

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. 4

VERSLAG

Vastgesteld 12 februari 1997

De vaste commissie voor Financiën¹, belast met het voorbereidend onderzoek over bovenstaand wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen. Met een tijdige beantwoording van de onderstaande vragen en opmerkingen acht de commissie de openbare beraadslaging voldoende voorbereid.

1. Algemeen

De leden van de fractie van de Partij van de Arbeid hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Het feit dat de voorstellen in nauw overleg met de beroepsgroep tot stand zijn gebracht achten deze leden belangrijk. Uit de kwalificatie van een intensief en vruchtbaar overleg menen zij te kunnen opmaken dat de beroepsgroepen zich kunnen vinden in het voorliggende wetsvoorstel. Is dat een juiste conclusie?

Bij de relatie tot het belastingplan geeft de regering aan dat er nog overleg gevoerd wordt met de ondernemersorganisaties van het wegvervoer. Heeft dat overleg al tot resultaat geleid en wat zijn daar de uitkomsten van zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

Ook de leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij kunnen zich voorstellen dat de MRB wordt aangepast aan de Europese richtlijn.

Genoemde leden zijn benieuwd hoe de hoogte van de MRB voor vrachtauto's in andere landen wordt bepaald. Kan de staatssecretaris een overzicht geven van de te volgen systematiek per land en de hoogte?

De leden van de VVD-fractie hebben eveneens met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Zij hebben waardering voor de wijze waarop de regering de implementatie van de Europese richtlijn terzake ter hand heeft genomen. Zo nemen zij er kennis van dat intensief en vruchtbaar overleg met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer heeft plaatsgevonden. Deze leden kunnen zich vinden in de keuze van de regering voor houderschap als belastbaar feit en voor de toegestane maximum massa als maatstaf van heffing. Zij constateren dat de wijziging zal leiden tot enige verlichting van de administratieve

¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), Van Rey (VVD), Terpstra (CDA), Smits (CDA), Reitsma (CDA), Vliegthart (PvdA), Ybema (D66), voorzitter, Schimmel (D66), Van Gijzel (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Hillen (CDA), Hoogervorst (VVD), ondervoorzitter, Van Wingerden (AOV), Rabbae (GroenLinks), Voûte-Droste (VVD), Adelmund (PvdA), Giskes (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Zonneveld (CD), Van Dijke (RPF), Van der Ploeg (PvdA), B. M. de Vries (VVD), Van Zuijlen (PvdA), Van Walsem (D66), Ten Hoopen (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Van Hoof (VVD), De Hoop Scheffer (CDA), Van der Linden (CDA), Wolters (CDA), Noorman-den Uyl (PvdA), Bakker (D66), Jeekel (D66), Van Zijl (PvdA), Liemburg (PvdA), De Jong (CDA), Rijpstra (VVD), Verkerk (AOV), Rosenmöller (GroenLinks), Hofstra (VVD), Crone (PvdA), Assen (CDA), M. M. H. Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Leerkes (U55+), Verspaget (PvdA), Hessing (VVD), Van Nieuwenhoven (PvdA), Van Boxtel (D66), De Haan (CDA).

lastendruk voor de ondernemers en dat de extra kosten die er voor de overheid mee gepaard gaan voornamelijk voor rekening van de overheid blijven.

De leden van de fractie van D66 hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel dat ertoe strekt de tariefstructuur voor vrachtauto's in overeenstemming te brengen met de Europese richtlijn. Deze leden kunnen op hoofdlijnen instemmen met onderhavig wetsvoorstel, maar hebben terzake van de implementatie van de richtlijn en de uitvoering enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de fractie van de RPF hebben met belangstelling van het onderhavige wetsvoorstel kennisgenomen. Zij begrijpen dat het wetsvoorstel ertoe strekt de tariefstructuur van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's in overeenstemming te brengen met de Europese richtlijn, waarbij de belasting wordt gebaseerd op het ledig gewicht plus het laadvermogen. Zij informeren welke lidstaten deze richtlijn inmiddels in hun nationale wetgeving hebben geïmplementeerd.

