

Vergaderjaar 2004–2005

**29 767**

## **Wijziging van enkele belastingwetten (Belastingplan 2005)**

**Nr. 13**

### **NADER VERSLAG<sup>1</sup>**

Vastgesteld 8 oktober 2004

De vaste commissie voor Financiën<sup>2</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft naar aanleiding van de ontvangst van de tweede nota van wijziging over de wettelijke vormgeving van het onbedoeld gebruik van grijze kentekens (29 767, nr. 9) besloten tot het uitbrengen van een nader verslag over het wetsvoorstel.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit nader verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **Inhoudsopgave**

**Blz.**

• Algemeen	2
• Inleiding	2
• Afweging met betrekking tot de vormgeving	3
• Teruggaaf van BPM aan ondernemers	4
• Tariefonderscheid in de motorrijtuigenbelasting voor grijze kentekens tussen bestelauto's van ondernemers en bestelauto's van particulieren	6
• Uitvoering	7
• Grijze kentekens voor gehandicapten	8
• Vormgeving Vpb-pakket	9
• Budgettaire aspecten	9
<b>Tenslotte</b>	<b>9</b>

<sup>1</sup> De nota naar aanleiding van het verslag is reeds verschenen onder nr. 11.

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Crone (PvdA), Bakker (D66), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), Bussemaker (PvdA), Vendrik (GL), Halsema (GL), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Ondervoorzitter, Smits (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Tichelaar (PvdA), Voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), De Nerée tot Babberich (CDA), Koomen (CDA), Fierens (PvdA), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Heemskerk (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Van Egerschot (VVD).  
Plv. leden: Rouvoet (CU), Koenders (PvdA), Dittrich (D66), Balemans (VVD), Kortenhorst (CDA), Vacature (algemeen), Duyvendak (GL), Van Gent (GL), De Ruiter (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Atsma (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Omtzigt (CDA), Eerdmans (LPF), Noorman-den Uyl (PvdA), Mosterd (CDA), Van Bommel (SP), De Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), Rambocus (CDA), Stuurman (PvdA), Luchtenveld (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), De Vries (VVD), Van Beek (VVD).

## **Algemeen**

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de tweede nota van wijziging waarin de aanpassing van de regeling voor de grijze kentekens is geregeld. Zij zijn met oog op het bereik van de regeling content met de gekozen vormgeving om aan te sluiten bij het BTW-nummer. Uitgangspunt voor deze leden is wel dat ondernemers zo min mogelijk hinder moet ondervinden van de gewijzigde fiscale behandeling van bestelauto's met een grijs kenteken. Zij zijn blij dat regering dit standpunt deelt.

De leden van de fractie van de PvdA hebben kennisgenomen van de tweede nota van wijziging. Zij hebben nog een aantal vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben met genoeg kennisgenomen van de voorgestelde aanpassingen van het wetsvoorstel. Met vele aanpassingen kunnen deze leden instemmen, echter bij enkele onderdelen hebben deze leden nog vragen die zij graag beantwoord zien.

De leden van de LPF-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de nota van wijziging en zij danken de regering daarvoor. Zij hebben een aantal vragen over de uitvoering van de motie Verhagen c.s., welke vragen zij reeds in het verslag bij het Belastingplan 2005 hadden aangekondigd.

De leden van de fractie van D66 hebben met belangstelling kennisgenomen van de tweede nota van wijziging op het Belastingplan 2005. De tweede nota van wijziging geeft invulling aan de motie Verhagen c.s. op het punt van het behoud van het grijze kenteken.

De regering stelde in eerste instantie voor om het grijze kenteken af te schaffen en de vrijkomende middelen in te zetten voor de verlaging van het Vpb-tarief. De leden van de fractie van D66 zijn van mening dat het effect van deze afschaffing op het MKB in het bijzonder onwenselijk is. In de motie Verhagen c.s. is dan ook opgenomen om het grijze kenteken te behouden.

De leden van de fracties van de ChristenUnie en van de SGP hebben met belangstelling kennisgenomen van de tweede nota van wijziging.

