

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. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 7 maart 1997

1. Algemeen

De leden van de fracties van PvdA, CDA, VVD, D66 en RPF hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. De leden van de fracties van PvdA en VVD spreken hun waardering er voor uit dat het wetsvoorstel in goed overleg met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer tot stand is gebracht. De fracties van VVD en D66 geven aan het wetsvoorstel in hoofdlijnen te onderschrijven. Ik dank de fracties die een bijdrage hebben geleverd aan het verslag voor hun uitgesproken waardering. Ik ga er inderdaad vanuit, de leden van de PvdA-fractie vragen daarnaar, dat de beroepsgroepen zich in het wetsvoorstel kunnen vinden, zij het dat op een enkel punt discussie is blijven bestaan. Ik kom daar hierna nog op terug.

Uit de inhoud van het verslag leid ik af dat het mogelijk is om vast te houden aan inwerkingtreding per 1 juli 1997, in de verwachting dat de verdere voorbereiding van de uitvoeringsorganisatie zich kan richten naar een binnenkort vaststaande wettekst.

Door de systeemwijziging naar een andere grondslag (toegestane maximum massa) en een ander belastbaar feit (houderschap) thans op zo eenvoudig mogelijke wijze uit te voeren, ontstaat een noodzakelijke basis om eventuele verfijningen in de tariefstructuur, waar de leden van alle fracties aan refereren en waartoe een nieuwe richtlijn kan dwingen, verantwoord te implementeren. Ook in relatie tot het belastingplan 1997, waarop ik hierna inga, is inwerkingtreding per 1 juli 1997 gewenst.

De vragen van de leden van de fracties van CDA en RPF over de situatie in andere lidstaten beantwoord ik in paragraaf 3.

Relatie met belastingplan 1997

In de memorie van toelichting heb ik aangekondigd dat bij nota van wijziging een aanpassing van dit wetsvoorstel aan het belastingplan 1997 zou plaatsvinden. Het belastingplan 1997 voorziet in een verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor de vrachtauto's tot 4 800 kilo ledig gewicht met f 178 per jaar. Met de vertegenwoordigers van de organisaties van ondernemers in het wegvervoer is overlegd op welke wijze deze verlaging

het beste in dit wetsvoorstel kan worden overgenomen; de leden van de fractie van de PvdA vragen daarnaar. Daarbij is gebleken dat deze organisaties er de voorkeur aan zouden geven ook voor deze lichte vrachtauto's compensatie te geven voor de accijnsverhoging per 1 juli 1997 in de vorm van een verlaagde dieselaccijns voor «paarse diesel», indien daartoe zou kunnen worden overgegaan.

Omdat op dit moment niet vooruit kan worden gelopen op de besluitvorming rond «paarse diesel», meen ik er juist aan te doen dit wetsvoorstel thans aan te passen aan het belastingplan. Bij nota van wijziging wordt daarom voorgesteld het tarief voor de lichte vrachtauto's tot 12 ton te verlagen van f 840 op jaarbasis (per kwartaal f 215) naar f 666 op jaarbasis (per kwartaal f 171,50) en de oploop vanaf 11 ton te verhogen van f 40 per ton op jaarbasis (f 10 per kwartaal) naar f 46 (f 11,50 per kwartaal). Het tarief vanaf 40 ton blijft gelijk op f 2 000 op jaarbasis, gelijk aan het Europese minimum.

Niet te vermijden valt dat deze tariefverlaging een andere grens heeft dan die in het belastingplan. In het belastingplan is een grens getrokken bij 4 800 kilo ledig gewicht van de vrachtauto als een benadering van 12 ton toegestane maximum massa, in dit wetsvoorstel kan de grens rechtstreeks op 12 ton toegestane maximum massa van vrachtauto, inclusief eventuele aanhangwagens, worden gesteld. Om te voorkomen dat de situatie optreedt dat vrachtauto's eerst een tariefverlaging krijgen en vervolgens weer een verhoging (wel minder dan 4 800 kilo ledig gewicht, niet minder dan 12 ton maximum massa) of omgekeerd, is het van belang dat dit wetsvoorstel tegelijk met het belastingplan in werking treedt, zoals in de memorie van toelichting reeds is uiteengezet. De leden van de fractie van de PvdA geven expliciet aan in te stemmen met het streven om twee kort achtereenvolgende tariefmutaties voor lichte vrachtauto's te vermijden.

Zoals uit de voorgestelde nieuwe tarieflijen blijkt, worden ook de tarieven voor de vrachtauto's tussen 12 ton en 40 ton enigszins verlaagd, in met een toenemende toegestane maximum massa afnemende mate. In de memorie van toelichting werd dit reeds aangekondigd. Hiervoor is gekozen om een sprong in de tarieflijen bij 12 ton te vermijden, en tevens om zoveel mogelijk te voorkomen dat vrachtauto's die op grond van het belastingplan in aanmerking zouden komen voor een tariefverlaging, daarvoor wegens het overschrijden van de grens van 12 ton onder dit wetsvoorstel niet meer in aanmerking zouden komen. Het andere bereik van de tariefverlaging (alle vrachtauto's tot 12 ton) plus de aanpassing van de tarieflijen tussen 12 ton en 40 ton leidt tot een budgettaire derving die enkele miljoenen hoger ligt dan waarvan in het belastingplan is uitgegaan.

2. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

De leden van de PvdA-fractie vragen om een opsomming van de situaties waarin er sprake is van een belastingverhoging, ondanks de gemiddelde tariefdaling met 25%. Hierop kan het volgende worden geantwoord. Voor een vrachtauto die thans met een eventueel daaraan te koppelen aanhangwagen voor een volledig jaar belasting betaalt voor vrachtauto én aanhangwagen, dat wil zeggen nooit in dat jaar «uit de belasting» gaat, treedt vrijwel altijd een verlaging van de te betalen motorrijtuigenbelasting op. Op deze regel vormen alleen een uitzondering vrachtautocombinaties met een (zeer) hoog laadvermogen ten opzichte van het ledig gewicht. Dit is de onvermijdbare consequentie van de overgang van de grondslag van ledig gewicht naar toegestane maximum massa. Voor dergelijke combinaties kan de te betalen belasting wellicht met maximaal f 200 per jaar stijgen indien niet sprake is van een echt extreem hoog laadvermogen ten opzichte van het ledig gewicht.

Een feitelijke belastingverhoging kan voorts optreden voor vrachtauto's

en vrachtautocombinaties die thans regelmatig uit de belasting gaan. In tabel 1 is dit geïllustreerd voor dezelfde voorbeelden als in de memorie van toelichting in tabel 1 op blz. 4 zijn aangegeven. In de laatste kolom van de tabel in deze nota staan de procentuele mutaties in te betalen motorrijtuigenbelasting voor het geval dat vrachtauto en aanhangwagen 0% van de tijd «uit de belasting» gaan. Deze percentages zijn dezelfde als ook in de memorie van toelichting opgenomen; in alle gevallen treedt een daling op. In de kolommen links daarvan zijn de mutaties aangegeven voor verschillende alternatieve veronderstellingen van het percentage van het jaar waarmee de aangegeven combinaties uit de belasting gaan. In één van deze kolommen wordt de extreme situatie aangegeven dat het gehele jaar zonder aanhangwagen wordt gereden, de leden van de PvdA-fractie vragen daarnaar. Zoals uit de tabel blijkt kunnen met name voor zwaardere vrachtautocombinaties belastingverhogingen optreden indien thans regelmatig «uit de belasting» wordt gegaan.

Tabel 1. Verandering in te betalen motorrijtuigenbelasting voor enkele typen vrachtauto's, met uiteenlopende gewichten in 1000 kilo, voor vier scenario's voor de mate waarin thans «uit de belasting» wordt gegaan

maximum massa combinatie	ledig gewicht	maximum massa	nieuwe tarief in gld.	MRB mutatie %	MRB mutatie %	MRB mutatie %	MRB mutatie %
vrachtauto/aanhangwagen							
% jaar vrachtauto uit belasting				25%	10%	0%	0%
% jaar aanhangwagen uit belasting				50%	25%	100%	0%
4,6	2,7/ 0	4,6/ 0	840	-2%	-18%	-26%	-26%
7,5	4,3/ 0	7,5/ 0	840	-15%	-29%	-36%	-36%
17,5	6,5/ 0	17,5/ 0	1080	-6%	-22%	-30%	-30%
33,0	14,4/ 0	33,0/ 0	1720	-1%	-18%	-26%	-26%
40,0	6,5/ 7,6	6,5/33,5	2000	+30%	+2%	+30%	-13%
44,0	6,6/ 7,0	6,6/37,4	2000	+33%	+4%	+29%	-11%
44,0	10,6/10,6	24,0/20,0	2000	+1%	-21%	+3%	-33%
50,0	7,3/11,0	7,3/42,7	2716	+13%	-12%	+23%	-26%
50,0	9,1/10,0	9,1/40,9	2000	+8%	-16%	+11%	-28%
50,0	7,0/ 7,0	7,0/43,0	2000	+30%	+3%	+26%	-12%
50,0	11,0/ 5,8	26,0/24,0	2000	+12%	-10%	+1%	-22%