2. Hoofdlijnen van het wetsvoorstel

De leden van de PvdA-fractie merken op dat voor tal van categorieën tariefsverlagingen worden aangegeven. Aangezien het voor de rijks-overheid om een budgettair neutrale wijziging gaat is de vraag welke categorieën nu precies wel met een hogere belastingaanslag te maken krijgen. De leden van de PvdA-fractie vragen om een opsomming van de situaties waarin er sprake is van belastingverhoging. Wat is per categorie zoals aangegeven in tabel 1 de maximaal per auto te betalen verhoging indien in de huidige situatie zonder aanhanger gereden/gewerkt wordt? Vervolgens vragen zij hoe groot het volume in geld is dat verschuift van vrachtauto-houders die een tariefsverlaging en die een tariefsverhoging krijgen.

Op welke wijze kan de regering met zekerheid zeggen dat er sprake is van een budgettair neutrale operatie?

Het streven van de regering om te voorkomen dat het wegvervoer te maken krijgt met twee belastingaanpassingen in een korte periode heeft de instemming van de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of het criterium toegestane maximum massa het beste uitgangspunt is om de hoogte van de MRB te bepalen. Ware het niet beter geweest meer milieuelementen in de hoogte van de MRB te betrekken? Daarbij denken deze leden aan zuinig, stil en schoon. Op welke wijze kunnen deze elementen in de MRB voor vrachtauto's worden betrokken? Welke mogelijkheden zijn er om op dit onderdeel af te wijken van de richtlijn of binnen de richtlijn te komen tot een nadere invulling betreffende schoon, stil en zuinig?

De leden van de fractie van het CDA wijzen er voorts op dat het systeem van heffing voor vrachtauto's nagenoeg gelijk wordt getrokken aan het houderschapstelsel bij personenauto's. Bij de behandeling van dat wetsvoorstel is nogal uitgebreid gemotiveerd waarom houderschapsbelasting bij vrachtauto's minder gewenst was. Wil de staatssecretaris nog eens inhoudelijk aangeven waarom die argumenten thans niet meer valide zijn?

De leden van de VVD-fractie vernemen graag wanneer de regering verwacht bij nota van wijziging te komen met de compensatie voor de verhoging van de brandstofaccijnzen. Is bij de vaststelling van het tarief voor vrachtauto's boven de 40 ton op het Europese minimum (f 2 000 per

jaar) rekening gehouden met het nog moeten verwerken van deze compensatie in het tarief?

Is de regering voornemens vooruit te lopen op een nieuwe Europese richtlijn en de minima van richtlijn 93/89/EEG te onderschrijven met een compensatie voor het euro-vignet?

De maximum wegenbelasting voor de grootste vrachtauto's gaat f 2 000 per jaar bedragen exclusief de compensatie voor het eurovignet. De leden van de VVD-fractie vragen de regering een vergelijking te maken met de wegenbelasting voor personenauto's, bijvoorbeeld met de grotere auto's die op diesel en lpg rijden. Tevens vragen zij een indicatie te geven van het aandeel van de wegenbelasting in de totale kosten op basis waarvan de wegvervoerders hun prijzen vaststellen.

Ook de leden van de fractie van D66 verzoeken het kabinet aan te geven wat de stand van zaken is met betrekking tot de compensatie voor het vrachtverkeer van de voorgestelde verhoging van de dieselaccijns. Hoe serieus zijn de berichten over introductie van «paarse diesel»? Voorts willen deze leden weten in hoeverre de tariefhoogte een rol speelt bij het flankerend beleid ten aanzien van vrachtvervoer in verband met projecten als de Betuwelijn.

De leden van de fractie van D66 merken op dat bij inwerkingtreding van de nieuwe tariefstructuur per 1 juli 1997 de onder de huidige wet teveel betaalde belasting zal worden terugbetaald. Is het mogelijk, met het oog op het beperken van de administratieve lasten voor ondernemers, slechts de teveel betaalde belasting als gevolg van de nieuwe tariefstructuur terug te betalen?