## **Inleiding**

De leden van de PvdA-fractie merken allereerst op dat de nota van wijziging niet uitmunt in helderheid. Zowel de voorgestelde wijzigingen in het voorstel van wet als de daarbij behorende toelichting vergen een bijzonder talent op puzzelgebied. Er wordt bijvoorbeeld een nieuw artikel XVla opgevoerd waarbij de tabel van artikel 24 van de Wet MRB wordt vervangen door een andere tabel, en wie schetst de verbazing van deze leden dat dit artikel op de volgende bladzijde van de nota van wijziging wederom gewijzigd wordt maar dan zonder tabel en de eerdere tabel in een nieuw artikel wordt opgenomen. Voorts is de tekst erg onduidelijk met betrekking tot een verlaagd en uiteindelijk verhoogd MRB-tarief. Heeft de ondernemer nu een verhoogd of een verlaagd tarief voor zijn bestelauto ten opzichte van 2004? Gaat een particulier nu meer of minder MRB betalen voor zijn bestelauto? Kan de regering aangeven wat een particulier aan MRB betaalt voor bijvoorbeeld een Renault Kangoo (ca. 1200 kg) en voor een Volkswagen Transporter (ca. 1800 kg) en wat een ondernemer voor dezelfde bestelauto's betaalt? Kan de regering een helder overzicht geven van de huidige en de nieuwe situatie zowel per 1 januari 2005 als per vermoedelijk 1 juli 2005?

De leden van de fractie van de SGP vragen zich af of uit de complexiteit van het voorliggende voorstel niet moet worden afgeleid dat deze regeling rond de grijze kentekens een sterke administratieve lastenverzwaring betekent. Kan de regering melden of de complexe regelgeving niet tot de conclusie moet leiden dat de afschaffing van het grijze kenteken meer problemen oproept dan ermee worden opgelost?

### **Afweging met betrekking tot de vormgeving**

De leden van de CDA-fractie constateren dat de eisen voor ondernemerschap – zoals deze in de Wet op de omzetbelasting zijn geformuleerd – feitelijk niet zijn gewijzigd. Nu toch een verscherpte controle op het verkrijgen van een BTW-nummer noodzakelijk wordt geacht, rijst de vraag of de regering van mening is dat de controle op het verkrijgen van een BTW-nummer tot nog toe gebreken vertoonde. Immers, als de regering vreest dat zonder verscherpte controle oneigenlijk gebruik van het BTW-nummer mogelijk is, dan moet dat in het verleden ook het geval zijn geweest. Kan de regering waarborgen dat de verscherpte controle op het verkrijgen van een BTW-nummer niet zal leiden tot een vertraging in de verstrekking van deze nummers?

In de toelichting wordt gesproken van een «totaal nieuw en zeer omvangrijk registratiesysteem» voor het verlenen van de BPM-teruggaven. De leden van de fractie van de PvdA vragen zich af waarom niet is aangesloten bij het reeds bestaande systeem voor teruggave zoals dat bestaat voor de bijzondere gevallen van artikel 15 van de Wet BPM?

Betekent het scherpere controle- en handhavingsbeleid in combinatie met aanvullende voorwaarden met betrekking tot dit wetsvoorstel een extra belemmering voor het verkrijgen van de status van het zelfstandig ondernemerschap bij het aanvragen van een VAR? Is het verkrijgen van een VAR niet al een voldoende voorwaarde, zo vragen deze leden. Zit in de voorgestelde regeling hierdoor niet een mogelijke belemmering voor sommige startende ondernemers?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het oneigenlijke gebruik van het grijze kenteken moet worden tegengegaan. Deze leden zijn te spreken over het voorstel van de regering om het voordeel van het grijze kenteken te koppelen aan het BTW-nummer in combinatie met aanvullende voorwaarden en een scherper toezicht voor- en achteraf. Op deze manier wordt een «1-op 1 compensatie» beter gerealiseerd dan via een nieuwe investeringsaftrek regeling en een extra aftrek in de IB/Vpb-sfeer. Met het nieuwe voorstel ondervangt de regering ook het probleem voor instellingen, zoals onderhoudsdiensten, woningbouwcorporaties en zorginstellingen, die vrijgesteld zijn omzetbelasting.

