

Vergaderjaar 2003–2004

29 280

Herziening van de fiscale regels op het terrein van verkeer en vervoer

Nr. 1

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 oktober 2003

De leden van de Tweede Kamer Hofstra (VVD), Van Vroonhoven-Kok (CDA) en Van As (LPF) hebben op 13 november 2002 in een motie¹ die bij de behandeling van het belastingplan 2003 door de Kamer werd aanvaard, de regering verzocht onderzoek te doen naar herziening van de fiscale regels op het terrein van verkeer en vervoer. Hierbij doe ik u de reactie op de motie toekomen.

1. Inleiding

De invalshoeken van de motie houden verband met de administratieve lasten, de ontwikkeling van Europees beleid en regelgeving, de raakvlakken met heffingen in de ons omringende landen en de gehanteerde systematiek en grondslagen van de autobelastingen.

Hierna wordt ingegaan op het verzoek in die motie, aan de hand van de daarin achtereenvolgens aan de orde gestelde aspecten. Onder meer in het licht van enkele relevante ontwikkelingen van diverse aard (beleidsmatig, budgettair, internationaal) die plaatsvonden sinds de indiening van de motie, wordt daarbij ten aanzien van sommige elementen van de motie volstaan met een slechts korte behandeling of met een verwijzing. Deze brief sluit af met een samenvatting.

1.1. Directe autobelastingen, administratieve lasten

De indieners van de motie vragen, mede vanuit een oogpunt van een verlaging van de administratieve lasten, de regelgeving voor de auto van de zaak te herzien en daarbij uit te gaan van het primair belasten bij de werkgever.

De afgelopen jaren is door het meermalen wijzigen van de regelgeving een complex systeem ontstaan. Het maatschappelijke draagvlak van dit systeem is – mede door deze complexiteit – niet groot. Al in het belastingplan 2003 is opgenomen dat het kabinet onderkent dat een forse vereenvoudiging van de regelgeving voor woon-werkverkeer gewenst is en is aangekondigd te streven naar vereenvoudiging met ingang van 1 januari

¹ Kamerstukken II 2002–2003, 28 607 en 28 608, nr. 47.

2004. Deze voornemens tot vereenvoudiging en vermindering van administratieve lasten zijn geconcretiseerd in het belastingplan 2004. Kern van deze voorstellen voor vereenvoudiging is al het woon-werkverkeer als zakelijk aan te merken. Hierdoor kan een uniforme onbelaste kilometervergoeding ingesteld worden voor alle zakelijke kilometers, waaronder woon-werkkilometers. Verdere vereenvoudiging wordt gerealiseerd doordat dit uniforme tarief geldt voor alle vormen van eigen vervoer. Voor openbaar vervoer blijft – naast een onbelaste kilometervergoeding van 17 cent – ook de mogelijkheid bestaan om de werkelijke kosten te vergoeden.

Het woon-werkverkeer met de ter beschikking gestelde auto, waaronder de bestelauto, zal door het vervallen van het onderscheid tussen woon-werkverkeer en zakelijk verkeer niet meer leiden tot een bijtelling. Met het vervallen van het onderscheid tussen zakelijk verkeer en woon-werkverkeer is het ook niet meer nodig om vast te stellen of iets al dan niet regelmatig woon-werkverkeer is, waardoor veel administratieve lasten worden bespaard. Ook de grenzen van 10 en 30 kilometer zoals die bestaan in de huidige regeling komen te vervallen, waardoor werknemers ongeacht de woon-werkafstand in aanmerking kunnen komen voor een onbelaste vergoeding.

Voor het vaststellen van de bijtelling vanwege privé-kilometers met de ter beschikking gestelde auto is voorgesteld om de staffeling af te schaffen en een uniform bijtellingpercentage van 20% te hanteren. Verplichte, ingewikkelde rittenregistraties behoren daarmee tot het verleden. Indien een belastingplichtige geen bijtelling voor de ter beschikking gestelde auto wil krijgen dient hij – net als nu – te laten blijken dat hij minder dan 500 privé-kilometers heeft gereden.

De carpoolregeling, de rayonregeling en de bestelautoregeling kunnen komen te vervallen omdat de voorstellen deze regelingen overbodig maken.

Het kabinet heeft als doelstelling de administratieve lasten in deze kabinetsperiode aanzienlijk terug te dringen. De hiervoor beschreven voorstellen uit het belastingplan 2004 leiden voor de loon- en inkomstenbelasting en de werknemersverzekeringen gezamenlijk tot een vermindering van de administratieve lasten voor de werkgevers van 50 miljoen euro.

1.2. Indirecte autobelastingen

De autobelastingen die in deze brief centraal staan, zijn de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM), de motorrijtuigenbelasting, de belasting zware motorrijtuigen (het Eurovignet voor vrachtauto's) en de accijns van motorbrandstoffen. Samen vormen deze belastingen een stelsel van heffingen dat op diverse punten aangrijpt op het bezit en gebruik van onderscheiden categorieën motorrijtuigen. Zo wordt de BPM geheven bij de registratie van personenauto's en motorrijwielen, de motorrijtuigenbelasting zolang bij het voertuig een houder behoort, het Eurovignet naargelang de periode van het gebruik van snelwegen met vrachtauto's, en de brandstofaccijns *de facto* naarmate met het motorrijtuig wordt gereden en brandstof wordt verbruikt.

2. De Europese dimensie van onze autobelastingen (personenauto's)

De Europese invalshoek ten aanzien van onze belastingen met betrekking tot personenauto's laat zich in hoofdzaak onderscheiden in enerzijds die van de fiscale aspecten (in het bijzonder de daarbij behorende budgettaire en instrumentele aspecten), anderzijds die van prijsvorming en internationale concurrentie met betrekking tot de markt voor nieuwe auto's (*level playing field*).

Het grootste deel van de autobelastingen is niet onderworpen aan de in de Europese Unie geldende harmonisatieregels voor belastingen. Alleen voor de belastingheffing van zware vrachtauto's en in de sfeer van brandstofaccijns zijn ter stroomlijning van de internationale concurrentie en ter bevordering van de interne markt Europese voorschriften gesteld ten aanzien van de structuur en de tarieven van de autobelastingen. Voor de tarieven van de brandstofaccijns gaat het daarbij alleen om regels die een ondergrens stellen. Die minimumtarieven spelen voor Nederland in de beleidspraktijk niet of nauwelijks een rol. Ook de ontwikkeling van de nu in Brussel onderhanden Europese regelgeving voor de tarieven van de brandstofaccijns en belasting van zware vrachtauto's belemmert nauwelijks of vergroot zelfs de nationale (Nederlandse) vrijheid van regelgeving (differentiatie dieseltarief in richtlijn Energiebelastingen, voorstel voor een herziening van de richtlijn vrachtautoheffingen, diverse zogenoemde witboeken over vervoer).

