



Belasting Personenauto's en motorrijwielen. Inrichtingseisen bestelauto's. Belastingdienst/Centrum proces- en productontwikkeling, Sector brieven & beleidsbesluiten

12 mei 2009
Nr. CPP2009/764M

De staatssecretaris van Financiën heeft het volgende besloten:

Bij dit beleidsbesluit worden de technische eisen versoepeld die zijn gesteld aan de vaste wand die in een bestelauto de cabine van de laadruimte scheidt. Zo wordt het gebruik van popnagels als bevestigingsmateriaal toegestaan, hoeft de wand niet meer aan de bovenzijde te worden vastgezet en hoeft de wand niet overal aan de carrosserie aan te sluiten. Door deze wijzigingen wordt het voor fabrikanten en importeurs eenvoudiger een bestelauto aan te passen aan de Nederlandse fiscale bepalingen.

1. Inleiding

1.1 Gebruikte begrippen en afkortingen

wet: Wet BPM

leidraad: Leidraad BPM

RDW: Dienst Wegverkeer, ook wel aangeduid als RDW/Centrum voor voertuigtechniek en informatie

2. Inrichtingseisen bestelauto's

§ 3.7.6. Vaste wand

De vaste wand, die de cabine van de laadruimte scheidt, moet aan de volgende cumulatieve eisen voldoen.

A. Ondoorzichtig, vormvast materiaal

De wand moet zijn vervaardigd van ondoorzichtig en vormvast materiaal, waarbij een vast raam met een hoogte van 40 cm is toegestaan. Het gaat in dit geval om de hoogte van het doorzichtige deel van het raam. De raamrubbers dan wel andere voorzieningen waarin het raam is vervat, worden voor het bepalen van de hoogte van het raam buiten beschouwing gelaten.

Onder een vast raam in de wand moet een raam worden verstaan dat op geen enkele wijze is te openen. Klap-, schuif- of draairamen zijn dus niet toegestaan. Een maximale breedte van het raam is niet voorgeschreven. Een uitvoering met twee of meerdere vaste ramen naast elkaar in de vaste wand is ook toegestaan.

Een tot bestelauto omgebouwde personenauto, waarbij een vaste wand verplicht is gesteld, kan zijn voorzien van een hoofdbeschermingssysteem bij zijdelingse aanrijdingen (verder: side-curtains), te weten een airbagsysteem dat zich bevindt in de dakrand aan weerszijden van het interieur, dat is bestemd om de inzittenden ter hoogte van de zijkant van het hoofd tegen letsel te beschermen met name bij een zijdelingse aanrijding. De side-curtains zijn boven de zijruiten langs (nagenoeg) de volle lengte van het interieur van het motorrijtuig aangebracht. Wordt bij ombouw van een dergelijke personenauto tot bestelauto een vaste wand aangebracht, dan kunnen de side-curtains niet meer ontplooiën.

Om na de ombouw de werking van de side-curtains te kunnen garanderen is de volgende oplossing toegestaan. Voor zover de zijkanten van de vaste wand tussen bestuurderscabine en laadruimte het ontplooiën van de side-curtains verhinderen, mogen deze zijkanten bestaan uit een materiaal dat bij normaal gebruik van een motorrijtuig een solide, vormvast onderdeel van de vaste wand vormt, maar breekt of scheurt bij het ontplooiën van de side-curtains. Het materiaal moet rondom onverbreekelijk met de vaste wand en de carrosserie zijn bevestigd. De vaste wand bestaat hierdoor uit één geheel, zij het dat het materiaal aan de zijkanten zal afwijken van het overige materiaal, bijvoorbeeld omdat het dunner is dan de rest van de vaste wand.



B. Geheel vlak

De wand moet geheel vlak zijn.

Als de vaste wand niet geheel vlak is, betekent dat overigens niet zonder meer dat het motorrijtuig niet aan de gestelde eisen voldoet. Uitsteeksels veroorzaakt door de bevestigingsconstructie en enige profilering, bijvoorbeeld ter vergroting van de stevigheid, zijn toegestaan. Er wordt dan wel gemeten van de meest naar achteren gelegen delen.

C. Uit één geheel

De wand moet uit één geheel bestaan, waarbij noodzakelijke voorzieningen ten behoeve van het gebruik of onderhoud zijn toegestaan. Hierbij kan aan de volgende zaken worden gedacht.

