



Aan
Top-25 Belastingdienst

Directoraat-Generaal
Belastingdienst

Datum
7 juni 2019

Auteur
wob
weigeringsgr
et

memo

2019 - 1107 MRB verlaging m.b.t. vrachtwagenheffing

1. Wetsvoorstel/regeling

1.1. Beschrijving voorstel/regeling

De MRB voor vrachtauto's wordt verlaagd n.a.v. de verwachte invoering van de vrachtautoheffing per 1 januari 2023. Deze vrachtautoheffing wordt niet uitgevoerd door de Belastingdienst, maar heeft wel op twee punten gevolgen voor de Belastingdienst. Voorgesteld wordt om:

1. De Wet BZM af te schaffen;
2. De tarieven in de MRB voor vrachtauto's te verlagen.

Achtergrond voor de verlaging in de MRB is dat de verwachte opbrengsten van de vrachtautoheffing hoger zijn dan het minimale tarief dat geheven moet worden op basis van EU-recht. Om die reden bestaat de wens bij de wetgever om de meeropbrengsten terug te sluizen door middel van een MRB-verlaging. Dit betekent dat de tabel van artikel 25a Wet MRB als volgt wordt aangepast:

Bij een toegestane maximum massa in kilogrammen van	Zonder koppelinrichting						Met koppelinrichting			
	Zonder luchtvering			Met luchtvering			Zonder luchtvering		Met luchtvering	
	Met aantal assen			Met aantal assen			Met aantal assen		Met aantal assen	
	2	3	4 of meer	2	3	4 of meer	2	3 of meer	2	3 of meer
Minder dan 12.000	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil
12.000 tot 13.000	€ 7,75									
13.000 tot 14.000	€ 21,50	€ 4,25		€ 7,75						
14.000 tot 15.000	€ 30,25	€ 6,00		€ 21,50	€ 5,50					
15.000 tot 16.000	€ 68,50	€ 13,50	€ 5,75	€ 30,25	€ 7,75	€ 5,00				
16.000 tot 17.000	€ 68,50	€ 13,50	€ 5,75	€ 30,25	€ 7,75	€ 5,00	€ 3,50			
17.000 tot 18.000	€ 68,50	€ 27,75	€ 11,75	€ 30,25	€ 13,50	€ 8,75	€ 3,50			
18.000 tot 19.000	€ 68,50	€ 27,75	€ 11,75	€ 30,25	€ 13,50	€ 8,75	€ 8,00	€ 5,00	€ 3,50	

19.000 tot 20.000	€ 68,50	€ 36,00	€ 15,25	€ 30,25	€ 27,75	€ 18,00	€ 8,00	€ 5,00	€ 3,50	
20.000 tot 21.000	€ 68,50	€ 36,00	€ 15,25	€ 30,25	€ 27,75	€ 18,00	€ 18,75	€ 12,00	€ 8,00	€ 5,75
21.000 tot 22.000	€ 68,50	€ 55,50	€ 23,50	€ 36,00	€ 36,00	€ 23,25	€ 18,75	€ 12,00	€ 8,00	€ 5,75
22.000 tot 23.000	€ 68,50	€ 55,50	€ 23,50	€ 36,00	€ 36,00	€ 23,25	€ 24,25	€ 15,50	€ 18,75	€ 13,25
23.000 tot 25.000	€ 86,25	€ 86,25	€ 36,50	€ 55,50	€ 55,50	€ 36,00	€ 43,75	€ 28,00	€ 24,25	€ 17,25
25.000 tot 27.000	€ 86,25	€ 86,25	€ 57,00	€ 55,50	€ 55,50	€ 36,50	€ 76,75	€ 49,25	€ 43,75	€ 31,00
27.000 tot 29.000	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 57,00	€ 57,00	€ 57,00	€ 76,75	€ 49,25	€ 43,75	€ 31,00
29.000 tot 31.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 83,75	€ 53,75	€ 51,00	€ 36,00
31.000 tot 33.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 116,25	€ 74,75	€ 83,75	€ 59,00
33.000 tot 36.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 176,50	€ 113,50	€ 116,25	€ 81,75
36.000 tot 37.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 176,50	€ 113,50	€ 116,25	€ 81,75
38.000 tot 40.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 176,50	€ 157,00	€ 128,75	€ 113,50
40.000 of meer	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 232,25	€ 232,25	€ 157,00	€ 157,00