Voor de BPM en de motorrijtuigenbelasting hebben de lidstaten van de Europese Unie voor het overige de vrijheid ten aanzien van de in hun land geregistreerde motorrijtuigen om die belastingen vorm te geven naar nationaal gewenste maatstaven – bijvoorbeeld naar cilinderinhoud, technisch vermogen (bijvoorbeeld pk), gewicht, milieuklasse – en naar nationaal gewenste tarieven.

Geharmoniseerde voorschriften voor die belastingen zijn er niet. Zo heffen nu tien¹ van de huidige vijftien lidstaten een registratiebelasting op auto's zoals Nederland de BPM, waarvan de tarieven en grondslagen sterk uiteenlopen. Bij de nationale vormgeving van autobelastingen gelden overigens vanzelfsprekend de uit het EG-verdrag voortvloeiende algemene regels, zoals het verbod op discriminatie tussen nationaliteiten en het verbod om grensbelemmeringen op te werpen.

Voorts heeft de Europese Commissie door middel van een mededeling van Commissaris Bolkestein (interne markt)² een na te streven lijn uitgezet voor een communautaire weg voor een scala aan onderwerpen:

- geleidelijke afschaffing van de registratiebelastingen op auto's (en compenserende verhoging van de motorrijtuigenbelasting en de accijns van motorbrandstoffen),
- het opheffen van door haar gesignaleerde internationale belemmeringen bij het (definitief) overbrengen van personenauto's van een lidstaat naar een andere lidstaat (sommige gevallen van internationaal verhuizen³),
- invoering van teruggaaf van registratiebelasting bij uitvoer van gebruikte auto's in de landen waar wel een registratiebelasting wordt geheven, maar niet bij uitvoer wordt teruggegeven, en
- het verwerken van milieuaspecten in het tarief van autobelastingen.

De Commissie ziet in de diversiteit van de autobelastingen belemmeringen voor de autofabrikanten en voor de burgers. De autofabrikanten kunnen niet in volle omvang profiteren van de interne markt doordat de belastingen verschillende belastinggrondslagen⁴ en definities van categorieën kennen die de fabrikanten dwingen tot het uitbrengen van verschillende modellen met afwijkende specificaties voor verschillende lidstaten. Dit zou met name spelen in landen die relatief hoge belastingen kennen, zodat het daar de moeite waard is om ervoor te zorgen dat een model kan profiteren van de laagste belastingtarieven⁵. Deze gedwongen diversiteit leidt tot extra kosten voor de industrie. Tevens zou de industrie hierdoor gedwongen worden lagere netto prijzen te rekenen in lidstaten die hogere belastingen kennen, zoals Nederland. De Commissie schat dat ongeveer 20%⁶ van deze internationale prijsverschillen wordt veroorzaakt door internationale verschillen in belastingniveaus.

Bespreking medio 2003 van deze mededeling in de raads werkgroep onder

¹ Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, het Verenigd Koninkrijk en Zweden kennen geen registratiebelasting op auto's.

² Belasting van personenauto's in de Europese Unie – opties voor maatregelen op nationaal niveau en op het niveau van de Gemeenschap; mededeling van de Europese Commissie, aangeboden door de Commissie op 9 september 2002, COM (2002) 431 def.

³ Nederland verleent een vrijstelling van BPM voor auto's in specifieke groepen gevallen, bijvoorbeeld voor auto's die behoren tot een verhuisboedel of die in het kader van een huwelijk worden ingevoerd. Ook heft ons land geen BPM voor hier gekochte auto's die niet worden geregistreerd alvorens te worden uitgevoerd.

⁴ Zo wordt de motorrijtuigenbelasting in veel zuidelijke lidstaten gebaseerd op de motorinhoud, terwijl in Nederland het gewicht de basis vormt.

⁵ Vergelijk in Nederland de fiscale definitie van een bestelauto waardoor bijvoorbeeld kleinere bestelauto's moeten zijn voorzien van een verhoogd dak om in aanmerking te komen voor de fiscale voordelen.

⁶ Dat brengt mee dat het leeuwendeel van de internationale prijsverschillen zou voortvloeien uit het eigen markt- en distributiebeleid van de industrie.

het Griekse voorzitterschap leerde echter dat de lidstaten zich onvoldoende konden vinden in de hoofdlijnen van de suggesties van de Commissie. De Commissie beraadt zich nu op de voortzetting van dit dossier. Nederland wacht het resultaat daarvan af.

Gesteld kan worden dat in het verleden en ook sinds de indiening van de motie-Hofstra c.s. is gebleken dat Europese besluitvorming over harmonisatie van registratiebelastingen (BPM) en van motorrijtuigenbelasting voor personenauto's niet op afzienbare termijn valt te verwachten. De belangen en standpunten van de lidstaten met betrekking tot auto-belastingen liggen ver uiteen, terwijl voor besluitvorming in de Europese Raad over deze fiscale aspecten volgens de geldende regels eenparigheid van stemmen is vereist.

2.2. Prijsvorming auto's (verordening)

Voor de prijsvorming van nieuwe auto's is voorts van belang de rechtstreeks ook in Nederland doorwerkende verordening inzake distributie van motorrijtuigen van medio 2002 (Monti-verordening)¹.

In die verordening worden de mogelijkheden voor fabrikanten om bindende (verticale) afspraken te maken en daarmee de onderlinge competitie te verkleinen, substantieel ingeperkt. Het EG-verdrag bevat in de artikelen 81 en verder regels over mededinging, onder meer het verbod van prijsafspraken, kartelvorming, verticale overeenkomsten e.d. Voor bepaalde overeenkomsten kan de Commissie hiervan afwijkende regels geven op basis van artikel 81, derde lid. Zo'n afwijking geldt voor de auto-industrie. De verordening is ingegaan op 1 oktober 2002 en kent een overgangperiode van een jaar zodat de branche de tijd had haar contracten aan te passen. De overeenkomsten moeten niet alleen voldoen aan deze verordening, maar mogen voorts uiteraard niet in strijd zijn met de geldende mededingingsregels.