1. Een scharnierend of uitneembaar gedeelte op die plaats waar noodzakelijk onderhoud moet worden gepleegd;
2. Een ventilatierooster, mits daardoor de laadruimte niet vanuit de cabine kan worden bereikt. Het ventilatierooster moet door middel van een lijm- of lasconstructie aan de vaste wand zijn verbonden;
3. Een opening in de vaste wand van een bestelauto, waarvan de zijdeur in de laadruimte slechts aan de binnenzijde van de laadruimte kan worden ontgrendeld dan wel afgesloten, die niet groter dan nodig is om er een hand door te kunnen steken om de zijdeur te sluiten of openen;
4. Een opening in de vaste wand van een bestelauto om gordels doorheen te leiden, mits deze opening niet groter is dan voor dit doel noodzakelijk;
5. Een opening aan de bovenzijde en ter hoogte of net achter de vaste wand van een bestelauto, waarvan het schuifdak in de laadruimte slechts aan de binnenzijde van de laadruimte kan worden bediend, die niet groter is dan nodig om er een hand door te kunnen steken om het schuifdak te bedienen.

Als de vaste wand niet geheel uit een stuk bestaat, betekent dat niet zonder meer dat het motorrijtuig niet aan de gestelde eisen voldoet. Die delen moeten wel op onverbreekelijke wijze met elkaar zijn verbonden. Dit kan door de diverse delen aan elkaar vast te lassen, vast te lijmen met bij voorbeeld een speciale carrosserielijm, of aan elkaar te bevestigen met popnagels of breekbouten. Een combinatie van deze technieken is toegestaan.

Voor de uitvoering van de vaste wand in een motorrijtuig met side-curtains wordt verwezen naar onderdeel A 'Ondoorzichtig, vormvast materiaal' van deze paragraaf.

D. Rechtstreeks aan carrosserie verbonden

De wand moet zoveel mogelijk rondom en op onverbreekelijke wijze rechtstreeks met de carrosserie zijn verbonden. Het doel van deze eis is gelegen in de wens van een permanente constructie van de vaste wand.

I. Zoveel mogelijk rondom

Onder de term 'zoveel mogelijk rondom' wordt verstaan: op al die plaatsen waar contactpunten tussen de vaste wand en de carrosserie aanwezig zijn. Het is soms niet mogelijk om de vaste wand overal aan de carrosserie te laten aansluiten. Daarom is het voldoende dat per zijde van de vaste wand deze over ten minste 75% van de lengte aansluit op de carrosserie. Op de plaatsen waar de vaste wand niet aansluit op de carrosserie, mag de afstand tussen de vaste wand en de carrosserie niet groter zijn dan 4 centimeter.

De afstand tussen de vaste wand en de carrosserie mag groter zijn dan 4 centimeter indien dat noodzakelijk is voor het aanbrengen van voorzieningen als bedoeld onder punt C, onderdelen 3, 4 en 5, van deze paragraaf.

II. Op onverbreekelijke wijze

De vaste wand kan op onverbreekelijke wijze met de carrosserie worden verbonden door deze aan de zijwanden en de bodem:

- zoveel mogelijk en op onverbreekelijke wijze te lassen;
- zoveel mogelijk met carrosserielijm of carrosseriekits rechtstreeks met de carrosserie te verbinden. De carrosserielijm of -kit moet uitgehard voor een onverbreekelijke verbinding zorgen;
- te bevestigen met popnagels of breekbouten.

Een combinatie van deze technieken is toegestaan.



Het is niet nodig de bovenzijde van de vaste wand aan het motorrijtuig te bevestigen.

Wanneer de vaste wand aan de onderzijde niet rechtstreeks aan de carrosserie wordt verbonden, terwijl dit technisch wel tot de mogelijkheden behoort, voldoet de constructie van de vaste wand in beginsel dus niet aan de gestelde voorwaarden. Het is immers mogelijk de vaste wand aan de onderzijde aan de carrosserie te bevestigen. Wanneer echter de houten laadvloer of de vloerbedekking is vastgelijmd aan de carrosserie en de vaste wand is vastgelijmd aan de houten laadvloer of de vloerbedekking, wordt er geacht sprake te zijn van een permanente constructie mits de vaste wand aan de zijwanden rechtstreeks met de carrosserie is verbonden. Op deze wijze wordt voldaan aan de eis dat de vaste wand zoveel mogelijk rondom en op onverbreekelijke wijze met de carrosserie moet zijn verbonden.

