

Aan de Regering van Curaçao
d.t.v. de Minister van Algemene Zaken
Fort Amsterdam 17
Curaçao

Datum: Curaçao, 1 december 2014

Ref.nr.: 144/2014-SER

Betreft: Advies inzake de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015

Naar aanleiding van het Besluit van de Raad van Ministers gedateerd 17 september 2014 (zaaknummer 2014/043516) is de Sociaal Economische Raad (hierna: de SER) verzocht om advies uit te brengen inzake de ontwerp-landsverordening, houdende regels inzake de heffing van de motorrijtuig- en motorbootbelasting (Landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015). De Sociaal Economische Raad brengt hierbij advies uit.

Het ontwerp is in behandeling genomen in de voorbereidende vergaderingen van de SER op 13, 24 en 29 oktober en 7, 21, 27 en 28 november 2014. Bijgaand advies is in de plenaire vergadering van 28 november 2014 vastgesteld.

Voor een inhoudelijke uiteenzetting wordt verwezen naar bijgevoegd advies.

Namens de Sociaal Economische Raad,

De fungerend Voorzitter,



mr. J.H. Jacobs

de Secretaris,



Mw. drs. J.J. Provence

c.c.: - de Minister van Financiën
- Wetgeving en Juridische Zaken

Advies
inzake de ontwerp-landsverordening
motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015

Inhoud

1.	Inleiding	1
2.	Inhoud en strekking van de ontwerp-landsverordening	1
3.	Standpunt van de SER	8
3.1	Algemeen	8
3.2	Met betrekking tot de heffingsgrondslag, het gewicht van een motorrijtuig	8
3.3	Met betrekking tot de houderschapregisters	10
3.4	Met betrekking tot de belasting van het wegennet	11
3.5	Met betrekking tot de samenhang tussen brandstofverbruik en milieuschade	11
3.6	Met betrekking tot de invoering van een gebruiksbelasting	12
3.7	Met betrekking tot de motorbootbelasting	12
3.8	Met betrekking tot de strafbaarstelling	14
3.9	Met betrekking tot de inwerkingtreding	14
4.	Financiële paragraaf	15
5.	Wetgevingstechnisch en redactioneel commentaar	16
6.	Conclusie	18
Bijlage 1	Belastingtabellen	22

Advies van de Sociaal Economische Raad, zoals vastgesteld in de plenaire vergadering van de SER van 28 november 2014, betreffende de ontwerp-landsverordening, houdende regels inzake de heffing van de motorrijtuig- en motorbootbelasting (Landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015)

1. Inleiding

Bij besluit van de Raad van Ministers gedateerd 17 september 2014 (zaaknummer 2014/043516) heeft de regering, de Sociaal Economische Raad (hierna: de SER) verzocht om advies uit te brengen betreffende de ontwerp-landsverordening, houdende regels inzake de heffing van de motorrijtuig- en motorbootbelasting (Landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015).

In de overwegingen bij de ontwerp- Landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015, wordt gesteld dat de regering het in het kader van de algehele fiscale herziening het wenselijk te achten de Motorrijtuigen- en motorbootbelastingverordening 1928 te vervangen.

Zoals blijkt uit de inleiding van de memorie van toelichting heeft een interdepartementale werkgroep Accijnzen op Benzine en Motorrijtuigen- en motorbootbelasting zich gebogen over de aanpassing van de motorrijtuig- en motorbootbelasting en heeft een advies uitgebracht aan de minister van Financiën. De werkgroep Accijnzen op Benzine en motorrijtuig- en motorbootbelasting heeft bij haar werkzaamheden gebruik gemaakt van de verslaglegging van de op voordracht van de Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning bij landsbesluit op 13 september 2011 ingestelde Commissie motorrijtuig- en motorbootbelasting.

2. Inhoud en strekking van de ontwerp-landsverordening

De ontwerp-landsverordening, houdende regels inzake de heffing van de motorrijtuig- en motorbootbelasting strekt tot vervanging van de verouderde Motorrijtuig- en motorbootbelasting verordening 1928¹. De regering stelt op pagina 1 van de memorie van toelichting dat de vervanging van de Motorrijtuig- en motorbootbelasting verordening 1928 past in de wens van de regering om het gehele fiscale stelsel te moderniseren.

De regering stelt in de aanhef bij de onderhavige ontwerp-landsverordening het volgende in overwegingen te hebben genomen bij de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015:

- dat het in het kader van de algehele fiscale herziening het wenselijk is de Motorrijtuig- en motorbootbelasting verordening 1928 te vervangen;
- dat het tevens wenselijk is om het onderscheid tussen diesel en benzinevoertuigen weg te nemen;
- dat hiertoe ook het bijzonder invoerrecht op benzine wordt uitgebreid met een bijzonder invoerrecht op diesel;

¹ P.B. 1929, no 91, zoals gewijzigd, het laatst bij P.B. 2001, no. 80

- dat gezien het grote aantal wijzigingen, het wenselijk is de Motorrijtuig- en motorbootbelastingverordening 1928 in zijn geheel te vervangen door een nieuwe landsverordening inzake de heffing van motorrijtuig- en motorbootbelasting.

De nieuwe opbouw van de Landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 biedt volgens de regering de mogelijkheid om de wijze van uitvoering te moderniseren en efficiënter te maken.

De regering stelt op pagina 1 van de memorie van toelichting met het nieuwe stelsel van motorrijtuigen- en motorbootbelasting te beogen dat de gebruiker meer te laten bijdragen naar mate het gebruik van het wegennet meer belastend is dan wel het gebruik toeneemt. In dit kader wordt in onderhavig ontwerp voorgesteld dat het tarief dat aan motorrijtuigbelasting verschuldigd is te bepalen aan de hand van het gewicht van het voertuig, ongeacht het soort brandstof. Doordat de regering tevens voorstelt de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine² regelende de heffing van accijnzen uit te breiden met een bijzonder invoerrecht op diesel zal ook voor houders van een dieselveertuig een toename van het gebruik (van brandstof) tot een grotere belastingbijdrage leiden.

De ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 bestaat uit 41 artikelen verdeeld over 11 hoofdstukken.

Hoofdstuk I Inleidende en algemene bepalingen

Hoofdstuk I van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 bestaat uit 5 artikelen en bevat inleidende en algemene bepalingen

In artikel 1 wordt bepaald dat onder de naam motorrijtuigen- en motorbotenbelasting een belasting wordt geheven met betrekking tot het houden van een motorrijtuig of motorboot.

Artikel 2 bevat een aantal begripsbepalingen.

In artikel 3, eerste lid, wordt bepaald dat de Ontvanger is belast met de aanleg en het beheer van de registers waarin de houders van motorrijtuigen en motorboten zijn opgenomen en op basis waarvan de belastingheffing zal plaatsvinden

Artikel 3, tweede lid bevat een bepaling die het mogelijk maakt om bij ministeriele regeling nadere regels te stellen omtrent de wijze van aanleggen, inrichten en beheren van de registers waarin de houders van motorrijtuigen en motorboten zijn opgenomen.

Artikel 4, eerste lid, bepaalt dat ieder motorrijtuig dat op de openbare weg en iedere motorboot die binnen de openbare wateren wordt gebruikt, voorzien dient te zijn van een kenteken en een kenmerk dat geldig is voor het lopende jaar.

In artikel 4, tweede lid, wordt bepaald dat bij ministeriële regeling nadere regels kunnen worden gesteld omtrent het gebruik van het kenmerk bedoeld in artikel 4, eerste lid.

In artikel 5, eerste en tweede lid, zijn algemene regels opgenomen met betrekking tot de verstrekking van de kentekens en kenmerken door de Ontvanger.

² P.B. 1932, no 107, zoals gewijzigd. het laatst bij P.B. 2011, no. 72

Ingevolge artikel 5, derde lid, kunnen bij ministeriële regeling nadere regels met betrekking tot de verstrekking van kentekens en kenmerken worden vastgesteld, onder andere met betrekking tot de specifieke kosten van het kenteken of kenmerk worden vastgesteld en de locaties waar de verschuldigde belasting betaald kan worden.