De verordening bevat regels voor de verkoop en voor de zogenoemde *after sales* van alle motorrijtuigen. De fabrikant kan kiezen tussen twee systemen: exclusieve en selectieve distributie. Exclusieve distributie houdt in dat de dealer een verkoopgebied krijgt toegewezen, maar daarbinnen vrij verder kan distribueren naar niet-aangesloten dealers of anderen (bijvoorbeeld naar supermarkten). Bij selectieve distributie kan de fabrikant de distributie beperken tot de door hem aangewezen dealers, maar deze zijn dan niet gebonden aan een bepaald verkoopgebied en kunnen dus onderling concurreren, ook over de grens heen. Onder de oude verordening konden fabrikanten en een bepaald verkoopgebied en dealers daarbinnen aanwijzen.

Onder de huidige verordening werd het gemakkelijker voor dealers om diverse merken tegelijk te verkopen (*multi brand dealerships*). Ook kunnen nieuwe motorrijtuigen via het Internet worden verkocht. Voorts worden de fabrikanten gedwongen om de service voor hun eigen merken (zoals het verschaffen van informatie met inbegrip van opleiding, gereedschap en uitrusting voor reparatiewerkplaatsen) ook te verlenen aan ondernemingen die het merk niet verkopen. De regeling ter bevordering van de toegang tot informatie is bedoeld voor reparateurs en bijvoorbeeld de wegenwacht. Aangewezen merkdealers kunnen het onderhoud uitbesteden aan andere autobedrijven met behoud van de fabrieksgaranties. De verordening moet ertoe leiden dat de consument kan profiteren van de laagste prijzen voor nieuwe auto's waar ook in de EU, terwijl de kwaliteit en service van het onderhoud aan hun auto gelijk blijft, en door de onderlinge concurrentie zelfs goedkoper kan worden.

De verordening beperkt de macht van de fabrikanten. Waar een consument nu zelf erop uit moet trekken naar de autoverkopende bedrijven om een specifiek exclusief model te bemachtigen dat alleen in een andere

¹ Verordening (EG) nr. 1400/2002 van de Commissie van 31 juli 2002 betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3, van het verdrag op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector, PBEG L 203, 1 augustus 2002.

lidstaat verkrijgbaar is, of om een lagere prijs te verkrijgen, is de bedoeling dat straks autobedrijven uit andere lidstaten naar de consument toe komen (Europese Commissie: «*putting the consumer in the drivers seat*»). De consument heeft straks de keuze zijn auto te kopen tegen de laagste prijs zonder daar zoveel moeite voor te doen als nu. Het land met de laagste netto prijzen – mits het actief en breed opererende autodealers heeft – zal daardoor de eigen export zien toenemen. De fabrikanten zullen greep verliezen op de distributie van hun eigen merken. Om de onderlinge verkopen van land naar land te beperken, kunnen de fabrikanten de netto prijzen gelijk gaan trekken (zodat een auto van een bepaald merk en type voortaan in het ene land tegen dezelfde netto prijs wordt aangeboden als in het andere land). Nu houden de fabrikanten en handelaren bij de prijsstelling van land tot land rekening met het niveau van de belasting (BPM en BTW) dat de overheid in kwestie op de auto heft. Of en in welke richting de internationale autoprijzen in de komende jaren zullen veranderen onder invloed van het nieuwe concurrentieregime is intussen onzeker. Hierna wordt in het licht van de genoemde motie nader ingegaan op sommige van de onder 2.1 en 2.2 genoemde aspecten.

3. Vervanging van de BPM door een Europabestendig systeem, terugsluis van opbrengst

De vraag naar de «Europabestendigheid» van de BPM is vooral van belang op twee fronten: de fiscale vormgeving van die belasting op langere termijn en de prijsvorming in het licht van de internationale concurrentie. Voordat hierna op die punten wordt ingegaan echter nog de volgende opmerking. Op de afzienbare termijn hoeft in fiscaaljuridische zin de «Europabestendigheid» van de BPM als zodanig niet in twijfel te worden getrokken. De bevoegdheid van lidstaten om registratiebelastingen op auto's te heffen is niet omstreden, evenals de uitvoerbaarheid van de BPM onder ook de huidige marktomstandigheden. Weliswaar worden elementen van deze belasting in de laatste jaren van diverse zijden in rechte onder vuur genomen (verenigbaarheid met diverse artikelen van het EG-verdrag), maar de bestendigheid van de belasting op zichzelf loopt naar huidig inzicht nu geen bijzonder risico. Dat neemt niet weg dat de geldende wetgeving van tijd tot tijd een «kleine onderhoudsbeurt» nodig kan hebben.

- Een voorbeeld van een deelaspect van de BPM dat naar aanleiding van recente jurisprudentie binnenkort nadere wetgeving wenselijk maakt, is het nu ontbreken van de mogelijkheid van tegenbewijs voor de belastingplichtige bij invoer van gebruikte auto's. Het tegenbewijs heeft betrekking op de BPM-waarde van het voertuig zoals voortvloeiend uit de wettelijke afschrijvingstabel (Wet BPM, artikel 10). Wetgeving op dit punt is in voorbereiding.
- Een ander voorbeeld dat aandacht vraagt, ziet op de hoogte van de huidige forfaitaire heffing bij de invoer van gebruikte auto's. De Europese Commissie voerde voor de Europese rechter in enkele gevallen aan dat sommige landen een hogere registratiebelasting heffen dan overeenkomt met de waarde van de auto. De over dit onderwerp gewezen arresten (zoals het arrest Gomes Valente) hebben volgens de Commissie het vraagstuk niet geheel opgelost. De vraag of aanvullende wetgeving nodig is, is – in samenhang met de invoering van een tegenbewijsregeling – in studie.

