarieflijn, maar tot een sprongsgewijs toenemend tarief. Deze sprongsgewijze opbouw is in de voorgestelde Nederlandse tarieflijn niet gevolgd, teneinde de mutaties ten opzichte van de huidige tarieven, die gelijkmatig met het gewicht oplopen, niet onnodig groot te maken.

In figuur 2 wordt geïllustreerd hoe het verloop van de Europese minima met de toegestane maximum massa is afgeleid uit de minima van de richtlijn voor bepaalde combinaties. De lijn «3+2» staat daarbij bijvoorbeeld voor de minima voor een combinatie van een vrachtauto met 3 assen en een aanhangwagen met 2 assen. Duidelijk valt te zien dat voor een specifieke combinatie het «echte» Europese minimum soms onder het op de voorgaande wijze afgeleide verloop van de minima met de toegestane maximum massa ligt.

2 Verhouding tot Europese minima

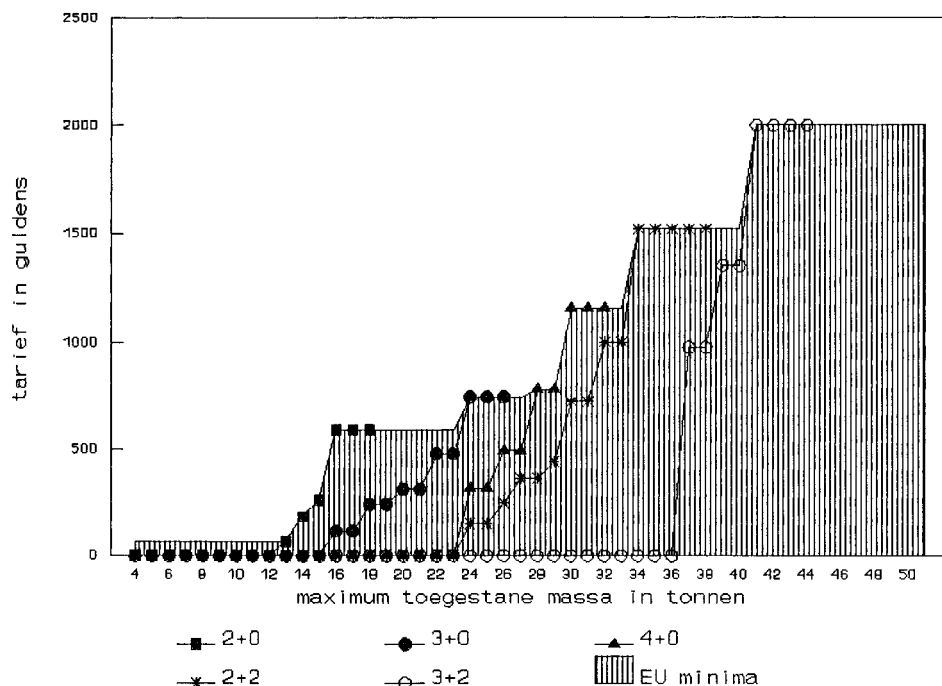
Voor vrachtauto's vanaf 40 ton benadert de in het wetsvoorstel opgenomen tarieflijn voor één type vrachtauto zeer dicht het EU-minimum. Voor de combinaties met 3 assen voor en 2 op de aanhangwagen is het EU-minimum bij afwezigheid van luchtvering 929 ecu, thans ongeveer f 1999; het voorgestelde tarief is, bij toepassing van de korting voor jaarbetaling, f 2000. Het EU-minimum voor dit type vrachtauto is in hoge mate bepalend voor de voorgestelde tarieflijn. Uitgaande van één uniform tarief vanaf 40 ton, zoals ook door de organisaties van ondernemers in het wegvervoer gewenst, zal dit tarief op grond van dit minimum ten minste f 1999 moeten bedragen.

Er is voor gekozen om het tarief voor 40 ton en hoger op het niveau van

¹ De richtlijn kent overigens soms klassen van 2000, 3000, 4000 of zelfs 6000 kg.

² Zo kent de richtlijn geen zwaardere vrachtauto dan 44 ton, terwijl in Nederland 50 ton is toegelaten. Ook in andere klassen ontbreken minima voor in Nederland wel voorkomende vrachtauto's.