Deze leden vragen voorts hoe groot het volume in geld is dat verschuift van vrachtauto-houders die een belastingverhoging krijgen naar die een belastingverlaging krijgen. Het is mij niet mogelijk om de mutaties voor elke vrachtauto te ramen, omdat vaak niet bekend is met welke aanhangwagen(s) deze thans van de weg gebruik maakt en welke belasting voor deze aanhangwagen wordt betaald. Dit maakt het ook onmogelijk om de mutaties per houder te ramen.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke basis de regering met zekerheid kan zeggen dat er sprake is van budgettaire neutraliteit. Ook de leden van de fractie van de RPF vragen naar de basis voor de veronderstelde budgettaire neutraliteit. Absolute zekerheid daaromtrent bestaat niet, omdat nog niet definitief vaststaat voor hoeveel vrachtauto's uiteindelijk de belasting volgens het houderschapstelsel zal worden voldaan. De Dienst Wegverkeer is thans bezig met de zuivering van het kentekenregister, en pas nadat die zuivering is afgerond, kan een zeer nauwkeurige schatting worden gemaakt. Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven omvat het kentekenregister ongeveer 145 000 vrachtauto's die voor belastingheffing in aanmerking komen. De budgettaire raming is gebaseerd op 130 000 vrachtauto's. Of na de zuivering van het kentekenregister inderdaad 130 000 betalende vrachtauto's resteren, zal pas enige tijd na inwerkingtreding van het wetsvoorstel zijn vast te stellen. De opbrengst onder het nieuwe systeem is voorts afhankelijk van een aantal factoren die moeilijk zijn te voorspellen, zoals de mate waarin koppelingen worden verwijderd die feitelijk niet worden gebruikt, de mate

waarin kentekens worden geschorst en de mate waarin gebruik wordt gemaakt van de regeling bedrijfsvoertuigenpark. Deze factoren kunnen mede de grondslag (de toegestane maximum massa) waarover de belasting zal worden geheven verkleinen.

Mocht blijken dat de definitieve grondslag afwijkt van waarvan nu wordt uitgegaan dan kan bij wetswijziging een correctie plaatsvinden.

De leden van de CDA-fractie vragen of het criterium toegestane maximum massa wel het beste uitgangspunt is om de hoogte van de motorrijtuigenbelasting te bepalen. Deze leden vragen of het niet beter was geweest om daarin meer milieu-elementen te betrekken. Ik wijs deze leden op het voorstel van de Europese Commissie voor een nieuwe richtlijn motorrijtuigenbelasting, waarin onderscheid wordt gemaakt naar milieuklassen. Deze milieuklassen worden wel aangeduid als non-Euro, Euro-I en Euro-II, naar de achtereenvolgende richtlijnen op dit gebied. Ook in dit voorstel blijft de toegestane maximum massa evenwel medebepalend; de milieudifferentiatie wordt in het voorstel van de Europese Commissie aangebracht binnen de tariefstructuur naar assen, wijze van vering en toegestane maximum massa die de basis vormt van de huidige richtlijn.

Deze leden vragen tevens of er mogelijkheden zijn om in het kader van een milieudifferentiatie af te wijken van de huidige richtlijn. Lagere tarieven dan de huidige EU-minima voor milieuvriendelijke vrachtauto's zijn onverenigbaar met die richtlijn. Een tariefverhoging voor milieu-onvriendelijke vrachtauto's kan daarmee echter wel verenigbaar zijn.

Voorts vragen deze leden om nader toe te lichten waarom een houderschapstelsel voor vrachtauto's nu wel mogelijk is, terwijl dit bij de invoering van dit stelsel voor personenauto's en bestelauto's nog als minder gewenst werd beschouwd. Ik merk hierover op dat als een nadeel van een houderschapstelsel voor vrachtauto's indertijd werd beschouwd dat hierdoor onvoldoende aansluiting werd verkregen bij het relatief flexibele gebruikspatroon van vrachtauto's. Dit geldt nog steeds, maar het is inmiddels mogelijk gebleken om daarvoor in het overleg met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer een oplossing te vinden. Deze oplossing houdt in hoofdzaak in dat de grondslagverbreding die uit het niet optimaal aansluiten bij het flexibele gebruikspatroon voortvloeit, is vertaald in een tariefverlaging. Andere voorstellen, zoals de aftopping van het tarief bij 40 ton, de eenvoudige behandeling van aanhangwagens en de verkorte schorsingsperiode hebben eveneens bijgedragen aan de aanvaardbaarheid van het houderschapstelsel.

Een belangrijke nieuwe overweging was voorts de Europese richtlijn, die minimale tarieven op jaarbasis voorschrijft. Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven, zou aan deze eis bij handhaving van het gebruik van de weg als primair belastbaar feit slechts kunnen worden voldaan door een betrekkelijk ingewikkeld tweetariefstelsel, waarin jaarlijks voor elke vrachtauto moet worden vastgesteld of het bodemtarief (het Europese minimum) wel is voldaan. Voor deze ingewikkelde vormgeving is uiteindelijk niet gekozen en de organisatie van ondernemers in het wegvervoer hebben daarmee ingestemd.

De leden van de fractie van de VVD vragen of er bij het vaststellen van het tarief voor vrachtauto's boven de 40 ton rekening is gehouden met het nog moeten verwerken van de compensatie voor de verhoging van de brandstofaccijnzen per 1 juli a.s. Hierop kan worden geantwoord dat een dergelijke compensatie voor deze vrachtauto's via de motorrijtuigenbelasting niet mogelijk is; het voorgestelde tarief van f 2000 is het Europese minimum.

Deze leden vragen voorts of de regering voornemens is vooruit te lopen op een nieuwe Europese richtlijn door de minima van de huidige richtlijn te onderschrijden. Zij vragen dit met het oog op een compensatie voor het

eurovignet. Ook de leden van de fractie van D66 vragen of het niet in de rede ligt reeds thans gebruik te maken van de mogelijkheid tot onderschrijving van de minima, die de Europese Commissie in een nieuwe richtlijn wil opnemen. Dit acht ik juridisch niet mogelijk, omdat Nederland gehouden is de geldende richtlijn, die deze mogelijkheid ontbeert, te implementeren. Daarbij komt dat het onwaarschijnlijk is dat de bedoelde mogelijkheid de vereiste goedkeuring van alle lidstaten kan verwerven. Nederland verleent daaraan onder voorwaarden wel steun, vanwege de mogelijkheid tot verdere variabilisering, waar de leden van de fractie van D66 ook aan refereren. Ik wijs er voorts op dat een aanvullende compensatie voor het huidige eurovignet niet wordt overwogen.

Tevens vragen de leden van de VVD-fractie om een vergelijking tussen de voorgestelde tarieven voor vrachtauto's en voor grotere personenauto's. Het tarief voor een vrachtauto vanaf 40 000 kilo toegestane maximum massa is f 2 000 op jaarbasis. Voor een personenauto op benzine die zwaarder is dan 2 700 kilo ledig gewicht wordt vanaf 1 juli 1997 ongeveer hetzelfde betaald, en voor personenauto's op diesel onderscheidenlijk LPG geldt dit voor een ledig gewicht van meer dan 1 500 kilo respectievelijk 1 400 kilo. Het laagste tarief voor vrachtauto's vanaf 1 juli 1997 is f 666 per jaar voor vrachtauto's tot 12 000 kilo toegestane maximum massa. Dit tarief is vergelijkbaar met dat voor een personenauto in de middenklasse van 1 300 kilo ledig gewicht, en met dat voor een kleinere personenauto op diesel van 700 kg; een zeer kleine personenauto op LPG is al meer kwijt.

De leden van de VVD-fractie zouden verder een indicatie willen hebben van het aandeel van de motorrijtuigenbelasting in de totale kosten van de wegvervoerders. Dit aandeel varieert van 0,9 tot 1,4% (Bron: EVO, Ontwikkelingen loon-en prijsniveau 1997).

De leden van de fractie van D66 informeren naar de stand van zaken met betrekking tot de compensatie van het vrachtverkeer voor de verhoging van de dieselaccijns per 1 juli 1997. Zoals tijdens de behandeling van het belastingplan is aangegeven, is het overleg met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer toegespitst op de zogenoemde «paarse dieselolie», dat wil zeggen het toepassen van een lager tarief voor dieselolie die wordt gebruikt voor vrachtauto's dan het tarief voor dieselolie die wordt gebruikt door andere motorrijtuigen. Aangezien voor een dergelijke regeling een derogatie van de Raad van de Europese Unie nodig is, is begin januari 1997 een daartoe strekkend verzoek aan de Commissie gezonden. Op de vraag of een dergelijke derogatie zal worden verkregen, kan ik op dit moment nog geen bevestigend antwoord geven.

Met verschillende organisaties uit de vervoersbranche en uit de minerale oliën-branche is overleg gevoerd. Het overleg met de oliën-branche heeft geleid tot de conclusie dat de zogenoemde fysieke variant, waarbij bij de tankstations twee soorten dieselolie verkrijgbaar zijn, slechts op een termijn van enkele jaren gerealiseerd zou kunnen worden. Hiervoor zijn namelijk aanzienlijke aanpassingen nodig in de opslag-, distributie- en tankstationcapaciteit.