3.1. Vormgeving BPM op de langere termijn

Op de wat langere termijn kan de vraag actueel worden of de huidige vormgeving van de BPM, die op de essentiële kenmerken ervan al tientallen jaren oud is, nog aansluit bij de veranderende distributiepatronen van de internationale en de nationale markt voor nieuwe auto's. In het

bijzonder de door de importeur geadviseerde vaste verkoopprijs als geldende grondslag voor de heffing kan in de toekomst onder invloed van liberalisatie van de markt (zoals de genoemde distributieverordening) minder eenduidig blijken te zijn dan nu het geval is. Niet alleen is het goed mogelijk dat zal blijken dat de bijzondere positie van per land één enkele – door de fabrikant aangewezen – officiële importeur zijn langste tijd gehad heeft, ook zullen nationale en internationale herschikkingen in distributiekkanalen gevolgen kunnen hebben voor de nu nog in beginsel uniforme prijsstelling in bijvoorbeeld ons land. Of en in hoeverre – en in welk tempo – deze veranderingen in ons land zullen optreden, en hoe de regelgeving voor de BPM daaraan kan worden aangepast, wordt door mij in goed overleg met de Nederlandse autobranche nauwlettend gevolgd en beoordeeld.

3.2. Internationale prijsvorming

Van een andere orde, meer economisch getint, is de vraag naar de «Europabestendigheid» van de BPM als element van de autoprijs in het licht van de internationale concurrentie op de markt voor nieuwe auto's. Daarbij is de vraag hoe het prijsniveau van nieuwe auto's op het Europese speelveld en in ons land zich zal ontwikkelen onder een regime van marktliberalisatie als het huidige. Hiervoor (onder 2.2) werd er al op gewezen dat de fabrikanten de netto prijzen kunnen gaan aanpassen met als mogelijk gevolg een stijging van de «kale» prijzen in ons land. Onze nationale autobranche heeft in dit verband al gevraagd om verlaging van de BPM (Rai/Bovag-rapport «rem op de BPM», oktober 2002).¹ Ook de indieners van de motie vestigen de aandacht op terugsluis van eventuele onbedoelde meeropbrengsten als gevolg van de zogenoemde Monti-maatregelen.

Hierover moet allereerst worden opgemerkt dat de prijsontwikkelingen onderdeel uitmaken van tal van factoren die de endogene ontwikkeling van de belastingopbrengst bepalen. Dergelijke ontwikkelingen vormen in beginsel geen aanleiding tot het nemen van maatregelen. Ook in een eventuele stijging van de netto autoprijzen zie ik geen aanleiding tot een verlaging van de BPM. Voorts zou het een zeer complexe en omstreden exercitie zijn om vast te stellen of – en in hoeverre – de belastingopbrengst van de BPM feitelijk zou zijn toegenomen als gevolg van de (pas per 1 oktober 2003 geheel ingevoerde) Monti-verordening.

4. Teruggaaf van BPM bij uitvoer van gebruikte voertuigen

Bij invoer in ons land van gebruikte auto's wordt BPM geheven. De hoogte van de verschuldigde belasting hangt dan af van twee factoren: het bedrag aan BPM dat hoort bij de auto in nieuwe staat, en de leeftijd van het voertuig. Bij uitvoer van gebruikte auto's uit ons land wordt geen teruggaaf verleend van BPM of van een deel daarvan. Zo kan het gebeuren, dat bij uitvoer van een gebruikte auto vanuit Nederland naar een land dat, net als Nederland, een registratiebelasting heft, bij de uitvoer geen teruggaaf van BPM wordt verleend, terwijl bij de invoer in het land van bestemming wel registratiebelasting wordt geheven. Deze situatie, die overigens op initiatief van de autobranche in rechte bij herhaling is getoetst en steeds juridisch houdbaar is gebleken, heeft de autobranche in het verleden aanleiding gegeven te verzoeken om invoering van een regeling voor teruggaaf van BPM bij uitvoer. Bij dat verzoek weegt voor de branche zwaar dat zo'n regeling doorstroming en verjonging van de Nederlandse automarkt stimuleert, en dus commercieel interessant is. Tot invoering van een teruggaafregeling is het echter niet gekomen. Een rol van belang speelde daarbij dat met invoering van een dergelijke regeling voor de schatkist een budgettaire last is gemoeid waarvan de omvang is geraamd op grofweg 300 miljoen euro op jaar-

¹ Voor de economische gevolgen van de verordening autodistributie, zie ook Kamerstukken II 2002–2003, 22 093, nr. 16, brief van de minister van Economische Zaken van 2 juli 2003.

basis. Indien zo'n maatregel zou worden gedekt met een algemene verhoging van de BPM, zou de BPM – en dus de prijs van een nieuwe auto – moeten worden verhoogd met ruwweg 600 euro per auto.

Budgettaire dekking anderzijds door middel van een algemene verhoging van de motorrijtuigenbelasting zou een lastenverhoging voor de automobilist meebrengen van zo'n 50 euro per jaar. Daarnaast zouden de uitvoeringslasten voor de handel en de belastingdienst van een werkbare teruggaafregeling met een beheersbaar risico van misbruik hoog zijn. Een dergelijke teruggaafregeling moet namelijk voldoende waarborgen tegen misbruik bieden; voorkomen moet worden dat de overheid een premie stelt op de export van wrakken. Anderzijds is strikt uit een oogpunt van billijkheid alles te zeggen voor het invoeren van het voor de hand liggende spiegelbeeld van de huidige heffing bij invoer: een teruggaaf bij uitvoer.

Alles afwegende bestaat onvoldoende grond om – los van eventuele toekomstige EU-regelgeving op dit punt – dezerzijds nu een voorstel te doen ter invoering van een teruggaaf van BPM bij uitvoer van gebruikte voertuigen.

5. Andere heffingsgrondslagen voor de autobelastingen

De ondertekenaars van de motie suggereren om de grondslagen veiligheid, schoon en zuinig, en beslag op de infrastructuur in de plaats te stellen van de actuele grondslagen waarde, gewicht en brandstoftype. De heffingsgrondslag waarde wordt nu toegepast in de BPM, de grondslag gewicht in de motorrijtuigenbelasting, en de grondslag brandstofsoort in zowel de BPM, de motorrijtuigenbelasting, als de brandstofaccijns.

Aan de wensen die zijn neergelegd in de motie komt het geldende stelsel al in belangrijke mate tegemoet. Met andere woorden, de huidige grondslagen geven al een redelijke benadering van bijvoorbeeld de veroorzaakte milieuschade. Tussen de huidige en de voorgestelde grondslagen bestaan immers al overlappingen en andere parallelle verbanden.

