



Rapport

Datum: 24 december 1998
Rapportnummer: 1998/580

Klacht

Op 13 mei 1998 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift, gedateerd 12 mei 1998, van de heer S. te Helmond, met een klacht over een gedraging van de Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting te Apeldoorn. Verzoeker had zich al eerder, bij brief van 5 april 1998, tot de Nationale ombudsman gewend. Zijn verzoek voldeed toen echter niet aan het kenbaarheidsvereiste als neergelegd in artikel 12, tweede lid, van de Wet Nationale ombudsman, zodat het niet in onderzoek werd genomen. Naar aanleiding van verzoekers brief van 12 mei 1998 werd naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Financiën, een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker klaagt erover dat de Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting:

1) hem niet concreet wil aangeven hoe lang, hoog en breed de leefruimte van een kampeerauto moet zijn om voor het zogenaamde kwarttarief in aanmerking te kunnen komen, maar hem heeft meegedeeld dat hij het moet doen met de subjectieve uitleg van de inspecteur; 2) hem niet duidelijk heeft kunnen maken waarom andere eigenaren die eenzelfde kampeerauto als hij bezitten wel in aanmerking komen voor het kwarttarief; 3) hem, anders dan was toegezegd, geen verklaring voor de intrekking van de verleende beschikking voor het kwarttarief heeft toegezonden.

Achtergrond

zie

Bijlage Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (Cbm) verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Daarnaast werd de Staatssecretaris van Financiën de gelegenheid geboden om commentaar op de klacht te geven. Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren. Tevens werd het Cbm en de Staatssecretaris een aantal specifieke vragen gesteld. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. Verzoeker en het Cbm deelden mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen. De Staatssecretaris gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. Feiten

1. Verzoeker is eigenaar van een Landrover, een zogenaamd lang model. Op het kentekenbewijs van verzoekers auto is door de RDW de mededeling geplaatst dat het om een kampeerauto gaat. In april 1996 stuurde het Cbm verzoeker voor deze auto een beschikking toe voor de motorrijtuigenbelasting, die inhield dat hij in aanmerking werd gebracht voor een bijzonder tarief voor de motorrijtuigenbelasting. Verzoeker kwam in aanmerking voor het zogenaamde kwarttarief.
2. Op 28 juli 1997 werd verzoekers auto door een aanrijding beschadigd.
3. Op 7 december 1997 nam verzoeker telefonisch contact op met het Cbm. Naar aanleiding van dit contact stuurde een medewerker van het Cbm verzoeker informatie over mogelijkheden tot verhoging van het dak van zijn auto.
4. Verzoeker reageerde bij brief van 22 december 1997. Daarin gaf hij onder meer het volgende aan:

"Bij eerste navraag bij mogelijke dealers en kenners blijkt het zeer moeilijk om aan zo'n hefdak te komen. Overwogen wordt indien het hefdak niet te verkrijgen is om hem zelf te maken. Dit neemt echter meer tijd in (beslag; N.o.) dan de in het telefoongesprek genoemde twee weken. Tevens is de Landrover beschadigd geraakt tijdens een ongeval te Frankrijk op 28 juli j.l. waarbij ook schade aan het dak is veroorzaakt. Het herstellen van een en ander is daarbij eerst noodzakelijk. Na repatriëring van de Landrover is geen gebruik meer gemaakt van de openbare weg. (...) Ik zal daarom mijn Landrover per januari a.s. schorsen."
5. Naar aanleiding van deze brief heeft een medewerker van het Cbm telefonisch contact opgenomen met verzoeker. In dat gesprek heeft de desbetreffende medewerker verzoeker meegedeeld dat verzoeker tot medio februari 1998 de tijd kreeg om navraag te doen naar de mogelijkheden voor dakverhoging, zodat hij daarover dan een definitieve beslissing kon nemen.
6. Op 17 februari 1998 nam de medewerker van het Cbm nogmaals telefonisch contact met verzoeker op en vernam dat verzoeker nog geen concrete plannen had met betrekking tot de dakverhoging.
7. Het Cbm stuurde verzoeker op 18 februari 1998 de volgende brief waarin onder meer was opgenomen:

"Nadat ik u, naar aanleiding van ons telefonisch onderhoud op 7 december 1997, 2 voorbeelden heb doen toekomen van uitbouwmogelijkheden om tot voldoende leefruimte te komen om daarmee te kunnen voldoen aan onder andere het fiscale begrip "leefruimte", heeft aan u mij een brief geschreven op 22 december 1997. De fiscaal verlangde, voldoende leefruimte voor een kampeerauto, welke ik u telefonisch subjectief heb uiteengezet werd door u in de hiervoor genoemde brief verder niet weersproken. De brief omvatte o.a. uw afweging voor welk systeem van dakverhoging u zou moeten kiezen. Overige zaken zoals het voornemen om te gaan schorsen, schade aan het voertuig en het