Hoofdstuk II Belastingplichtige

Hoofdstuk II de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 bevat 4 artikelen met bepalingen inzake degene van wie de motorrijtuigen- en motorbootbelasting wordt geheven.

Artikel 6 bepaalt dat degene die het motorrijtuig of de motorboot houdt bij de aanvang van een belasting tijdvak de belastingplichtige is

In artikel 7 wordt het begrip "houden" omschreven. Een motorrijtuig of een motorboot wordt verondersteld te worden gehouden door degene op wiens naam het voor het motorrijtuig afgegeven kenteken is gesteld. Indien geen kenteken is afgegeven wordt de persoon die het motorrijtuig of de motorboot ter beschikking heeft als houder aangemerkt.

Artikel 8 maakt het mogelijk dat op gezamenlijk verzoek van degene op wiens naam het voor het motorrijtuig opgegeven kenteken is gesteld en een derde persoon deze derde persoon als belastingplichtige aan te merken. Het motorrijtuig dient daarvoor feitelijk en voor langere tijd aan de derde persoon ter beschikking te staan.

Artikel 9 bevat bepalingen met betrekking tot het beëindigen van de belastingplicht.

Hoofdstuk III Wijze van heffing

Hoofdstuk III van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 bevat bepalingen met betrekking tot de wijze van heffing en voldoening van de motorrijtuig- en motorbootbelasting.

Artikel 10 bepaalt dat het tijdvak waarover de belasting moet worden betaald een kalenderjaar is.

Artikel 11, eerste lid, bevat bepalingen voor motorrijtuigen of motorboten waarvoor voor het eerst een kenteken en kenmerk wordt afgegeven. Het tijdvak voor dergelijke motorrijtuigen of motorboten vangt aan met ingang van de dag van de eerste tenaamstelling van het voor dat motorrijtuig afgegeven kenteken en kenmerk.

Artikel 11, tweede lid, bepaalt dat indien voor een motorrijtuig of motorboot geen kenteken of kenmerk is afgegeven, het tijdvak wordt geacht te zijn aangevangen dertig kalenderdagen nadat het motorrijtuig of de motorboot is ingevoerd of had behoren te worden ingevoerd.

Artikel 12 bepaalt dat de belasting moet op aangifte worden voldaan bij de ontvanger.

In artikel 13, eerste lid, wordt bepaald dat de belasting moet zijn betaald binnen twee maanden na aanvang van het betreffende tijdvak.

Ingevolge artikel 13, tweede lid, kunnen in afwijking van het eerste lid bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld omtrent de termijnen waarbinnen de belasting kan worden betaald.

Artikel 14 bepaalt dat bij de voldoening van de belasting wordt een kenmerk afgegeven door de Ontvanger en dat bij motorrijtuigen en motorboten waarvoor nog geen kenteken is afgegeven, daarnaast tevens het kenteken wordt afgegeven door de Ontvanger.

Artikel 15 regelt dat er door de Ontvanger naast een kentekenregistratie ook een voertuig of motorboot identificatie wordt bijgehouden door de ontvanger. De laatste houdt in dat bepaalde technische gegevens in het betreffende register worden bijgehouden, met vermelding van de naam en de woonplaats van de belastingplichtige, evenals het merk, de eigen massa en type nummer van de motor van het motorrijtuig, welk nummer ook op het ontvangstbewijs wordt vermeld.

Artikel 16 regelt de overdracht van kenteken en kenmerk bij verkoop van een voertuig.

Artikel 17 bevat bepalingen inzake de uitgifte van een of meer kentekens en kenmerken aan autohandelaren welke uitsluitend gelden voor de door de handelaar vertegenwoordigde merken motorrijtuigen of motorboten, die tot de bedrijfsvoorraad behoren en welke in verband met de bedrijfsuitoefening op de openbare weg of openbare wateren worden beproefd of vervoerd.

Hoofdstuk IV Tarief

Artikel 18, eerste lid, bepaalt dat de motorrijtuigenbelasting, rekening houdende met de eigen massa (gewicht) van het motorrijtuig, per categorie wordt vastgesteld.

In artikel 18, tweede lid, worden vijf categorieën onderscheiden:

- a. Motorrijtuigen;
- b. Openbaar Vervoer;
- c. Speciaal tarief ten behoeve van personen waarvan het vervoermiddel de enige bron van inkomsten is;
- d. Zwaar materiaal;
- e. Motorrijwiel;

Artikel 19 bevat algemene bepalingen met betrekking tot de tariefbepaling.

Artikel 20 tot en met artikel 24 bevatten de belastingtabellen voor de verschillende categorieën motorrijtuigen. De betreffende belastingtabellen zijn opgenomen in bijlage 1 bij dit advies.

Artikel 25 bevat de bepaling dat de belastingbedragen per belastingtijdvak bij Ministeriële regeling kunnen worden aangepast.

Artikel 26 bepaalt dat indien de belastingplicht aanvangt in het tweede halfjaar van een kalenderjaar bedraagt de verschuldigde belasting 50% percent van hetgeen over een tijdvak verschuldigd zou zijn.

Hoofdstuk V Vrijstellingen

Artikel 27 bevat bepalingen inzake de vrijstelling van bepaalde motorrijtuigen, zoals motorrijtuigen eigendom van de openbare rechtspersoon Curaçao, consulaire voertuigen, ambulances, motorrijtuigen ouder dan 40 jaar.

Artikel 28 bevat bepalingen inzake de vrijstelling van bepaalde motorboten, zoals motorboten eigendom van de openbare rechtspersoon Curaçao, boten van de reddingsmaatschappij, boten die niet in Curaçao zijn ingevoerd of hadden behoren te worden ingevoerd en boten waarop een hulpmotor is aangebracht die uitsluitend worden gebruikt door vissers, die van de visvangst hun beroep maken, in de uitoefening van hun beroep.

Hoofdstuk VI Naheffing

Artikel 29 regelt de mogelijkheid van naheffing door de Ontvanger indien wordt geconstateerd dat met betrekking tot een motorrijtuig of motorboot ten onrechte geen belasting is betaald c.q. niet (langer) wordt voldaan aan de aan een vrijstelling gestelde voorwaarden.

Artikel 30 beperkt de periode waarover naheffing kan plaats vinden tot maximaal 5 jaar.

Hoofdstuk VII Strafbepalingen

Artikel 31 bevat de strafbaarstelling van de niet naleving van de bepalingen opgenomen in de ontwerp-landsverordening motorrijtuigen en motorbootbelasting 2015 en bepaalt de maximale boete op NAf. 1000,-

In artikel 32 wordt bepaald dat de feiten die strafbaar zijn in de gesteld ontwerp-landsverordening motorrijtuigen en motorbootbelasting 2015 worden beschouwd als misdrijven.

Hoofdstuk VII Controle en opsporing

Artikel 33 bepaalt dat naast de reguliere opsporingsambtenaren, zoals opgenomen in artikel 184 van het Wetboek van Strafvordering tevens de daartoe aangewezen ambtenaren van de belastingdienst en de douane met het toezicht op de naleving en met het opsporen van overtredingen van de bepalingen van de ontwerp-landsverordening motorrijtuigen en motorbootbelasting 2015 zijn belast.

Artikel 34 regelt de bevoegdheden van de in artikel 33 bedoelde opsporingsambtenaren.

Hoofdstuk IX Bijzondere Bepalingen

Artikel 35 regelt het bezwaar en beroep tegen beschikkingen genomen krachtens de ontwerp-landsverordening motorrijtuigen en motorbootbelasting 2015.

Artikel 36 bevat bepalingen regelende de intrekking en vervanging van een kenteken ingeval een tegen betaling van de belasting uitgegeven kenteken verloren, onleesbaar of om een andere reden onbruikbaar is

In artikel 37 wordt aan de Minister van Financiën de bevoegdheid toegekend om bij ministeriele regeling ter verzekering van een juiste toepassing van de verordening nadere regels te stellen ter aanvulling van de in deze landsverordening geregelde onderwerpen.

Hoofdstuk X. Wijziging en intrekking van andere wettelijke regelingen

Artikel 38 regelt de intrekking van de Motorrijtuig- en motorbootbelastingverordening 1928.