1.2. Beschrijving van de te beantwoorden vragen

Gevraagd wordt om de gevolgen te beschrijven van bovenstaande 2 voorgestelde maatregelen.

Hierbij worden in ieder geval onderstaande vragen beantwoord:

- Interactie burger/bedrijven
 - Wat zijn de verwachte gevolgen voor de burger / bedrijven?
 - Hoe zal de aanvullende communicatie worden ingericht?
 - Wat zijn de gevolgen voor dienstverlening?
 - Wat zijn de eventuele gevolgen voor de uitvoering?
- Maakbaarheid systemen
 - IV-aspecten:
 - Zijn er aanpassingen in IV-voorzieningen noodzakelijk? Zo ja, zijn deze haalbaar per 1 januari 2023?
 - Op welke termijn zijn de voorgestelde aanpassingen op zijn vroegst te realiseren?
 - Zijn we hierbij afhankelijk van gegevens afkomstig van een andere instantie (bijvoorbeeld de RDW)? Zo ja, zijn deze gegevens tijdig leverbaar? Kunnen deze leveringen ook verwerkt worden in onze systemen?
- Handhaafbaarheid
 - Wat zijn de belangrijkste gevolgen voor het toezicht?
- Fraudebestendigheid
 - Is de maatregel fraudebestendig?
- Bijdrage complexiteitsreductie
 - Is er sprake van een complexiteitsverlaging of verhoging?
- Risico procesverstoringen
 - Wat is het risico op verstoringen?
- Uitvoeringskosten
 - Welke (structurele) kosten danwel besparingen worden verwacht bij deze maatregel?
 - Wat zijn de bijbehorende consequenties vanuit het perspectief van personeel en IV?

- Gaat de implementatie van deze maatregel gepaard met incidentele kosten?

2. Perspectief van de Belastingdienst

2.1. Interactie burgers/bedrijven

2.1.1. Aard en omvang doelgroep

De verlaging van de MRB-tarieven en de afschaffing van de BZM geldt voor alle vrachtauto's: de gehele populatie vrachtautobezitters wordt daarom door deze maatregel geraakt.

2.1.2. Communicatie

Aangezien de MRB-verlaging en de afschaffing van de BZM gelijktijdig plaatsvindt met de invoering van de nieuwe vrachtautoheffing, ligt het voor de hand de communicatie over deze onderwerpen mee te nemen in de bredere communicatie over de nieuwe vrachtautoheffing.

2.1.3. Dienstverlening

Er worden geen gevolgen verwacht voor de dienstverlening.

			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x

2.2. Maakbaarheid systemen

De BZM wordt via het Eurovignet geheven. Het Eurovignet is een samenwerkingsverdrag tussen verschillende lidstaten, waarvoor gebruik wordt gemaakt van een gezamenlijk ICT-systeem (geoutsourced bij een externe dienstverlener: AGES). De kosten voor het gebruik van dit systeem, worden van de opbrengst ingehouden door de beheerder van het systeem. Zodoende kunnen hiervoor geen besparingen worden vastgesteld. Op één onderdeel wordt er met de afschaffing van de BZM wel een besparing gerealiseerd voor de automatisering: voor de Nederlandse belastingdienst is er namelijk een aparte aanvullende applicatie in gebruik, waarvoor de kosten niet in aftrek mogen worden gebracht van de totale opbrengsten. Deze applicatie is ook in beheer bij een externe dienstverlener en de kosten hiervoor worden gedragen door (Nederlandse) belastingdienst. Daarnaast verzorgt deze externe dienstverlener 3 RfC's en het jaarlijkse ISAE report. De kosten voor deze externe dienstverlening bedragen jaarlijks 670.000 euro.