minimale gebruik van het voertuig zijn verder in de discussie m.b.t. fenomeen "leefruimte" niet relevant. Ter informatie vermeld ik hierbij dat m.b.t. het wel of niet frequente gebruik de wet voor een kampeerauto verder geen beperkingen meer kent zoals dat in het verleden wel het geval was (zie artikel 30, lid 4 Wet MB'94). Ik heb u tijdens het telefoongesprek, als reactie op de brief van 22 december 1997, de nodige ruimte geboden tot omstreeks 15 februari j.l. om navraag te doen om zodoende te kunnen komen tot een definitieve beslissing over hoe de dakverhoging zou moeten plaatsvinden. Tevens gaf ik u tijdens ditzelfde gesprek aan dat indien dit tot niets heeft geleid er desondanks toch zal worden overgegaan tot intrekking van het aan u verleende bijzonder tarief e.e.a. op basis van een nog in te stellen onderzoek door de controledienst van het CBM. Indien gewenst zou dit ook kunnen door toezending van een verklaring waarin u verklaart verder af te zien van het recht op het kwarttarief. Ik heb u op 17 februari j.l. gebeld en vernomen dat er niets concreets is gebeurd m.b.t. de dakverhoging. Wel ging u met mij de discussie aan dat u het met de gang van zaken niet helemaal eens was. Over de subjectieve uitleg van de regelgeving(en) zijn en bleven wij het oneens. Dat kan. Waar wij het wel over eens waren is het feit dat de uitleg, zoals die onder de vorige Wet MB'66 (tot 1 april 1995) reeds bestond als onder de huidige wetgeving Wet MB'94 ingaande 1 april 1995 zoals die in materiële zin ongewijzigd is en nog steeds bestaat, moeilijk begrijpbaar is. In concreto verneemt de klant n.l. niet van de fiscus hoe lang, hoog en breed de leefruimte moet zijn om fiscaal te kunnen voldoen aan het criterium "leefruimte". Belanghebbende zal het met deze subjectieve uitleg gedaan door de daartoe bevoegde inspekteur motorrijtuigenbelasting moeten doen. Nu het Ministerie niet toestaat om in deze materie bijvoorbeeld een minimale stahoogte te geven, hetgeen ook niet van toepassing is op Europese richtlijnen richting de Rijksdienst voor het Wegverkeer, is de uitleg niet anders dan dat er sprake moet zijn van een maatschappelijk aanvaardbaar criterium. Indien men het met deze uitleg niet eens is zal men zich moeten wenden tot de rechter om zodoende over het ontstane geschil een uitspraak te kunnen krijgen. Mogelijk dat zo'n uitspraak voor beide partijen de nodige duidelijkheid verschaft. Onder de vorige wetgeving (MB'66 tot 1 april 1995) was (...) reeds sprake van een "huisvestingsmogelijkheid". Dit heeft alles te maken met het begrip "**verblijf**" welke u onverkort in de voorkomende regelgevingen zult aantreffen. Ook de "permanente" en "tenminste" aanwezigheid van criteria die het verblijf, verzorging en overnachting van een of meer personen moeten rechtvaardigen treft u daarin aan. Het begrip "**vervoer**" impliceert de mogelijkheid om een persoon(en) te kunnen vervoeren naar de plek van verblijf met als consequentie dat voor de **heffing** motorrijtuigenbelasting na een **technische** keuring/beoordeling (zie deel 1: kampeerauto) door de RDW (nadat eerst een weging bij een Douanesteunpunt plaatsvond, de fiscale categorie "personenauto" geldt. De technische RDW-beoordeling is geen **fiscale** CBM-beoordeling en is als zodanig derhalve **niet** voldoende om voor het kwarttarief in aanmerking te kunnen komen. De relevante artikelen kunt u naslaan:

Vanaf 1/7 1997 :Artikel 2, ond. g. en artikel 30, lid 1, ond. a en lid 4 van Wet MB'94 (...)

Vanaf 1/4 1995 tot 1/7 1997 :Artikel 30, lid 1, ond. a en lid 3 Wet MB'94 en artikel 6, lid 1. ond. a (...) van het Uitvoeringsbesluit MB'94 en artikel 6 van de Nota van Toelichting MB'94

(...) De teksten "het vervoer en verblijf etc. in artikel 2, onderdeel g etc." vindt daarbij aansluiting bij de: **Wegenverkeerswet van de RDW te weten het "Voertuigreglement art. 1.1. ond. y"**. Op grond van de hierboven weergegeven regelgevingen en op basis van kennis van de staat van uw voertuig nu (geen verhoogd dak) kan ik niet anders concluderen dat de aan u verleende beschikking voor het kwarttarief het resultaat is van een onjuiste fiscale beoordeling door een medewerker van de Belastingdienst. Of dit nu in de administratieve- of controle-strategische sfeer is geschied is verder niet van belang en doet daaraan ook geen afbreuk. Een gemaakte fout dient direct hersteld te worden mits daartoe het bewijs is geleverd. In uw geval is het niet een uitgevoerde controle maar een signaal vanuit uw zijde. U kunt aan deze situatie verder geen rechten ontleen en zal prolongatie van de ten onrechte verleende beschikking met de huidige kennis van zaken direct leiden tot rechtsongelijkheid. Dit mag en kan niet de bedoeling zijn van de wetgever. Wel genoot u met deze onjuiste beslissing een geldelijk voordeel, welke bij een spontane controle op de weg bijvoorbeeld onverkort had "kunnen" leiden tot een naheffingsaanslag met verhoging (...). In uw geval is geen sprake van zo'n controle. Uw eerste telefonische navraag in december 1997 over het wel en wee in deze materie is dan ook lovenswaardig te noemen en vooral ook eerlijk en verdient zeker geen vorm van naheffing in welke vorm dan ook. In uw situatie is het geldelijk voordeel gerekend vanaf 5 april 1996. Dit had ook vele jaren langer kunnen zijn geweest. Maar ook dan wordt er in uw situatie niet op teruggekomen. Anders werd dit bij een spontane controle-weggebruik. Tot slot deel ik u mede, dat ik hierbij een verklaring voeg voor intrekking van de verleende beschikking voor het kwarttarief en verwacht deze verklaring uiterlijk 4 maart aanstaande van u retour. Mocht ik echter niets hebben vernomen dan zal alsnog besloten worden het motorrijtuig aan een onderzoek te laten onderwerpen conform artikel 47 van de Algemene Wet Rijksbelastingen. Bij een negatief oordeel zal dit eveneens leiden tot intrekking waarvoor u dan **een niet voor bezwaar vatbare kennisgeving zult ontvangen**. Ten overvloede vermeld ik dat bij een (hernieuwd) ingekomen verzoek om het kwarttarief, bijvoorbeeld direct na uw ontschorsing, tegen een eventuele afwijzing bij beschikking wel bezwaar en/of beroep mogelijk is."