Artikel 39 wijzigt de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine. Artikel 39 bevat negen onderdelen, A tot en met I.

Artikel 39, onderdeel A, wijzigt artikel 1 van de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine.

Het bijzondere invoerrecht op benzine die, in Curaçao in het vrije verkeer wordt gebracht wordt verlaagd van NAf. 47,25 naar NAf. 36,21 per hectoliter.

Voor diesel, welke in Curaçao in het vrije verkeer wordt gebracht, wordt een bijzonder invoerrecht ten bedrage van NAf. 10,00 per hectoliter geïntroduceerd.

Artikel 39, onderdeel B, wijzigt artikel 1b van de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine.

Artikel 1b van de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine bevat de mogelijkheid dat bij of krachtens landsbesluit, houdende algemene maatregelen, kan worden bepaald dat de restitutie of verrekening plaatsvindt van het bijzonder invoerrecht op benzine of diesel, geheven op:

- a. door de Gouverneur van Curaçao ten behoeve van diens motorrijtuigen verbruikte benzine of diesel;
- b. door eigenaren van motorrijtuigen voor bedrijfsmatig vervoer van goederen en tractoren, en vissersvaartuigen, die zijn bestemd en ingericht om uitsluitend te worden gebruikt in de bedrijfsmatige uitoefening van landbouw, veehouderij, tuinbouw of visserij, verbruikte benzine of diesel;
- c. door eigenaren van motorrijtuigen voor bedrijfsmatig vervoer van personen die blijkens een door het bevoegde gezag aan belanghebbende afgegeven vergunning of ontheffing zijn bestemd om uitsluitend geregeld openbaar vervoer of taxivervoer te verrichten, verbruikte benzine of diesel.

Artikel 39, onderdeel C, voegt een nieuw artikel 2a in de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine. Artikel 2a bevat een bepaling inzake wat in het kader van de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine onder diesel wordt verstaan.

Artikel 39, onderdeel D, vernummert de huidige artikelen 2a en 2b van de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine tot artikelen 2b en 2c.

Artikel 39, onderdeel E, wijzigt artikel 3 en 4 van de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine. In artikel 3 en 4 wordt overal waar nu "benzine" staat benzine vervangen door "benzine of diesel" dan wel "benzine en diesel".

Artikel 39, onderdeel F, wijzigt artikel 4b van de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine. In artikel 4b wordt waar nu "benzine" staat, "benzine" vervangen door "benzine of diesel".

Artikel 39, onderdeel G, wijzigt artikel 5 van de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine. In artikel 5 wordt overal waar nu "benzine" staat benzine vervangen door "benzine of diesel"

Artikel 39, onderdeel H, wijzigt artikel 9 van de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine. In artikel 9 wordt "de Directeur der Belastingen" vervangen door: de sector directeur fiscale zaken.

Artikel 39, onderdeel I, wijzigt de citeertitel van de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine, de Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine voortaan worden aangehaald als "De Landsverordening tot heffing van een bijzonder invoerrecht op benzine en diesel".

Artikel 40, wijzigt het tarief van invoerrechten, bedoeld in artikel 1, tweede lid, onderdeel c, van de Landsverordening tarief van invoerrechten (P.B. 2002, no. 109) voor gasolie.

Ingevolge de onderhavige ontwerp-landsverordening wordt in de bijlage met de tarieftabellen bij de Landsverordening tarief van invoerrechten (P.B. 2002, no. 109) de onderverdeling van productcode 2710 -Aardolie en olie uit bitumineuze mineralen, andere dan ruwe- als volgt gewijzigd:

2710.1900	-- andere	5,5
-----------	-----------	-----

wordt vervangen door:

2710.1910	-- gasolie met een zwavelgehalte van niet meer dan 0,015 gewichtpercent (ULSD)	0
2710.1920	-- gasolie met een zwavelgehalte van meer dan 0,015 gewichtpercent doch niet meer dan 0,05 gewichtpercent (LSD)	0
2710.1930	-- gasolie met een zwavelgehalte van meer dan 0,05 gewichtpercent doch niet meer dan 0,2 gewichtpercent	0
2710.1940	-- gasolie met een zwavelgehalte van meer dan 0,2 gewichtpercent	10,5
2710.1990	-- andere dan gasolie	5,5

Hoofdstuk XI Slotbepalingen

Artikel 41 bepaalt dat de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 in werking zal treden op 1 januari 2015.

Artikel 42 stelt de citeertitel van de onderhavige ontwerp-landsverordening 'Motorrijtuig- en motorbootbelastingverordening 2015' is.

3. Standpunt van de SER

3.1 Algemeen

Beleid achter de algehele fiscale herziening

In de eerste overweging zoals opgenomen in de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2014 wordt vermeld dat in het kader van de algehele fiscale herziening het wenselijk is de Motorrijtuig- en motorbootbelasting verordening 1928 te vervangen.

De SER geeft de regering in overweging het beleid achter de algehele fiscale herziening op hoofdlijnen in de memorie van toelichting te vermelden met een bronvermelding.

Uitvoeringsbesluiten

In artikel 3, tweede lid; artikel 4, tweede lid; artikel 5, derde lid; artikel 13, tweede lid, artikel 25, artikel 37 en artikel 39, onderdeel B, sub 2, van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 wordt verwezen naar uitvoeringsregelingen op te nemen in hetzij een ministeriële regeling hetzij in een landsbesluit.

De SER heeft vast moeten stellen dat de betreffende ministeriële regelingen geen onderdeel uitmaakten van het adviesverzoek zoals door de regering aan de SER ter advisering werd aangeboden.

De SER wijst de regering er op dat een duidelijk zicht op de nadere invulling c.q. uitwerking in regelgeving, van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015, zoals opgenomen in de uitvoeringsregelingen voor de SER, essentieel is om een oordeel te kunnen vormen over het geheel van de nieuwe regeling.

Advies Wetgeving en Juridische Zaken

De SER heeft vast moeten stellen dat het advies van Wetgeving en Juridische Zaken geen onderdeel uitmaakte van het adviesverzoek zoals door de regering aan de SER ter advisering is aangeboden.

3.2 Met betrekking tot de heffingsgrondslag, het gewicht van een motorrijtuig

In de onderhavige ontwerp-landsverordening wordt het onderscheid tussen diesel- en benzinevoertuigen weggenomen. Voor diesel- en benzine voertuigen gaat daarmee een identiek tarief motorrijtuigenbelasting gelden. Het tarief van de motorrijtuigenbelasting wordt in de onderhavige ontwerp-landsverordening bepaald door de eigen massa van het voertuig. De regering beoogt met het oplopen van het tarief naarmate het gewicht van het motorrijtuig toeneemt de gebruiker meer te laten bijdragen naarmate het gebruik van het wegennet meer belastend is.

In artikel 2, eerste lid, onderdeel h wordt de eigen massa van het voertuig gedefinieerd als de massa van het voertuig in bedrijfsvaardige staat met inbegrip van de bedrijfsstoffen, reservedelen en gereedschappen die tot de normale uitrusting behoren

Op pagina 5 van de memorie wordt omschreven wat onder bedrijfsvaardige staat wordt verstaan: de toestand waarin het motorrijtuig zich dient te bevinden wil het onmiddellijk kunnen worden gebruikt voor het soort transport of ander werk dat daarmee regelmatig

plaatsvindt. Volgens deze omschrijving dienen derhalve alle losse voorwerpen, die aanwezig moeten zijn om het motorrijtuig aan zijn bestemming als vervoermiddel te doen beantwoorden en daarmee dus geacht kunnen worden tot de uitrusting van het voertuig te behoren, in de eigen massa te worden begrepen. Hierbij dient aan reserveonderdelen, gereedschappen, enzovoort, doch ook aan benzine, water en olie tot de hoeveelheden waarmee in de regel wordt gereden te worden gedacht. Wat de hoeveelheid motorbrandstof betreft, gaat het voor de bepaling van de eigen massa van het voertuig om de massa van een half gevulde tank.

