

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de fiscale behandeling van personenauto's die definitief naar een andere lid-staat worden overgebracht in verband met een verandering van verblijfplaats, of tijdelijk worden gebruikt in een andere lid-staat dan die waar zij zijn geregistreerd”⁽¹⁾

(98/C 235/07)

De Raad heeft op 6 maart 1998 besloten, overeenkomstig artikel 99 van het EG-Verdrag het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 6 mei 1998 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Kubenz.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 355e Zitting van 27 en 28 mei 1998 (vergadering van 27 mei) het volgende advies met 111 stemmen vóór, bij twee onthoudingen goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. De voorgestelde richtlijn dient ter vervanging van Richtlijn 83/182/EEG betreffende de belastingvrijstellingen bij de tijdelijke invoer van bepaalde vervoermiddelen binnen de Gemeenschap⁽²⁾ en Richtlijn 83/183/EEG betreffende de belastingvrijstellingen bij de definitieve invoer uit een lid-staat van persoonlijke goederen door particulieren⁽³⁾, zoals gewijzigd bij Richtlijn 89/604/EEG⁽⁴⁾.

1.2. Voorgesteld wordt, deze drie richtlijnen te codificeren en volledig bij te werken. Voorts is het de bedoeling, aan het licht gekomen uitvoeringsproblemen op te lossen en aan de verwachtingen van de burgers met betrekking tot de interne markt en het daarmee samenhangende vrije verkeer te voldoen.

1.3. Krachtens het voorstel heft een lid-staat geen registratie- of soortgelijke belastingen op auto's die in verband met de verandering van de gewone verblijfplaats van een particulier naar die lid-staat worden overgebracht. Voorts hebben particulieren in geval van tijdelijke verhuizing het recht, hun voertuig zes maanden per jaar te gebruiken.

Daarnaast verschaft het voorstel o.a.:

- meer mogelijkheden om een huurauto in een andere lid-staat te gebruiken dan die waar het voertuig is geregistreerd. Het is de bedoeling dat een huurauto opnieuw aan dezelfde persoon mag worden verhuurd

wanneer het in een andere lid-staat gesloten huurcontract afloopt en het voertuig op het grondgebied van die lid-staat blijft;

- de gezinsleden van de eigenaar van het voertuig het recht om de auto in een andere lid-staat dan die van registratie te gebruiken. Ook derden hebben dit recht, mits de eigenaar inzittende is;
- meer flexibiliteit ten aanzien van de rechten van personen die in een andere lid-staat werken dan die waar zij hun verblijfplaats hebben, dezen krijgen het recht om gedurende negen maanden per jaar hun auto te gebruiken in de lid-staat waar zij werken;
- een verbod voor de lid-staten om belastingen op te leggen indien gedurende de periode van toegestaan tijdelijk gebruik een voertuig wordt beschadigd en de reparatiekosten de waarde ervan overtreffen;
- afschaffing van speciale belastingregelingen voor voertuigen die op grond van rechten die aan huwelijk of vererving worden ontleend van de ene naar de andere lid-staat worden overgebracht;
- een vorm van overleg tussen de nationale autoriteiten in geval van geschillen aangaande de beweerde gewone verblijfplaats.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Met de voorgestelde wijzigingen wordt ingespeeld op het feit dat belemmeringen voor het vrije verkeer van particuliere auto's tussen de lid-staten een van de gevoeligste problemen vormen voor particulieren die in de Europese Unie zijn gevestigd. Voor de meeste mensen is de auto het populairste vervoermiddel, en daarom belemmeren dergelijke obstakels, van fiscale of andere aard, het vrije verkeer van personen.

⁽¹⁾ PB C 108 van 7.4.1998, blz. 75.

⁽²⁾ PB L 105 van 23.4.1983, blz. 59 (ESC-advies: PB C 131 van 12.6.1976, blz. 50).

⁽³⁾ PB L 105 van 23.4.1983, blz. 64 (ESC-advies PB C 131 van 12.6.1976, blz. 49).

⁽⁴⁾ PB L 348 van 29.11.1989, blz. 28 (ESC-advies PB L 180 van 8.7.1987, blz. 13).