- Het leeg gewicht van de auto houdt mede verband met bepaalde aspecten van de veiligheid.
- Het beslag op de infrastructuur correleert in zekere mate met het gewicht van het voertuig.
- De milieubelasting, in termen van «zuinig», hangt in hoge mate af van onder meer de eigen massa van de auto.
- Het brandstoftype (de brandstofmix van benzine, diesel, LPG, enz.) houdt ook verband met aspecten van «schoon».
- Daarnaast bevat de BPM een regeling die bepaalde veiligheidsverhogende en milieuvriendelijke voorzieningen fiscaal stimuleert. Specifieke accessoires die bijdragen aan veiligheid of milieu zijn tegen forfaitaire bedragen vrijgesteld van de belasting. Voorbeelden daarvan zijn een actief stoel/hoofddeunsysteem om *whiplash* te voorkomen, *airbags* in de dakrand, permanente bandenspanningcontrole, *cruise control* en standkachels. Als een voorziening verplicht is geworden of anderszins tot de normale standaarduitrusting van de auto is gaan behoren, vervalt de vrijstelling. Dan ontstaat weer ruimte om een andere voorziening fiscaal te stimuleren. Het gaat hier dus om een flexibele en tijdelijke stimulering van de nieuwste technische snufjes ter bevordering van milieuvriendelijkheid en veiligheid. In het belastingplan 2004 is overigens aangekondigd dat de hier bedoelde forfaits voor sommige bedragen op deze lijst per 1 januari 2004 zullen worden verlaagd, omdat de werkelijke kosten lager bleken te zijn.

Bij het nadenken over de wenselijkheid en de mogelijkheden voor vervanging van heffingsgrondslagen van autobelastingen moet meewegen dat

welke heffingsgrondslag dan ook in ieder geval het primaire doel van belastingheffing moet dienen: voorzien in een redelijk stabiele, aanvaardbare en uitvoerbare bron van robuuste belastinginkomsten. Een element van die eis kan zijn dat een volledige en algemeen geaccepteerde bron van de objectieve heffingsgegevens beschikbaar (en toegankelijk) is. Ter illustratie: de motorrijtuigenbelasting kan nu zonder al te veel problemen worden geheven omdat van alle auto's het eigen gewicht en de brandstofsoort zijn opgenomen in een betrouwbaar en goed toegankelijk landelijk kentekenregister.

Vervanging van grondslagen zou voor een niet onbelangrijk deel van het voertuigenpark een opvallende wijziging van de belastingdruk op micro-niveau kunnen meebrengen en ten dele zelfs onvermijdelijk meebrengen. Bovendien brengen grondslagwijzigingen in een deel van de gevallen verschuiving van de druk van bijvoorbeeld de BPM of de motorrijtuigenbelasting mee. Drukverschuivingen (verschuiving van de macrodruk tussen die belastingen) kunnen forse overgangseffecten meebrengen, die hun grond hebben in het verschil in aangrijpingspunt van die belastingen: de BPM één maal gedurende de gebruiksduur van de auto, de motorrijtuigenbelasting vele malen gedurende de gebruiksduur van de auto. Op zichzelf is het voorgaande voor eventuele besluitvorming een belangrijk aandachtspunt. Wijzigingen in de drukverhoudingen binnen of tussen de autobelastingen, hetzij van structurele aard, hetzij gedurende een – in bijna alle gevallen lange – overgangsperiode, zijn niet alleen van belang voor de inkomenseffecten voor automobilisten (en voor deelgroepen van automobilisten, zoals kleine privé rijders en zakelijke rijders, of benzine-rijders en dieselrijders), maar veelal ook voor de verschillende merken auto's, afhankelijk van bijvoorbeeld marktsegmenten en toegepaste techniek. In het geding zijn dus belangen van zowel brede groepen consumenten als het bedrijfsleven.

In de loop van 2001 zagen wij in Nederland goede gronden voor een toevoeging van de maatstaven schoon en zuinig. Vanaf 1 januari 2002 hebben we dan ook ervaring opgedaan met toepassing van die maatstaven in de motorrijtuigenbelasting (stimuleren van schoon) respectievelijk de BPM (premie op zuinige auto's), maar per 1 januari 2003 zijn beide regelingen beëindigd. Dat laatste wil overigens niet zeggen dat niet te gelegener tijd zou kunnen worden besloten tot een hernieuwde toepassing van die maatstaven. Een rol speelt steeds in dit verband dat moet worden afgewogen met welk middel het beoogde doel (een schoner milieu, veiliger weggebruik) het beste kan worden nagestreefd: subsidie, fiscaal, normstelling, vergunning, enz. Voor dit doel zijn toetsingskaders ontwikkeld, bijvoorbeeld in het kader van de rijksbegroting en van verricht onderzoek naar mogelijkheden tot vergroening van het belastingstelsel. Bij een keuze voor een overstap op een nieuwe grondslag telt voorts zwaar dat de gekozen nieuwe maatstaf uitvoerbaar is, en in het licht van technische ontwikkelingen (scherper wordende technische normen voor bijvoorbeeld schoon of veilig) in de loop van de jaren goed en rechtvaardig uitvoerbaar blijft. Om dit te illustreren, wordt hierna bij wijze van voorbeeld dieper ingegaan op aspecten van een grondslag veiligheid.

Veiligheid als eventueel expliciet onderdeel van de tariefstelling in de autobelastingen is een lastig criterium. De toepassing van sommige veiligheidseigenschappen van een auto is namelijk niet door een financiële tegemoetkoming te stimuleren, omdat de betrokken eigenschappen niet vallen terug te voeren op afzonderlijk te identificeren voorzieningen van de auto, maar vooral samenhangen met het totale voertuigontwerp. Hierbij valt te denken aan de botsveiligheid, waarbij het gehele samenstel van de carrosserie (veiligheidskooi en kreukelzones), *airbags* en gordels de bescherming van de inzittenden bepaalt. Er zijn drie groepen personen

van wie de veiligheid in het geding is: de bestuurder en inzittenden, andere automobilisten en overige verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers.

Een snelle en sterke verbetering van de botsveiligheid van personenauto's wordt de laatste jaren bereikt door het instrument EuroNCAP (*new car assessment programme*). De betrokken organisatie bestaat onder meer uit de verenigde consumentenbonden, de verenigde automobiellclubs, de Europese Commissie en de verkeersministeries van verschillende landen, waaronder Nederland. Botstesten worden uitgevoerd voor het vaststellen van de frontale en zijdelingse botsveiligheid, waarbij een auto maximaal vijf sterren kan behalen. Dit maximum wordt steeds meer toegekend, terwijl enkele jaren geleden twee of drie sterren normaal was. Door het competitieve karakter van de test kunnen de fabrikanten niet volstaan met voldoening aan de op basis van de Europese richtlijnen voorgeschreven minimum eisen. Bij elk nieuw model streven zij krachtig naar een verdere verhoging van de botsveiligheid.