In de memorie van toelichting wordt opgemerkt dat om het nieuwe systeem uit te voeren er nog aanpassing dient plaats te vinden van de registratie en het vermelden van informatie op de voertuigpapieren in het bijzonder het gewicht (de eigen massa) van het motorrijtuig.

Noch in de ontwerp-landsverordening noch in de memorie van toelichting wordt aangegeven op welke wijze de eigen massa van het voertuig bepaald gaat worden, weging van de motorrijtuigen bij invoer of op basis van gegevens van de fabrikant.

Eigen massa van het motorrijtuig, is afhankelijk van een groot aantal aspecten, zoals motorinhoud, type brandstof, aandrijflijn, carrosserievariant (bijvoorbeeld sedan, hatch back, cabriolet of stationwagen) en het uitrustingsniveau waardoor voor één model het eigen gewicht van het motorrijtuig behoorlijk kan variëren.

Onderstaande tabel bevat voorbeelden van hoe de eigen massa beïnvloedt wordt door het uitrustingsniveau en type brandstof/motor. Afhankelijk van de gekozen opties kan het de eigen massa van een KIA Sportage uit 2014 met een 1.7 dieselmotor 1612 kg bedragen terwijl de standaard uit voering slechts 1490 kg weegt en daardoor in een lagere gewichtsklasse valt.

Bij het opstellen van onderstaande tabel is uitgegaan van door de fabrikant in verkoopbrochures dan wel op de website opgenomen gegevens.

Tabel 1: Invloed van motortype en uitrustingsniveau op eigen massa motorrijtuig

Model: KIA Sportage (modeljaar 2014)				
Motortype (type brandstof)	Uitrustingsniveau	Eigen massa	Gewichtsklasse	Tarief MRB
1.6 (Benzine)	Basis model	1380 kg	tot 1500kg	NAf. 475,-
	Full options	1502 kg	tot 1500kg	NAf. 475,-
1.7 (Diesel)	Basis model	1490 kg	tot 1500kg	NAf. 475,-
	Full options	1612 kg	tot 1800 kg	NAf. 725,-
Model: Audi A4				
Motortype (type brandstof)	Uitrustingsniveau	Eigen massa ³	Gewichtsklasse	Tarief MRB
1.8 TFSI (benzine):	Standaard	1505 kg	tot 1500 kg	NAf. 475,-
2.0 TDI (diesel):	Standaard	1550 kg	tot 1800 kg	NAf. 725,-
2.0 TDI Clean Diesel (diesel):	Standaard	1615 kg	tot 1800 kg	NAf. 725,-

³ gewicht gemeten volgens de actuele versie van richtlijn 92/21/EEG, dus met een bestuurder (68 kg), bagage (7 kg) en de tank voor 90 % gevuld.

De SER vraagt de aandacht van de regering voor de bewerkelijkheid van het bepalen van eigen massa van de op Curaçao gehouden voertuigen. In het bijzonder omdat het door de fabrikant gehanteerde uitgangspunten voor het bepalen van de eigen massa mogelijk afwijken van de in de ontwerp-landsverordening gehanteerde definitie van eigen massa van een motorrijtuig. De richtlijn van de Europese Unie (richtlijn 92/21/EEG) gaat bijvoorbeeld uit van een motorrijtuig met een bestuurder (68 kg), bagage (7 kg) en de tank voor 90 % gevuld. De SER meent dat de bewerkelijkheid van het bepalen van eigen massa van de op Curaçao gehouden voertuigen mogelijk tot problemen in de uitvoering / tijdige inwerkingtreding van de onderhavige ontwerp-landsverordening kan leiden.

3.3 Met betrekking tot de houderschapregisters

De SER vraagt de aandacht van de regering voor het ontbreken van de voor de uitvoering van de ontwerp-landsverordening motorrijtuigen- en motorbootbelasting noodzakelijke registers.

In artikel 1 van de onderhavige ontwerp-landsverordening wordt het houden van een motorrijtuig, die op de openbare weg kan worden gebruikt respectievelijk het houden van een motorboot, die op de openbare wateren kan worden gebruikt aangemerkt als het belastbaar feit.

De registers met betrekking tot het houderschap zijn daarmee van essentieel belang voor de uitvoering van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015. Artikel 3, tweede lid van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 bepaalt dat bij ministeriële regeling nadere regels kunnen worden gesteld met betrekking tot de wijze van aanleggen, inrichten en beheren van de registers waarin de houders van motorrijtuigen of motorboten die in Curaçao zijn ingevoerd of geacht worden te zijn ingevoerd, zijn opgenomen.

De SER heeft uit het ontwerp en de bijbehorende toelichting kunnen opmaken dat de uitvoeringsorganisatie (de Ontvanger) nog niet beschikt over de voor de uitvoering van de onderhavige ontwerp-landsverordening essentiële registers, bedoeld in artikel 3, tweede lid van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 waarin de houders van motorrijtuigen of motorboten die in Curaçao zijn ingevoerd of geacht worden te zijn ingevoerd, zijn opgenomen.

Op pagina 2 van de memorie van toelichting stelt de regering immers dat de Ontvanger verschillende bestaande registers zal moeten omzetten naar het in artikel 3, tweede lid van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 bedoelde register. De regering stelt tevens dat nog duidelijke afspraken gemaakt dienen te worden met enkele stakeholders, zoals de havenveiligheidsinspectie en de douane, om te zorgen dat de relevante informatie voor zijn registers tijdig en volledig wordt aangeleverd.

Bovendien wordt op pagina 2 van de memorie van toelichting tevens gemeld dat om het nieuwe systeem uit te voeren er nog aanpassingen dienen plaats te vinden met betrekking tot de wijze van registratie en het vermelden van informatie op de voertuigpapieren. Het gaat hier in het bijzonder om het registreren en bijhouden van cruciale informatie voor het bepalen van de hoogte van het tarief, het gewicht.

3.4 Met betrekking tot de belasting van het wegennet

De regering beoogt ook voor zwaar materieel door het laten oplopen van het tarief naarmate het gewicht van het motorrijtuig toeneemt de gebruiker meer te laten bijdragen naarmate het gebruik van het wegennet meer belastend is.

De SER meent dat bij zwaar materieel, met name dump trucks en vrachtwagens met een open laadbak naast de eigen massa, ook het maximum laadvermogen bij de bepaling van de wegenbelasting betrokken dient te worden. Daarnaast meent de SER dat strikter dient te worden toegezien dat het maximum laadvermogen van motorrijtuigen niet wordt overschreden. Zwaar beladen voertuigen en zeker te zwaar beladen voertuigen vormen een bijzondere belasting voor het wegennet en kunnen directe schade toebrengen aan het wegdek.

3.5 Met betrekking tot de samenhang tussen brandstofverbruik en milieuschade

In de overwegingen bij het ontwerp-landsbesluit, houdende algemene maatregelen, ter uitvoering van artikel 4, tweede lid, van de Landsverordening tarief van invoerrechten (P.B. 2007, no. 11) (Landsbesluit tariefwijziging gasolie)⁴ stelt de regering dat op basis van milieuoverwegingen, het tarief van invoerrechten op gasolie te wijzigen en te differentiëren naar mate van milieubelasting. De regering beoogt volgens de toelichting op het betreffende landsbesluit hiermee een betere samenhang te creëren tussen het brandstofverbruik en de milieuschade die de verschillende soorten brandstof veroorzaken.

Op de website van de Nederlandse voorlichtingsorganisatie 'Milieu Centraal' wordt gesteld dat sinds 2005 de milieubelasting van diesel en benzine erg dicht bij elkaar ligt. Volgens Milieu Centraal is er toch nog steeds een verschil in milieubelasting⁵. Jonge benzineauto's, met motoren die voldoen aan de 'Euro IV-norm' stoten iets meer CO₂-uit dan moderne dieselauto's met name doordat ze per gereden kilometer meer brandstof verbruiken. Benzineauto's stoten echter minder vervuilende stoffen uit, zoals Stikstofoxiden (NO_x), Vluchtige organische stoffen (VOS), Zwaveldioxide (SO₂) en fijnstof. Benzine rijdt dus onzuiniger maar is over het algemeen nog steeds minder milieubelastend dan diesel.