2.2. Het Comité schaart zich achter het voorstel.

2.3. Het beseft evenwel dat het voorstel in inkomstenderving kan resulteren voor lid-staten die registratiebelastingen heffen. Gegeven het geringe aantal gevallen lijkt het met de omvang van deze derving echter niet zo'n vaart te lopen. Voorts zouden de desbetreffende lid-staten het verlies b.v. middels verhoging van de belastingen op minerale oliën kunnen compenseren (zie de tabel in de bijlage).

2.4. Het hoopt dat de rechten van de Europese burgers door de nieuwe richtlijn beter uit de verf komen en dat misbruik van fiscale faciliteiten wordt voorkomen.

3. Bijzondere opmerkingen

3.1. Artikel 2: „Definities”

3.1.1. In artikel 2, onder f), wordt de term „gezin” gedefinieerd. Het Comité wijst erop dat in sommige lid-staten ruimere definities worden gehanteerd die ook andere samenlevingsvormen omvatten⁽¹⁾.

3.2. Artikel 4: „Voorwaarden waaronder geen belasting verschuldigd is na een verandering van verblijfplaats”

3.2.1. In artikel 4, lid 1, onder b), is sprake van daadwerkelijk gebruik („heeft het voertuig werkelijk gebruikt”). Deze zinsnede werkt onduidelijkheid in de hand, omdat nagenoeg niet valt te staven vanaf welke datum de auto wordt gebruikt. Het is daarom duidelijker, de datum van registratie op de naam van de verhuizende persoon te hanteren.

3.2.2. Voertuigen die zijn geregistreerd op de naam van een gezinslid dat niet meeverhuist, vormen een bijzonder probleem.

3.2.3. Ingevolge artikel 4, lid 1, onder c), mag het voertuig niet langer dan twaalf maanden na verandering van verblijfplaats worden overgebracht.

3.2.4. Deze passage is irrelevant. Beter is, de beperking inzake doorverkoop aan een termijn en het aantal auto's per gezin aan een maximum te binden.

3.3. Artikel 5: „Algemene voorwaarden waaronder geen belasting verschuldigd is wanneer een voertuig tijdelijk wordt gebruikt in een andere lid-staat dan de lid-staat van registratie”

3.3.1. De in artikel 5, lid 2, geregelde materie hoort in artikel 7 thuis. In dat geval hoeft er geen termijn meer

te worden voorgeschreven. Deze wordt in artikel 7 immers niet vereist.

3.3.2. Men moet zich trouwens afvragen in hoeverre het verstrijken van een termijn van negen, of van hoeveel maanden dan ook valt te bewijzen of valt na te gaan wanneer er bij het overschrijden van de binnengrenzen geen controles worden verricht of bewijsstukken moeten worden overgelegd.

3.4. Artikel 6: „Specifieke gevallen van persoonlijk gebruik waarin geen belastingen mogen worden geheven”

3.4.1. Het Comité stelt voor om in artikel 6, onder a), de termijnen voor autoverhuurbedrijven te verlengen.

3.4.2. Het Comité stelt de volgende formulering van artikel 6, onder d), voor:

„een personenvoertuig dat tijdelijk door een in de lid-staat verblijvende persoon wordt gebruikt, op voorwaarde dat degene die het voertuig naar de lid-staat van het tijdelijke gebruik heeft overgebracht, ook inzittende van dat voertuig is;”

3.4.3. Het verdient aanbeveling, dwingend voor te schrijven hoe de in artikel 6, onder f), beschreven situatie moet worden aangetoond, en de desbetreffende stukken dan ook wederzijds door de lid-staten te laten erkennen⁽²⁾.

3.5. Artikel 7: „Gevalen van beroepsmatig gebruik waarin geen belastingen mogen worden geheven”

3.5.1. Ook in dit verband verdient het aanbeveling om, zoals in paragraaf 3.4.3 ten aanzien van artikel 6, onder f), werd opgemerkt, de bewijsstukken dwingend voor te schrijven.