3. De Europese richtlijn

De leden van de fractie van de PvdA vragen op welke wijze de regering zekerheid heeft verworven dat de voorgestelde regeling wel voldoet aan de Europese regelgeving. Heeft verificatie met de relevante Europese instellingen plaatsgevonden? De leden van de PvdA-fractie ontvangen daar graag informatie over.

De leden van de CDA-fractie merken op dat omtrent de richtlijn veel onduidelijkheden bestaan. Bestaat niet het gevaar dat onderdelen van dit wetsvoorstel strijdig zijn met de nieuwe richtlijn? Ware het niet beter om de definitieve richtlijn eerst af te wachten? Wanneer komen er duidelijkere minima? Is toetsing aan de minima überhaupt mogelijk? Waarom biedt de richtlijn geen ruimte voor vrijstelling of verlaging van de tarieven? Hoe wordt dat in de praktijk opgelost?

Als uiterste datum voor de implementatie van de nu voor 1 juli 1997 voorziene invoering gold 1 januari 1995. De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan aangeven op welke data de implementatie in de andere Europese landen heeft plaatsgevonden c.q. zal plaatsvinden.

De leden van de fractie van de RPF vragen zich af of het verstandig is dat de regering haast maakt met de invoering van de richtlijn in nationale wetgeving, terwijl de richtlijn door het Europese Hof van Justitie op formele gronden nietig is verklaard en de Europese Commissie nog steeds geen nieuwe richtlijn heeft opgesteld. Is het verstandig om in een dergelijk juridisch vacuüm de door het Hof nietig verklaarde richtlijn te implementeren? Welke aanwijzingen zijn er dat de Europese Commissie of lidstaten de huidige richtlijn principieel niet zouden willen wijzigen?

4. De nationale tariefstructuur

Het komt de leden van de PvdA-fractie voor dat de regering samen met de vervoersorganisaties gezocht heeft naar een zo eenvoudig mogelijke oplossing, die recht doet aan het streven de concurrentiepositie van het Nederlands vervoer in Europees verband sterk te houden. Zeker daar waar met name de Europese regelgeving zeer complex is. Voor die inspanning hebben de leden van de PvdA-fractie grote waardering.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het al dan niet hebben van een koppelingsinstallatie fraudegevoelig is. Hoe vindt de controle plaats en door wie?

Welke frauderisico's en bestrijdingsmogelijkheden ziet de regering bij de nieuwe regeling, zo vragen deze leden. In welke mate is het schorsen van een kenteken fraudegevoelig en hoe kan controle plaatsvinden?

Op welke termijn zal de rijksdienst voor het wegverkeer in staat zijn om het kentekenregister aan te vullen met gegevens omtrent assen en vering?

Is de regering bereid, zo vragen de leden van de PvdA-fractie, om indien de registratie van assen en de vering heeft plaatsgevonden tot een verdere tariefsdifferentiatie te komen? Of geeft de regering er de voorkeur aan te proberen in Europees verband de richtlijn te vereenvoudigen? Is de regering in principe bereid een verder effect van het eurovignet te compenseren in een verdere differentiatie van het tarief? Wat zijn de gevolgen daarvan?

De leden van de VVD-fractie vragen op welke punten precies de Dienst Wegverkeer gevraagd zal worden het kentekenregister aan te vullen. Heeft dit alleen betrekking op nieuw geregistreerde vrachtauto's? Met ingang van wanneer zullen deze aanvullingen het mogelijk maken de mogelijkheden tot verfijning te gebruiken die de richtlijn biedt en de nieuwe richtlijn eventueel zal gaan bieden?

In de nieuwe opzet zal het mogelijk zijn budgettair neutraal de tarieven met gemiddeld 25% te verlagen omdat voor meer vrachtauto's betaald zal worden. Nu wordt voor tenminste 30% van de vrachtauto's niet voor een vol jaar belasting betaald, in de nieuwe opzet veelal wel. Kan de regering dit laatste nader toelichten? Voor welke vrachtauto's van welke categorieën ondernemers of houders in welke bedrijfstakken zal meer betaald gaan worden?