De maatregel heeft weinig impact op de automatiseringssystemen voor de mrb. De aanpassingen zijn mogelijk binnen de marge voor jaaraanpassingen. De wijzigingen betreffen het uitbreiden van de bestaande tabellen met een aantal categorieën. Deze wijzigingen moeten uiterlijk rond 1 december 2022 gereed zijn, zodat begin december 2022 de eerst rekeningen voor 1 januari 2023 kunnen worden verzonden. Er wordt rekening mee gehouden dat de bij deze toets meegezonden bedragen worden geïndexeerd.

2.2.1. Gegevens en AVG-aspecten

Voor de MRB geldt dat het niet noodzakelijk is om het bestaande gegevensabonnement met de RDW te wijzigen. Er wordt om die reden geen

impact voorzien voor gegevens. Ook voor de gegevensontsluiting richting de Belastingtelefoon wordt geen impact voorzien.

Voor de afschaffing van de BZM geldt dat het systeem uitgefaseerd moet worden en de gegevens hierin conform de archiefwet nog 7 jaar moeten worden opgeslagen. De gegevens zullen worden geschoond en opgenomen worden in Gegevens geschoonde systemen (GGS) of AC. De impact hiervan is te verwaarlozen.

Verder wordt voor de BZM periodiek contra informatie ingewonnen bij de ILT. Het betreft camerabeelden van zware voertuigen om te controleren of er voor deze voertuigen een Eurovignet is afgegeven. Dit is een standaard ingeregeld proces. De werklast voor het exploitatie team hiervoor is zeer beperkt (maximaal enkele uren per week). Aangezien de werklast zeer gering is, kan aan het niet langer meer inwinnen van de gegevens geen besparing worden toegekend. Voor het goed afwikkelen van de ontmanteling van de gegevensinwinning moet door de accountmanager, procesdeskundige en procesbeheer extra afrondende activiteiten worden uitgevoerd. Dit zal naar verwachting enkele dagen aan eenmalige capaciteit vragen. Vanwege de beperkte omvang van de werkzaamheden, worden hier geen kosten aan toegekend.

Voor de langere termijn stond een optimalisatie van het handmatige proces rondom deze uitwisseling tussen BD en ILT gepland. Bezien moet worden of deze met het oog op de afschaffing van de BZM in 2023 doorgang moet vinden. Deze afweging moet nog worden gemaakt, zodoende is er (nog) geen sprake van een besparing.

Wat betreft de AVG-aspecten geldt dat het bestaande gegevensproces niet wordt gewijzigd, er zijn daarom geen gevolgen voor de bescherming van persoonsgegevens.

2.2.2. Massaal proces

De rekeningen voor de MRB voor vrachtauto's worden geautomatiseerd aangemaakt. De voorziene tariefswijziging en de uitbreiding van de tariefklassen heeft geen invloed op dit massale proces.

Opgemerkt wordt dat de nieuwe tarieven tot gevolg hebben dat sommige categorieën vrachtauto's helemaal niet meer in de heffing worden betrokken, aangezien de aangifte minder dan €5 bedraagt. Om die reden kan worden overwogen de doelmatigheidsgrens, op grond waarvan geen rekeningen voor minder dan €5 worden verzonden, te schrappen. Deze suggestie wordt neergelegd bij de wetgever. Voor IV zou dit een kleine aanpassing in de software vergen.

