

24 070

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

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 17 november 1995

Mede namens de Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken spreken wij onze erkentelijkheid uit aan de leden van de vaste commissie voor Financiën voor de voortvarende wijze waarop zij hebben gereageerd op het onderhavige voorstel. Hierna zullen wij, eveneens mede namens de Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, ingaan op de door deze leden gestelde vragen.

Met betrekking tot de vraag van de leden van de vaste commissie voor Financiën hoe het kan zijn dat een wetsvoorstel met een ingangsdatum van 1 december 1995, op 31 januari 1995 bij de Tweede Kamer wordt ingediend en pas op 6 november de Eerste Kamer bereikt, merken wij het volgende op.

In het wetsvoorstel dat bij de Tweede Kamer is ingediend lag een houderschapsheffing besloten met verplichte jaarkaarten voor in Nederland geregistreerde vrachtwagens en was belasting verschuldigd voor het gebruik van alle wegen. In het licht van de kritische reactie hierop van de vaste commissie voor Financiën uit de Tweede Kamer in het verslag van 13 maart 1995 (Kamerstukken II 1994/95, 24 070, nr. 4), hebben wij reden gezien het wetsvoorstel te wijzigen. Deze wijzigingen kwamen er op neer dat de aanschaf van een jaarkaart niet langer verplicht werd gesteld en de belasting slechts verschuldigd zou zijn als gebruik gemaakt wordt van de autosnelweg.

Dit vergde evenwel een ingrijpende aanpassing van het wetsvoorstel. Daarnaast moest duidelijkheid worden verkregen of het gewijzigde systeem zou passen binnen de randvoorwaarden van uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. De wijzigingen zijn bij de op 22 september 1995 ingediende nota van wijziging in het wetsvoorstel aangebracht, gelijktijdig met de indiening van de nota naar aanleiding van het verslag (Kamerstukken II 1995/96, 24 070, nr. 6 en nr. 7). Daarbij is tevens de oorspronkelijk voorziene ingangsdatum van 1 juli 1995 verschoven naar een latere datum. Dat hiervoor gekozen is voor de datum van 1 december 1995 en niet bij voorbeeld voor 1 januari 1996, hangt samen met de betalings-systematiek die in het gewijzigde stelsel is neergelegd. De belasting dient namelijk vóór de aanvang van het autosnelweggebruik te worden betaald. De in het voorstel opgenomen periode van 1 maand tussen de inwerking-treding van de wet op 1 december 1995 en de aanvang van het eerste

tijdvak op 1 januari 1996 biedt de wettelijke basis om de ondernemer de aangifte en betaling ook daadwerkelijk vóór 1 januari 1996 te kunnen laten doen.

De leden van de VVD-fractie vragen of de perceptiekosten van 10% eenmalig zijn, of dat zij verhoudingsgewijs hoog blijven.

De perceptiekosten van 10% van de opbrengst betreffen structurele kosten. De relatief hoge kosten worden met name veroorzaakt door de wijze van de heffing van de belasting, waarbij per aangifte een certificaat wordt verstrekt, de aanvang van het tijdvak niet vooraf vastligt en bovendien de belastingplicht is gekoppeld aan uitsluitend het gebruik van de autosnelweg. Daardoor kan bij voorbeeld niet worden volstaan met het sturen van een aangiftebiljet en het innen van de belasting. Bovendien is het kleinst mogelijke tijdvak één dag, zodat het aantal te verstrekken certificaten flink kan oplopen.

De hiervoren omschreven aspecten hebben ook gevolgen voor de intensiteit van de controle. Om een goede naleving van de wetgeving te bewerkstelligen, is een relatief hoge controlefrequentie nodig. Van de 14,7 mln structurele kosten is 9,5 mln bestemd voor heffing en inning van de belasting (met inbegrip van de verstrekking van certificaten) en 5,2 mln voor de controle door de Belastingdienst en de rijksverkeersinspectie.

Deze leden vragen voorts naar onze opvatting ten aanzien van mogelijke tariefverhogingen in de toekomst. Dit met het oog op de voornemens die hierover in Duitsland zijn geuit. Zoals wij in de nota naar aanleiding van het verslag aan de vaste commissie voor Financiën uit de Tweede Kamer hebben aangegeven, is voor een verhoging van het maximumtarief voor het jaarcertificaat – dit maximum is met de huidige tarieven reeds bereikt – wijziging van de aan het onderhavige voorstel van wet ten grondslag liggende richtlijn¹ noodzakelijk. In artikel 8, onderdeel f, van de richtlijn is voorzien dat het maximumtarief om de twee jaar wordt bezien, voor de eerste maal op 1 januari 1997. Voor een aanpassing is de goedkeuring van alle EU-lidstaten nodig. De kans op een substantiële verhoging van het maximum achten wij dan ook gering. Wat betreft de toekomstige ontwikkelingen gaat onze voorkeur uit naar invoering van een systeem van elektronische road-pricing.

De leden van de VVD-fractie wijzen tenslotte op de vrijstellingen welke op ruime schaal worden verleend. Zij vragen hoe het dienaangaande met de fraudegevoeligheid is gesteld.

De in artikel 15 van het nader gewijzigde voorstel van wet opgenomen vrijstellingen zijn feitelijk niet zo talrijk. Het betreft een zestal categorieën vervoermiddelen waarvoor ook in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting een vrijstelling, een verlaagd tarief of een bijzondere regeling van toepassing is. Voor het merendeel van deze categorieën geldt dat de vervoermiddelen zich door middel van bijzondere kentekens of andere uiterlijke kenmerken onderscheiden van andere vervoermiddelen. De fraudegevoeligheid achten wij dan ook gering, mede gezien de ervaringen bij de motorrijtuigenbelasting.

Naast de hiervoor genoemde vrijstellingen is in de memorie van toelichting en in de nota naar aanleiding van het verslag ter zake van het onderhavige wetsvoorstel (Kamerstukken II 1994/95, 24 070, nr. 3, respectievelijk 1995/96, 24 070 nr. 6) een aantal categorieën vervoermiddelen genoemd waarop de belasting zware motorrijtuigen niet van toepassing is. Dit zijn vervoermiddelen welke niet uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van goederen over de weg en reeds uit dien hoofde buiten de werkingssfeer van de belasting vallen. Het betreffen dan ook geen vrijstellingen in formele zin. Ook met betrekking tot deze categorieën

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

vervoermiddelen geldt dat zij zich qua uiterlijke kenmerken onderscheiden van andere vervoermiddelen. Ook hier achten wij de fraudegevoeligheid gering.

De Staatssecretaris van Financiën,
G. Zalm

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