8. Verzoeker reageerde bij brief van 1 maart 1998. Daarin gaf hij onder andere het volgende aan:

"Zoals U terecht opmerkt in (uw; N.o.) schrijven (...) kan men vaststellen dat het Ministerie het niet toestaat om in deze materie b.v. een minimale stahoogte te geven, hetgeen ook niet van toepassing is op Europese richtlijnen richting de Rijksdienst voor het Wegverkeer. U spreekt verder over het gemis van een voor **beide** partijen duidelijk maatschappelijk aanvaardbaar criterium, welke alleen door de rechter in de toekomst gegeven zal kunnen worden. (...) Graag breng ik U (...) een stukje uit het NRC (...) onder de aandacht waarin vrij vertaald de ambtenaren van de verschillende ministeries eerst voor duidelijke regelgeving moeten zorgdragen, alvorens de burgers met blijkbaar niet goed te interpreteren regels wordt overvallen. Dit om het aantal rechtsuitspraken te doen verminderen, maar niet minder om zich beter dienstbaar op te stellen t.a.v. de burgerij. Met andere woorden wetgeving/regelgeving eerst toetsen aan de door u in uw brief gemelde

maatschappelijk aanvaardbare criteria, en daarna deze wetgeving/regelgeving ten uitvoer brengen. Ik verneem op dit moment het omgekeerde bij u. U stelt immers dat u ook niet weet welke maatschappelijk aanvaardbare criteria gehanteerd dienen te worden, en wil via mij een proces uitlokken waarbij dan wel duidelijkheid wordt verkregen. (...) Verder spreekt u in uw brief over fouten die in het verleden door belasting ambtenaren zouden zijn gemaakt omtrent het toepassen van de regelgeving tot het verkrijgen van het bijzonder tarief. Ook deze stelling klopt m.i. niet daar mijn voertuig vanaf 21-12-1995 voldoet aan de voorwaarde welke staan in artikel 30, lid 1, onderdeel a, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en artikel 6, lid 1, onderdeel a, van het daarbij behorende Uitvoeringsbesluit, en m.i. geldend tot 1-7-1997. Zonder dat er enige communicatie heeft plaats gevonden tussen uw dienst en diegene die vanaf, of voor, die datum een beschikking hebben verkregen n.a.v. voorwaarden die staan in artikel 30, lid 1, onderdeel a, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en artikel 6, lid 1, onderdeel a, van het daarbij behorende Uitvoeringsbesluit, is de regelgeving schijnbaar aangescherpt. Indien mij de beschikking ontnomen zal worden zal hierdoor een rechtsongelijkheid ontstaan met die groep kampeerauto eigenaren die niet bekend zijn met de nieuwe regelgeving, en derhalve nog steeds onbekend zullen blijven. Alle adressen van deze specifieke groep kampeerwageneigenaren zijn en waren bij u of uw dienst bekend. (...) Kunt u me tevens aangeven of in de periode na het verlenen van de beschikking nog publikaties omtrent de nieuwe interpretatie van regelgeving en wetgeving in deze in de Staats Courant is gepubliceerd? In het telefonisch onderhoud van 17 februari j.l., heb ik in tegenstelling tot wat u vermeldt in de eerste regels op blad 1 van uw schrijven een discussie met u gevoerd waarom van het direct toepassen van een verhoogd (dak; N.o.) op dat moment werd afgezien. U had namelijk in dat gesprek verzuimd mij op de hoogte te brengen dat na het aanbrengen van een verhoogd dak opnieuw een keuring bij de RDW en weging zou moeten plaatsvinden. Hierdoor zou ik m.i. geen aanspraak meer kunnen maken op de eerder toegepaste regelgeving. Dit alles om duidelijk te krijgen of ik hiertoe wel wettelijk verplicht ben. (...) Kunt u mij (voorts; N.o.) de wetsgrond aangeven waartoe ik verplicht ben op korte termijn een hefdak te plaatsen. Indien u hiertoe in staat bent mag u tegelijk een verklaring voor het vrijwillig intrekken van de beschikking mee zenden zodat ik die dan kan ondertekenen en aan u terug kan zenden. (...) In uw brief maakte u melding dat een verklaring is toegevoegd voor het intrekken van de aan mij verleende beschikking voor het kwarttarief. Deze is niet bijgaand meegezonden."

9. Op 17 maart 1998 beantwoordde het Cbm verzoekers brief. Daarin stond onder meer het volgende vermeld:

"Onder verwijzing naar de inhoud van mijn brief van 18 februari j.l. deel ik u mede, dat zowel onder de oude Wet motorrijtuigenbelasting (MB'66) als onder de huidige Wet motorrijtuigenbelasting (MB'94) sprake moet zijn van een "huisvestingsmogelijkheid". Vandaar dat het begrip "verblijf" in de kampeerauto-definitie niet in de enge betekenis van het woord moet worden opgevat maar meer in de hierboven weergegeven term "huisvestingsmogelijkheid". Zoals in: "Mijn kampeerauto biedt mij een gerieflijk verblijf gedurende mijn vakantie". De door de Wet beoogde kampeerauto is feitelijk een caravan

c.q een woonaanhangwagen met een motor, zodat deze zich zelfstandig kan voortbewegen. Deze eisen vindt de belastingdienst maatschappelijk aanvaardbaar. Een Landrover 109 Stawag voldoet niet aan dit criterium. Omdat de RDW Centrum voor voertuigtechniek en informatie (RDW) dezelfde definitie heeft voor het begrip kampeerauto als de Wet op de motorrijtuigenbelasting MB'94, ging het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (CBM) in eerste instantie er van uit dat ook de RDW dezelfde normen zou hanteren als het CBM. De RDW heeft een eigen verantwoordelijkheid en gaat uit van eigen uitleg van de wettelijke tekst. Nu de Wet MB'94 een eigen definitie heeft is de belastingdienst niet verplicht de beslissing van de RDW te volgen als dit tot verschillende uitkomsten leidt. Dat er een aantal auto's ten onrechte het kampeerautotarief betalen betekent niet dat dit ook voor uw auto zou moeten gelden. Al vanaf 1 april 1995 bij het ingaan van de Wet MB'94 zijn de voorwaarden waaraan een kampeerauto moet voldoen gebaseerd op artikel 30 van de Wet en het Uitvoeringsbesluit. Daar is geen misverstand over. Alleen in de praktijk werkte dat niet altijd. Vandaar dat de eisen richting uitvoering en publiek werden verduidelijkt. Voor wat betreft de overige punten uit uw brief concludeer ik dat uw ongenoegens veelal betrekking hebben op de uitleg van de bestaande regelgeving(en) welke toen en nu nog steeds van toepassing zijn. (...) Daar ik, nu de verklaring niet is geretourneerd, er van uit ga dat u vanuit uw zijde niet zult meewerken aan uw eigen verzoek tot intrekking van het bijzonder tarief zal ik de onderliggende informatie doorspelen naar de Controle-Unit waar uw woonplaats onder valt. De controle-ambtenaar zal u hieromtrent benaderen voor een afspraak ter controle van het onderhavige motorrijtuig een en ander op grond van artikel 47 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen. Op grond van zijn feitelijke constatering zal het CBM uiteindelijk de fiscale beslissing nemen."