Binnen CAP worden verder diverse deelprocessen uitgevoerd rondom de BZM, die onder meer zien op Contracten, Teruggaaf, Vooraankondigingen, Naheffingssaanlagen, Vrijstellingen, Bezwaar, Beroepsprocedures, Interne Controle, Functioneel Beheer. Deze werkzaamheden komen te vervallen. Het betreft 8 medewerkers die zich full time met deze taken bezighouden, en 6 medewerkers die ongeveer een derde van hun tijd hieraan besteden. In totaal komt dit neer op 10 fte, deze kunnen worden uitgesplitst naar 6 fte C-functie, 2 fte S8, 2 fte S11.

2.2.3. IV-aspecten

In het (nog op te leveren) autoheffingssysteem mrb moeten rekenregels worden aangepast, bestaande tabellen moeten met een aantal categorieën worden

uitgebreid en tarieven moeten worden gewijzigd. Vanwege het hoge adaptieve vermogen van dit systeem, is de impact hiervan naar verwachting gering. Voor de IV voor het toezicht geldt dat relevante gegevens worden opgeslagen in de Database auto. Voor deze database wordt geen impact voorzien.

2.2.4. Bestuurlijke informatie

Nvt.

			
<i>Maakbaarheid systemen</i>			x
<i>Beslag portfolio:</i>			

2.3. Handhaafbaarheid

2.3.1. Handhavingsstrategie

Voor de mrb geldt dat een groot aantal vrachtauto's voor het nihiltarief in aanmerking zal komen of op grond van de doelmatigheidsgrens geen belasting verschuldigd zijn. Hierdoor kan het aantrekkelijk worden voor belastingplichtigen contact op te nemen met het RDW om de bij de vrachtauto behorende gegevens te wijzigen. Deze beweging is eerder gezien bij de invoering van het Eurovignet.

Verder zijn er geen gevolgen voor de handhavingsstrategie voor de mrb.

Voor de bzm geldt dat het niet langer uitvoeren van de BZM een besparing van een aantal fte oplevert. Op dit moment worden er circa 10.000 signalen per jaar verwerkt voor binnenlandse kentekens. De behandeling van een signaal duurt ongeveer 45 minuten, wat uitkomt op een besparing van 7.500 uur. In totaal zou dit een besparing van 5,5 fte op C-niveau betekenen. Een groot deel van deze werkzaamheden vervalt echter per 1 januari 2021: op dat moment kan gebruik worden gemaakt van de camerabeelden van de ITL voor het controleren van binnenlandse kentekens. Verwacht wordt dat na 1 januari 2021 nog 1 fte is gemoeid met het controleren van binnenlandse kentekens. De BD moet daarnaast nog de controle uitvoeren op buitenlandse kentekens. Daarover worden ongeveer 3.000 signalen per jaar verwacht. Aangezien dit een complexere behandeling is dan de behandeling van signalen van binnenlandse kentekens, bedraagt de behandeltijd anderhalf uur per signaal. Dit komt neer op een besparing van 4.500 uur, oftewel 3 fte, per jaar op C-niveau. In totaal komt dit neer op een personele besparing van 4 fte.

			
<i>Handhaafbaarheid</i>			x

2.4. Fraudebestendigheid

Nvt.

			
<i>Fraudebestendigheid</i>		Nvt	

2.5. Complexiteitsgevolgen

Het niet meer hoeven uitvoeren van de Wet BZM betekent een complexiteitsreductie.

Opgemerkt wordt dat in het kader van complexiteitsreductie overwogen kan worden de teruggaafregeling voor bedrijfsvoertuigenparken af te schaffen. Dit is voor de BD een ingewikkelde regeling. Met voorliggende maatregel wordt het belang voor deze moeilijke regeling kleiner (financieel belang neemt af), waardoor momentum ontstaat deze regeling af te schaffen. Deze suggestie wordt neergelegd bij de wetgever. Het afschaffen van deze regeling zou voor IV betekenen dat er geen LOA (die tevens handmatige werkzaamheden per teruggave vereist) hoeft te worden gemaakt voor de teruggaafregeling. De eerste inschatting is dat het afschaffen van de teruggaafregeling voor IV daarom een complexiteitsreductie en besparing zou betekenen. De kosten en besparing zullen, indien het voorstel wordt overgenomen, nader onderzocht worden.