Het realiseren van paarse dieselolie zal derhalve op korte termijn slechts kunnen gebeuren door middel van (gedeeltelijke) teruggaaf van de accijns voor dieselolie aan de houders van de daarvoor in aanmerking komende vrachtauto's. De voorwaarden waaraan zo'n systeem zou moeten voldoen, worden nader onderzocht. Met de vervoersbranche zal verder overleg plaatsvinden.

De leden van de fractie van D66 zouden voorts willen weten in hoeverre het flankerend beleid ten aanzien van het vrachtvervoer in verband met projecten als de Betuwelijn een rol heeft gespeeld bij het bepalen van de tariefhoogte. Hierop kan worden geantwoord dat dit wetsvoorstel slechts

beoogt de huidige motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's op budgettaire neutrale wijze aan te passen aan de Europese richtlijn.

Deze leden vragen tevens of bij inwerkingtreding van de nieuwe tariefstructuur niet slechts de teveel betaalde belasting kan worden terugbetaald, in plaats van het bedrag van het nog resterende deel van het tijdvak, zoals thans is voorzien. In tegenstelling tot wat deze leden menen, zal een dergelijke werkwijze naar mijn mening de administratieve lasten voor de ondernemers echter niet beperken, omdat ook bij die opzet voor ieder voertuig een teruggaafbeschikking moet worden verzonden en beoordeeld door de houders. De keuze voor een volledige teruggaaf, in combinatie met de aanvang per 1 juli 1997 van een nieuw (kort) tijdvak, hangt samen met de gecompliceerde systeemvoorzieningen bij de belastingdienst die nodig zouden zijn bij verrekening van het recht op teruggaaf met de verschuldigde belasting.

3. De Europese richtlijn

De leden van de PvdA-fractie vragen of bij de Europese instellingen is geverifieerd of het wetsvoorstel voldoet aan de richtlijn. Bij de inwerkingtreding van de richtlijn is de Europese Commissie in kennis gesteld van het toen geldende systeem van motorrijtuigenbelasting in Nederland. De betrokken dienst van de Commissie is er vervolgens tijdig van op de hoogte gesteld dat het onderhavige wetsvoorstel werd voorbereid, en is ook op de hoogte gesteld van de indiening ervan. Op ambtelijk niveau zijn in het kader van de voorbereiding van dit wetsvoorstel vragen rond de interpretatie van de richtlijn doorgesproken. Indien dit wetsvoorstel kracht van wet heeft verkregen, zal de Europese Commissie daarvan in kennis worden gesteld. Door de daarin gemaakte keuzen voor houderschap als belastbaar feit en voor toegestane maximum massa als grondslag is de voldoening aan de richtlijn naar mijn oordeel evident.

De leden van de CDA-fractie vragen of niet het gevaar bestaat dat onderdelen van dit wetsvoorstel strijdig zijn met de nieuwe richtlijn. Dit verwacht ik zeker niet, omdat de essentiële elementen van de huidige richtlijn die voor dit wetsvoorstel van belang zijn, in het kader van de nieuwe richtlijn niet ter discussie staan. Ik hoop hiermee ook een vergelijkbare vraag van de leden van de RPF-fractie te hebben beantwoord.

Deze leden stellen ook de vraag of toetsing aan de huidige minima wel mogelijk is. Door de voorgestelde eenvoudige tarieflijst is verzekerd dat aan de minima wordt voldaan, en dit kan ook worden getoetst.

Voorts vragen de leden van de CDA-fractie waarom de richtlijn geen ruimte biedt voor vrijstelling of verlaging van de tarieven. Hier moet sprake zijn van een misverstand, want deze mogelijkheid biedt de richtlijn wel. De meeste in Nederland gangbare vrijstellingen en kwarttarieven kunnen dan ook worden gehandhaafd. De richtlijn biedt evenwel geen mogelijkheid om een soort voertuig dat in de richtlijn niet is vrijgesteld of aangewezen voor een verlaagd tarief, te belasten tegen een lager tarief dan het in de richtlijn opgenomen minimum.

Deze leden informeren naar de structuur van de motorrijtuigenbelasting in andere lidstaten en de hoogte van de tarieven in die landen. De Europese Commissie heeft geconstateerd dat de structuur van deze belasting nog steeds aanmerkelijk tussen de lidstaten verschilt. Motorvermogen, toegestane maximum massa, ledig gewicht en assenconfiguratie komen als elementen van die structuur voor. Toegestane maximum massa speelt in de meeste lidstaten een hoofdrol, hetgeen de keuze voor die grondslag in de richtlijn mede verklaart. De Europese Commissie is er door de verscheidenheid in structuur nog niet in geslaagd een heldere vergelijking van de tariefniveaus samen te stellen. Volgens de Europese Commissie heffen alleen Engeland en in mindere mate

Denemarken, Duitsland en Ierland tarieven die duidelijk boven de minima liggen. In onderstaande tabel 2 worden enkele tarieven per land weergegeven.

Tabel 2. Motorrijtuigenbelasting vrachtauto's in 1995 in ecu per jaar

Maximum massa	Assen	EU minimum	Denemarken	Spanje	Ierland	Luxemburg	Portugal	Engeland	Nederland*
18	2	111	1 019	440	734	277	419		520
32	4	537	1 778	440	1 247	544	1 021	5 449	780
38	2+3	700	1 940	458	1 759	709	1 021	3 974	890
40	2+3	700	1 940	458	1 930	709	1 021		930

* Het voorgestelde tarief vóór nota van wijziging
Bron: Europese Commissie

Duitsland maakte in 1995, het jaar waarvoor tabel 2 is opgemaakt, onderscheid naar non-Euro, Euro-I en Euro-II vrachtwagens. De tarieven waren als volgt (1 ecu = 1,87029 DM):

Maximum massa*	EU-minimum	non-Euro	Euro-I	Euro-II
18 (10+8)	111	1 062	741	630
32 (16+16)	537	2 026	1 666	1 320
38 (20+18)	700	2 574	1 772	1 398
40 (16+24)	700	2 673	1 871	1 497

* Tussen haakjes de waarden voor trekker resp. oplegger; de assenconfiguratie speelt geen rol

De leden van de VVD-fractie informeren naar de data waarop de implementatie van de richtlijn in andere lidstaten heeft plaatsgevonden of zal plaatsvinden. De leden van de CDA-fractie vragen hier ook naar. Ik kan daarover helaas geen uitsluitsel geven. De Europese Commissie heeft hierover nog geen overzicht gepubliceerd en is thans nog bezig met een uitgebreide doorlichting van de structuur van de motorrijtuigenbelasting per lidstaat. In het algemeen werd bij de totstandkoming van de richtlijn reeds verwacht dat slechts een enkele lidstaat mogelijk een uitdrukkelijke implementatie ter hand zou moeten nemen; de onderhandelingen over de richtlijn waren hier tot op grote hoogte op gericht. De richtlijn legde bijgevolg primair vast waaraan de lidstaten reeds voldeden.

De leden van de fractie van de RPF stellen de vraag of het wel verstandig is haast te maken met de implementatie van de richtlijn, nu deze door het Europese Hof van Justitie om formele redenen nietig is verklaard. Ik merk op dat het Hof de richtlijn in zijn gevolgen in stand heeft gehouden. Nederland is dus sinds 1 januari 1995 gehouden de minima van deze richtlijn te respecteren. Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven, is zekerheid daaromtrent met dit wetsvoorstel te bewerkstelligen.

4. De nationale tariefstructuur

Leden van verschillende fracties vragen of het niet beter was geweest om van meet af aan een tarieflijst op te nemen die onderscheid maakt naar assen, vering of milieukeurmerken. In het algemeen kan daarover het volgende worden gezegd. Ik heb prioriteit gegeven aan het snel en op zo eenvoudig mogelijke wijze doorvoeren van de twee systeemwijzigingen die in elk geval noodzakelijk zijn, te weten de invoering van toegestane maximum massa als grondslag en van houderschap als belastbaar feit. Het betrekken van alle andere kenmerken in de wijziging zou tot grote

vertraging aanleiding hebben gegeven in de noodzakelijke implementatie, omdat het kentekenregister daarvoor eerst aangevuld zou hebben moeten worden. Het betrekken van kenmerken als vering en aantal assen in de tarieflijst zou bij behoud van budgettaire neutraliteit bovendien grotere veranderingen in de belasting per vrachtauto tot gevolg hebben gehad dan uit het wetsvoorstel voortvloeien. Het huidige wetsvoorstel geeft juist prioriteit aan het beperken van de belastingveranderingen per vrachtauto.

