

Vergaderjaar 1997–1998

25 904

Wijziging van de Wet van 16 december 1993 tot wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 in verband met verruiming van het begrip personenauto (Stb. 673) (beëindiging grootwagencirculatie)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Eind 1993 is de Wet tot wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 in verband met verruiming van het begrip personenauto (Stb. 673) aangenomen. In deze wet is de definitie van een bestelauto per 1 januari 1994 aangescherpt. Op aandrang van de Tweede Kamer heeft mijn voorganger afgezien van eerbiedigende werking over de hele linie – zijn aanvankelijke voorstel – en is deze aanscherping voor de motorrijtuigenbelasting in werking getreden op 1 januari 1995 (kamerstukken II 1993/94, 23 215, nr. 6, blz. 6–7, nr. 7, blz. 16, en nr. 8). Dit hield in dat een groot aantal motorrijtuigen, die vóór 1 januari 1994 werden beschouwd als bestelauto, doch die niet voldeden aan de aangescherpte eisen, vanaf 1995 onder het hogere personenautotarief kwamen te vallen.

De Tweede Kamer heeft dit effect bij amendement verzacht voor houders van omvangrijke wagenparken (kamerstukken II 1993/94, 23 215, nr. 11). Het ging daarbij om houders die op 1 januari 1994 meer dan 100 auto's hadden met een kentekenbewijs deel II van voor 1 november 1993, waarvoor als gevolg van de aanscherping het personenautotarief van de motorrijtuigenbelasting zou gelden. Als gevolg van het amendement kregen houders van zo'n wagenpark de mogelijkheid voor hun auto's het bestelautotarief te blijven betalen. De uitgewerkte regeling is opgenomen in de Uitvoeringsregeling motorrijtuigenbelasting in verband met verruiming van het begrip personenauto van 15 juli 1994 (Stcrt. 137). Bij deze verzachting had de Tweede Kamer vooral hulpverleningsorganisaties als de ANWB op het oog. Zij wilde deze niet op forse kosten jagen (handelingen II, 1993/94, blz. 1699–1703). Om niet in strijd te komen met het gelijkheidsbeginsel, is het amendement zo opgesteld dat elke houder, die aan de objectieve eisen voldeed, op de regeling een beroep kon doen¹. Bovendien ging het om een tijdelijke voorziening voor een beperkte groep, te weten een langere overgangsregeling dan één jaar. Het amendement voorzag evenwel niet in een expliciete einddatum. De regeling zou immers vanzelf uitsterven na vervanging van het wagenpark. In het onderhavige wetsvoorstel wordt thans voorzien in een einddatum voor de grootwagencirculatie. Gezien de omstandigheden op dit moment (zie voetnoot) acht ik een dergelijk voorstel passend in de geest van het amendement van destijds, mede gelet op het feit dat de desbetref-

¹ Inmiddels ligt deze regeling in het kader van het gelijkheidsbeginsel voor bij de Hoge Raad. Belanghebbenden stellen daarbij dat ook houders van minder dan 100 auto's op 1 november 1993 van de ruimere overgangsregeling zouden moeten kunnen profiteren.

fende auto's op dit moment ten minste vier en een half jaar oud zijn en inmiddels zullen zijn afgeschreven. Hiermee loopt voor alle houders van een groot wagenpark de regeling tegelijkertijd af. Voorgesteld wordt de regeling te beëindigen met ingang van 1 juni 1998.

Ik heb van de gelegenheid gebruik gemaakt om in dit voorstel twee wijzigingen mee te nemen van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. In artikel II wordt de vrijstelling voor personenauto's van 25 jaar en ouder van het bodemtarief van 10% (artikel 10, eerste lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992) uitgebreid tot motorrijwielen. Bedoelde vrijstelling is bij amendement opgenomen in het kader van de behandeling eind 1997 van de Wet fiscale milieuversterking. De tekst van het amendement bevat niet een specifieke vrijstelling voor motorrijwielen. Uit de toelichting op het amendement kan evenwel worden afgeleid dat een beperking van de vrijstelling tot alleen personenauto's niet is beoogd. Ik heb een verzoek ontvangen van de vaste commissie voor Financiën uit de Tweede Kamer om te bevorderen dat ook motorrijwielen van 25 jaar en ouder onder de vrijstelling vallen. Hierbij geef ik aan dit verzoek gevolg.

In artikel III wordt het bedrag van f 46 in artikel 37c, eerste lid, onder b, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 vervangen door f 48,40. Dit bedrag maakt onderdeel uit van de berekening van de teruggaaf in het kader van de bedrijfsvoertuigenparkregeling, het is een fictief jaartarief per 1000 kg voor aanhangwagens (aanhangwagens van vrachtauto's worden niet zelfstandig in de heffing betrokken). Het bedrag is gerelateerd aan het tarief voor vrachtauto's in artikel 25a van die wet. Bij het Belastingplan 1998 is dat tarief verhoogd. Verzuimd is daarbij ook artikel 37c aan te passen. Deze omissie wordt hierbij hersteld.

Personele en uitvoeringsaspecten

Voor de rijksbelastingdienst is er geen verzwaring van de werklast als gevolg van dit wetsvoorstel. Diezelfde verwachting heb ik voor de rechterlijke macht.

Budgettaire aspecten

Als gevolg van het wetsvoorstel zal voor houders van een groot wagenpark, die nog gebruik maken van auto's, die zij reeds vóór 1 november 1993 hielden, een hoger tarief van toepassing worden. Voor tijdvakken waarvoor de belasting is betaald en die zijn aangevangen voor 1 juni 1998 en doorlopen tot na die datum, geldt een eerbiedigende werking voor de duur van het lopende tijdvak, dat wil zeggen dat het hogere tarief pas ingaat bij het eerstvolgende tijdvak na die datum. Dit houdt in dat er een lichte verschuiving zal zijn in de belastingopbrengst. Het budgettaire belang wordt geraamd op f 1 mln in 1998, 0,5 mln in 1999 en nihil in 2000.

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