10. Verzoeker reageerde per fax op 23 maart 1998. Hij bracht daarin onder meer het volgende naar voren. "Hierbij reageer ik op uw schrijven van 17 maart j.l. waarbij u antwoord geeft op mijn schrijven van 1 maart j.l. In uw schrijven vind ik geen reactie op de vragen die ik u heb gesteld omtrent:

- informatie publicatie staatscourant - informatie/uitleg wettelijke verplichting verhoogd dak.

Ik ga er nog steeds vanuit dat hiertoe geen wettelijke verplichting rust. - het meezenden van een verzoek tot intrekking van bijzonder tarief indien dit wettelijk nodig is. (verklaring is zoals eerder gemeld nooit in mijn bezit geweest) - informatie waar ik bezwaar zou kunnen aantekenen of bij welke instantie ik in beroep zou kunnen gaan. - geen informatie over hoe en wanneer u de huidige kampeerauto-eigenaren op de hoogte stelt die, net als ik, een beschikking hebben verkregen over toepassing bijzonder tarief en niet op de hoogte zijn van de door uw, m.i. onterechte, interpretatie van de wetgeving. Deze zijn allen bij u of uw dienst bekend. (...) U schrijft wel dat er ongenoegens zijn wat betreft de uitleg van de bestaande regelgeving(en) welke toen en nu nog steeds van toepassing zijn. Dit klopt, daar de informatie/uitleg op de regelgeving welke ik tot nu toe van u heb mogen ontvangen dermate rekbaar is dat dit niet door iedereen hetzelfde ervaren hoeft te worden. Als voorbeeld noem ik de in uw laatste brief gemelde uitleg omtrent het begrip "verblijf" met: "Mijn kampeerauto biedt mij een gerieflijk verblijf gedurende mijn vakantie" Dit wordt door

mij volmondig met ja beantwoord. Mijn kampeerauto voldoet tevens aan de door u opgemelde wetsbepalingen. Ten overvloede vermeld ik nogmaals dat mij schriftelijk na onderzoek door het CBM is verklaard dat mijn kampeerauto volgens de Wet MB '94 is ingericht. En zie geen enkele grond dat daarbij aan foute beslissing is genomen. Verder concludeer ik dat de informatie/uitleg omtrent de wetgeving in deze, zoals u ook zelf aangegeven heeft (...), onduidelijk blijven."

11. Op 5 april 1998 schreef verzoeker de Nationale ombudsman aan met een klacht over het Cbm. Hij vond dat het Cbm relevante informatie had achtergehouden en dat deze de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 onjuist had uitgelegd. In verband met het kenbaarheidsvereiste zond de Nationale ombudsman verzoekers klacht ter behandeling door aan het Cbm.

12. Intussen had het Cbm verzoeker op 8 april 1998 een brief gezonden waarin deze verzoeker vroeg om na te gaan of zijn kampeerauto voldeed aan de eisen om in aanmerking te komen voor het bijzondere tarief voor de motorrijtuigenbelasting. Daarin stond onder meer het volgende vermeld:

"Op grond van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 kan een kampeerauto in aanmerking komen voor een halftarief of kwarttarief. Als een kampeerauto bedrijfsmatig wordt verhuurd, is dat het halftarief en voor de overige kampeerauto's is dat het kwarttarief. Het halftarief houdt in dat u voor een periode van vier aaneensluitende tijdvakken (maximaal een jaar) tweemaal het bedrag betaalt voor een tijdvak van drie maanden. Bij het kwarttarief betaalt u voor dezelfde periode éénmaal het bedrag dat geldt voor een periode van drie maanden. Niet elke auto waarbij op het kentekenbewijs deel 1 de aantekening kampeerauto staat vermeld, komt in aanmerking voor dit bijzondere tarief. Hoewel het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (CBM) eisen stelt aan de inrichting van de kampeerauto, is bij het inwerking treden van de nieuwe Wet het halftarief/ kwarttarief toegekend enkel op grond van de aantekening kampeerauto op het kentekenbewijs. Dit is voor een deel ten onrechte gebeurd. Ik verzoek u na te gaan of uw kampeerauto voldoet aan de eisen om in aanmerking te komen voor het bijzondere tarief. De eisen waaraan een kampeerauto moet voldoen zijn vermeld op het mededelingenblad dat aan deze brief is toegevoegd. Aan de hand van deze eisen kunt u zelf beoordelen of uw motorrijtuig kan worden aangemerkt als een kampeerauto. Ik verzoek u het CBM binnen veertien dagen na dagtekening van deze brief te melden of uw kampeerauto aan deze eisen voldoet of niet, of daaraan binnenkort zal voldoen. Er zijn drie mogelijkheden:

1. u meldt ons dat uw kampeerauto binnenkort zal voldoen aan de eisen die het CBM aan een kampeerauto stelt. U heeft dan tot zes weken na dagtekening van deze brief de gelegenheid uw kampeerauto aan te passen. Verder geldt wat hieronder gesteld is voor kampeerauto's die wel aan de eisen voldoen; of
2. u meldt ons dat uw kampeerauto voldoet aan de eisen die op het mededelingenblad zijn vermeld. Voor dit motorrijtuig blijft dan het bijzondere tarief gelden totdat het tegendeel is gebleken. Een medewerker van het CBM zal deze kampeerauto onderwerpen aan een controle. Mocht blijken dat de kampeerauto niet voldoet aan de eisen, dan kan de te weinig

betaalde belasting worden nageheven, eventueel verhoogd met een boete van 100%. In dit geval krijgt u vervolgens weer een rekening voor het normale tarief; of

3. u meldt ons dat uw kampeerauto niet voldoet aan de eisen. Voor dit motorrijtuig komt dan het bijzondere tarief te vervallen. U krijgt hierover bericht. Vervolgens krijgt u rekeningen toegestuurd voor het normale tarief. Als u niet op ons verzoek reageert, wordt uw kampeerauto door een medewerker van het CBM aan een controle onderworpen.