De leden van de PvdA-fractie spreken er hun waardering voor uit dat de regering in overleg met de vervoersorganisaties heeft gezocht naar een zo eenvoudig mogelijke oplossing voor de implementatie van de richtlijn die recht doet aan de concurrentiepositie van het Nederlands vervoer. Ik dank deze leden voor deze waardering en wil van mijn kant ook graag benadrukken dat ik de constructieve samenwerking met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer zeer op prijs stel.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de voorgestelde regeling voor aanhangwagens fraudegevoelig is. Ik ben van mening dat de voorgestelde oplossing zeker niet bijzonder fraudegevoelig is. In het huidige systeem moet op de weg worden gecontroleerd of voor een aanhangwagen belasting is voldaan. Onder het nieuwe systeem wordt elke vrachtauto met koppeling altijd belast voor het vermogen een aanhangwagen te trekken, op basis van het kentekenregister, zodat specifieke controle op de weg daarop niet langer vereist is.

Voor de vraag of een motorrijtuig is voorzien van een koppelingsinstallatie wordt aansluiting gezocht bij de registratie in het kentekenregister. In het kader van de algemene periodieke keuring (APK) zal worden gecontroleerd of het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs (ook) op dit onderdeel overeenstemt met de werkelijkheid. Dit betekent dat de APK-keuringsinstantie niet tot keuren mag overgaan en de kentekenhouder zich eerst tot de Dienst Wegverkeer moet wenden indien aan het motorrijtuig weliswaar een koppeling of aansluitkoppelen voor een remsysteem voor een aanhangwagen zijn gemonteerd, maar op het kentekenbewijs niet het relevante gegeven over een koppeling is vermeld. Door deze periodieke controle kan fraude met de kentekenregistratie ter ontduiking van de uit het wetsvoorstel voortvloeiende belastingverplichtingen worden tegengegaan.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke frauderisico's de regering ziet onder het nieuwe systeem en welke mogelijkheden kunnen worden benut om die te bestrijden. De risico's voor oneigenlijk gebruik van de motorrijtuigenbelasting volgens het houderschapstelsel zijn bij de onderhavige regeling voor vrachtauto's naar hun aard vergelijkbaar met die voor personenauto's. Het gaat daarbij om mogelijk oneigenlijk gebruik van de kentekenregeling. Naar verwachting zal deze problematiek zich echter bij vrachtauto's in mindere mate voordoen, onder meer met het oog op de daarmee gepaard gaande risico's voor de bedrijfsvoering van de ondernemer. De gegevens die door de Dienst Wegverkeer worden verkregen uit de onlangs aan de voertuighouders verzonden mailing zullen door de belastingdienst worden gebruikt om enkele maanden voor de inwerkingtreding van de wet de houders te informeren op basis van welke geregistreerde gegevens de belasting zal worden berekend.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de mogelijkheid van schorsing fraudegevoelig is en op welke wijze daarop controle zal plaatsvinden. Voor de controle op de uitvoering van de bijzondere regelingen zoals de schorsing, zal gebruik worden gemaakt van fotocontrole langs de weg en van bedrijfsbezoeken. Zo zal bij een verzoek om schorsing het stallingsadres van het voertuig moeten worden opgegeven. Wordt het voertuig in de schorsingsperiode bij controle niet aangetroffen op het opgegeven adres, dan kan een naheffing met boete volgen.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke termijn de Dienst Wegverkeer in staat zal zijn om het kentekenregister aan te vullen met

gegevens over assen en wijze van vering. Ik verwacht dat hiermee na een besluit om hiertoe over te gaan enkele jaren gemoeid zijn, met name voor de registratie van de wijze van vering. De Dienst Wegverkeer heeft laten weten dat de bepaling van het aantal assen van de vrachtauto zelf – dus niet van de aanhangwagen – via omrekening van het aantal wielen, op kortere termijn mogelijk zou zijn.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering bereid is om indien de registratie van assen en wijze van vering heeft plaatsgevonden, tot een verdere tariefdifferentiatie te komen. Ook de leden van de fractie van D66 willen graag vernemen of het de bedoeling is om te enigertijd het aantal assen en de wijze van vering in de tariefstructuur op te nemen. Ik behoud mij daarover op dit moment het oordeel voor. Ik wijs op enkele factoren die hierop invloed kunnen uitoefenen.

Het kan ten eerste noodzakelijk worden deze verfijningen aan te brengen indien een nieuwe richtlijn daartoe dwingt. Zoals in de memorie van toelichting reeds is aangegeven, zou alleen een (verplichte) verfijning naar het aantal assen van de aanhangwagens voor het thans voorgestelde systeem problemen opleveren. Zou een dergelijke verfijning dwingend Europees recht worden, dan zal aan de in dit wetsvoorstel nog behouden flexibiliteit in de behandeling van aanhangwagens een einde moeten komen.

Ten tweede, een verfijning naar assen van de vrachtauto of naar de wijze van vering kan op termijn gewenst blijken vanwege de mogelijkheid om in het kader van variabelisering de tarieven voor althans een deel van de vrachtauto's te verlagen.

Of ook los van deze aanleidingen (dwingend Europees recht of wens tot tariefverlaging) behoefte bestaat aan een verfijning van de tarieven naar assen en wijze van vering, is moeilijk te zeggen. Volgens de Europese Commissie zou een dergelijke tariefstelling maatschappelijke voordelen hebben. Wij komen hier op het terrein van de ratio achter de richtlijn, de leden van de fractie van de RPF vragen hier ook naar. Volgens de Europese Commissie veroorzaakt een vrachtwagen met luchtvering zoveel minder schade aan het wegdek dat de lidstaten gebruik van deze vering fiscaal zouden moeten bevorderen. Hetzelfde stelt de Europese Commissie voor het vervoer van een bepaald tonnage met méér assen, omdat de druk per as op het wegdek dan logischerwijze minder wordt. De vrachtauto van 40 ton zonder luchtvering met 3 assen vóór en 2 op de aanhangwagen veroorzaakt volgens de Europese Commissie bijvoorbeeld de grootste infrastructurele kosten en hiervoor stelt de Commissie dan ook het hoogste minimum voor.

De Europese Commissie verwacht blijkens de toelichting op de nieuwe richtlijn dat de tariefstructuur zoals zij die voorstelt een snellere penetratie van vrachtauto's met luchtvering en méér assen zal bevorderen. De besparing op de infrastructurele kosten voor de overheid zou aanzienlijk zijn.

In hoeverre er gelet op het relatief moderne Nederlandse wagenpark nog een doel gediend wordt met een dergelijk verfijnd tarievenstelsel kan ik nog niet overzien.

Indien de verfijning naar assen en vering moet inhouden dat de tarieven dichter bij desbetreffende Europese minima worden gebracht, dient daarvoor budgettaire ruimte beschikbaar te zijn. Zoals in de memorie van toelichting in bijlage 2 reeds is aangegeven, is voor een aansluiting van de tarieven bij de lagere minima voor luchtvering maximaal f 95 miljoen nodig, waarvan circa f 70 miljoen ten gunste zou komen van de vrachtauto's van 12 ton en meer. De directe budgettaire consequenties van een aansluiting van de tarieven bij de laagste minima per combinatie van aantal assen en wijze van vering vallen niet aan te geven, doordat het aantal assen per combinatie in het huidige wagenpark onbekend is. Op termijn kunnen deze consequenties oplopen tot circa f 145 miljoen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering in principe bereid is een verder effect van het eurovignet te compenseren in een verdere differentiatie van het tarief. Indien deze leden daarbij doelen op de gevolgen van een mogelijke verhoging van de tarieven voor het eurovignet, waarvoor de Europese Commissie voorstellen heeft gedaan, dan behoort dit wellicht tot de mogelijkheden. Hierover zal in dat geval overleg worden gevoerd met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer. Een dergelijke compensatie zou immers niet voor alle vrachtauto's in gelijke mate mogelijk zijn.

De leden van de fractie van het CDA hebben er moeite mee dat de tarieven bij ministeriële regeling aan een nieuwe ecu-koers worden aangepast. Ik zie echter geen andere mogelijkheid om tijdig te kunnen handelen. De relevante ecu-koers is op 1 oktober bekend en dient op 1 januari aansluitend te zijn vertaald in een nieuw nationaal tarief. Dit laat weinig ruimte voor aanpassing bij wet. Ook andere indexatiebepalingen (bijvoorbeeld voor de accijnzen van diesel en benzine, eurovignet) verlopen bij ministeriële regeling. Ik wijs er op dat de vormgeving van de ministeriële regeling weinig beleidsruimte laat. Indien de ontwikkeling van de ecu-koers er toe leidt dat het hoogste EU-minimum van 929 ecu in gulden ten minste 5 ecu boven de f 2 000 uitkomt, dient het tarief van f 2 000 met dat verschil te worden opgehoogd. Ik heb in de memorie van toelichting reeds aangegeven dat in dat geval ook de overige tarieven met een gelijk bedrag zullen worden verhoogd, teneinde de tarieflijnen aansluitend te houden en de onderlinge afstand tussen de nationale tarieven gelijk te houden. De voorgestelde wettelijke bepaling voorziet ook slechts in deze mogelijkheid.