De leden van de LPF-fractie vragen of het waar is dat de regering de BPM-vrijstelling ('grijs kenteken') wenst te koppelen aan de aanwezigheid van een BTW-nummer?

Voorts vragen deze leden of de regering zich bij de koppeling van de BPM-vrijstelling en een verlaagd tarief in de motorrijtuigenbelasting aan het BTW-ondernemerschap zich bewust is van de volgende potentiële uitvoeringsproblemen:

- De omzetbelasting kent een ruim «ondernemersbegrip», waaronder ook natuurlijk personen en rechtspersonen vallen die maatschappelijk gezien niet als ondernemer worden ervaren (bijv. de verhuur van woningen die voor de inkomstenbelasting in box III zou vallen);
- De oorsprong van de omzetbelasting is Europeesrechtelijk (Zesde BTW-Richtlijn), zodat «Europa» (het Hof van Justitie) door de uitleg van het begrip «ondernemer» (indirect) invloed verwerft op de

BPM-vrijstelling in Nederland. Naar de mening van de leden van de LPF-fractie zou dit een onwenselijke consequentie zijn;

- Het BTW-ondernemerschap wijkt af van het ondernemerschap voor de inkomstenbelasting;
- Voor BTW-ondernemerschap is slechts het *voornemen* tot het verrichten van (economische) activiteiten vereist, niet dat deze activiteiten ook daadwerkelijk van de grond komen;
- Uitvoeringstechnisch (1) zal de inhoudelijke toetsing op het BTW-ondernemerschap voorafgaand aan het verstrekken van een BTW-nummer moeten worden geïntensiveerd, omdat op grond van de tweede nota van wijziging een BPM-vrijstelling (en eventueel het verlaagde tarief voor de motorrijtuigenbelasting) afhankelijk van het BTW-ondernemerschap wordt gemaakt en (2) zal moeten worden gewaarborgd dat binnen de Belastingdienst gegevensuitwisseling plaatsvindt tussen de vakspecialisten die zich bezighouden met de omzetbelasting enerzijds en de BPM anderzijds.

Is de regering bereid na te denken over de volgende suggestie van de leden van de LPF-fractie om het oneigenlijk gebruik van het grijs kenteken tegen te gaan: koppel de BPM-vrijstelling (en eventueel de verlaagde motorrijtuigenbelasting) cumulatief aan (1) het ondernemersbegrip van artikel 3.2 jo. artikel 3.4 Wet Inkomstenbelasting 2001 en (2) het urencriterium van artikel 3.6, lid 1, letter a jo. leden 2 t/m 5 Wet Inkomstenbelasting 2001 (3) toets het ondernemerschap en de voldoening aan het urencriterium in het kalenderjaar volgend op het jaar van de start van de onderneming en (4) koppel de afgifte van een grijs kenteken door de RDW los van de toekenning van een BPM-vrijstelling door de Belastingdienst.

De leden van de fractie van de ChristenUnie constateren dat het verwerken van de wens van de meerderheid van de Kamer om het grijs kenteken te handhaven voor ondernemers veel voeten in de aarde heeft gehad. Kan de regering nader toelichten waarom de andere route (investeringsaftrek en kostenaftrek in de IB/Vpb-sfeer) uiteindelijk te ingewikkeld en complex zou worden, zo vragen deze leden.

Ook de leden van de ChristenUnie-fractie zijn geschrokken van het zeer omvangrijke registratiesysteem en uitbreiding van handhaving welke benodigd zijn voor de uitvoering van deze regeling, alsmede de daarmee gepaard gaande kosten van 9,5 miljoen euro. Kan de regering nader aangeven waarom de kosten hiervan opwegen tegen de kosten van de route via investeringsaftrek en kostenaftrek, zo vragen deze leden?