Wanneer de vaste wand met een hoogte van 30 cm op een plaats wordt geconstrueerd waar de vaste wand de zijbekleding raakt, mag de scheidingswand met een zijflap aan de B-stijl worden bevestigd. Ook is het in deze omstandigheid toegestaan de scheidingswand, in plaats van aan de zijbekleding of aan de B-stijl, door middel van een constructie aan de wielkuipen dan wel door middel van een schoor aan de laadvloer te bevestigen. Als de constructie op deze wijze is uitgevoerd moeten ook alle bevestigingen worden gelijmd, gelast of vastgezet met breekbouten of popnagels (of een combinatie van deze technieken) waardoor er een permanente constructie ontstaat.

In motorrijtuigen met een dubbele cabine is het toegestaan de vaste wand door middel van zijflappen, die gedeeltelijk voor de ramen van de achterdeuren vallen, aan de carrosserie te bevestigen. Deze zijflappen lopen parallel aan de ramen in de deuren. Vooralsnog is toegestaan dat de zijflappen ook schuin aflopend mogen worden aangebracht, voor zover noodzakelijk voor een goede loop van de achtergordels. Dit geldt dus niet voor bestelauto's met een enkele cabine. De laadruimte van deze motorrijtuigen moet worden gebliendeerd zoals beschreven in paragraaf 3.7.5. Het toepassen van zijflappen is voor deze motorrijtuigen niet toegestaan.

Een vaste wand is ook 'zoveel mogelijk rondom en op onverbreekelijke wijze rechtstreeks met de carrosserie verbonden' als de wand, die zowel aan de linker zijwand als aan de vloer op onverbreekelijke wijze is verbonden met de carrosserie, door middel van een rubberen profiel aansluit op een schuifdeur (in gesloten toestand) zonder ruit, die zich aan de rechterzijde van een motorrijtuig met een dubbele cabine bevindt. Die wand sluit immers de gehele laadruimte af, wanneer de zijdeur is gesloten. Dat het door deze constructie mogelijk is om via de geopende zijdeur niet alleen de zitplaatsen in de dubbele cabine, doch ook de laadruimte te bereiken, is dus geen bezwaar.

E. Verticale plaatsing, loodrecht op lengte-as

De wand moet zowel verticaal als in een hoek van 90° op de lengteas zijn geplaatst.

Als een vaste wand anders is geplaatst, betekent dit echter niet zonder meer dat het motorrijtuig niet aan de gestelde eisen voldoet. Voor het bepalen van de diverse afstanden moet dan wel worden uitgegaan van de plaats waar de vaste wand zou staan als deze wel verticaal en in een hoek van 90° op de lengteas zou zijn geplaatst, en wel op de plaats van het meest naar achteren gelegen bevestigingspunt van de aanwezige wand.

Het is dus mogelijk om een deel van de cabine van een motorrijtuig met dubbele cabine bij de laadruimte te betrekken door een deel van de achterste zitplaatsen te verwijderen en een vaste scheidingswand te plaatsen die uit drie delen bestaat: een deel direct achter de bestuurdersstoel, een tweede deel dwars op het eerste deel aan de zijkant van de overgebleven achterste zitplaats(en) en een laatste deel direct achter de achterste zitplaats(en).

Wat betreft de hoogte van de vaste wand bij geheel open bestelauto's met enkele cabine, waarbij zowel de cabine als de laadbak niet zijn overdekt, wordt verwezen naar paragraaf 3.3.2.

F. Algemene bepaling

Waar in deze paragraaf het gebruik van breekbouten wordt toegestaan, wordt daaronder verstaan het gebruik van breekbouten waarvan de aandraaikop afbreekt zodra de bout is vastgezet en waarvan het draaigedeelte niet bereikbaar is doordat het is gevat in een kokerconstructie.

3. Inwerkingtreding (en vervaldatum)

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juni 2009. Dit besluit vervangt § 3.7.6 van het besluit van 12 september 2006, nr. CPP2006/1980M, Stcrt. nr. 185.



Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst.

Den Haag, 12 mei 2009

*De staatssecretaris van Financiën,
J.C. de Jager.*