De leden van de VVD-fractie vragen op welke punten de Dienst Wegverkeer gevraagd zal worden om het kentekenregister aan te vullen. Deze leden kan ik antwoorden dat de Minister van Verkeer en Waterstaat een dergelijk verzoek heeft gedaan voor de milieuklasse van elke vrachtauto (non-Euro, Euro-I, Euro-II). Deze gegevens zullen, indien de belastingheffing daarop zou moeten worden afgestemd, voor elke vrachtauto, dus niet alleen voor de nieuw geregistreerde, moeten worden vastgesteld. In hoeverre en op welke termijn dat ook mogelijk is vormt thans onderwerp van beraad bij de Dienst Wegverkeer.

De leden van de fractie van de VVD vragen om een toelichting op de stelling dat de tarieven met gemiddeld 25% kunnen dalen door de overgang naar het nieuwe systeem, waarbij voor meer vrachtauto's zal worden betaald. Thans betaalt een aanmerkelijk gedeelte van de geregistreerde vrachtauto's niet voor een vol jaar belasting. Onder het nieuwe systeem zullen al deze vrachtauto's vanwege het houderschap-systeem het volledige jaartarief betalen. Daarnaast zullen al deze vrachtauto's het tarief betalen dat geldt voor de toegestane maximum massa inclusief de toegestane maximum massa van een mogelijke aanhangwagen, ongeacht de periode waarin feitelijk van een aanhangwagen gebruik wordt gemaakt. Door deze grondslagverbreding naar aantal (alle geregistreerde vrachtauto's worden belast), naar tijd (alle vrachtauto's betalen voor een vol jaar) en naar grondslag per voertuig (alle aanhangwagens massa altijd belast) wordt de algemene tariefverlaging mogelijk gemaakt.

De leden van de fractie van de VVD vragen voor welke vrachtauto's van welke bedrijfstakken van welke categorieën ondernemers meer betaald zal moeten worden dan thans. Ik beschik niet over de gegevens om deze vraag te beantwoorden. Zoals uit tabel 1 van deze nota kan worden afgeleid, is het percentage van de tijd waarover voor vrachtauto of aanhangwagens uit de belasting wordt gegaan, zeer bepalend voor de mutatie in de te betalen belasting. Ik meen dat genoemde tabel evenwel een redelijk beeld geeft van de mogelijke gevallen die zich kunnen

voordoen. Ik hoop hiermee ook een vraag van de leden van de CDA-fractie naar de categorieën vrachtauto's die te maken krijgen met een belastingverhoging te hebben beantwoord.

De leden van de VVD-fractie verzoeken de regering nader toe te lichten waarom het gewenst is, althans niet bezwaarlijk, dat het tarief voor de zwaarste vrachtauto's op het Europese minimum komt te liggen en voor de lichtere vrachtauto's daarboven. Ik merk daarover op dat ik er de voorkeur aan zou hebben gegeven om de tarieven voor alle klassen gelijkmatig te verlagen binnen het uitgangspunt van budgettaire neutraliteit. Dit bleek evenwel niet mogelijk omdat de huidige tarieven voor de zwaarste vrachtauto's reeds relatief dicht tegen de minima aanliggen. Met een verlaging tot dit minimum is dus voor de zwaarste vrachtauto's het maximale gedaan. Binnen de budgettaire neutraliteit bleek het vervolgens mogelijk de overige tarieven procentueel sterker te verlagen dan voor de zwaarste vrachtauto's, maar deze blijven niettemin boven de minima.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering wil toezeggen met de Kamer te overleggen alvorens tot aanpassing van de minima wordt overgegaan. Ik neem aan dat deze leden hier refereren aan de Europese minima. Zoals bekend wordt thans in EU-verband gesproken over een nieuwe richtlijn. De Minister van Verkeer en Waterstaat en ondergetekende zijn uiteraard altijd bereid om in het periodiek overleg dat de Kamer entameert ter voorbereiding van de Transportraad c.q. de Ecofin van gedachten te wisselen over deze materie.

Het is mij niet mogelijk om nauwkeurig aan te geven hoeveel vrachtauto's thans reeds luchtvering hebben, de leden van de VVD-fractie vragen daarnaar. Deskundigen uit de branche noemen percentages van 50% tot 75% voor het gehele wagenpark vanaf 12 ton; het aandeel van luchtvering in de verkopen zou inmiddels boven de 90% liggen.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze een verfijning van het tarievenstelsel gestalte zou kunnen krijgen. Indien kenmerken als aantal assen, wijze van vering en milieuklasse in de motorrijtuigenbelasting worden betrokken, zou per onderscheiden klasse een tarieflijst kunnen worden opgenomen die evenals thans zou oplopen met de toegestane maximum massa, dus bijvoorbeeld een aparte tarieflijst voor vrachtauto's met luchtvering op de aangedreven assen en één voor vrachtauto's zonder luchtvering op de aangedreven assen.

De leden van de fractie van D66 vragen of een verfijning van de tarieven naar milieuklassen op afzienbare termijn is te verwerken. Deze leden kan ik melden dat de Minister van Verkeer en Waterstaat inmiddels de Dienst Wegverkeer heeft verzocht om na te gaan of het kentekenregister kan worden aangevuld met de benodigde milieugegevens per vrachtauto. Op welke termijn dit kan worden voltooid kan nog niet geheel worden voorzien. Het streven van de Minister van Verkeer en Waterstaat is er op gericht om tijdens het Nederlandse voorzitterschap overeenstemming te bereiken over een nieuwe Europese richtlijn motorrijtuigenbelasting, waarin de Europese Commissie een differentiatie naar milieuklassen heeft voorgesteld.

De werkgroep vergroening van het fiscale stelsel merkt in haar tweede rapportage overigens op dat milieu-effecten van een fiscale differentiatie primair zijn te verwachten indien deze zou kunnen worden gericht op de in voorbereiding zijnde scherpere milieunormen voor vrachtauto's, de zogenoemde Euro-III normen. In de huidige situatie zou het effect beperkt blijven tot het mogelijk vervroegd afstoten van non-Euro en Euro-I vrachtauto's, en op deze beslissing zal een beperkt hoger tarief motorrijtuigenbelasting voor dergelijke vrachtauto's volgens de werkgroep weinig invloed uitoefenen.

Voorts vragen deze leden mij aan te geven hoeveel vrachtauto's er thans vaak uit de belasting gaan vanwege het niet gebruiken van de weg. Uitgaande van 130 000 vrachtauto's die onder het nieuwe systeem belasting zouden gaan betalen, kan worden gesteld dat ongeveer 80 000 vrachtauto's daarvan, circa 60%, voor een vol jaar belasting voldoen. Ongeveer 13,5% voldoet voor een half jaar of minder belasting, en ongeveer 11% voor een periode van een half tot driekwart jaar. Niet te achterhalen valt voor welke aanhangwagens voor welk deel van de tijd in het onderzochte jaar aangifte is gedaan.

De leden van de fractie van D66 informeren tevens naar de mogelijkheden om op korte termijn voor alle vrachtauto's het laagste minimum-tarief bereikbaar te maken. Dit zou uitsluitend mogelijk zijn door een ingewikkelde verfijning van de tarieven naar assen en wijze van vering door te voeren. Op de uitvoeringsproblemen en budgettaire consequenties daarvan ben ik reeds ingegaan.

De leden van de fractie van de RPF vragen waarom de tariefstructuur van de richtlijn niet geheel wordt overgenomen. Hierop ben ik reeds ingegaan naar aanleiding van vragen van andere leden.

De leden van deze fractie vragen voorts om een nadere toelichting op de in de richtlijn getrokken grens bij 12 ton. Deze grens is naar mijn indruk gesteld omdat de zwaardere vrachtauto's het meest aan het internationaal verkeer deelnemen en aan een Europese harmonisatie voor deze groep dus het meeste belang toekomt. De belastingrichtlijn sluit wat dit betreft aan bij de technische basisrichtlijnen voor voertuigen, waarbij eveneens de grens van 12 ton wordt gehanteerd.

De leden van de fractie van het RPF stellen tevens de vraag op welke wijze het parlement over de verhoging die kan voortvloeien uit de ecu-koers kan beslissen. Zoals uit de beantwoording van een vraag van de leden van de CDA-fractie reeds bleek, vergt een eventueel noodzakelijke verhoging niet echt een beleidsbeslissing, zij is een automatisch gevolg van de ecu-koers en de EU-richtlijn. Voor een grotere verhoging dan op grond van een dergelijke koersstijging biedt de voorgestelde wettelijke bepaling geen basis. Een verlaging van de tarieven is op grond van de voorgestelde wettelijke bepaling niet mogelijk bij ministeriële regeling. Indien door daling van de ecu-koers de mogelijkheid voor tariefverlaging zou ontstaan, vergt dit een wetswijziging.

Op de vraag van de leden van de fractie van de RPF naar het tarief voor lichte vrachtauto's kom ik in paragraaf 5.1 terug. Op de vragen naar de budgettaire neutraliteit, de situatie in de andere lidstaten en de ratio achter de richtlijn ben ik reeds ingegaan.