3.6. Artikel 8: „Bepalingen betreffende onherstelbare schade aan voertuigen”

3.6.1. Het Comité wijst erop dat de marktprijs, juist van oudere tweedehandse voertuigen, moeilijk valt te bepalen.

3.7. Artikel 9: „Permanent gebruik in een andere lid-staat dan de lid-staat van de gewone verblijfplaats”

3.7.1. Het in artikel 9, lid 3, opgelegde gebruiksverbod moet worden versoepeld.

⁽¹⁾ Tevens kunnen adoptie- en pleegkinderen in dit verband een specifiek probleem opleveren.

⁽²⁾ In sommige lid-staten is ook voor korte verwisseling van voertuig het invullen van uitgebreide vraagformulieren verplicht.

3.8. *Artikel 12: „Regelingen van geschillen”*

3.8.1. Krachtens artikel 12, lid 3, is de Commissie bevoegd, geschillen tussen lid-staten bij beschikking te regelen. Een dergelijke bevoegdheid komt echter veeleer aan het Hof van Justitie toe.

4. **Conclusies en samenvatting**

4.1. De verwezenlijking van de interne markt vereist een vrij verkeer van personen en goederen, in casu personenauto's voor privé-gebruik. Sommige lid-staten

heffen echter om begrotings- en andere beleidsredenen registratiebelastingen op personenauto's.

4.2. Met de voorgestelde richtlijn en de door het Comité gemaakte opmerkingen worden de rechten van de burgers, vooral van hen die zich in een andere lid-staat vestigen, versterkt en wordt tevens het legitieme belang van de lid-staten om belastingen te heffen, beschermd.

Brussel, 27 mei 1998.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

T. JENKINS

BIJLAGE

bij het advies van het Economisch en Sociaal Comité

**Opbrengst van met motorvoertuigen verband houdende belastingen,
heffingen en accijnzen — stand 1994**

A. Uitgedrukt in percentage van het BNP

| | Belasting inschrijving motor- voertuigen | Motor- rijtuigen- belasting | Benzine- accijns | Diesel- accijns | Assurantie- belasting | Wegentol | Totaal |
|---------------------|---|-----------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|----------|--------|
| Oostenrijk | 0,07 | 0,20 | 1,03 | 0,43 | 0,34 | 0,45 | 2,52 |
| België | 0,14 | 0,42 | 0,88 | 0,65 | 0,12 | 0,00 | 2,21 |
| Denemarken | 1,43 | 0,46 | 0,66 | 0,31 | 0,10 | 0,02 | 2,99 |
| Finland | 0,40 | 0,29 | 1,24 | 0,47 | 0,13 | 0,00 | 2,54 |
| Frankrijk | 0,10 | 0,22 | 1,04 | 0,73 | 0,33 | 0,00 | 2,42 |
| Duitsland | 0,00 | 0,43 | 1,18 | 0,55 | 0,17 | 0,00 | 2,33 |
| Griekenland | 0,52 | 0,14 | 1,74 | 0,77 | 0,00 | 0,00 | 3,17 |
| Ierland | 0,78 | 0,67 | 1,09 | 0,68 | 0,00 | 0,00 | 3,22 |
| Italië | 0,05 | 0,08 | 1,34 | 0,69 | 0,00 | 0,33 | 2,48 |
| Luxemburg | 0,00 | 0,07 | 2,12 | 1,50 | 0,00 | 0,00 | 3,70 |
| Nederland | 0,60 | 0,82 | 0,95 | 0,58 | 0,00 | 0,00 | 2,95 |
| Portugal | 0,87 | 0,11 | 1,53 | 1,14 | 0,00 | 0,24 | 3,88 |
| Spanje | 0,22 | 0,22 | 1,02 | 0,73 | 0,01 | 0,20 | 2,18 |
| Zweden | 0,11 | 0,27 | 1,44 | 0,31 | 0,00 | 0,00 | 2,13 |
| Verenigd Koninkrijk | 0,00 | 0,57 | 1,43 | 0,64 | 0,01 | 0,00 | 2,65 |

Bron: Eurostat 1997 en DG XXI.