De regering is voornemens om met onderhavige ontwerp-landsverordening het onderscheid tussen benzine- en dieselveertuigen voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting weg te nemen. Dit voornemen van de regering kan, samen met het over het algemeen lagere verbruik van dieselveertuigen per gereden kilometer en de lagere verkoopprijs⁶ aan het publiek van Low Sulphur Diesel in vergelijking met benzine, op langere termijn resulteren in relatieve toename van dieselauto's ten opzichte van benzineauto's. Door het wegnemen van het onderscheid tussen benzine- en dieselveertuigen voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting wordt rijden op diesel relatief goedkoper en daarmee aantrekkelijker. Ondanks dat milieubelasting van diesel en benzine erg dicht bij elkaar ligt wordt niettemin aandacht gevraagd voor de negatieve consequenties voor het milieu, en dan met name de luchtkwaliteit, indien op de langere termijn daadwerkelijk een relatieve toename van dieselveertuigen plaatsvindt. De SER constateert dat in de overwegingen en de toelichting bij

⁴ De SER heeft op 24 juni 2011 over het betreffende ontwerp-landsbesluit advies uitgebracht (refnr. :194/2011SER)

⁵ <http://www.milieucentraal.nl/themas/schoon-en-zuinig-op-weg/autobrandstof>

⁶ zie tabel 'verkoop prijs aan de pomp' op pagina 4 van de memorie van toelichting

de onderhavige ontwerp-landsverordening door de regering geen aandacht wordt besteed aan de verschillen in milieubelasting van de verschillende brandstoffen.

De SER vraagt de aandacht van de regering voor het negatieve effect van de differentiatie van motorrijtuigenbelasting naar het eigengewicht van het motorrijtuig op de introductie van milieuvriendelijke voertuigen zoals, elektrische en hybride voertuigen. Deze voertuigen zijn door hun accupakket zwaarder dan voertuigen met conventionele aandrijflijnen.

Door het voornemen van de regering om de hoogte van de motorrijtuigenbelasting te bepalen aan de hand van het eigengewicht van een voertuig worden voertuigen met dergelijke alternatieve minder milieubelastende aandrijflijnen benadeeld.

3.6 Met betrekking tot de invoering van een gebruiksbelasting

De SER vraagt de aandacht van de regering voor een alternatief waarbij de opbrengsten van de motorrijtuigen belasting geheel te verdisconteren in de hoogte van het bijzondere invoerrecht op benzine en diesel.

Door de motorrijtuigenbelasting te verdisconteren in het bijzondere invoerrecht op benzine en diesel wordt uitsluitend het gebruik van een motorrijtuig belast en niet het houden. Een dergelijke belasting is niet te ontwijken en levert bovendien een verdere besparing op de administratieve kosten verbonden aan de uitvoering van de motorrijtuig- en motorbootbelasting 1928 omdat niet langer jaarlijks een kenmerk hoeft te worden geproduceerd en gedistribueerd.

3.7 Met betrekking tot de motorbootbelasting

Uit de memorie van toelichting bij het onderhavige landsbesluit blijkt dat al jaren geen motorbootbelasting meer wordt geheven.

De regering stelt op pagina 3 van de memorie van toelichting het wenselijk te achten om het houden van motorboten wederom effectief in de belastingheffing te betrekken, omdat het gebruik van de openbare wateren tot kosten voor de overheid leidt. Tevens stelt de regering in de memorie van toelichting dat het wederom gaan heffen van motorbootbelasting uitstekend past in de wens van de regering om luxe goederen meer in de belastingheffing te betrekken.

Tariefstelling motorbootbelasting

De SER is van oordeel dat in verband met de wens van de regering om luxe goederen meer in de belastingheffing te betrekken een nadere motivering van de door de regering voorgestelde tarieven imperatief is.

De SER constateert op basis van de belastingtabel opgenomen in artikel 24, eerste en tweede lid, van de ontwerp-landsverordening motorrijtuigen en motorbootbelasting 2015 dat de regering bij het heffen van motorbootbelasting heeft gekozen voor een degressief tarief in plaats van een constant of progressief tarief. De SER constateert dat het tarief per meter bootlengte afneemt naarmate de bootlengte toeneemt, van NAf. 40,- per meter voor motorboten van 5 meter naar NAf 15,- voor motorboten van 30 meter. De SER vraagt aandacht van de regering voor het gestelde.

De SER is van mening dat motorboten van 24 meter of langer, de zogenoemde megajachten, enkele miljoenen kosten en zijn daarmee extreme luxe producten, hetgeen naar het oordeel van de SER een andere tariefstelling, progressief of een vast tarief per meter bootlengte, zou rechtvaardigen.

Introductie algemene vaartuigbelasting

De regering acht het wenselijk om ook het houden van motorboten effectief in de belastingheffing te betrekken aangezien het gebruik van de openbare wateren tot kosten voor een veilig en geordend gebruik en onderhoudsuitgaven, door met name de vervuiling, leiden.

Ingevolge de artikelsgewijze toelichting op artikel 2, eerste lid, onderdeel j, van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 wordt voor de toepassing van deze verordening motorboot als volgt gedefinieerd: "een vaartuig dat voortbewogen wordt door middel van een motor, niet zijnde een zeeschip, die als zodanig te boek staat. Een vaartuig, waarop of waaraan een hulpmotor is aangebracht, wordt als motorboot beschouwd".

Houders van waterscooters, zeilschepen, vloten of andere drijvende voorwerpen waarop of waaraan een (afneembare) hulpmotor is aangebracht zijn daardoor motorbootbelasting verschuldigd. Alleen zeeschepen die ook als zodanig zijn geregistreerd vallen niet onder het toepassingsbereik van de onderhavige landsverordening.

De argumenten die de regering hanteert voor de (her-)invoering van een motorbootbelasting, zoals de kosten die gemaakt moeten worden voor een veilig en geordend gebruik van openbare wateren en onderhoudsuitgaven zijn echter ook van toepassing op vaartuigen die niet over een motor beschikken.

De SER geeft in dit kader aan de regering in overweging om de zinsnede "middels een motor worden voortbewogen" te schrappen, waardoor een algemene vaartuigbelasting wordt geïntroduceerd. Een dergelijke algemene vaartuigbelasting is naar het oordeel van de SER rechtvaardiger en ook eenvoudiger te handhaven omdat het voor de belastingheffing niet uitmaakt of er wel of geen motor is aangebracht.

Onderscheid tussen commerciële en niet-commerciële vaartuigen

De regering kiest er tevens voor om een onderscheid maken naar commerciële en niet-commerciële vaartuigen. Commerciële vaartuigen worden zwaarder belast dan niet commerciële vaartuigen omdat deze volgens de regering vaker worden gebruikt. Onder commerciële doeleinden wordt volgens de artikelsgewijze toelichting op artikel 24 op pagina 12 van de memorie van toelichting in dit verband verstaan, verhuur van de boot in welke vorm dan ook en het tegen betaling vervoeren van personen of goederen. Indien een boot eigendom is van een onderneming wordt er door de regering van uit gegaan dat het vaartuig bestemd is voor commerciële doeleinden, aangezien een onderneming wordt geacht met zijn gehele vermogen een onderneming te drijven.

De SER is van oordeel dat buiten het bovengenoemde vermoeden van commercieel gebruik moeilijk is vast te stellen of een vaartuig al of niet commercieel gebruikt wordt. Naar het oordeel van de SER zorgt het onderscheid niet-commercieel versus commercieel gebruik van motorboten daarmee mogelijk voor problemen in de uitvoering van de motorboot belasting.

Definiëring van motorbootlengte

De SER vraagt de aandacht van de regering voor een naar het oordeel van de SER onvolledige definitie van motorbootlengte in artikel 2, eerste lid, onderdeel j van de onderhavige ontwerp-landsverordening.

In artikel 2, eerste lid, onderdeel j van de onderhavige ontwerp-landsverordening het ontbreekt naar het oordeel van SER de zinsnede 'in gebruiksklare toestand van de boot'.

Deze aanvulling is van belang voor het bepalen van de bootlengte bij opblaasbare motorboten, zoals Rigid Inflatable Boats (Super RIBs).