5. Bijzondere onderwerpen

5.1 Lichte vrachtauto's

De leden van de CDA-fractie stellen een aantal vragen rond de keuze voor een uniform tarief voor de lichtste vrachtauto's. Ook de leden van de RPF-fractie vragen daarnaar. Ik merk daarover op dat deze keuze ook anders had kunnen uitvallen. Omdat de Europese richtlijn geen minima voor de lichte vrachtauto's voorschrijft, vloeien hieruit geen randvoorwaarden voort. De keuze voor één tarief leidt tot het meest eenvoudige systeem; het relatief lage tarief gaf ook weinig aanleiding tot differentiatie.

Een argument voor de keuze voor een uniform tarief is de wens om de overgang in de te betalen belasting tussen bestelauto's en vrachtauto's bij 3,5 ton niet te scherp te maken. Het oorspronkelijk voorgestelde tarief van f 840 voor een vrachtauto net boven 3 500 kilo voorziet daarin, en de nota van wijziging behoudt dit evenwicht met de verlaging van de tarieven voor bestelauto's per 1 juli 1997 waarin het belastingplan 1997 voorziet. Een oploop van het tarief met de toegestane maximum massa vanaf dit

om deze reden gekozen tarief bij 3,5 ton zou per saldo tot hogere tarieven leiden voor de zwaardere vrachtauto's. Hiervoor was geen aanleiding.

De leden van de CDA-fractie vragen om een overzicht van de gevolgen van de tariefwijziging voor lichte vrachtauto's. Ik mag hiervoor verwijzen naar tabel 1 in de memorie van toelichting en naar tabel 1 in deze nota, waarin ook enkele voorbeelden van lichte vrachtauto's zijn opgenomen, en naar de in de memorie van toelichting opgenomen grafieken.

5.2 Teruggaaf voor bedrijfsvoertuigenpark

Verschillende fracties zijn in het verslag ingegaan op de regeling bedrijfsvoertuigenpark. Ik wil in het algemeen benadrukken dat deze regeling uitsluitend een oplossing beoogt te bieden voor relatief extreme situaties. Bovendien houdt de regeling een uitzondering in op de systematiek van de richtlijn, waarin de mate van gebruik van de aanhangwagens geen rol speelt. Ten principale gaat het wetsvoorstel uit van een grondslagverbreding als basis van een forse tariefverlaging met circa 25%. Tot die grondslagverbreding behoort ook dat voor elke vrachtauto wordt betaald naar rato van de toegestane maximum massa van een daaraan te koppelen aanhangwagen, ongeacht de periode dat een dergelijke aanhangwagen daarmee ook werkelijk is verbonden. Naast de tariefverlaging die mede daaruit kan worden gefinancierd heeft deze aanpak ook als voordeel dat de feitelijke inzet van aanhangwagens niet hoeft te worden gemeld en dat daarop ook geen controle behoeft plaats te vinden. De keuze voor de toegestane maximum massa van een te vormen combinatie als grondslag van de belasting volgt rechtstreeks uit de richtlijn, die niet zozeer het feitelijk gebruik belast als wel de potentie, zo men wil het recht, om goederen te vervoeren (de toegestane maximum massa).

Hoewel dit uitgangspunt in het algemeen redelijk uitwerkt, kan men zich situaties indenken dat een houder te zeer wordt benadeeld indien hij relatief veel vrachtauto's met een koppeling heeft ten opzichte van het aantal aanhangwagens. De vertegenwoordigers van de organisaties van ondernemers in het wegvervoer noemden een bestaand voorbeeld van een houder van 14 vrachtauto's met slechts 4 aanhangwagens. In de memorie van toelichting is overigens reeds aangegeven dat zelfs in een dergelijk extreem voorbeeld (meer dan drie keer zoveel vrachtauto's als aanhangwagens) de belastingverhoging ten opzichte van de huidige situatie slechts 5% bedraagt. Niettemin heb ik mij bereid verklaard in deze situaties via de regeling bedrijfsvoertuigenpark een verzachting van het algemene systeem toe te staan. Deze regeling is echter noodzakelijkerwijze betrekkelijk complex omdat aanhangwagens daarmee als het ware zelfstandig in de belastingheffing worden betrokken en daarom steeds een toets nodig is op de EU-minima die van combinaties uitgaan. Voor elke vrachtauto in een bedrijfsvoertuigenpark dient immers minimaal belasting te worden voldaan voor de qua tariefstelling meest ongunstige combinatie die daaruit met de aanwezige aanhangwagens kan worden gevormd. Ook het toezicht via de controle op de weg is arbeidsintensief.

Ik heb getracht na te gaan voor hoeveel houders de regeling bedrijfsvoertuigenpark een zinvolle aanpak oplevert, en in hoeverre een versoepeling van de thans gestelde eis dat het aantal vrachtauto's ten minste het dubbele moet bedragen van het aantal aanhangwagens, tot een groter, maar nog uitvoerbaar bereik zou leiden. Ik heb daarbij uitvoerig overleg gehad met de organisaties van ondernemers in het wegvervoer, die groot belang hechten aan een goede regeling voor aanhangwagens en de regeling bedrijfsvoertuigenpark uitgebreid willen zien naar alle houders die meer vrachtauto's hebben dan aanhangwagens. Helaas bleek het niet mogelijk om op dit punt zinvolle informatie boven tafel te krijgen zonder zeer uitvoerige enquetering van alle houders. Ik heb daarom besloten te

blijven uitgaan van de voorwaarden die thans in het wetsvoorstel zijn opgenomen. Op dit punt blijft dus een geschilpunt met de organisaties van de ondernemers in het wegvervoer bestaan, de leden van de fractie van de PvdA vragen daarnaar. Wel wordt bij nota van wijziging tegemoet gekomen aan een wens van de organisaties van ondernemers in het wegvervoer om desgewenst per fiscale eenheid in de zin van de omzetbelasting of de vennootschapsbelasting een bedrijfsvoertuigenpark aan te melden, waardoor het bereik van de regeling enigszins wordt verruimd. Indien na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel meer duidelijkheid ontstaat over de behoefte aan de regeling bedrijfsvoertuigenpark, en over de eventuele ongewenste knelpunten die de thans voorgestelde voorwaarden veroorzaken, zal ik de regeling zo nodig aanpassen.

De regeling bedrijfsvoertuigenpark, de leden van de CDA-fractie vragen daarnaar, moet niet alleen worden gezien in de hiervoor belichte aspecten van wetssystematiek, Europees recht en uitvoeringslasten, maar ook tarieftechnisch. Een verruiming kan niet plaatsvinden zonder consequenties voor de tarieflijn. Voor het wetsvoorstel is er van uitgegaan dat het bereik dermate klein is (enkele tientallen houders) dat het budgettair beslag verwaarloosbaar is, ook al kan de regeling voor de betrokken houders van grote betekenis zijn. Indien elke houder van meer vrachtauto's dan aanhangwagens van de regeling zou kunnen profiteren, dan zou dit anders liggen. Naar ruwe schatting zijn er ruim 5 000 houders met circa 30 000 vrachtauto's waarvoor dit het geval zou kunnen zijn, dat wil zeggen houders die beschikken over ten minste 2 vrachtauto's die in beginsel in aanmerking komen (geen trekker voor een oplegger). Uitvoering van de regeling voor een dergelijke omvangrijke groep belanghebbenden acht ik nagenoeg onmogelijk. Over hoeveel aanhangwagens deze houders beschikken is niet uit de bestaande registratiesystemen af te leiden. Wel kan worden geraamd dat indien 50% van deze vrachtauto's alleen voor de eigen toegestane maximum massa zouden betalen (dat wil zeggen niet voor de te koppelen aanhangwagen) een budgettaire derving met circa f 10 miljoen zou optreden, zodat het tarief voor alle vrachtauto's met ongeveer f 75 zou moeten worden opgetrokken om het wetsvoorstel budgettair neutraal te houden.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de fraudegevoeligheid van de regeling bedrijfsvoertuigenpark. Ik beschouw deze regeling als moeilijk controleerbaar, en dit is voor mij ook een reden om de reikwijdte zo beperkt mogelijk te houden. De voertuigparken zullen bij de inspecteur (in casu het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting) moeten worden geregistreerd in het kader van de aan te vragen vergunning. De aanhangwagens binnen het park zullen met een zogenoemde Fino-plaat moeten worden geïdentificeerd. Wijziging van de samenstelling van een bedrijfsvoertuigenpark gedurende de loop van één jaar zal slechts beperkt mogelijk zijn. Dit betekent dat in het kader van de controle op de weg in hoofdzaak uitgegaan kan worden van slechts één keer per jaar wijzigende lijsten van vrachtauto's waarvoor beperkingen gelden ten aanzien van de te trekken aanhangwagens.

In de regeling is thans voorzien dat de houder die in aanmerking wil komen voor de faciliteit, verklaart dat geen van de vrachtauto's die deel uitmaken van het opgegeven bedrijfsvoertuigenpark zal worden verbonden met een aanhangwagen die geen deel uitmaakt van dat voertuigpark. Dit sluit gebruik van incidenteel geleaste of gehuurde aanhangers derhalve uit. Ook hier geldt dat controle op de weg wel noodzakelijk blijft. Overigens kan in dit verband mede worden aangesloten bij wegcontroles die door het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting en de Rijksverkeersinspectie thans al voor het eurovignet plaatsvinden. Het ligt in het voornemen bij de houders van een bedrijfs-

voertuigenpark binnen 1 jaar na afgifte van de vergunning een bedrijfsbezoek af te leggen.