### **Teruggaaf van BPM aan ondernemers**

Kan de regering een nadere uitleg geven over wat er wordt bedoeld met de terminologie «om meer dan bijkomstig in de onderneming te worden gebruikt»? Hoe kan een ondernemer dit praktisch aantonen? Wat gebeurt er bij in de tijd wisselend gebruik (dan weer meer, dan weer minder), zo vragen de leden van de fractie van de PvdA.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe door de Belastingdienst bij de aanschaf van een bestelauto kan worden vastgesteld dat er sprake zal zijn van meer dan bijkomstig gebruik in de onderneming. De auto moet dan immers nog in gebruik worden genomen, zo merken deze leden op.

Het recht op teruggaaf van BPM wordt gekoppeld aan het ondernemerschap voor zover ondernemers de auto «meer dan bijkomstig» gebruiken in de onderneming. De leden van de SGP-fractie hebben de indruk dat deze kwalificatie niet gemakkelijk uit is te leggen. Wat bedoelt de regering concreet met deze kwalificatie? Hoe wordt dit begrip begrensd?

De leden van de fractie van de PvdA vragen of de verplichting om een bestelauto op de balans van de onderneming te zetten wil men in aanmerking komen voor het «nieuwe grijs kenteken» systeem betekent dat hiermee een inbreuk wordt gemaakt op het keuzeregime van de ondernemer?

De leden van de fractie van het CDA vragen een reactie van de regering op het voorstel van VNO-NCW om de voorgeschreven tenaamstelling beter te laten aansluiten bij de bedrijfsvoering van autolease- en autoverhuurbedrijven. Past het voorstel van VNO-NCW binnen de gegeven kaders van het voorstel van de regering?

De leden van de PvdA-fractie vinden het vanzelfsprekend dat een bestelauto op de naam moet staan van de ondernemer die teruggave wil hebben van de BPM. Echter, in het geval van lease- en verhuurbedrijven wordt voorgesteld om de tenaamstelling geschiedt op naam van de gebruiker. Dit lijkt – zeker bij kortdurende verhuurperiodes – tot een onwerkbaar situatie te leiden. Heeft de regering hierover overleg gepleegd met de betreffende branches? Kan de aangegeven ministeriële regeling in het geplande wetgevingsoverleg over het Belastingplan 2005 worden behandeld?

De leden van de VVD-fractie zien een knelpunt in het voorschrift in lid 10 van het voorgestelde artikel 15b. De formulering van lid 10 leidt volgens deze leden ertoe dat voor bestelauto's die autolease- en autoverhuurbedrijven aan derden ter beschikking stellen, uitsluitend teruggaaf van BPM wordt verleend als de kentekens van die auto's op naam van die derden zijn gesteld. Deze voorgeschreven tenaamstelling sluit niet aan bij de bedrijfsvoering van autolease- en autoverhuurbedrijven.

Hoe is het bijvoorbeeld voor een verhuurbedrijf mogelijk per klant het kentekenbewijs te veranderen? De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat het aanbeveling verdient lid 10 zodanig te wijzigen dat niet alleen rekening wordt gehouden met de belangen van de Belastingdienst maar ook met de bedrijfsvoering in de autolease- en autoverhuurbedrijven, te meer omdat deze branches anders geconfronteerd worden met een aanzienlijke toename van de administratieve lasten.

De suggestie in het commentaar van VNO-NCW om deze situatie op te lossen lijkt de leden van de VVD-fractie een nuttig uitgangspunt. Deze leden vernemen graag een gemotiveerde reactie op de voorgestelde wijziging. De vermelde formulering biedt volgens deze leden ruimte voor bij ministeriële regeling te creëren maatwerk. De aanpassing stelt de regering in staat samen met de branches regels te stellen die aansluiten bij de wijze waarop autolease- en autoverhuurbedrijven worden gevoerd.

Ook de leden van de fractie van D66 vragen zich af hoe de regering aankijkt tegen de kritiek van de sector dat de tenaamstelling in artikel 15b, tiende lid, Wet BPM niet aansluit bij de bedrijfsvoering van autolease- en autoverhuurbedrijven en daardoor niet werkbaar is.

De specifieke ondernemerseisen die gesteld worden om voor de BPM-teruggaveregeling in aanmerking te komen, gelden zo begrijpen de leden van de PvdA-fractie slechts tot het tijdstip dat een bestelauto 5 jaar oud is. Betekent dit dat particulieren blijvend in BPM-vrije bestelauto's kunnen rondrijden mits deze bestelwagen maar ouder dan 5 jaar is?