Overigens vraagt de SER zich af of de regering ook heeft nagedacht over een vliegtuigbelasting

3.8 Met betrekking tot de strafbaarstelling

De SER constateert dat het niet naleven van de bepalingen van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 wordt beschouwd als een misdrijf (artikel 32) en wordt gestraft met een geldboete van ten hoogste NAf. 1000,- (artikel 31).

In artikel 119, eerste lid, van de Wegenverkeersverordening Curaçao 2000 (A.B. 2000, no. 54), is bepaald dat als een misdrijf wordt beschouwd het handelen in strijd met de artikelen 22, 23, 24, met betrekking op het rijden onder invloed van alcohol en/of andere bedwelmende middelen, artikel 26, inzake het doorrijden na een ongeval, artikel 27 inzake joyriding, artikel 108, eerste lid, het doen van onjuiste opgaven ten behoeve van het verkrijgen van een rijbewijs, en artikel 113, rijden zonder geldig rijbewijs. Alle overige handelingen in strijd met de bepalingen van de Wegenverkeersverordening Curaçao 2000 worden beschouwd als een overtreding.

Misdrijven zijn over het algemeen ernstige strafbare feiten en overtredingen zijn in principe lichtere strafbare feiten.⁷

De SER geeft de regering in overweging om nader te motiveren waarom het niet naleven van de bepalingen van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 wordt aangemerkt als een misdrijf.

Naar de mening van de SER dient het niet naleven van de bepalingen van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 aangemerkt te worden als een overtreding. De SER geeft de regering dan ook in overweging om voor de strafmaat aan te sluiten bij de boete categorieën opgenomen in artikel 1:54 van het Wetboek van Strafrecht (P.B. 2011, no. 48).

3.9 Met betrekking tot de inwerkingtreding

Artikel 41 bepaalt de datum van inwerkingtreding van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 op 1 januari 2015.

Naar de opvatting van de SER dient de inwerkingtreding per 1 januari 2015 te worden heroverwogen. De SER wijst de regering er nogmaals op dat de voor de uitvoering van de onderhavige landsverordening noodzakelijke registers nog moeten worden samengesteld en er nog aanpassingen dienen plaats te vinden met betrekking tot de wijze van registratie en het vermelden van informatie op de voertuigpapieren.

⁷ A.H. Klip, N. Jorg & C. Kelk, Strafrecht met mate, elfde druk, Kluwer Deventer 2011,

4. Financiële paragraaf

Op pagina 3 van de memorie van toelichting stelt de regering dat budget neutraliteit het uitgangspunt is met betrekking tot de aanpassing van het systeem van de motorrijtuigenbelasting en de heffing op brandstoffen. De opbrengst dient dus gelijk te zijn aan de opbrengst van de heffingen die tot de introductie van dit nieuwe systeem bestonden.

De SER vraagt de aandacht van de regering voor het feit dat in de financiële paragraaf verschillende bedragen worden gehanteerd voor de verwachte jaaropbrengst van het bijzonder invoerrecht op benzine en diesel (hierna: BIOB). In de voorlaatste zin van de tweede alinea op pagina 4 van de memorie van toelichting wordt uitgegaan van een totaal verwachte opbrengst van de heffing van 52 miljoen. In de laatste regel van de tabel op diezelfde pagina wordt gesproken van een 'totaal opbrengst BIOB van NAf. 46.176.781,-.

In de onderhavige ontwerp-landsverordening wordt het onderscheid tussen benzine- en dieselveertuigen voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting weggenomen. Ter compensatie van de derving aan belastinginkomsten wordt een bijzonder invoerrecht van NAf. 10,00 per hectoliter Low Sulphur Diesel geïntroduceerd.

De regering stelt in de overwegingen bij de onderhavige ontwerp-landsverordening te beogen het onderscheid tussen diesel en benzinevoertuigen weg te nemen en hiertoe het bijzonder invoerrecht op benzine uit te breiden met een bijzonder invoerrecht op diesel.

De SER constateert echter dat het bij onderhavige ontwerp-landsverordening te introduceren bijzondere invoerrecht op diesel beduidend lager is dan het bijzondere invoerrecht op benzine. NAf. 10,00 per hectoliter Low Sulphur Diesel vs. NAf. 36,21 per hectoliter benzine.

Naar het oordeel van de SER had om onderscheid tussen diesel en benzinevoertuigen daadwerkelijk weg te nemen het tarief bijzondere invoerrechten op benzine en diesel gelijk moeten zijn. Bij een gemiddelde jaarlijkse opbrengst van NAf. 52 miljoen zou dit op basis van de gebruiksgegevens opgenomen in de tabel op pagina 4 van de memorie van toelichting resulteren in een tarief van NAf. 30,78 per hectoliter benzine / diesel.

De SER adviseert de regering nader te motiveren waarom het bijzondere invoerrecht per hectoliter diesel (NAf. 10,00) veel lager wordt vastgesteld dan het bijzondere invoerrecht per hectoliter benzine (NAf. 36,21).

De SER heeft eerder in het onderhavige advies de aandacht van de regering gevraagd voor de mogelijkheid dat het wegnemen van het onderscheid tussen benzine- en dieselveertuigen voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting op langere termijn kan resulteren in relatieve toename van dieselauto's ten opzichte van benzineauto's op Curaçao. De verlaging van het tarief motorrijtuigenbelasting, het over het algemeen lagere verbruik van dieselveertuigen per gereden kilometer en de lagere verkoopprijs⁸ aan het publiek van Low Sulphur Diesel in vergelijking met benzine, zorgt ervoor dat rijden op diesel relatief goedkoop wordt.

De SER wijst de regering er op dat indien op de langere termijn daadwerkelijk een vervanging van benzinevoertuigen door dieselveertuigen plaatsvindt dit niet alleen negatieve consequenties heeft voor het milieu, zoals eerder in dit advies werd betoogd, maar ook voor de belastinginkomsten. Op basis van de uitsplitsing van de verkoopprijs aan het publiek van Low Sulphur Diesel en Benzine op pagina 4 van de memorie van toelichting behorende bij de Landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 kan worden vastgesteld dat

⁸ zie tabel 'verkoop prijs aan de pomp' op pagina 4 van de memorie van toelichting

de overheid per liter Low Sulphur Diesel 31,34 cent aan invoerrechten en belastingen ontvangt. Per liter benzine is dat 59,36 cent.

5. Wetgevingstechnisch en redactioneel commentaar

Citeertitel

De SER heeft vastgesteld dat de vereenvoudigde aanduiding van de ontwerp-landsverordening, houdende regels inzake de heffing van de motorrijtuig- en motorbootbelasting die is opgenomen achter deze formele aanduiding, te weten "Landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015" afwijkt van de officiële citeertitel opgenomen in artikel 42 van de ontwerp-landsverordening: "Motorrijtuig- en motorbootbelastingverordening 2015".

De SER verzoekt de regering een eenduidige citeertitel te hanteren.

Verwijzing naar artikelen in de memorie van toelichting

De SER vraagt de aandacht van de regering voor de verwijzing naar artikelen van de ontwerp-landsverordening motorrijtuigen- en motorbootbelasting 2015 en de bijbehorende memorie van toelichting. De SER geeft de regering in overweging dit aan een nadere toetsing te onderwerpen.

De SER heeft een discrepantie vastgesteld in de aanduiding van de onderdelen van het wetsartikel in de begripsomschrijving opgenomen in artikel 2 van de ontwerp-landsverordening en de aanduiding van de onderdelen van het wetsartikel in de artikelsgewijze toelichting op artikel 2 in de memorie van toelichting.

De SER heeft daarnaast geconstateerd dat in de artikelsgewijze toelichting in de memorie van toelichting bij artikel 22 een fout is geslopen, mogelijk als gevolg van vernummering van de artikelen in de ontwerp-landsverordening. In de memorie van toelichting wordt nu gesteld dat er in categorie d, zwaar materieel, slechts motorrijtuigen 2 in de registers zijn opgenomen.