De leden van de CDA-fractie bepleiten een verruiming van de eis dat een bedrijfsvoertuigenpark ten minste twee keer zoveel vrachtauto's moet omvatten als aanhangwagens. Zoals ik heb uiteengezet zie ik daarvoor op dit moment geen mogelijkheden, maar ik ben bereid op een later moment, als er meer bekend is over de mogelijke aantallen belanghebbenden, op deze kwestie terug te komen. Ik sluit daarbij overigens niet uit dat later zal blijken dat de behoefte aan deze regeling zo minimaal is, dat deze kan worden ingetrokken. Uit uitvoeringsoogpunt zou ik dat toejuichen. Ik zeg dit omdat houders die thans over vrachtauto's beschikken die van een koppeling zijn voorzien die weinig wordt gebruikt, er altijd voor kunnen kiezen deze koppeling te laten verwijderen, om aldus de te betalen belasting te verminderen. Voorts kan blijken dat de begrenzing die voortvloeit uit de Europese minima het voor veel houders van meer vrachtauto's dan aanhangwagens toch niet mogelijk maakt om van de regeling te profiteren. In alle gevallen dient immers voor elke vrachtauto met koppeling ten minste het Europese minimum te worden voldaan voor de qua tariefstelling meest ongunstige combinatie die met die vrachtauto kan worden gevormd. Een ruimte voor teruggaaf is dan alleen aanwezig voor combinaties met een zodanige combinatie van assen en wijze van vering dat het Europese minimum lager ligt dan het nationale tarief.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de globale inhoud van de algemene maatregel van bestuur rond het bedrijfsvoertuigenpark. Ik ben voornemens in deze maatregel vooralsnog slechts te regelen wat minimaal noodzakelijk is, zoals de te volgen procedures. Van de mogelijkheid om aanvullende voorwaarden en beperkingen te stellen boven hetgeen reeds bij wet is geregeld, zal eventueel pas gebruik worden gemaakt indien meer bekend is over de aantallen belanghebbenden en enige ervaring met de regeling is opgedaan.

Ook de leden van het RPF stellen de eis voor de regeling bedrijfsvoertuigenpark aan de orde dat het aantal vrachtauto's het dubbele moet bedragen als het aantal aanhangwagens; zij vinden die verhouding op het eerste gezicht arbitrair. Inderdaad is de verhouding 2:1, met als consequentie dat de vrachtauto's ten minste 50% van de tijd zonder aanhangwagen rondrijden, een keuze die ook anders had kunnen uitvallen. Ik heb mij hier georiënteerd op de gemiddelde tariefdaling van 25% die voor houders van voertuigparken met minder uitzonderlijke verhoudingen tussen aantallen vrachtauto's en aanhangwagens reeds compensatie biedt voor de meetelling van de toegestane maximum massa van een te koppelen aanhangwagen met de toegestane maximum massa van de vrachtauto zelf. Voorts is deze eis soepeler dan de situatie in het voorbeeld waarvoor de organisaties van ondernemers in het wegvervoer aandacht hebben gevraagd (14 vrachtauto's op 4 aanhangwagens, dat wil zeggen 3,5:1).

5.3 Schorsing

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de kosten van het opnieuw aanvragen van een kenteken na de schorsing. De voor de schorsing van een kentekenbewijs geldende tarieven worden als gevolg van het onderhavige wetsvoorstel niet gewijzigd. Dit betekent dat de aanvrager van een schorsing voor een vrachtauto bij de aanvraag f 50 is verschuldigd. Aan het na een schorsing opnieuw aanvragen van een kentekenbewijs (het beëindigen van een schorsing) zijn geen kosten verbonden. Dit is slechts anders indien de schorsing wordt beëindigd door wijziging van de tenaamstelling (bij verkoop). In dat geval betaalt de

nieuwe eigenaar/houder het voor de afgifte van een nieuw deel II van het kentekenbewijs geldende tarief van f 23. Het op 1 januari 1997 geïntroduceerde tarief van f 100 voor de aanvraag van een deel I van een kentekenbewijs wordt slechts geheven bij de eerste inschrijving van een voertuig in het kenteken register en is in het kader van de schorsingsregeling niet van belang.

De leden van de PvdA-fractie vragen ook of het redelijk is om controle op misbruik mee te nemen in het schorsingstarief. Hierop kan worden geantwoord dat het tarief voor de aanvraag van een schorsing niet is bestemd voor controlekosten, doch slechts voor de administratiekosten van de Dienst Wegverkeer in het kader van de uitvoering van de schorsingsregeling.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de minimale periode van schorsing voor vrachtauto's op één maand is gesteld, en voor de personenauto's en bestelwagens op drie maanden. Hierover merk ik op dat dit verschil verband houdt met het flexibeler gebruikspatroon voor vrachtauto's. Een relatief korte schorsingsperiode heeft zeker bijgedragen aan de instemming van de beroepsgroepen met het houderschapstelsel. In de memorie van toelichting heb ik reeds uiteengezet dat ik lichtvaardige schorsing van vrachtauto's niet verwacht. Op de vraag van deze leden naar de aanpassing van de tarieven aan de ecu-koers ben ik reeds in paragraaf 4 ingegaan.

De leden van de VVD-fractie vragen of ter discussie staat of schorsing op grond van de Europese richtlijn mogelijk is. De richtlijn geeft over de mogelijkheid van schorsing niet expliciet uitsluitel. Ik ga er echter van uit dat de belastingplicht cf. de richtlijn alleen geldt voor in Nederland geregistreerde motorrijtuigen, dat wil zeggen voertuigen met een geldig kenteken. Ook andere lidstaten kennen mogelijkheden om vrachtauto's slechts voor een kortere periode dan 1 jaar in de belasting te betrekken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan Groot-Brittannië, waar een vergunning voor een half jaar kan worden verkregen en de daaraan gekoppelde motorrijtuigenbelasting ook slechts voor die periode behoeft te worden voldaan.

5.4 Vrijstellingen en bijzondere tarieven

De leden van de fractie van het CDA vragen hoe hoog het aantal voertuigen is dat niet langer in aanmerking kan komen voor een kwarttarief. Zoals in de memorie van toelichting is uiteengezet, gaat het daarbij om reservevoertuigen en verhuishagens met een toegestane maximum massa van 12 ton of meer die uitsluitend bestemd zijn voor het goederenvervoer over de weg. Het is mij niet bekend hoeveel voertuigen in deze groep voorkomen. De richtlijn biedt helaas geen mogelijkheid voor een andere regeling dan is voorgesteld. Ik heb de verwachting dat het veelal zal gaan om motorrijtuigen die slechts incidenteel of seizoengebonden worden gebruikt, en waarvoor dus de mogelijkheid van schorsing kan worden benut. Voor de goede orde merk ik op dat het kwarttarief in deze gevallen onder de huidige regeling alleen kan worden toegepast indien de vrachtauto minder dan zestig dagen per jaar wordt gebruikt. Grote gevolgen voor de desbetreffende bedrijven, ook de leden van de VVD-fractie vragen daarnaar, verwacht ik dus niet.

De voorziene algemene maatregel van bestuur zal alle reservevoertuigen uitsluiten die een toegestane maximum massa hebben van 12 ton of meer die voor goederenvervoer zijn bestemd. Voor de afgrenzing van het begrip goederenvervoer zal dezelfde gedragslijn worden gevolgd als voor het eurovignet. Ook alle verhuishagens van 12 ton of meer kunnen geen gebruik maken van het kwarttarief.

De leden van de fractie van de RPF vragen of het juist is dat in Duitsland vrachtauto's die worden ingezet voor humanitaire hulpverlening in Oost-Europa worden vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting en of dit verenigbaar is met de richtlijn. In Duitsland geldt inderdaad een vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's van bepaalde houders mits en voor zover daarmee uitsluitend daadwerkelijk humanitaire hulpgoederen naar het buitenland worden vervoerd of met dat vervoer samenhangend voorbereidende ritten worden gepleegd. De vrijstelling is beperkt voor de tijd dat het genoemde vervoer wordt verricht. De organisatie die de houder is van de vrachtauto moet «gemeinnützig» of «mildtätig» zijn.

Het is mij niet bekend op welke vrijstellingsbepaling in de richtlijn deze regeling is gebaseerd.

5.5 Kentekenregister

De leden van de CDA-fractie vragen naar de stand van zaken bij de zuivering van het kentekenregister. Hierover kan het volgende worden meegedeeld. De door de Dienst Wegverkeer ter hand genomen controlewerkzaamheden ten behoeve van de zuiverheid van het kentekenregister richten zich op de beantwoording van twee vragen: staat een vrachtauto terecht of ten onrechte in het actuele kentekenregister en zijn de in het kentekenregister geregistreerde, voor de belastingheffing relevante, technische gegevens correct?