De leden van de VVD-fractie verzoeken de regering nader toe te lichten waarom het gewenst, althans niet bezwaarlijk is dat voor de zwaarste vrachtauto's het tarief op het Europese minimum komt te liggen en voor de lichtere vrachtauto's daarboven.

Kan de regering toezeggen dat, alvorens tot aanpassing van deze minima wordt overgegaan, hiervoor eerst met de Kamer wordt overlegd?

Welk deel van het Nederlandse (vracht)wagenpark is luchtgeveerd? De leden van de VVD-fractie achten dit gegeven van belang om te kunnen beoordelen in hoeverre de tarieven daadwerkelijk boven de Europese minima komen te liggen.

De leden van de fractie van D66 vernemen graag of het de bedoeling is dat het aantal assen en de wijze van vering in de tariefstructuur worden verwerkt. Indien dit zo is willen zij graag weten wanneer dit het geval kan zijn. Voorts vernemen deze leden van het kabinet graag wat de budgettaire effecten zijn indien een verfijning naar het aantal assen en wijze van vering wordt verwerkt en in welke mate de tariefstructuur voor vrachtauto's dan dient te worden aangepast. De leden van de fractie van D66 lezen in de memoerie van toelichting dat verdere verfijning van de tariefstructuur door milieukeurmerken van vrachtauto's op te nemen mogelijk is. Zij willen graag van het kabinet weten of de mogelijkheid

verfijningen naar milieukeurmerken toe te passen een rol heeft gespeeld in de totstandkoming van de nieuwe tariefstructuur. Is het kabinet voornemens deze verfijning op afzienbare termijn te verwerken?

De leden van de fractie van D66 verzoeken het kabinet aan te geven hoeveel vrachtauto's thans vaak uit de belasting gaan wegens het niet gebruiken van de weg.

In de memorie van toelichting lezen de leden van de fractie van D66 dat in onderhavig voorstel een tariefstructuur is opgenomen waarbij met zekerheid wordt voldaan aan alle minima van de richtlijn. Daartoe ligt het voorgestelde tarief boven het hoogste minimum dat van toepassing kan zijn. Deze leden lezen in de memorie van toelichting dat de verdeling van het aantal assen over de vrachtauto en de aanhangwagen een grote invloed heeft op de hoogte van het minimumtarief. De leden van de fractie van D66 vragen het kabinet of het niet meer in de rede ligt gebruik te maken van de mogelijkheid om reeds nu de laagste minimumtarieven in te voeren nu de Europese Commissie lidstaten die een eurovignet kennen wil toestaan de minima van de richtlijn te onderschrijden. De leden van de fractie van D66 verzoeken het kabinet, met het oog op een variabilisatie van de kosten van het (vracht)verkeer en de discussie inzake de compensatie van de voorgestelde verhoging van de dieselaccijns, aan te geven welke mogelijkheden er zijn om op korte termijn het laagste minimumtarief bereikbaar te maken.

De leden van de RPF-fractie wijzen er op dat de regering de tariefstructuur van de richtlijn niet geheel overneemt. Ze stelt namelijk een tarieflijst voor, die alleen afhankelijk is van de hoogte van de maximaal toegestane massa. Waarom wordt het aantal assen van aanhangwagens en de wijze van vering niet bij de tariefstructuur meegenomen?

Deze leden vragen voorts een nadere toelichting op de keuze van de richtlijn om uitsluitend minima voor vrachtauto's vanaf 12 ton toegestane maximum massa te stellen. Zij kunnen zich voorstellen dat de regering geen eigen systeem voor lichte auto's tot 12 ton wil invoeren, omdat dit bij de uitvoering tot complicaties kan leiden. Waarom is gekozen voor een uniform tarief van 840 gulden? Waarop is de stelling gebaseerd dat sprake is van een budgettair neutrale inning? In hoeverre is de Nederlandse situatie vergelijkbaar met de overige EU-lidstaten?