Wanneer blijkt dat uw kampeerauto niet voldoet aan de eisen kan de te weinig betaalde belasting worden nageheven, eventueel verhoogd met een boete van 100%. Vervolgens krijgt u rekeningen toegestuurd voor het normale tarief." Als bijlagen zond het Cbm mee: 1) een voorgedrukte verklaring met het verzoek deze binnen twee weken te retourneren.

De verklaring zag er, voor zover van belang, als volgt uit:

"Gebruiksaanwijzing U wordt verzocht onderstaande verklaring in te vullen, te ondertekenen en naar mij terug te sturen. **Verklaring** Hierbij verklaar ik:* ? dat het motorrijtuig met kenteken xx-oo-yy permanent is ingericht als kampeerauto, en dat deze voldoet aan de inrichtingseisen zoals deze op het informatieblad zijn omschreven. Zodra niet meer wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden zal ik de inspecteur motorrijtuigenbelasting hierover direct schriftelijk informeren. ? dat het motorrijtuig met kenteken xx-oo-yy niet voldoet aan de inrichtingseisen zoals deze op het informatieblad zijn omschreven om in aanmerking te komen voor het kampeerautotarief. De auto zal binnen zes weken na de hierboven vermelde dagtekening zijn aangepast aan deze eisen. Zodra niet meer wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden zal ik de inspecteur motorrijtuigenbelasting hierover direct schriftelijk informeren. ? dat het motorrijtuig met kenteken xx-oo-yy niet voldoet aan de inrichtingseisen zoals deze op het informatieblad zijn omschreven om in aanmerking te komen voor het kampeerautotarief. Ik ontvang in het vervolg gewone rekeningen voor dit motorrijtuig. *Aankruisen wat van toepassing is

Ondertekening Plaats: ----- Datum: ----- Handtekening: -----" 2)

Een mededelingenblad met de eisen waaraan een kampeerauto moet voldoen. De inhoud van het mededelingenblad luidde, voor zover van belang, als volgt:

"Vermelding op het kentekenbewijs is niet voldoendeDat op het kentekenbewijs deel 1 van uw motorrijtuig de aantekening 'kampeerauto' staat, is niet voldoende. Om in aanmerking te komen voor het bijzonder tarief voor een kampeerauto moet deze permanent ingericht zijn voor het verblijf, de verzorging en de overnachting van personen. Het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (CBM) stelt hieraan een aantal eisen. Wat deze eisen inhouden, staat hieronder. **Wat houden deze eisen in?**- De leefruimte van de kampeerauto moet voldoende hoog en breed zijn om erin te kunnen verblijven. Voorbeelden van auto's die niet aan dit criterium voldoen: een hatchback, een stationcar, een bestelauto zoals de Ford Courier, een jeepachtig model of een ruimteauto zoals de Renault Espace. - Er moeten een vaste zitbank en een vaste slaapgelegenheid zijn, al dan niet in combinatie. - Er moet kastruimte aanwezig zijn voor het opbergen van (onder andere) kleding. - Men moet zich in de auto kunnen omkleden. - In de auto moet een eenvoudige maaltijd te bereiden en te eten zijn. - Er moet een tafel aanwezig zijn (eventueel opklapbaar). - Er moeten een keukenblok met een kookgelegenheid en een

gootsteen met afvoer voor vuil water zijn. Het verswaterreservoir mag wel uitneembaar zijn. Een zelfstandig kooktoestel zoals een campinggastoestel op een tank, dat los of met schroeven aan de auto is bevestigd, is geen vaste kookgelegenheid. **Heeft u nog vragen?** Als u nog vragen heeft, kunt u contact opnemen met de Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting, telefoon (...), op werkdagen tussen 8.00 en 17.00."

13. Verzoeker zond de volgende, door hemzelf opgemaakte en ondertekende, verklaring, gedateerd 20 april 1998, naar het Cbm:

"Hierbij verklaart ondergetekende dat zijn Landrover kampeerauto met kenteken xx-oo-yy voldoet aan de voorwaarden die gelden voor de toepassing van het bijzonder tarief voor een kampeerauto. Deze voorwaarden staan in artikel 30, lid 1, onderdeel a, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en artikel 6, lid 1, onderdeel a, van het daarbij behorende Uitvoeringsbesluit. Zoals aan ondergetekende in mei 1996 schriftelijk is bevestigd. Daar op de Wet MB 1994 tot op heden geen veranderingen zijn aangebracht, voldoet het voertuig nog steeds aan de gestelde voorwaarden. Zodra niet meer wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden, zal ondergetekende de inspecteur motorrijtuigenbelastingen direct hierover schriftelijk informeren. Ondergetekende gaat er dan echter wel van uit dat hij van de wijziging op de wet MB 1994 op de hoogte zal worden gebracht. Wat betreft de door u opgemelde eisen welke geen rechtsgrond blijken te hebben, kan ondergetekende u melden:

dat in het voertuig is opgenomen:

- voldoende leefruimte dat ondergetekende er in kan verblijven. - een zitbank en slaapgelegenheid. - kastruimte t.b.v. kleding, voorraad en materiaal voor ondergetekende.
- ondergetekende zich in het voertuig kan omkleden. - ondergetekende in staat is om in het voertuig een eenvoudige maaltijd te bereiden en te eten. - een tafel - een keukenblok met kookgelegenheid en een gootsteen met afvoer voor vuil water. - een verswaterreservoir."