Het gaat hierbij vooral om de veiligheid van de inzittenden van de desbetreffende auto. Immers, dat is een verkoopargument. Mede omdat de testen zeer kostbaar zijn en daarom het aantal nieuwe modellen dat getest wordt aan noodzakelijke beperkingen onderhevig is, en omdat auto's van oudere modellen niet op deze wijze getest worden, is het niet mogelijk om op de botsveiligheidseigenschappen een deel van het tarief van bijvoorbeeld de motorrijtuigenbelasting te baseren.

Wat betreft de veiligheid van andere weggebruikers werkt de automatische marktcorrectie door botsproeven en dergelijke minder stringent. Bij EuroNCAP wordt weliswaar ook de botsvriendelijkheid van het autofront voor voetgangers getest, maar dit element levert geen verkoopargument. Autokopers laten zich door dit argument niet leiden en van de meeste auto's zijn dan ook de testresultaten op dit gebied nogal bedroevend. Voor bescherming van voetgangers (*«pedestrian protection»*) is wel een EU-richtlijn in voorbereiding, maar deze krijgt pas in 2010 voor nieuwe types volledige werking, en in 2015 voor nieuwe exemplaren van vóór 2010 goedgekeurde types.

Omdat hier nauwelijks een autonome verbetering optreedt en strenge wettelijke eisen nog ver weg zijn, zou overwogen kunnen worden om aanvullende instrumenten in te zetten. Omdat niet van alle auto's de bots-eigenschappen op de juiste wijze (meetbaarheid van criteria) bekend zijn, ligt het niet voor de hand hiertoe de weg via de fiscaliteit te bewandelen. Een element dat nog geen deel uitmaakt van de veiligheidseigenschappen die getest worden, is het gevaar dat een auto oplevert voor de inzittenden van een andere auto. De stijfheid van het front en de hoogte van het aangrijpingspunt zijn hierbij belangrijke elementen. In dit verband is de toenemende populariteit van de zogenoemde *Sports utility vehicles* (SUV's) uit het oogpunt van veiligheid een zorgelijke ontwikkeling. Deze motorrijtuigen zijn vanwege het brandstofverbruik ook uit milieuoogpunt niet aantrekkelijk.

In opdracht van de Europese Commissie en medegefinancierd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Nederland wordt nu onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de zogenaamde botscompatibiliteit van auto's te verbeteren. Met dit onderzoek zal nog een aantal jaren gemoeid zijn. Nu bestaat geen mogelijkheid om objectief onderscheid te maken tussen voertuigen met een hoge en een lage «agressiviteit» voor andere voertuigen.

Uit het voorgaande mag blijken dat, naar het zich nu laat aanzien, geen goede mogelijkheden voorhanden zijn om in de huidige situatie de heffingsgrondslag veiligheid op een werkbare manier te introduceren in bijvoorbeeld de motorrijtuigenbelasting.

6. De BPM beperken tot importeurs

In de motie hebben de indieners verzocht om in het gevraagde onderzoek aandacht te geven aan invoering van een beperking van de heffing van de BPM tot de importeurs van auto's.

Dat vat ik op als een suggestie om de BPM om te vormen tot een heffing bij de importeur, een suggestie waaruit een misverstand of onduidelijkheid kan blijken over het stelsel van de huidige BPM. Van heffing bij dealers is nu immers geen sprake. De BPM wordt geheven bij de importeur. Deze doet aangifte als de auto wordt geregistreerd in het kentekenregister. De omvang van het te betalen BPM-bedrag wordt vastgesteld naar de waarde van de auto ten tijde van de registratie, inclusief de (andere dan vrijgestelde) accessoires die dan op of aan de auto zitten. De BPM wordt pas voldaan – en wel steeds door de importeur – als de auto wordt gesteld op naam van een koper. Degene die zorg draagt voor de tenaamstelling van de auto, is de dealer.

De oplossing van eventuele problemen over de heffing over accessoires, zo die nog steeds zouden bestaan, heeft de autobranche in eigen hand. Deze mogelijke problemen zien niet op de regeling van vrijgestelde accessoires, maar op de vraag of accessoires worden ingebouwd vóór (belast) of na (niet belast) de toekenning van het kentekennummer, en op de vraag of de dealer een juiste opgaaf hiervan doet aan de importeur. De importeur vraagt pas een kenteken aan als de dealer hem het signaal daartoe geeft; de importeur doet die aanvraag conform de opgaaf van de dealer over de waarde van de auto. De auto staat dan bij de dealer. Onlangs is de belastingvrije inbouw wettelijk verruimd door toe te staan dat deze al kan plaatsvinden op de dag dat het kenteken wordt toegekend. Dat is doorgaans aan het eind van de dag van de aanvraag. Goede communicatie tussen de importeur en de dealer over de dag waarop het kenteken wordt aangevraagd – in veel gevallen is er een *on line* verbinding tussen die twee en zelfs heeft de dealer de mogelijkheid om rechtstreeks het RAI Data Center te raadplegen via welk de aanvraag en toekenning voor een kenteken worden gedaan – en een juiste opgaaf door de dealer aan de importeur van de waarde van de auto sluiten misverstanden over de hoogte van de BPM uit.

Overigens belet niets de importeur om het kenteken al aan te vragen op het moment dat hij de auto aan de dealer levert. De importeur is dan niet afhankelijk van de opgave van de dealer. Deze mogelijkheid lijkt sterk op het in de motie-Hofstra c.s. bedoelde scenario om de BPM vorm te geven als eindheffing bij de importeur. Het doen van de aanvraag in dit vroege stadium heeft voor de branche echter als bezwaar dat de koper een ouder kentekennummer krijgt naarmate de auto langer in de showroom heeft gestaan.

7. Verschuiven van belasting op bezit naar belasting op gebruik van de auto, daarbij lettend op grenseffecten, «dubbeltje van Pim»

De indieners van de motie geven ook aandacht aan de beide volgende punten: verschuiving van belasting op bezit naar belasting op gebruik, en letten op grenseffecten bij brandstofaccijnzen. Ten aanzien van brandstofaccijnzen verwijst de motie ook naar het «dubbeltje van Pim». Met het oog op het nauwe verband dat tussen deze aspecten bestaat, worden zij hierna onder dezelfde paragraaf beschouwd.