De regeling voor bedrijfsauto's geldt alleen voor auto's die jonger zijn dan vijf jaar. Na die termijn hoeft er geen rekening te worden gehouden met verschuldigde BPM, zo constateren de leden van de SGP-fractie. Voor geïmporteerde auto's geldt een vergelijkbare regeling. Betekent dit dat een ondernemer in beide gevallen zijn auto na vijf jaar kan verkopen aan

een particulier, zonder dat er nog rekening hoeft te worden gehouden met verschuldigde BPM?

In de nota van wijzing is een regeling opgenomen, die de belastinginspecteur de mogelijkheid geeft om bij ten onrechte verleende teruggaaf een naheffing te vorderen, een verzuimboete op te leggen of een vergrijpboete op te leggen, aldus de leden van de D66-fractie. Kan uiteengezet worden wanneer volstaan wordt met een naheffing en wanneer een verzuimboete gerechtvaardigd is in de situaties zoals genoemd in de toelichting (onjuiste aangifte, geen of onjuiste aanvraag bij gewijzigde omstandigheden)?

### **Tariefonderscheid in de motorrijtuigenbelasting voor grijze kentekens tussen bestelauto's van ondernemers en bestelauto's van particulieren**

De leden van de CDA-fractie constateren dat afschaffing van het grijs kenteken voor particulieren pas medio 2005 in werking treedt. Genoemde leden vragen te bevestigen dat geen sprake zal zijn van terugwerkende kracht. Voorkomen moet namelijk worden dat particulieren die in de eerste helft van het jaar op basis van de geldende regelgeving een grijs kenteken hebben gekocht achteraf worden geconfronteerd met extra lasten en administratieve besommingen. Indien niet in terugwerkende kracht wordt voorzien, rijst bij deze leden de vraag of de regering dan geen anticiperend gebruik verwacht?

De regering geeft nog niet aan wanneer de voorliggende regeling ingaat. Er wordt enkele keren gesproken over medio 2005. Waarvan hangt de precieze datum van invoering af, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

Kan de regering bevestigen – zo vragen de leden van de PvdA-fractie – dat er voor particulieren die nu al een bestelauto hebben niets veranderd met betrekking tot de BPM en dat er voor hen alleen wijzigingen optreden met betrekking tot de MRB?

Is de staatssecretaris van Financiën uit hoofde van zijn functie als verantwoordelijke voor de uitvoering van de belastingwetgeving bereid toe te zeggen, dat bestelauto's met grijs kenteken waarvan het kenteken is geregistreerd vóór 1 januari 2005, vanwege de afschaffing van het grijs kenteken na 1 januari 2005 niet met een naheffingsaanslag BPM zullen worden geconfronteerd?

Is de regering bereid om met een nadere overgangsregeling voor particulieren – anders dan gehandicapten – te komen die per 1 januari 2005 onevenredig zwaar door de afschaffing van het grijs kenteken worden getroffen? Indien de regering niet bereid is om te komen tot een overgangsregeling voor particulieren anders dan gehandicapten, verzoeken de leden van de fractie van de LPF de regering in te gaan op de vraag of de tweede nota van wijziging op dit punt in strijd is met artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europees Verdrag ter bescherming van de Rechten van de Mens.

De leden van de SP-fractie zijn het niet eens met het schrappen van het grijs kenteken voor particulieren. Is door enig bewindspersoon in het nabije verleden gewezen op dit «onbedoelde» gebruik van het grijs kenteken? Zo ja, vindt de regering u dat particulieren voldoende gewaarschuwd hadden kunnen zijn dat het grijs kenteken op korte termijn als 'onbedoeld' gebruik zou vervallen? Waarom is hier niet gekozen voor een overgangsregeling voor bijvoorbeeld de mensen die net een auto met grijs kenteken hebben aangeschaft?