Figuur 2 Verloop Europese minima



dit Europese minimum te leggen. Uitgaande van een evenredig met de massa oplopend tarief, en uitgaande van budgettaire neutraliteit, volgt vervolgens de in het wetsvoorstel neergelegde tarieflijn als de enige mogelijkheid. Binnen deze uitgangspunten komen andere oplossingen neer op een verhoging van de tarieven voor zwaardere vrachtauto's ten opzichte van de voorgestelde tarieflijn en op een verdere verlaging van de tarieven voor de lichtere vrachtauto's. Een dergelijk alternatief ligt niet in de rede omdat de voorgestelde tarieflijn in de meeste gevallen reeds een enigszins grotere procentuele daling ten opzichte van de huidige tarieven met zich meebrengt voor de lichtere vrachtauto's dan voor de zwaardere. Een verdere verlaging van het tarief voor de zwaardere vrachtauto's vanaf 40 ton is door het Europese minimum niet mogelijk binnen de geschetste uitgangspunten.

Voor andere typen vrachtauto's dan de combinatie van 40 ton zonder luchtvering met 3 assen voor en 2 assen op de aanhangwagen liggen de voorgestelde tarieven duidelijk boven de minima van de richtlijn. Een meer volledige aansluiting bij de EU-minima zou tot een grote budgettaire derving leiden, die theoretisch kan oplopen tot circa f 145 miljoen (circa tweederde van de huidige opbrengst). Een volledige aansluiting bij de EU-minima zou ook niet mogelijk zijn zonder van meet af aan over de hele linie rekening te houden met de exacte assenconfiguratie (waardoor het systeem zeer inflexibel wordt en slechts met grote vertragen zou kunnen worden ingevoerd) en zonder het uitgangspunt van een evenredig met de toegestane maximum massa toenemend tarief te verlaten.

³ De laagste tarieflijn die nog alle EU-minima respecteert kan bij benadering worden beschreven als ca. f 420 plus f 56 per ton toegestane maximum massa boven 12 ton. De voorgestelde tarieflijn kan worden beschreven als f 880 plus f 40 per ton toegestane maximum massa boven 12 ton. Uit de vergelijking tussen beide lijnen kan men een eerste indruk krijgen van de mate waarin de voorgestelde tarieven nog boven de EU-minima liggen.

Een vergelijking tussen de voorgestelde tarieven en het correcte, per type vrachtauto specifieke EU-minimum is niet te maken, omdat daarvoor de noodzakelijke gegevens over aantal assen, verdeling van het aantal assen over trekker en aanhangwagen, en de wijze van vering ontbreken³. De verschillen zijn door de spronggewijze opbouw van de EU-minima zeer grillig. Naar aantallen motorrijtuigen gewogen is het verschil gemiddeld f 540 voor de vrachtauto's van 12 tot en met 39 ton, maar forse uitschieters naar beneden en boven komen voor.

3 Invloed van de ecu-koers

De richtlijn bepaalt dat de in nationale munteenheden gestelde tarieven elk jaar vanaf 1 januari de in ecu gestelde minima moeten respecteren, omgerekend tegen de koers van de ecu die in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen van de eerste werkdag van oktober voorafgaand zijn bekend gemaakt. Voor 1996 is de relevante koers f 2,10679. Bij deze koers vertaalt het minimum van 929 ecu zich in f 1960. Voor 1997 is de relevante koers f 2,15221. Bij deze koers vertaalt het minimum van 929 ecu zich in f 1999. De voor 1997 relevante koers is vrijwel gelijk aan de hoogste ecu-koers die tussen 1 oktober 1995 en 1 oktober 1996 is opgetreden⁴. De stijging tussen 1 oktober 1995 en 1 oktober 1996 bedroeg dus ruim 2%.