14. Bij brief van 6 mei 1998 reageerde het Cbm op de door de Nationale ombudsman doorgezonden klacht van verzoeker. Daarin gaf het Cbm onder meer het volgende aan: "In uw brief van 5 april 1998, welke u richtte aan de de Nationale Ombudsman, beklagt u zich over de aan u verstrekte informatie inzake de regelgeving voor kampeerauto's. Naast de reeds verstrekte informatie in de brieven van 18 februari 1998 en 17 maart 1998 geef ik u onderstaand nog een aanvulling daarop. Op basis van de uitleg van de regelgeving ten aanzien van kampeerauto's zoals de inspecteur motorrijtuigenbelasting die, als bevoegd bestuursorgaan, hanteert komt uw motorrijtuig op basis van de gegevens die door u zijn verstrekt in die huidige hoedanigheid niet voor het kwarttarief in aanmerking. Dit geldt voor zowel de voorgaande als huidige wetgeving. Omtrent deze uitleg door de inspecteur wordt geen publicatie in de Staatscourant geplaatst. Met betrekking tot uw stelling dat er sprake zou zijn van een wettelijke verplichting van een verhoogd dak merk ik op, dat niet zo zeer de hoogte van het dak maar het aspect leefruimte rechtens het relevante criterium is. Nu uw motorrijtuig niet voldoet aan dit criterium zal ik binnenkort uw motorrijtuig opnieuw aan een onderzoek laten onderwerpen. (...) Indien de uitkomst van het onderzoek het hiervoor gestelde bevestigt met betrekking tot uw motorrijtuig zal ik de aan u verleende beschikking voor het kwarttarief intrekken, omdat toekenning van het kwarttarief ten onrechte is

geschied. Voor verdere uitleg met betrekking tot de nog uit te voeren controle respectievelijk het er niet aan meewerken en de consequenties ervan; de intrekking middels een kennisgeving; het verschil in de regelgeving CBM en RDW; het niet accepteren van de gegeven uitleg van de regelgeving waardoor tussenkomst van een rechter mogelijk uitkomst kan bieden; verwijs ik u naar de inhoud van de eerder aangehaalde brieven. Indien sprake is van intrekking van de aan u verleende beschikking nog het volgende. Zodra het kenteken van uw motorrijtuig na een eventuele ontschorsing weer in de heffing motorrijtuigenbelasting wordt betrokken is het normale, reguliere personenauto-tarief weer verschuldigd. Na ontvangst van de eerste rekening kunt u een nieuw verzoek doen voor het bijzonder tarief. Tegen een afwijzende beschikking kunt u een bezwaarschrift indienen. Tegen de uitspraak op het bezwaarschrift kunt u in beroep gaan bij het Gerechtshof. Ik hoop u met bovenstaande voldoende te hebben ingelicht."

B. Standpunt verzoeker

Het standpunt van verzoeker staat verwoord in de klachtsamenvatting onder **KLACHT**.

C. Standpunt Centraal bureau motorrijtuigenbelasting

In zijn reactie op het verzoekschrift, en enige nadere vragen van de Nationale ombudsman, bracht het Cbm onder meer het volgende naar voren:

"Inhoud van de klacht Verzoeker beklagt zich erover dat het CBM geen binnenaftmetingen wil aangeven van de leefruimte in een kampeerauto en hem niet duidelijk heeft kunnen maken waarom andere eigenaren van eenzelfde soort motorrijtuig wel in aanmerking komen voor het zogenaamde kwarttarief. Daarnaast zou het CBM, ondanks toezegging, hem geen verklaring voor intrekking van de verleende beschikking kwarttarief hebben toegezonden. (...)

Reactie op de door u namens verzoeker geformuleerde klacht en uw aanvullende vragen

Het kenmerkende verschil tussen enerzijds de bovenvermelde wettelijke regelingen en anderzijds de regelingen volgens de (vorige) Wet MB 1966, is het weggebruik. Onder de vorige Wet was het gebruik van de weg met een kampeerauto beperkt tot zestig dagen per jaar. Volgens de huidige Wet is het gebruik van de weg niet aan beperkingen gebonden. Met name de mogelijkheid tot het onbeperkt van de weg gebruik maken met een motorrijtuig waarvoor het kwarttarief wordt voldaan, leidt tot veel verzoeken voor motorrijtuigen die niet onder het begrip kampeerauto kunnen vallen. Ook in het algemeen spraakgebruik zal het duidelijk zijn wat voor een soort voertuig wordt bedoeld met het begrip Camper, Kampeerwagen of Kampeerauto: een caravan c.q. kampeeraanhangwagen met een eigen motor zodat deze zich zelfstandig kan voortbewegen, dan wel een bestelbus die zodanig is omgebouwd dat men er (tijdelijk) in kan wonen. Stahoogte en een bepaalde mate van bewegingsruimte zijn daarbij vanzelfsprekend. Een dergelijk voertuig zal door de aard en de inrichting in het algemeen slechts beperkt gebruik maken van de weg. Het is op dit soort voertuigen dat de wetgever het oog heeft gehad bij het instellen van het kwarttarief. Van een personenauto, stationcar, jeepachtig model auto of een zogenoemde ruimtewagen, welke door hun uiterlijke verschijning niet licht als een kampeerauto zullen worden aangeduid, waarin