De leden van de RPF-fractie missen het duidelijke verband tussen de hoogte van de minimale tarieven en de hoogte van de door een motorrijtuig veroorzaakte infrastructurele kosten. Ook nodigen zij de regering uit de ratio aan te geven achter de gedachte dat de minima lager worden naarmate het motorrijtuig meer assen heeft. Het was voor hen ook onduidelijk waarom voor luchtgeveerde motorrijtuigen lagere minima gelden dan voor motorrijtuigen met andere vering.

De leden van de RPF-fractie begrijpen dat als de koers van de ecu zou stijgen, de noodzaak ontstaat de nationale tarieven te verhogen om te blijven voldoen aan de in de ecu gestelde minima van de richtlijn. Welke mogelijkheden zal het parlement hebben om over een eventuele verhoging (en vermindering) te beslissen?

5. Bijzondere onderwerpen

5.1. Lichte vrachtauto's

De leden van de CDA-fractie constateren dat ook de lichte vrachtauto's een systeemwijziging ondergaan. De staatssecretaris kiest voor een uniform tarief. Van verdere differentiatie wordt afgezien. Genoemde leden vragen de staatssecretaris aan te geven welke gevolgen dit heeft t.o.v. het

huidige MRB systeem. Kan een overzicht worden verstrekt tussen 3,5 ton tot 12 ton omtrent de hoogte voor en na de systeemwijziging?

5.2. Teruggaaf voor bedrijfsvoertuigenpark

De leden van de PvdA-fractie vragen in welke mate de regeling voor de teruggaaf van belasting bij een bedrijfsvoertuigenpark fraudegevoelig is. Hoe kan voorkomen en gecontroleerd worden dat met behulp van huur- of lease-constructies er onrechtmatig aanspraak op belastingvrijstelling/teruggave bestaat? Welke registraties moeten daarover uitsluitel geven? Door wie vindt er controle plaats?

De leden van de CDA-fractie vinden het van belang dat er een goede teruggaafregeling komt voor bedrijven met aanhangwagens. Zij zijn benieuwd naar het overleg daaromtrent dat nog gaande is. Zij bepleiten een ruimere regeling dan de voorgestelde 50%. Wanneer komt de staatssecretaris met een nota van wijziging? Wat wordt verder de globale inhoud van de aangekondigde AMvB?

Is bekend hoeveel aanhangwagens er zijn en hoeveel houders gebruik kunnen maken van de teruggaveregeling (i.e. wanneer aantal vrachtauto's tenminste het dubbele bedraagt van het aantal aanhangwagens)?

De leden van de fractie van de VVD merken het volgende op.

Aan een houder van een vrachtautopark kan teruggave worden verleend indien het aantal vrachtauto's tenminste het dubbele bedraagt van het aantal aanhangwagens. Op de weg moet vervolgens gecontroleerd worden of aan een van de betreffende vrachtauto's niet een andere aanhangwagen is gekoppeld. In hoeverre is deze regeling voldoende controleerbaar? Welke instantie zal in welke frequentie controleren?

De leden van de RPF-fractie begrijpen dat een bijzondere regeling is opgenomen, die voorziet in een teruggave van een gedeelte van de betaalde belasting en die bedoeld is voor uitzonderlijke situaties, waarin de houder beschikt over aanmerkelijk meer vrachtauto's dan aanhangwagens. Het leggen van de grens bij een verhouding waarbij het aantal vrachtauto's het dubbele bedraagt van het aantal aanhangwagens komt deze leden op het eerste gezicht arbitrair over. Zij kunnen zich voorstellen dat de organisaties van ondernemers in het wegvervoer de voorkeur geven aan een regeling, die geldt voor elk wagenpark met meer vrachtauto's dan aanhangwagens.

5.3. Schorsing

De leden van de PvdA-fractie vragen of na een schorsing van het kenteken de kosten van het opnieuw aanvragen en toekennen van een kenteken gelijk zijn aan andere nieuwe aanvragen. Welke zijn deze kosten of gelden andere bedragen? Vindt de regering het redelijk dat controle op misbruik in de kosten wordt meegenomen?