B. Als percentage van de totale belastingen (m.i.v. bijdragen sociale zekerheid)

| | Belasting inschrijving motor- voertuigen | Motor- rijtuigen- belasting | Benzine- accijns | Diesel- accijns | Assurantie- belasting | Wegentol | Totaal |
|---------------------|---|-----------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|----------|--------|
| België | 0,30 | 0,91 | 1,88 | 1,39 | 0,26 | 0,00 | 4,72 |
| Denemarken | 2,77 | 0,89 | 1,27 | 0,61 | 0,19 | 0,05 | 5,77 |
| Duitsland | 0,00 | 1,00 | 2,77 | 1,29 | 0,40 | 0,00 | 5,46 |
| Finland | 0,85 | 0,60 | 2,60 | 0,99 | 0,28 | 0,00 | 5,32 |
| Frankrijk | 0,22 | 0,50 | 2,36 | 1,67 | 0,74 | 0,00 | 5,49 |
| Griekenland | 1,63 | 0,45 | 5,48 | 2,42 | 0,00 | 0,00 | 9,98 |
| Ierland | 2,12 | 1,83 | 2,97 | 1,85 | 0,00 | 0,00 | 8,77 |
| Italië | 0,12 | 0,20 | 3,29 | 1,69 | 0,00 | 0,81 | 6,10 |
| Luxemburg | 0,00 | 0,16 | 4,79 | 3,40 | 0,00 | 0,00 | 8,35 |
| Nederland | 1,28 | 1,76 | 2,04 | 1,25 | 0,00 | 0,00 | 6,33 |
| Oostenrijk | 0,15 | 0,46 | 2,34 | 0,98 | 0,76 | 1,03 | 5,73 |
| Portugal | 2,45 | 0,32 | 4,31 | 3,22 | 0,00 | 0,67 | 10,96 |
| Spanje | 0,59 | 0,61 | 2,79 | 2,02 | 0,02 | 0,54 | 5,98 |
| Zweden | 0,22 | 0,53 | 2,89 | 0,62 | 0,00 | 0,00 | 4,27 |
| Verenigd Koninkrijk | 0,00 | 1,69 | 4,26 | 1,90 | 0,02 | 0,00 | 7,88 |

Bron: Eurostat 1997 en DG XXI.

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Achtste jaarverslag over de Structuurfondsen 1996”

(98/C 235/08)

De Commissie heeft op 25 november 1997 besloten om, overeenkomstig de bepalingen van artikel 198 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen over het „Achtste jaarverslag over de Structuurfondsen 1996”.

De Afdeling voor regionale ontwikkeling, ruimtelijke ordening en urbanisme, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 21 april 1998 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Little.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 355e Zitting (vergadering van 27 mei 1998) het volgende advies uitgebracht, dat met 116 stemmen vóór bij 1 onthouding is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Het verslag over de tenuitvoerlegging van de Structuurfondsenregeling in 1996 is het achtste jaarverslag dat de Commissie sinds de herziening van de Structuurfondsenverordeningen in 1988 heeft uitgebracht.

1.2. Het is door de Commissie gepubliceerd op grond van de Verordeningen (EEG) van de Raad nrs. 2052/88 en 4253/88 als gewijzigd in 1993, waarin wordt bepaald dat de Commissie jaarlijks verslag dient uit te brengen over de aard en het effect van de steunmaatregelen die in het voorafgaande jaar zijn genomen.

1.3. In november 1996 heeft de Commissie overeenkomstig artikel 130 B van het Verdrag betreffende de Europese Unie haar eerste driejaarlijkse verslag over de economische en sociale cohesie gepubliceerd⁽¹⁾, waarover het Comité op 23 april 1997 advies heeft uitgebracht⁽²⁾. In dit zgn. „cohesieverslag”, dat in het jaarverslag over de structurele steunverlening in 1996 in het kort wordt samengevat, wordt aangegeven in hoeverre de structurele steunverlening de economische en sociale samenhang ten goede is gekomen.

⁽¹⁾ COM(96) 542 def.

⁽²⁾ PB C 206 van 7.7.1997, blz. 78-87.