kampeervoorzieningen zijn aangebracht, maar die verder hun functie van dagelijks vervoermiddel niet hebben verloren, is het zeker niet de bedoeling van de wetgever geweest om deze voor het kwarttarief in aanmerking te laten komen. Vandaar dat de wetgever de minimale inrichtingseisen zodanig heeft geformuleerd, dat dergelijke motorrijtuigen voor de wet niet als kampeerauto zullen worden beschouwd. Gezien het hiervoor vermelde heeft de inspecteur een soort leidraad gemaakt die voor de praktijk tot richtsnoer kan dienen bij de uitleg van de wettelijke omschrijving (zie de bijgevoegde infobladen/brief) Uit de gehanteerde teksten blijkt dat gaandeweg verfijning en verduidelijking van deze handreiking noodzakelijk bleek. De door verzoeker veronderstelde ongelijke behandeling berust op een misverstand. Alle houders aan wie het kwarttarief mogelijkwijze ten onrechte is verleend, worden namelijk benaderd teneinde in het verleden eventueel ontstane onjuistheden te corrigeren. Aangaande het niet aan belanghebbende toezenden van een verklaring kan ik u melden, dat met dagtekening 8 april 1998 de brief met kenmerk "onderzoek kampeerauto" plus bijlagen is verzonden. Een afschrift hiervan is in uw bezit. Deze verklaring is door verzoeker ontvangen gezien zijn schriftelijke reactie hierop van 20 april 1998. Het afschrift hiervan is eveneens in uw bezit. Voor de (...) beantwoording van uw aanvullende vragen gaarne uw aandacht voor het volgende (...) 1) Hatchbacks, stationcars, ruimtewagens en jeepachtige voertuigen kregen van de RDW/Centrum voor voertuigtechniek en informatie op het kentekenbewijs de aanduiding "kampeerauto", omdat men hiertegen op grond van de wegenverkeerswetgeving kennelijk geen bezwaar ziet. Toen deze tendens bij het CBM bekend werd, kon de kentekenregistratie niet langer worden gevolgd, omdat de fiscale regelgeving een dergelijk ruimhartige toepassing van het begrip kampeerauto niet verdraagt. 2) In het najaar van 1996 heeft de onbevredigende gang van zaken vervolgens een wending genomen; de RDW geeft sindsdien in haar informatie aan dat naast de vermelding Kampeerauto op het kentekenbewijs het CBM aanvullende fiscale eisen stelt. Door het CBM zijn de fiscale voorwaarden waaraan een kampeerauto dient te voldoen voor alle medewerkers nog eens duidelijk geformuleerd ter ondersteuning in de beoordeling van binnengekomen verzoeken. Daarnaast wordt (...) een herstelactie uitgevoerd. In dit verband is aan verzoeker de brief van 8 april 1998 met infoblad en verklaring toegezonden. (...) 3) (...) 4) Twee bij het Hof aanhangig gemaakte zaken, een daaronder betreffende het begrip leefruimte in een Landrover, zijn doorverwezen naar de meervoudige kamer. De beroepschriften zijn ingediend door de direct belanghebbenden. (...) Naar verwachting komen deze zaken op een zitting in het najaar aan de orde. Voorts kan ik u melden dat het Hof in Arnhem op 4 december 1996, ten aanzien van een stationcar (Mercedes-Benz, 300 TD) reeds heeft beslist dat ondanks zekere aanpassingen geen sprake is van een kampeerauto." Bij zijn reactie zond het Cbm onder meer een aantal informatiebladen mee, waarin onder meer het volgende is opgenomen. a) Informatieblad uitgebracht in het najaar van 1996 (inmiddels vervangen). "U heeft verzocht om in aanmerking te komen voor het bijzondere tarief van de kampeerauto met kenteken <kenteken>. Ik verzoek u na te gaan of uw kampeerauto voldoet aan de eisen die het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (CBM) hiervoor stelt.

Wat de eisen zijn, staat hieronder.

Wat houden deze eisen in? Permanente voorzieningen voor het verblijf houdt in dat de leefruimte van de kampeerauto geschikt moet zijn om erin te verblijven: de leefruimte moet dus hoog en breed genoeg zijn. Voorbeelden van auto's die *niet* aan dit criterium voldoen: een standaard hatchback, een stationcar, een jeep-achtig model of een ruimteauto zoals de Renault Espace. Met permanente voorzieningen voor de verzorging wordt bedoeld dat men zich in de kampeerauto moet kunnen verzorgen. Dit betekent:

- men moet zich kunnen omkleden in de kampeerauto; - in de auto moet kastruimte aanwezig zijn voor het opbergen van kleding; - in de auto moet het mogelijk zijn om een (eenvoudige) maaltijd te bereiden en te eten. De keuken moet daarvoor de volgende *vaste* elementen bevatten:

een wel of niet uitklapbare tafel, een keukenblok met een kookgelegenheid en een gootsteen met afvoer voor vuil water. Het verswaterreservoir mag wel uitneembaar zijn. Een zelfstandig kooktoestel zoals campinggas op een tank dat los of met schroeven aan de auto is bevestigd, is dus geen vaste kookgelegenheid. Verder dienen een vaste zitbank en een vaste slaapgelegenheid, al dan niet in combinatie, aanwezig te zijn." b)

Informatieblad uitgebracht in januari 1997 (inmiddels vervangen) "**Vermelding op kentekenbewijs niet voldoende** Wanneer u in aanmerking wilt komen voor het bijzondere tarief voor een kampeerauto dan moet uw kampeerauto aan de eisen voldoen die het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (CBM) hiervoor stelt. Dat op het kentekenbewijs deel 1 van uw motorrijtuig de aantekening 'kampeerauto' staat, is niet voldoende. Ik verzoek u na te gaan of uw kampeerauto voldoet aan de eisen die het CBM hiervoor stelt. Wat de eisen zijn, staat hieronder." De eisen die op dit informatieblad worden vermeld, komen overeen met die van het informatieblad van het najaar van 1996. c) Informatieblad uitgebracht medio 1997 (inmiddels vervangen) De tekst van dit blad is hiervoor onder 12. weergegeven. d) Informatieblad uitgebracht in het voorjaar van 1998. "**Vermelding op het kentekenbewijs is niet voldoende** Dat op het kentekenbewijs deel I van uw motorrijtuig de aantekening 'kampeerauto' staat, is niet voldoende. Dit is slechts een technische keuring van de RDW Centrum voor voertuigtechniek en informatie. Voor het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (CBM) heeft dit geen waarde. Om in aanmerking te komen voor het bijzonder tarief voor een kampeerauto moet deze permanent zijn ingericht voor het verblijf, de verzorging en de overnachting van personen. Wat deze eisen inhouden, staat hieronder. **Wat houden deze eisen in?** - De kampeerauto moet ingericht zijn voor het vervoer en verblijf van personen. Om hieraan te kunnen voldoen moet de kampeerauto een leefruimte hebben die voldoende lang, breed en hoog is, zodat deze geschikt is voor bewoning. Deze leefruimte is te vergelijken met de leefruimte van een caravan. Voorbeelden van auto's die wel aan dit criterium voldoen: een standaard kampeerauto (vanuit de importeur), een bestelbus, een vrachtauto en een autobus. Voorbeelden van auto's die niet aan dit criterium voldoen: een hatchback, een stationcar, een bestelauto zoals de Ford Courier, een jeepachtig model, een ruimteauto zoals de Renault Espace. - Er moet een *vaste* zitbank en een slaapgelegenheid (al dan niet in combinatie met de

zitbank) aanwezig zijn. - Er moet een *vaste* kast(berg)ruimte aanwezig zijn voor het opbergen van onder andere kleding. - Men moet zich in de auto redelijkerwijs kunnen omkleden. - In de auto moet een eenvoudige maaltijd te bereiden en te eten zijn. - Er moet een tafel aanwezig zijn (eventueel opklapbaar) - Er moet een *vast* keukenblok (model caravan) aanwezig zijn met kookgelegenheid en een gootsteen met toevoer van vers water en afvoer voor vuil water. NB: een zelfstandig kooktoestel zoals een campinggastoestel op een tank, dat los of met schroeven aan de auto is bevestigd, is *geen* vaste kookgelegenheid. - Er moet een verswaterreservoir aanwezig zijn (al dan niet uitneembaar)."