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de minimale periode van schorsing bij vrachtauto's wel op één maand kan, terwijl dat bij personenauto's werd afgewezen. Ontstaat er daardoor niet een vreemd verschil tussen vrachtauto's en bestelauto's?

Het nieuwe tarief is budgettair neutraal voor de schatkist, maar kan per houder leiden tot lastenverzwaring. Kan de staatssecretaris een overzicht geven welke categorie vrachtauto's geconfronteerd gaat worden met lastenverzwaring?

De leden van de CDA-fractie hebben moeite met de voorgestelde ministeriële regeling om de tarieven aan te passen bij koersstijging van de ecu. Waarom wordt niet voorgesteld de minima aan tarieven dan bij te

stellen? Deze minima werken immers als zeer belemmerend voor verdere variabilisatie. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris daartoe?

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de vraag ter discussie staat of schorsing op grond van de Europese richtlijn mogelijk is.

5.4. Vrijstellingen en bijzondere tarieven

De leden van de CDA-fractie vragen hoe groot het aantal voertuigen is waarvoor de regeling reservevoertuigen (zgn. 60-dagenkaart) komt te vervallen. En wat zijn de gevolgen van het schrappen van deze regeling voor het bedrijfsleven?

De leden van de VVD-fractie vragen welke gevolgen het vervallen van het kwarttarief voor verhuishagens zal hebben voor deze branche.

De leden van de fractie van de RPF vragen in het kader van dit wetsvoorstel of het juist is dat vrachtauto's die ingezet worden bij de hulpverlening naar Oosteuropese landen in Duitsland vrijgesteld kunnen worden van wegebelaasting. Hoeven Duitse vrachtauto's, die «ausschliesslich für humanitäre Zwecke» worden gebruikt per 1 januari 1995 in Duitsland deze belasting niet te betalen? Is naar het oordeel van de regering een dergelijke vrijstelling in het kader van deze EG-richtlijn mogelijk?

5.5. Kentekenregister

De leden van de CDA-fractie vragen wat de stand van zaken is betreffende de zuivering van het kentekenregister.

5.6. Overgangsregeling

Uit de formulering van dit artikel valt te lezen dat op verzoek van de aanvrager voor de duur van anderhalf jaar zonder aangepast kenteken een tarief zonder aanhanger betaald behoeft te worden.

Op welke wijze is controle op dit aspect geregeld zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de budgettaire consequenties zijn van de overgangsregeling van anderhalf jaar. Hoe is controle op deze regeling mogelijk?

De leden van de fractie van D66 vernemen graag van het kabinet wat de bepaalde voorwaarden zijn waaronder voertuigen slechts worden belast voor de toegestane maximum massa voor het motorrijtuig zelf.

Artikelsgewijs

Artikel 2 lid 3g

De leden van de PvdA-fractie stellen het op prijs als de regering een verdere verduidelijking geeft van het belastingregime en de hoogte van het tarief zoals dat gaat gelden voor een kampeerauto, kampeerbus (klein en groot), camper met gescheiden kabine en een met open kabine, een woonwagen als oplegger en een woonbus. Ook over de status van caravans vragen zij in dit verband verduidelijking.

Artikel 37b

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze en wanneer er

gecontroleerd wordt of een bedrijf dat aan het eind van het jaar om teruggaaf vraagt, dat jaar niet met een geleende of gehuurde aanhanger heeft gereden om zo de beperkende teruggaafbepalingen te omzeilen.

Artikel 37d

De belastingdienst kan een maximale boete tot 100% opleggen. De leden van de fractie van de Partij van de Arbeid vragen waarom enerzijds de boete geheven en geïnd wordt als ware zij belasting en anderzijds er geen relatie gelegd wordt met de hoogte van het bedrag van het gepleegde delict gelijk aan de overige belastingregels. Als alternatief kan een bedrag per ontdoken voertuig van f 1 000,- opgelegd worden. Graag vernemen de leden de opvatting van de regering hierover.

De voorzitter van de commissie,
Ybema

De griffier van de commissie,
Van Overbeeke