Redactionele opmerkingen

De SER veronderstelt dat waar in artikel 15 wordt gerefereerd aan het type nummer van de motor van het motorrijtuig en in de artikelsgewijze toelichting op artikel 15 van de Landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting aan een HIN-nummer wordt gerefereerd het Voertuig Identificatie Nummer (VIN-nummer) wordt bedoeld. Het VIN-nummer is een unieke code, inclusief een serienummer, die wordt gebruikt door de auto-industrie om individuele voertuigen te identificeren.

De SER geeft aan de regering in overweging om het VIN-nummer expliciet in de ontwerp-landsverordening op te nemen.

De SER vraagt de aandacht van de regering voor een verschil tussen de tabel opgenomen in artikel 40 van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 en de artikelsgewijze toelichting op dit artikel in de memorie van toelichting.

In de memorie van toelichting betoogt de regering dat het percentage van 5,5% invoerrechten wordt behouden voor producten die schoner zijn dan de gasolie van de lokale Raffinaderij maar niet als LSD kunnen worden gekwalificeerd. Deze producten hebben een zwavelgehalte tussen 0,05 en 0,2 gewichtspercent.

In de tabel opgenomen in artikel 40 van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 wordt echter een nultarief vermeld achter productcode 2710.1930,

gasolie met een zwavelgehalte van meer dan 0,05 gewichtspersent doch niet meer dan 0,2 gewichtspersent.

6. Conclusie

Bij besluit van de Raad van Ministers gedateerd 17 september 2014 (zaaknummer 2014/043516) heeft de regering, de Sociaal Economische Raad (hierna: de SER) verzocht om advies uit te brengen inzake de ontwerp-landsverordening, houdende regels inzake de heffing van de motorrijtuig- en motorbootbelasting (Landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015).

De ontwerp-landsverordening, houdende regels inzake de heffing van de motorrijtuig- en motorbootbelasting strekt tot vervanging van de verouderde Motorrijtuig- en motorbootbelasting verordening 1928⁹. De regering stelt op pagina 1 van de memorie van toelichting dat de vervanging van de Motorrijtuig- en motorbootbelasting verordening 1928 past in de wens van de regering om het gehele fiscale stelsel te moderniseren.

Beleid achter algehele fiscale herziening

De regering stelt in de aanhef bij de onderhavige ontwerp-landsverordening het volgende in overwegingen te hebben genomen bij de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015:

- dat het in het kader van de algehele fiscale herziening het wenselijk is de Motorrijtuig- en motorbootbelasting verordening 1928 te vervangen;

De SER is niet bekend met het beleid achter de algehele fiscale herziening en geeft de regering in overweging dit beleid op hoofdlijnen in de memorie van toelichting te vermelden met een bronvermelding.

Uitvoeringsregelingen

De SER heeft vast moeten stellen dat de ministeriële regelingen waarin nadere invulling c.q. uitwerking in regelgeving, van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 plaatsvindt, geen onderdeel uitmaken van het adviesverzoek zoals door de regering aan de SER ter advisering werd aangeboden.

De SER wijst de regering er op dat een duidelijk zicht op de nadere invulling c.q. uitwerking in regelgeving, van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015, zoals opgenomen in de uitvoeringsregelingen voor de SER, essentieel is om een oordeel te kunnen vormen over het geheel van de nieuwe regeling.

Bepalen van eigen massa motorrijtuig

De SER vraagt de aandacht van de regering voor de bewerkelijkheid van het bepalen van eigen massa van de op Curaçao gehouden voertuigen. De eigen massa van het motorrijtuig, is afhankelijk van een groot aantal aspecten, zoals motorinhoud, type brandstof, aandrijflijn, carrosserievariant (bijvoorbeeld sedan, hatch back, cabriolet of stationwagen) en het uitrustingsniveau waardoor voor één model het eigen gewicht van het motorrijtuig behoorlijk kan variëren.

De SER meent dat de bewerkelijkheid van het bepalen van eigen massa van de op Curaçao gehouden voertuigen mogelijk tot problemen in de uitvoering / tijdige inwerkingtreding van de onderhavige ontwerp-landsverordening kan leiden.

⁹ P.B. 1929, no 91, zoals gewijzigd, het laatst bij P.B. 2001, no. 80

Met betrekking tot de houderschapregisters

De SER heeft uit het ontwerp en de bijbehorende toelichting kunnen opmaken dat de uitvoeringsorganisatie (de Ontvanger) nog niet beschikt over de voor de uitvoering van de onderhavige ontwerp-landsverordening essentiële registers, bedoeld in artikel 3, tweede lid van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 waarin de houders van motorrijtuigen of motorboten die in Curaçao zijn ingevoerd of geacht worden te zijn ingevoerd, zijn opgenomen. Bovendien wordt door de regering gemeld dat om het nieuwe systeem uit te voeren er nog aanpassingen dienen plaats te vinden met betrekking tot de wijze van registratie en het vermelden van informatie op de voertuigpapieren. Het gaat hier in het bijzonder om het registreren en bijhouden van cruciale informatie voor het bepalen van de hoogte van het tarief, het gewicht.

De SER vraagt de aandacht van de regering voor het ontbreken van de voor de uitvoering van de ontwerp-landsverordening motorrijtuigen- en motorbootbelasting noodzakelijke registers en gegevens.

Met betrekking tot de belasting van het wegennet

De regering beoogt ook voor zwaar materieel door het laten oplopen van het tarief naarmate het gewicht van het motorrijtuig toeneemt de gebruiker meer te laten bijdragen naarmate het gebruik van het wegennet meer belastend is.

De SER meent dat bij zwaar materieel, met name dump trucks en vrachtwagens met een open laadbak naast de eigen massa, ook het maximum laadvermogen bij de bepaling van de wegenbelasting betrokken dient te worden. Daarnaast meent de SER dat strikter dient te worden toegezien dat het maximum laadvermogen van motorrijtuigen niet wordt overschreden. Zwaar beladen voertuigen en zeker te zwaar beladen voertuigen vormen een bijzondere belasting voor het wegennet en kunnen directe schade toebrengen aan het wegdek.

Met betrekking tot de samenhang tussen brandstofverbruik en milieuschade

De SER constateert dat in de overwegingen en de toelichting bij de onderhavige ontwerp-landsverordening door de regering geen aandacht wordt besteed aan de verschillen in milieubelasting van de verschillende brandstoffen.

Door het wegnemen van het onderscheid tussen benzine- en dieselveertuigen voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting wordt rijden op diesel relatief goedkoper en daarmee aantrekkelijker.

Ondanks dat milieubelasting van diesel en benzine erg dicht bij elkaar ligt wordt niettemin aandacht gevraagd voor de negatieve consequenties voor het milieu, en dan met name de luchtkwaliteit, indien op de langere termijn een verschuiving naar dieselveertuigen plaatsvindt.

De SER vraagt tevens de aandacht van de regering voor het negatieve effect van de differentiatie van motorrijtuigenbelasting naar het eigengewicht van het motorrijtuig op de introductie van milieuvriendelijke voertuigen zoals, elektrische en hybride voertuigen. Deze voertuigen zijn door hun accupakket zwaarder dan voertuigen met conventionele aandrijflijnen.

Door het voornemen van de regering om de hoogte van de motorrijtuigenbelasting te bepalen aan de hand van het eigengewicht van een voertuig worden voertuigen met dergelijke alternatieve minder milieubelastende aandrijflijnen benadeeld.

Met betrekking tot de invoering van een gebruiksbelasting

De SER vraagt de aandacht van de regering voor een alternatief waarbij de opbrengsten van de motorrijtuigen belasting geheel wordt verdisconteerd in de hoogte van het bijzondere invoerrecht op benzine en diesel.

Met betrekking tot de motorbootbelasting

De regering acht het wenselijk om ook het houden van motorboten effectief in de belastingheffing te betrekken aangezien het gebruik van de openbare wateren tot kosten voor een veilig en geordend gebruik en onderhoudsuitgaven, door met name de vervuiling, leiden. De argumenten die de regering hanteert voor de (her-)invoering van een motorbootbelasting, zoals de kosten die gemaakt moeten worden voor een veilig en geordend gebruik van openbare wateren en onderhoudsuitgaven zijn echter ook van toepassing op vaartuigen die niet over een motor beschikken.