			
Complexiteitsgevolgen			x

2.6. Risico procesverstoringen

Risico procesverstoringen:	groot / gemiddeld / klein
----------------------------	---------------------------

2.7. Uitvoeringskosten en personele gevolgen

[illegible]

reken uren om naar fte met 1419 uren per jaar

uren	fte
	0,00

1419 volgt uit de handleiding overheidsstarieven 2019 (HOT)
HOT rekent 7,2u / werkdag

tbv TK-sjabloon	incidenteel	structureel							
Dienstverlening	€ 0	€ 0							
Handhaving/toezicht	€ 0	#####							
Automatisering	€ 0	-€ 670.000							
personele gevolgen	0,0	-14,0							
<i>tbv IV en cd IV&D</i>									
IV-dagen	0	0							
tbv C&F en DO-control			2019	2020	2021	2022	2023	2024+	
jaaraanpassingen	€ 0	€ 0	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€
beperkt	€ 0	€ 0	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€
wijziging art. 10	€ 0	€ 0	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€
externe claim (ander ministerie)	€ 0	€ 0	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€
			0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€	0 k€

Toelichting: dubbelklikken om te wijzigen, indien extra regels nodig zijn in tabel, verzoek aan uitvoeringstoets@minfin.nl

2.7.1. Voorziene dekking uitvoeringskosten

Aangezien er voor deze toets geen kosten geclaimd worden, hoeft er geen dekking te worden gevonden van de uitvoeringskosten.

2.8. Overige aspecten (juridisch en specials)

Nvt.

2.9. Invoeringsmoment

Invoering mogelijk per:	01 – 01 – 2023
-------------------------	----------------

2.10. Eindoordeel

<u>Eindoordeel:</u>	Uitvoerbaar
---------------------	-------------

3. Implementatie en vervolg

De keten auto is verantwoordelijk voor de implementatie.

4. Samenvatting

Impact:	ingrijpend / middelgroot / beperkt
---------	---

CONCEPT

VOORSTEL VAN WET

Artikel I

In de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 komt **artikel 25a** te luiden:

Artikel 25a

1. Voor een vrachtauto bedraagt de belasting over een tijdvak van drie maanden:

Bij een toegestane maximum massa in kilogrammen van	Zonder koppelinrichting						Met koppelinrichting				
	Zonder luchtvering			Met luchtvering			Zonder luchtvering		Met luchtvering		
	Met aantal assen			Met aantal assen			Met aantal assen		Met aantal assen		
	2	3	4 of meer	2	3	4 of meer	2	3 of meer	2	3 of meer	
Minder dan 12.000	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	
12.000 tot 13.000	€ 7,75										
13.000 tot 14.000	€ 21,50			€ 4,25							€ 7,75
14.000 tot 15.000	€ 30,25			€ 6,00	€ 21,50						€ 5,50
15.000 tot 16.000	€ 68,50	€ 13,50	€ 5,75	€ 30,25	€ 7,75	€ 5,00	€ 3,50				
16.000 tot 17.000	€ 68,50	€ 13,50	€ 5,75	€ 30,25	€ 7,75	€ 5,00					
17.000 tot 18.000	€ 68,50	€ 27,75	€ 11,75	€ 30,25	€ 13,50	€ 8,75					
18.000 tot 19.000	€ 68,50	€ 27,75	€ 11,75	€ 30,25	€ 13,50	€ 8,75	€ 8,00	€ 5,00	€ 3,50		
19.000 tot 20.000	€ 68,50	€ 36,00	€ 15,25	€ 30,25	€ 27,75	€ 18,00	€ 8,00	€ 5,00	€ 3,50		
20.000 tot 21.000	€ 68,50	€ 36,00	€ 15,25	€ 30,25	€ 27,75	€ 18,00	€ 18,75	€ 12,00	€ 8,00	€ 5,75	
21.000 tot 22.000	€ 68,50	€ 55,50	€ 23,50	€ 36,00	€ 36,00	€ 23,25	€ 18,75	€ 12,00	€ 8,00	€ 5,75	
22.000 tot 23.000	€ 68,50	€ 55,50	€ 23,50	€ 36,00	€ 36,00	€ 23,25	€ 24,25	€ 15,50	€ 18,75	€ 13,25	
23.000 tot 25.000	€ 86,25	€ 86,25	€ 36,50	€ 55,50	€ 55,50	€ 36,00	€ 43,75	€ 28,00	€ 24,25	€ 17,25	
25.000 tot 27.000	€ 86,25	€ 86,25	€ 57,00	€ 55,50	€ 55,50	€ 36,50	€ 76,75	€ 49,25	€ 43,75	€ 31,00	
27.000 tot 29.000	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 57,00	€ 57,00	€ 57,00	€ 76,75	€ 49,25	€ 43,75	€ 31,00	
29.000 tot 31.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 83,75	€ 53,75	€ 51,00	€ 36,00	
31.000 tot 33.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 116,25	€ 74,75	€ 83,75	€ 59,00	
33.000 tot 36.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 176,50	€ 113,50	€ 116,25	€ 81,75	
36.000 tot 37.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 176,50	€ 113,50	€ 116,25	€ 81,75	
38.000 tot 40.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 176,50	€ 157,00	€ 128,75	€ 113,50	
40.000 of meer	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 232,25	€ 232,25	€ 157,00	€ 157,00	

waarbij voor de luchtvering geldt dat deze zich bevindt op de aangedreven assen en onder luchtvering mede wordt verstaan daaraan als gelijkwaardig erkende vering als bedoeld in bijlage I bij de richtlijn.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van dit artikel.

Artikel II

1. De Wet belasting zware motorrijtuigen wordt ingetrokken.
2. De heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht, bedoeld in artikel 3 van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtautos (Trb. 1994, 69) wordt overeenkomstig artikel 17 van dat verdrag beëindigd.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen deel

De vrachtautoheffing komt in plaats van de bestaande belasting zware motorrijtuigen (hierna: BZM) die wordt geheven ingevolge de Wet belasting zware motorrijtuigen. Daarnaast wordt de motorrijtuigenbelasting (hierna: MRB) ter zake van het houden van een vrachtauto die wordt geheven ingevolge de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (hierna: Wet MRB 1994) zo laag als mogelijk vastgesteld.

Verlaging van de MRB

Bij het verlagen van de MRB zijn de minimumtarieven zoals vastgesteld bij EU-richtlijn 1999/62/EG leidend.¹ Deze richtlijn stelt minimumtarieven op basis van het maximaal toegestaan totaalgewicht van een vrachtauto, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de aan- of afwezigheid van luchtdrukvering, het aantal assen van de vrachtauto, en de aan- of afwezigheid van een koppelinrichting. Deze indeling en de daarmee corresponderende minimumtarieven zijn overgenomen. De richtlijn maakt ook onderscheid op basis van de aanwezigheid van een aanhanger, en het aantal assen dat deze aanhanger heeft. Net als in de huidige tariefstabel is dit onderscheid niet in de voorgestelde tariefstabel verwerkt, omdat dat aanzienlijke administratieve lasten en uitvoeringskosten tot gevolg zou hebben. Dat zou namelijk betekenen dat bedrijven voortdurend moeten registreren of met een aanhanger wordt gereden, en zo ja, hoeveel assen deze aanhanger heeft. Tegelijkertijd zou de belastingdienst voortdurend fysiek controle hierop moeten uitoefenen. In plaats daarvan kent de Wet MRB 1994 een teruggaafregeling voor bedrijfsvoertuigenparken. Als een bedrijfsvoertuigenpark meer vrachtauto's dan aanhangwagens heeft kan het, onder voorwaarden, teruggaaf verzoeken van de MRB. In dat geval kan namelijk administratief worden aangetoond dat niet alle vrachtauto's gelijktijdig met een aanhangwagen op de weg rijden.