Ten behoeve van de beantwoording van de eerste vraag heeft de Dienst Wegverkeer in 1996 in totaal 15 500 brieven verzonden naar de geregistreerde eigenaren/houders van vrachtauto's waarvoor volgens het register geen geldig deel III was afgegeven. Tot nu toe hebben bijna 8 700 eigenaren/houders op deze brief gereageerd. Deze reacties zijn inmiddels verwerkt. Ongeveer 2000 voertuigen blijken inmiddels gesloopt of geëxporteerd: de actuele registratie van deze voertuigen is beëindigd. Ongeveer 1000 reacties zijn onbestelbaar retour gestuurd. Deze worden door het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting nader onderzocht. De overige reacties geven voorsnog geen aanleiding de kentekenregistratie te wijzigen.

De controle op de juistheid van de in het kentekenregister opgenomen technische gegevens wordt uitgevoerd aan de hand van een tweetal mailing-activiteiten. Eind 1996 heeft de Dienst Wegverkeer een 700-tal brieven verzonden naar eigenaren/houders waarvan de Dienst Wegverkeer na verificatie van het kentekenregister wist dat de gegevens niet geheel correct waren. Op deze brief zijn meer dan 500 reacties ontvangen. Inmiddels is het kentekenregister aangepast en zijn gecorrigeerde kentekenbewijzen verzonden.

Vervolgens is begin februari een brief verzonden naar alle (ongeveer) 170 000 bij de Dienst Wegverkeer bekende eigenaren/houders van vrachtauto's; hieronder zijn ook de vrachtauto's begrepen die in bedrijfsvoorraad zijn. Via deze brief is men geïnformeerd over de voorgenomen wijzigingen in de belastingsystematiek en wordt men bovendien gevraagd de in de brief vermelde (uit het kentekenregister afkomstige) technische gegevens van de eigen vrachtauto's te verifiëren en eventueel door middel van de bijgevoegde antwoordkaart te corrigeren. De resultaten van deze laatste mailing zijn nog niet bekend.

5.6 Overgangsregeling

De leden van PvdA, VVD en D66 stellen vragen over de voorwaarden die worden gesteld voor de overgangsregeling voor vrachtauto's met een niet gebruikte koppeling en over de wijze waarop deze regeling wordt gecontroleerd. Hierover merk ik op dat de belangrijkste voorwaarde is dat de houder verklaart dat hij de koppeling in de anderhalf jaar dat deze

regeling loopt, in het geheel niet zal gebruiken. Binnen die periode zal hij voorts de koppeling definitief moeten laten verwijderen en het kenteken ter zake laten aanpassen, tenzij hij de vrachtauto definitief buiten gebruik stelt of verkoopt aan een ander, die de koppeling wel gaat gebruiken. De verwachting is dat het aantal verzoeken om toepassing van de overgangsregeling beperkt zal zijn. Op het niet gebruiken van de koppeling zal in het kader van de controle op de weg worden toegezien. Ik kan oneigenlijk gebruik van deze overgangsregeling niet uitsluiten, maar acht het belang van een soepele ingroei naar het nieuwe systeem voor het meebelasten van de aanhangwagens groter.

Indien bij controle op de weg wordt geconstateerd dat een vrachtauto die is aangemeld voor de overgangsregeling toch een aanhangwagen trekt, zal met betrekking tot die vrachtauto alsnog motorrijtuigenbelasting moeten worden betaald over de toegestane maximum massa van de te koppelen aanhangwagen. De naheffing geschiedt dan over de periode vanaf de inwerkingtreding van de onderhavige wettelijke regeling; hierbij kan een boete worden opgelegd.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de budgettaire consequenties van de overgangsregeling van anderhalf jaar. Voor een vrachtauto die gebruik maakt van de overgangsregeling blijft de belasting beperkt tot het tarief dat behoort bij de toegestane maximum massa van het trekkend voertuig. Er is van uitgegaan dat deze regeling geen specifieke budgettaire consequenties heeft die zonder deze regeling niet zouden optreden. In het algemeen moet er immers rekening mee worden gehouden dat de houders van vrachtauto's zullen reageren op het nieuwe belastingstelsel. Deze reactie kan inhouden dat koppelingen die feitelijk niet worden gebruikt, worden verwijderd teneinde de grondslag van de belasting te verkleinen. De overgangsregeling werkt op dit punt slechts als een soepele aanlooperperiode voor de ondernemers die daartoe willen overgaan. Omdat de omvang van deze gedragsreactie nauwelijks is te schatten, is hiermee in de budgettaire berekening geen rekening gehouden. Ik ga er echter vanuit dat koppelingen in verreweg de meeste gevallen niet zonder economische rekenen aanwezig zullen zijn, zodat het verwijderen slechts op zeer beperkte schaal zal plaatsvinden.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel I

Artikel 2, derde lid, onder g

De leden van de PvdA-fractie vragen om een verduidelijking van het belastingregime en de hoogte van het tarief voor kampeerauto's en dergelijke. Ik merk allereerst op dat dit artikel geen wijziging van betekenis brengt in de bestaande situatie. Voor kampeerauto's geldt ingevolge artikel 30 van de wet dat wanneer de belasting tevoren over vier aaneensluitende tijdvakken wordt betaald, kan worden volstaan met het belastingtarief over één tijdvak (kwarttarief). Aangezien een kampeerauto fiscaal altijd een personenauto is, is het tarief van artikel 23 van de wet van toepassing.

Indien het motorrijtuig is ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, is sprake van een autobus, die aan de voor een autobus geldende vereisten moet voldoen, dat wil zeggen door de Dienst Wegverkeer goedgekeurd als autobus en in het bezit van een vergunning op grond van de Wet Personenvervoer. Alsdan wordt het tarief en het regime voor autobussen gevolgd. Voor kampeerautobussen bestond onder de Leidraad bij de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 de mogelijkheid om op verzoek gebruik te

maken van een zestigdagenkaart, de voorloper van het huidige kwart-tarief. Ik heb aan het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting laten weten dat voor deze motorrijtuigen vooralsnog het kwarttarief kan gelden.

Een bestelauto of vrachtauto kan zijn voorzien van een zogenoemde kampeercontainer die op eenvoudige wijze op de auto kan worden bevestigd en daarvan ook weer worden verwijderd. Als in de container geen personen worden vervoerd, er geen doorgang is tussen de bestuurderscabine en de container en indien er ook overigens geen voorzieningen aan de auto zijn aangebracht die de auto in het bijzonder geschikt maken om tezamen met de kampeercontainer te worden gebruikt, is geen sprake van een kampeerauto in de zin van de wet en wordt de belasting geheven overeenkomstig artikel 24 (bij bestelauto's) of artikel 25a (bij vrachtauto's).

Een woonwagen en een caravan zijn ingevolge artikel 55, tweede lid, van de wet vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting. Voor de goede orde wijs ik er op dat dit artikel ziet op voertuigen die worden getrokken door een personenauto, een bestelauto of een autobus.

Artikel 37b

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze wordt gecontroleerd dat indien teruggaaf voor een bedrijfsvoertuigenpark wordt gevraagd, niet in strijd met de voorwaarden gebruik is gemaakt van een geleende of gehuurde aanhangwagen. Controle op de voorwaarden zal gedurende het jaar plaatsvinden, zowel op de weg als in voorkomende gevallen administratief en via bedrijfsbezoeken. Ik verwijs hierbij ook naar paragraaf 5.2. Indien een overtreding wordt geconstateerd, wordt dit geregistreerd bij de inspecteur, die daar bij de afhandeling van het verzoek om teruggaaf rekening mee zal houden. Hierbij kan nog worden opgemerkt dat in de regeling is voorzien dat bij herhaald misbruik van de regeling de vergunning kan worden ingetrokken. Daartoe zal per vergunninghouder een controledossier worden aangelegd.

Artikel 37d

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de boete van maximaal f 1000 wordt geheven en geïnd als ware zij belasting, terwijl geen relatie wordt gelegd met de hoogte van het bedrag van het gepleegde delict.

Het gaat hier om het beboeten van het misbruik van het rijden van een vrachtauto in combinatie met een aanhangwagen die niet behoort tot het wagenpark dat voor een jaar door de inspecteur is goedgekeurd. Als tijdens het desbetreffende jaar blijkt dat met een andere aanhangwagen dan uit het goedgekeurde wagenpark wordt gereden, kan in dit kader geen teruggaaf worden verkregen over dat jaar voor de vrachtauto waarom het gaat (art. 37d, onderdeel a). Er hoeft dus geen naheffing van de enkelvoudige belasting plaats te vinden, omdat er geen teruggaaf wordt verleend. Om nu toch een financiële sanctie op te kunnen leggen, is in art. 37d, onderdeel b een bepaling voor een boete opgenomen. Dit is een zelfstandige boete, omdat deze niet kan worden gekoppeld aan een naheffingsaanslag van de enkelvoudige belasting. Als gevolg hiervan dient in dit artikel te worden bepaald, dat de boete wordt geheven en ingevorderd als ware zij belasting (vergelijk art. 13, eerste lid, van de Wet belasting zware motorrijtuigen), zodat daarvoor de gebruikelijke rechtsmiddelen kunnen worden gehanteerd (zowel door de belastingdienst als door de belastingplichtige).

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