De wenselijkheid van een verschuiving binnen de autobelastingen van het bezit naar het gebruik van de auto wordt in ons land al sinds vele jaren breed erkend als een belangrijke doelstelling, dit vooral ten behoeve van het milieubeleid en het mobiliteitsbeleid. In het verleden kreeg dit streven meermalen de vorm van verlaging van de motorrijtuigenbelasting onder

gelijktijdige verhoging van de brandstofaccijns («variabilisatie» van autokosten). Daarbij is gebleken dat steeds de omvang van de grenseffecten (Nederlanders gaan over de grens tanken) een stringente beperking stelt aan de mate en het tempo waarin de brandstofaccijns in ons land kan worden verhoogd. Daarbij gaat het onder meer om de economische positie van Nederlandse pomphouders in onze grensstreek, die weer in nauw verband staat met de in de loop van de jaren wisselende prijs- en accijnsverschillen voor de onderscheiden motorbrandstoffen tussen onze buurlanden en ons land. Wellicht dat op de wat langere termijn weer voldoende ruimte ontstaat, mede op basis van de dan bestaande situatie ten aanzien van motorbrandstoffen in Duitsland en België, om een maatregel tot verhoging van onze brandstofaccijns te overwegen. België heeft overigens maatregelen aangekondigd tot verhoging van de brandstofaccijns in combinatie met verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Voor een maatregel ter verschuiving van vaste autolasten naar gebruikskosten resteert daarnaast in theorie nog de weg van invoering van een nieuwe gebruiksheffing op autorijden. Voor de lopende kabinetsperiode wordt echter niet gedacht aan nieuw prijsbeleid voor weggebruik door personenauto's¹, zodat ook deze route naar een verdere «variabilisatie» van kosten voor de eerstkomende jaren is afgesneden. Voor het goederenvervoer over de weg wordt volgens het hoofdlijnenakkoord, gelet op de internationale ontwikkelingen, in de komende jaren nagegaan of beprijzen van die sector mogelijk is. Op de uitwerking van dat voornemen loop ik hier niet vooruit.

Van de indirecte belastingen op het bezit en gebruik van de auto is de motorrijtuigenbelasting de enige belasting die nu niet automatisch is aangepast aan de prijsontwikkeling. Voor de brandstofaccijnzen geldt een wettelijke indexering; omdat de BPM in hoofdzaak geheven wordt als een percentage van de catalogusprijs, volgt ook deze belasting de prijzen. In het belastingplan 2004 is voorgesteld om de motorrijtuigenbelasting met ingang van 2004 wettelijk te indexeren.

Overwogen zou kunnen worden om de BPM te verlagen in combinatie met een verhoging van de motorrijtuigenbelasting. Zo'n besluit tot omzetting van BPM in motorrijtuigenbelasting zou dan worden genomen met de bedoeling om in een later stadium de beslissing te nemen tot het zetten van de bijbehorende tweede stap: omzetting van een deel van de motorrijtuigenbelasting in een verhoging van de brandstofaccijns of in een nieuw prijsinstrument, een stap die wat betreft de compensatie een meer rechtstreeks verband heeft dan waartoe een omzetting van BPM in een variabele heffing zou leiden. Zo wordt de beoogde «variabilisatie» van autokosten bereikt, zij het dan in twee fasen. Een dergelijke beweging heeft ook tot gevolg dat de betekenis van de BPM afneemt, hetgeen gelet op de in de voorgaande paragrafen beschreven ontwikkelingen voordelen kan bieden.

Tegen zo'n aanpak kan onmiddellijk het bezwaar worden aangevoerd dat de eerste stap van omzetting van een vaste belasting in een andere vaste belasting op zichzelf geen «variabilisatie» van autokosten meebrengt. Op zichzelf genomen zou zo'n tussenstap inderdaad noch het milieu dienen, noch de mobiliteit. Het voordeel dat alleen kopers van nieuwe auto's zouden genieten, wordt bovendien gefinancierd door iedereen die een auto heeft. Indien bijvoorbeeld als eerste tussenstap zou worden gestart met de omzetting van een budgettaire belang van 150 miljoen euro aan BPM (dat is circa 5% van het budgettaire belang van die belasting) in een verhoging van de motorrijtuigenbelasting, zouden de autobezitters zo'n 25 euro per jaar extra betalen. De kopers van nieuwe auto's zouden zo'n 300 euro prijsvoordeel genieten. Op de lange duur zouden alle kopers van

¹ Zie ook de vragen van het lid van de Tweede Kamer Van Haersma Buma (CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over kilometerheffing, ingezonden 9 juli 2003, met de daarop door de regering gegeven antwoorden, ontvangen 26 augustus 2003; Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, Aanhangsel, 1795.

auto's van dit voordeel profiteren, voorzover althans het voordeel door de handel aan de kopers wordt doorgegeven.

Nu ontbreekt de directe noodzaak voor een maatregel als hier omschreven. Ook de in het belastingplan 2004 voorziene maatregel de motorrijtuigenbelasting te gaan indexeren, dient in dit kader te worden meegewogen. Op termijn kan een zekere verschuiving van BPM naar motorrijtuigenbelasting echter wel voordelen bieden.

De wens om een deel van de geheven brandstofaccijns aan de burger terug te geven («dubbeltje van Pim», «kwartje van Kok») is na de aanvaarding van de motie-Hofstra c.s. uitgemond in een politieke afspraak, neergelegd in het tussen de huidige regeringspartijen gesloten hoofdlijnenakkoord, met betrekking tot de wijze waarop aan die wens wordt tegemoetgekomen. Volgens dat akkoord zal de opbrengst van het «kwartje van Kok» vooral worden aangewend voor wegen en daarnaast voor onderhoud van openbaar vervoer en vaarwegen. In dat verband zijn in de rijksbegroting vanaf 2004 (Infrastructuurfonds) bedragen opgenomen van 530 miljoen euro per jaar (gemiddeld over vier jaar).