In het oorspronkelijke voorstel van de regering ten aanzien van het grijze kenteken was voorzien in een overgangperiode, zodat ondernemers en particulieren hun financiële huishouding konden inrichten op het verdwijnen van het verlaagde MRB- respectievelijk BPM-tarief. Het naar voren halen van de afschaffing van het grijze kenteken voor particulieren naar medio 2005 betekent een extra lastenverzwaring voor particulieren, waaronder zich vermoedelijk veel grote gezinnen bevinden. Heeft de regering inzage in de gezinssamenstelling van de particulieren die in het bezit zijn van een bestelauto, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie? Deelt de regering de indruk van deze leden dat veel grote gezinnen uit financiële overwegingen gebruik maakten van het grijs kenteken?

Kan de regering een indicatie geven van het gemiddelde verschil tussen het MRB-tarief voor een grijs kenteken en de hoogte van de MRB die mensen voor dezelfde auto zullen moeten gaan betalen nadat het grijs kenteken is afgeschaft, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie?

Kan de regering bevestigen dat het bij deze particulieren niet om onwettig gebruik of misbruik van grijze kentekens ging? Vindt de regering het in dat opzicht niet redelijk om hen een overgangstermijn te bieden, teneinde hun financiële situatie te kunnen aanpassen?

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten ervoor om voor particulieren die op 1 januari 2005 in het bezit waren van een bestelauto een overgangsregeling in te stellen ten aanzien van de MRB, op zodanige wijze dat het verlaagde MRB-tarief stapsgewijs wordt gelijkgetrokken met het gewone MRB-tarief. Zij vragen de regering welk budgettair beslag gemoeid zou zijn met een zodanige overgangperiode van respectievelijk 1 jaar, 2 jaar of 3 jaar.

Inzake het gebruik van auto's met een grijs kenteken door gezinnen, zijn de leden van de SGP-fractie van mening dat er in ieder geval een goede overgangsregeling moet komen. Deze gezinnen hebben uit kunnen gaan van de gerechtvaardigde verwachting dat het grijze kenteken zou blijven bestaan. Ook moeten deze gezinnen ernstig rekening houden met de mogelijk sterke waardeval van hun auto. Is de regering bereid om te komen met een gefaseerde verhoging van de motorrijtuigenbelasting in termijnen verspreid over bijvoorbeeld vier jaar?

De leden van de SGP-fractie willen in dit verband ook specifiek aandacht vragen voor hen die in verband met schoolvervoer een auto met een grijs kenteken hebben gekocht. Worden ook deze groepen uitgezonderd van de verhoging van de lasten? Kunnen ouders die een auto met een grijs kenteken hebben voor schoolvervoer alsnog gebruik maken van de faciliteiten, bijvoorbeeld als zij werken via een ondernemingsstructuur?

### **Uitvoering**

Gesteld wordt dat het voorgestelde teruggaafstelsel slechts een teruggaafmogelijkheid kent bij eerste registratie. Echter bij verkoop en aankoop van een bestelwagen tussen ondernemers moet de verkoper alsnog BPM betalen en kan de koper dit weer terugvragen. Als uitzondering mag in deze gevallen het een en ander ook «met gesloten beurzen» worden afgehandeld. Wat gebeurt er indien een ondernemer een met BPM belaste bestel auto koopt van een particulier? Mag de ondernemer dan ook de BPM terugvragen rekening houdend met de staffel van artikel 10 lid 2 Wet BPM? Overigens hebben de leden van de PvdA-fractie nog een vraag ten aanzien van de BPM-afschrijvingsstaffel. Is deze staffel afgestemd op de afschrijvingsperiode van personenwagens? Is deze staffel wel bruikbaar voor bestelauto's gezien het verschil in afschrijving? Volgens de branche gaat een bedrijfsmatig gebruikt busje maar zo'n twee tot drie jaar mee.

Naast de toets van ondernemerschap wordt aangegeven dat wordt gekeken naar feitelijk ingediende aangiften voor de omzetbelasting in het jaar van aanschaf van de bestelauto. Indien er geen aangiften zijn, wordt aangenomen dat ondernemerschap materieel niet is aangevangen, dan wel is beëindigd. Is de regering het met de leden van de CDA-fractie eens dat startende ondernemers hierdoor niet benadeeld mogen worden?