De richtlijn bepaalt voorts dat de in nationale valuta gestelde belastingtarieven niet aan een nieuwe koers van de ecu behoeven te worden aangepast indien dit zou leiden tot een wijziging van de in nationale valuta uitgedrukte bedragen van minder dan 5% of van minder dan 5 ecu, indien dit laatste bedrag lager uitvalt. Omdat bij de voorgestelde tarieven voor Nederland het tarief voor 40 ton het dichtst bij het EU-minimum ligt, is dit tarief maatgevend voor de vraag of voor Nederland de grens van 5% of die van 5 ecu van toepassing is. Van toepassing is zeker de grens van 5 ecu, ongeveer 0,5% van het tarief van f 2000 met korting jaarbetaling. Het voorgestelde tarief is daarmee «veilig» tot een ecu koers van circa f 2,1645, een stijging ten opzichte van de voor 1997 maatgevende koers met circa 0,5%.

4 Ruimte voor toekomstige ontwikkelingen

In het wetsvoorstel is in het tariefsysteem geen gebruik gemaakt van de verfijningen naar het aantal assen en de wijze van vering die de richtlijn hanteert. De voorgestelde, relatief lage tarieven geven daar ook weinig aanleiding toe. Voorzover de verfijningen naar assen en vering de verschillen in de veroorzaakte kosten voor de infrastructuur tot uiting kunnen brengen, lijkt toepassing ervan pas zinvol indien de minima van de richtlijn aanmerkelijk zouden worden opgetrokken. In dat geval zou er aanleiding kunnen zijn om ook in Nederland verschillende tarieven te gaan hanteren voor onderscheiden typen vrachtauto's.

Een andere aanleiding tot een differentiatie van de tarieven naar aantal assen en wijze van vering zou gelegen kunnen zijn in een wens tot verlaging van de tarieven, bijvoorbeeld in het kader van een compensatie voor een verhoging van de dieselaccijns, zoals in het recente verleden aan de orde was. Zoals gesteld is het voorgestelde tarief voor de vrachtauto's vanaf 40 ton niet verder generiek te verlagen zonder voor één type de minima te onderschrijden.

Een generieke verlaging is in theorie nog wel mogelijk voor de vrachtauto's lichter dan 40 ton. Zonder rekening te hoeven houden met het aantal assen en de wijze van vering zou in dit traject nog een verlaging mogelijk zijn met circa f 450 voor de lichte vrachtauto van 12 ton, aflopend tot circa f 20 voor een vrachtauto net lichter dan 40 ton; een dergelijke operatie zou dus vooral de lichtere vrachtauto's begunstigen en de schatkist circa f 25 miljoen per jaar kosten.

Verdergaande verlagingen zijn mogelijk indien het uitgangspunt van een evenredig met de toegestane maximum massa oplopende tarieflijnen wordt verlaten, en aansluiting wordt gezocht bij de spronggewijze opbouw van de EU-minima, zoals die in figuur 2 is geïllustreerd. De dan nog toegelaten verlagingen vertonen een grillig beeld⁵. Een dergelijke verlaging zou de schatkist ongeveer f 40 miljoen per jaar kosten.

Nog verdergaande verlagingen zijn in theorie mogelijk door rekening te gaan houden met de wijze van vering. Voor een luchtgeveerde vrachtauto

⁴ De hoogste koers in die periode was f 2,15294, bereikt op 27 september 1996.

⁵ Bijvoorbeeld circa f 740 voor een vrachtauto van 28 ton en circa f 405 voor de één ton zwaardere vrachtauto van 29 ton. De minimaal denkbare verlaging is circa f 200 (voor een vrachtauto van 33 ton).

van 40 ton is bijvoorbeeld nog een verlaging mogelijk met circa f 650, en voor de vrachtauto's met luchtvering lichter dan 40 ton is ook ten minste een dergelijke verlaging mogelijk zonder de Europese minima te onderschrijden. Zouden alle vrachtauto's van luchtvering zijn voorzien, dan kost een dergelijke verlaging circa f 95 miljoen per jaar.

Een volledige aansluiting bij de EU-minima zou overigens een zeer merkwaardige tariefstructuur opleveren. In totaal zouden voor een combinatie van 40 ton zeker 14 verschillende minima kunnen gaan gelden, variërend van 307 tot 929 ecu voor niet-luchtgeveerde vrachtauto's en van 175 tot 628 ecu voor luchtgeveerde. Enige logica is in deze verschillen niet meer te onderkennen. Dit nog los van de vraag naar de uitvoerbaarheid van een dergelijke tariefstructuur.