De SER geeft de regering in overweging om de zinsnede "middels een motor worden voortbewogen" te schrappen, waardoor een algemene vaartuigbelasting wordt geïntroduceerd. Een dergelijke algemene vaartuigbelasting is naar het oordeel van de SER rechtvaardiger en ook eenvoudiger te handhaven omdat het voor de belastingheffing niet uitmaakt of er wel of geen motor is aangebracht.

De SER is van oordeel dat buiten het bovengenoemde vermoeden van commercieel gebruik sprake is omdat een boot eigendom is van een onderneming moeilijk is vast te stellen of een vaartuig al of niet commercieel gebruikt wordt. Naar het oordeel van de SER zorgt het onderscheid niet-commercieel versus commercieel gebruik van motorboten daarmee mogelijk voor problemen in de uitvoering van de motorbootbelasting.

Met betrekking tot de inwerkingtreding

Artikel 41 bepaalt de datum van inwerkingtreding van de ontwerp-landsverordening motorrijtuig- en motorbootbelasting 2015 op 1 januari 2015.

Naar de opvatting van de SER dient de inwerkingtreding per 1 januari 2015 met name door het ontbreken van de noodzakelijke registers en de noodzakelijke aanpassingen in dewijze van registratie, het vermelden van informatie op de voertuigpapieren, te worden heroverwogen.

Financiële paragraaf

In de onderhavige ontwerp-landsverordening wordt het onderscheid tussen benzine- en dieselveoertuigen voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting weggenomen. Ter compensatie van de derving aan belastinginkomsten wordt een bijzonder invoerrecht van NAf. 10,00 per hectoliter Low Sulphur Diesel geïntroduceerd. Naar het oordeel van de SER had om onderscheid tussen diesel en benzinevoertuigen daadwerkelijk weg te nemen het tarief bijzondere invoerrechten op benzine en diesel gelijk moeten zijn. Bij een gemiddelde jaarlijkse opbrengst van NAf. 52 miljoen zou dit op basis van de gebruiksgegevens opgenomen in de tabel op pagina 4 van de memorie van toelichting resulteren in een tarief van NAf. 30,78 per hectoliter benzine / diesel.

De SER heeft eerder in het onderhavige advies de aandacht van de regering gevraagd voor de mogelijkheid dat het wegnemen van het onderscheid tussen benzine- en dieselveoertuigen voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting op langere termijn kan resulteren in relatieve toename van dieselauto's ten opzichte van benzineauto's op Curaçao. De verlaging van het

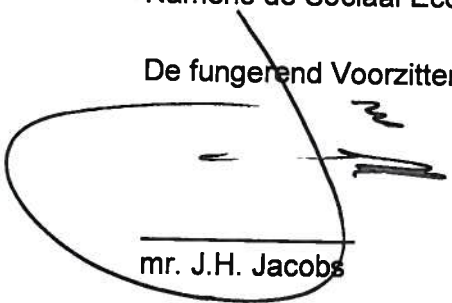
tarief motorrijtuigenbelasting, het over het algemeen lagere verbruik van dieselveertuigen per gereden kilometer en de lagere verkoopprijs¹⁰ aan het publiek van Low Sulphur Diesel in vergelijking met benzine, zorgt ervoor dat rijden op diesel relatief goedkoop wordt.

De SER wijst de regering er op dat indien op de langere termijn een vervanging van benzinevoertuigen door dieselveertuigen plaatsvindt dit niet alleen negatieve consequenties heeft voor het milieu, maar ook voor de belastinginkomsten.

De SER vraagt tenslotte de aandacht van de regering voor het wetgevingstechnisch en redactioneel commentaar op de ontwerp-landsverordening motorrijtuigen- en motorbootbelasting 2015.

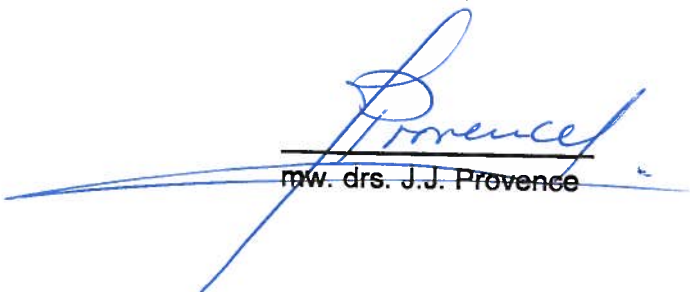
Namens de Sociaal Economische Raad,

De fungerend Voorzitter,



mr. J.H. Jacobs

De Secretaris,



mw. drs. J.J. Provence

¹⁰ zie tabel 'verkoop prijs aan de pomp' op pagina 4 van de memorie van toelichting

Bijlage 1 Belastingtabellen

Artikel 20 bevat de belastingtabel voor categorie a, motorrijtuigen.

Eigen massa motorrijtuig in kg.	Motorrijtuigenbelasting per jaar
tot 1000 kg	NAf. 250,-
tot 1200 kg	NAf. 375,-
tot 1500 kg	NAf. 475,-
tot 1800 kg	NAf. 725,-
tot 2100 kg	NAf. 950,-
meer dan 2100 kg	NAf. 1200,-

Artikel 21, eerste lid, bevat de belastingtabel voor motorrijtuigen uit categorie b met een maximale capaciteit van 15 personen, die met een ontheffing van de bevoegde autoriteiten worden gebruikt ten behoeve van het openbaar vervoer.

Eigen massa motorrijtuig in kg.	Motorrijtuigenbelasting per jaar
tot 1000 kg	NAf. 100,-
tot 1200 kg	NAf. 200,-
tot 1500 kg	NAf. 300,-
tot 1800 kg	NAf. 400,-
tot 2100 kg	NAf. 500,-
meer dan 2100 kg	NAf. 600,-

Artikel 21, tweede lid, bevat de belastingtabel voor categorie c motorrijtuigen, het speciaal tarief motorrijtuigenbelasting ten behoeve van personen waarvan het motorrijtuig de enige bron van inkomsten is

Eigen massa motorrijtuig in kg.	Motorrijtuigenbelasting per jaar
tot 1000 kg	NAf. 100,-
tot 1200 kg	NAf. 200,-
tot 1500 kg	NAf. 300,-
tot 1800 kg	NAf. 400,-
tot 2100 kg	NAf. 500,-
meer dan 2100 kg	NAf. 600,-

Artikel 22, bevat de belastingtabel voor, categorie d, zwaar materieel.

Eigen massa motorrijtuig in kg.	Motorrijtuigenbelasting per jaar
tot 15.000 kg	NAf. 1.500,-
15.000 tot 20.000 kg	NAf. 1.750,-
20.000 tot 25.000 kg	NAf. 2.000,-
25.000 tot 30.000 kg	NAf. 2.250,-
30.000 tot 35.000 kg	NAf. 2.500,-
meer dan 35.000 kg	NAf. 2.750,-

Artikel 23 bepaalt de tarieven voor motorrijwielen aan de hand van de cilinderinhoud van het motorrijwiel

Cilinderinhoud	Motorrijtuigenbelasting per jaar
tot maximaal 50 cc	NAf. 100,-
Meer dan 50 cc	NAf. 200,-

Artikel 24 bevat de tarieven voor motorboten. Het tarief voor de motorbootbelasting is afhankelijk van de lengte van de boot en of de boot al dan niet commercieel gebruikt wordt.

Motorbootlengte	Motorbootbelasting per jaar	
	Niet commercieel gebruik	Commercieel gebruik
tot 5,00 meter	NAf. 200,-	NAf. 400,-
5,01 tot 10,00 meter	NAf. 250,-	NAf. 500,-
10,01 tot 15,00 meter	NAf. 300,-	NAf. 600,-
15,01 tot 20,00 meter	NAf. 350,-	NAf. 700,-
20,01 tot 25,00 meter	NAf. 400,-	NAf. 800,-
25,01 tot 30,00 meter	NAf. 450,-	NAf. 900,-
30,01 meter en langer	NAf. 500,-	NAf. 1000,-