Afschaffing van de BZM

De BZM wordt afgeschaft. Daartoe moet de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht Eurovignetverdrag worden beëindigd.² Na de afschaffing van de BZM heft Nederland immers niet langer een gemeenschappelijk gebruiksrecht in de zin van artikel 1 van het Eurovignetverdrag.

De keuze bestaat om de heffing te beëindigen dan wel het verdrag op te zeggen, een en ander met inachtneming van de ter zake in het Eurovignetverdrag neergelegde bepalingen. Zowel voor beëindiging van de heffing als de opzegging van het verdrag geldt een opzegtermijn van negen maanden. Opzegging moet echter plaatsvinden aan het begin van het kalenderjaar; een beëindiging kan op elk willekeurig tijdstip ingaan. Mede gezien de grotere flexibiliteit gaat de voorkeur vooralsnog uit naar beëindiging van de heffing van het gemeenschappelijke gebruiksrecht zonder opzegging van het verdrag. Vervolgens wordt op een later tijdstip het verdrag opgezegd.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel X (artikel 25a van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

De motorrijtuigenbelasting wordt verlaagd als gevolg van de introductie van de vrachtautoheffing. In de tabel worden de nieuwe tarieven vastgesteld. Het aantal

¹ Europese richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtautos (PbEG 1999, L 1987).

² Het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtautos (Trb. 1994, 69).

gewichtsklassen is uitgebreid ten opzichte van de huidige tabel, zodat de minimumtarieven van de richtlijn³ kunnen worden gevolgd.

Bij het bepalen van de tarieven zijn de volgende uitgangspunten in acht genomen:

1. De tarieven zijn gelijk aan de Europese minimumtarieven.
2. De vaststelling van het MRB-tarief blijft mogelijk op basis van voertuiginformatie. Registratie naar gebruik door de belastingplichtige of een fysieke controle door de belastingdienst moet niet noodzakelijk zijn. Dit heeft gevolgen voor de tarieven van vrachtauto's met een koppelinrichting. Het is in de praktijk namelijk niet te bepalen óf de vrachtauto daadwerkelijk met een oplegger rijdt en hoeveel assen deze oplegger heeft. Om te voorkomen dat in de praktijk het MRB-tarief onder het Europese minimumtarief kan uitkomen, is het tarief als volgt bepaald:
 - Bij een vrachtauto met koppelinrichting bedraagt het maximum toegestaan totaalgewicht de som van het maximumgewicht dat de trekkende eenheid kan trekken en het maximum toegestaan gewicht van de trekkende eenheid.
 - De verschillende minimumtarieven van de richtlijn – onderscheidend naar het aantal assen van de oplegger - zijn samengevoegd, waarbij telkens het hoogste tarief is gekozen. Daarbij is geborgd dat de tarieven zich ook logisch tot elkaar verhouden.
3. In de richtlijn zijn sommige gewichtsklassen niet benoemd. Voor deze klassen geldt een richtlijnconform tarief, die zich logisch verhoudt tot de richtlijn en de overige tarieven.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat de tarieven, genoemd in de voorgestelde tabel, jaarlijks kunnen worden onderworpen aan de inflatiecorrectie, bedoeld in artikel 81a van de Wet MRB 1994.

Artikel X (Wet belasting zware motorrijtuigen)

Met dit artikel wordt de Wet belasting zware motorrijtuigen ingetrokken en wordt de heffing op grond van het Eurovignetverdrag overeenkomstig artikel 17 van dat verdrag beëindigd.

³ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtovertuigen (PbEG 1999, L 187).