8. Vrachtauto's

De motie-Hofstra c.s. vraagt ook aandacht voor de effecten van het in Duitsland in te voeren tolstelsel voor vrachtauto's op snelwegen. Onder invloed van de naderende invoeringsdatum in Duitsland kreeg dit onderwerp sinds de indiening van de motie allengs de volle aandacht, niet alleen van de minister van Verkeer en Waterstaat, maar ook van deze kant en overigens ook van de overheden in overige Eurovignetlanden. Voorts zal het kabinet volgens het inmiddels gesloten hoofdlijnenakkoord in overleg met de transportsector de mogelijkheid van beprijzing van de transportsector, onder gelijktijdige terugsluis binnen de budgettaire spelregels, bezien. Ten slotte presenteerde de Europese Commissie in juli jl. een voorstel voor een wijziging van de richtlijn over heffingen voor vrachtauto's.

In samenhang met ook vanuit Nederland gesteunde internationale protesten over de gebrekkige beschikbaarheid van de elektronische kastjes in vrachtauto's (*on board units*) heeft de Duitse regering medio 2003 besloten om de invoering van de Duitse tolheffing (*Maut*) uit te stellen van 31 augustus 2003 naar 2 november 2003. De betrokken Nederlandse branche-organisaties hadden met het oog op uitstel een kort geding aangespannen in Duitsland. Ook de beoogde invoeringsdatum 2 november 2003 is vervolgens uitgesteld, naar januari 2004.

Van de kant van de branche-organisaties zijn in de loop van het laatste jaar enkele verzoeken gedaan aan zowel Verkeer en Waterstaat als Financiën om een tegemoetkoming in verband met de plannen in Duitsland. Aangezien de invoering van de *Maut* geen verband houdt met de (fiscale) behandeling van het wegvervoer in ons land, geeft zij geen aanleiding tot een compenserende maatregel in Nederland. De gezamenlijke overige Eurovignetlanden hebben voorts vorig najaar besloten om de tarieven voor het Eurovignet niet te verlagen; daarvoor werden noch juridisch noch uit een oogpunt van concurrentie gronden gezien. Voorzover mij bekend worden in andere landen geen compenserende maatregelen genomen die niet ook al in Nederland van toepassing zijn. Zo zijn in ons land de tarieven van de motorrijtuigenbelasting al jaren geleden gesteld op het Europese minimum. De Europese Commissie heeft eind augustus jl. het groene licht gegeven voor de in Duitsland voorgenomen tolheffing, maar nog niet voor de in dat verband beoogde Duitse compensatiemaatregelen (verlaging motorrijtuigenbelasting, subsidie voor schone vrachtauto's). De ontwikkelingen worden op de voet gevolgd, zowel door de minister van Verkeer en Waterstaat als door mij.

9. Samenvatting

- 9.1. De actualiteit en de relevantie van de motie-Hofstra c.s. van eind 2002 kunnen mede blijken uit de daarin aan de orde gestelde thema's in zoverre die sindsdien zijn behandeld of anderszins nader zijn gekanaliseerd. Zo is de materie rond de auto van de zaak in samenhang met het thema beperking van administratieve lasten opgenomen in het belastingplan 2004, kregen het «dubbeltje van Pim» en het vraagstuk over de (fiscale) lasten voor vrachtauto's (naar aanleiding van de plannen in Duitsland) een plaats in het hoofdlijnenakkoord, is sinds de mededeling van Eurocommissaris Bolkestein van medio 2002 meer zicht ontstaan op de beperkingen die gelden voor haalbare mogelijkheden voor Europese besluitvorming over fiscale regelgeving voor de personenauto, en is het onderwerp van «variabilisatie» van autokosten door middel van een kilometerheffing voor personenauto's als beleidsvoornemen weggebleven van het hoofdtoneel voor de lopende kabinetsperiode.
- 9.2. Van andere elementen van de motie is het beeld voor wat betreft de «EU-bestendigheid» ook nu nog verre van helder; vooral de gevolgen van de in Brussel eind 2002 ingezette liberalisatie van de auto-distributie voor de prijsvorming (vaste catalogusprijs) en de positie van de verschillende partijen op de nationale automarkt (importeur, dealer, consument) kunnen stellig van belang worden voor mogelijk in de toekomst nodig blijkende aanpassingen in het bouwwerk van de BPM. In die zin volgen het ministerie van Financiën en de autobranche met het oog op de «Europa-bestendigheid» van die belasting op langere termijn de ontwikkelingen nauwlettend. Vooralsnog is echter het belastingmiddel BPM robuust te noemen, zowel op het internationale speelveld, als vanuit het oogpunt van een goede uitvoering hier te lande. Daaraan doet niet af dat op onderdelen, bijvoorbeeld naar aanleiding van ontwikkelingen in de jurisprudentie, van tijd tot tijd wetswijzigingen in de onderhouds-sfeer wenselijk kunnen zijn (zoals regeling tegenbewijs afschrijving).
- 9.3. Bij het aanbrengen van ingrijpende veranderingen in de grondslagen van de BPM en de motorrijtuigenbelasting met het oog op milieu- of mobiliteitsdoeleinden (schoon, zuinig, veilig) lijken wij op de afzienbare termijn beleidsmatig weinig of niets te kunnen winnen. Wel wil het kabinet in het kader van mogelijke verdere vergroening van het belastingstelsel onderzoek doen naar meer beperkte wijzigingen. Eventuele voorstellen daartoe zullen de geijkte toetsingskaders moeten doorlopen.
- 9.4. Zonder af te doen aan de wenselijkheid en het potentiële nut van maatregelen ter verschuiving van autokosten van bezit naar gebruik, moet worden vastgesteld dat de nu geldende randvoorwaarden en omstandigheden het nemen van effectieve variabilisatiemaatregelen voor personenauto's op een verschillende wijze beperken; enerzijds lijkt nu weinig ruimte aanwezig voor accijnsverhoging, anderzijds ligt de invoering van nieuwe prijsinstrumenten nog niet binnen bereik. Naar de toekomst toe kan een zekere mate van omzetting van BPM in motorrijtuigenbelasting voordelen bieden.
- 9.5. Voor lastenverlichtende maatregelen in de sfeer van de BPM, zoals het verlagen van het tarief of invoering van een teruggaaf bij uitvoer van gebruikte auto's, hoe wenselijk op zichzelf wellicht ook,

is budgettaire dekking nodig. Zo'n maatregel zou derhalve leiden tot een verhoging van lasten, bijvoorbeeld van de motorrijtuigenbelasting of de BPM. Los van eventuele EU-ontwikkelingen zie ik hiervoor nu onvoldoende grond.

De Staatssecretaris van Financiën,
J. G. Wijn