Kan nader gepreciseerd worden langs welke weg ondernemers die geen aangifte voor de omzetbelasting hoeven te doen, zullen worden getoetst om te blijven voldoen aan de voorwaarden voor de voorgestelde teruggaveregeling? Hebben voor de BTW vrijgestelde ondernemers allen wél een BTW-nummer? Indien een dergelijke ondernemer geen BTW-nummer heeft, hoe wordt dan de koppeling gemaakt om in aanmerking te komen voor de BPM-teruggaveregeling, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ten aanzien van het gehanteerde ondernemersbegrip of hun indruk juist is dat bedrijven die vanwege een BTW-vrijstellingsregeling geen beschikking hebben over een BTW-nummer toch in aanmerking kunnen komen voor de teruggaafregeling. Zij wijzen bij wijze van voorbeeld op de situatie van een groot aantal veehandelsbedrijven die aan de BTW-veehandelsregeling deelnemen.

De passage over sommige ondernemers die buiten de boot zouden kunnen vallen is onduidelijk. De leden van de SGP-fractie ontvangen graag de garantie dat deze ondernemers hoe dan ook volledig worden gecompenseerd.

### **Grijze kentekens voor gehandicapten**

Uiteraard – zo constateren de leden van de CDA-fractie – is op de aanscherping van de grijze kentekenregeling voor gehandicapten een uitzondering gemaakt. Genoemde leden menen dat de uitzonderingsregeling in het Belastingplan 2005 zelf nog zodanig was geformuleerd dat deze vrijstelling ook zou gelden voor mensen die in een zorgrelatie tot de gehandicapte staan. Immers van de gehandicapte kan niet verwacht worden dat hij een bestelauto op zijn eigen naam heeft staan. Kan de regering bevestigen dat deze uitzonderingsregel ook onverkort geldt voor mensen die in een «zorgrelatie» staan met de gehandicapte? Zo ja, wat wordt bedoeld met «zorgrelatie»?

Op welke wijze en op welk tijdstip wordt getoetst of sprake is van een «gehandicapte persoon» als bedoeld in het voorgestelde artikel 24a, lid 1, Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, zo vragen de leden van de LPF-fractie.

De leden van de SP-fractie vragen of in de compensatieregeling ook rekening is gehouden met gehandicapten die een bestelbus met grijs kenteken gebruiken voor het vervoer van een scootmobiel en niet over een rolstoel of niet-opvouwbare rolstoel beschikken?

De regeling voor bestelauto's voor gehandicapten is nog onduidelijk. De leden van de SGP-fractie verwijzen op dit punt naar hun opmerkingen in de bijdrage over het Belastingplan 2005. Graag ontvangen zij een duidelijke toelichting op dit onderdeel van de regeling.



## **Vormgeving Vpb-pakket**

In Tabel 2 over de verdelingseffecten van het Vpb-pakket naar grootte eindbeeld 2007 wordt een bedrag genoemd aan lastenverzwaring/verschuiving van € 920 miljoen voor «Particulieren/oneigenlijk/onbedoeld en onnodig gebruik». Kan een exacte onderverdeling van dit bedrag gegeven worden, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

## **Budgettaire aspecten**

Kan worden aangegeven waaruit de post van 465 miljoen onbedoeld gebruik in Tabel 6 op pagina twaalf van de memorie van toelichting is opgebouwd, zo vragen de leden van de SP-fractie. Is dit alleen het grijs kenteken? Is het waar dat zo'n 150 000 particulieren over een auto met grijs kenteken beschikken? Is het waar dat de gemiddelde inkomensachteruitgang in de honderden euro's loopt?

Kan in een vergelijkende tabel op een rijtje worden gezet wat de budgettaire effecten waren van het oorspronkelijke kabinetsvoorstel en van de nu voorgestelde regeling ten aanzien van het grijs kenteken, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie?

## **Tenslotte**

Tenslotte vragen de leden van de PvdA-fractie of de regering een uiteenzetting kan geven over de voortgang van de discussie in de EU ten aanzien van autoprijzen en autobelastingen in de diverse EU landen?

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Tichelaar

De griffier van de commissie,  
Berck