D. Standpunt Staatssecretaris van Financiën

In zijn reactie op het verzoekschrift, en enige nadere vragen van de Nationale ombudsman, bracht de Staatssecretaris onder meer het volgende naar voren: "Per 1 april 1995 is de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (hierna wet MB'94) in werking getreden. In deze wet is in artikel 30 neergelegd dat voor een kampeerauto het zogenoemde kwarttarief motorrijtuigenbelasting van toepassing is. De omschrijving van het begrip kampeerauto was bij invoering van de wet MB'94 neergelegd in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994, waarin was bepaald: "Artikel 30 van de wet vindt toepassing voor a. een motorrijtuig dat is ingericht als kampeerauto: indien het motorrijtuig permanente voorzieningen bevat voor het verblijf, de verzorging en de overnachting van een of meer personen;". Per 1 juli 1997 is de omschrijving van het begrip kampeerauto overgebracht van het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994 naar artikel 2, onderdeel g, van de wet MB'94 en luidt: "een personenauto waarvan de binnenruimte is ingericht voor het vervoer en verblijf van personen en is voorzien van een vaste kook- en slaapgelegenheid;". De Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 kende een vergelijkbare omschrijving van het begrip kampeerauto waarin het begrip vervoer en verblijf van personen was opgenomen. Kenmerkend voor de omschrijving van het begrip kampeerauto in de verschillende wettelijke bepalingen is dat de auto permanent de specifieke kenmerken bezit die het mogelijk maken te leven in en om het motorrijtuig gedurende de periode(n) dat het buiten de gewone woon- of verblijfplaats overdag en 's nachts wordt gebruikt. Vanuit de achtergrond dat oorspronkelijk bepaalde, van fabriekswege vervaardigde, motorrijtuigen speciaal met dit doel werden aangeboden, heeft het begrip kampeerauto in de wetgeving en de rechtspraak gestalte gekregen. Gegeven de aanvankelijke beperking in typen auto die zich leenden voor het gebruik als kampeerauto en die als zodanig werden aangeboden, is maatschappelijk een algemeen aanvaard beeld ontstaan van wat onder een kampeerauto wordt verstaan. Als gevolg hiervan kenden en kennen de in de wetgeving voorkomende definities een redelijke mate van abstractie. Zo zijn er geen nadere eisen gesteld ten aanzien van de maten van de binnenruimte. De oorspronkelijk als kampeerauto op de markt aangeboden motorrijtuigen maakten dit ook niet noodzakelijk. Zij voldeden naar algemene maatschappelijke opvatting immers aan bepaalde minimumeisen ter zake van de inrichting van de binnenruimte. Deze eisen gaan uit van het verblijf, de verzorging en de overnachting van personen in die ruimte alsmede het ingericht zijn voor

personenvervoer. Voorts moet aan deze elementen een zodanige betekenis kunnen worden toegekend dat alle andere kenmerken van het voertuig hieraan ondergeschikt zijn (...) In aanvulling op het voorgaande merk ik nog op dat zich een ontwikkeling aftekent waarbij particulieren personenauto's wensen te zien getypeerd als kampeerauto's door er voorzieningen in aan te brengen die zijn afgeleid uit de wettelijke bepalingen inzake kampeerauto's. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het monteren van een kooktoestelletje, een of meer kastjes e.d. Het gaat hierbij veelal om personenauto's ten aanzien waarvan voor de belastingen die op motorrijtuigen betrekking hebben zoals de belasting van personenauto's en motorrijwielen en de motorrijtuigenbelasting, de vraag speelt of sprake is van een bestelauto of van een personenauto. De auto van belanghebbende, een Landrover, is hier een voorbeeld van. Naar mijn oordeel is met het aanbrengen van dergelijke wijzigingen echter niet in alle gevallen sprake van een auto die maatschappelijk als kampeerauto wordt ervaren en van een kampeerauto in de zin van de wettelijke bepalingen. Teneinde in de praktijk alle kampeerauto's op gelijke wijze aan bovenvermelde definitie te kunnen toetsen heeft het CBM de definitie nader uitgewerkt. Het begrip leefruimte, afgeleid van een binnenruimte die geschikt dient te zijn voor verblijf, is op basis van de historische oorsprong van het begrip de kampeerauto uitgelegd als zijnde een ruimte die voldoende hoog en breed moet zijn om erin te kunnen leven. Voorts dienen in een ruimte die geschikt is voor verblijf voorzieningen aanwezig te zijn om zich te kunnen verzorgen (men moet zich kunnen omkleden in de binnenruimte en er dient kastruimte aanwezig te zijn). De ruimte moet voorts zijn voorzien van een vaste kook- en slaapgelegenheid. Verzoeker klaagt erover dat men hem niet concreet wil aangeven hoe lang, hoog en breed de leefruimte van een motorrijtuig moet zijn om te kunnen worden aangemerkt als kampeerauto. Naar ik heb begrepen kent de binnenruimte van de auto van verzoeker in het geheel geen stahoogte. Daarmee is naar mijn oordeel in zijn situatie in ieder geval geen sprake van een kampeerauto. Gelet op alle eisen die afgeleid zijn van de in de wet MB'94 neergelegde definitie en die deels voortkomen uit jurisprudentie die in de loop der jaren op dit gebied is ontstaan zal het in het algemeen duidelijk zijn wanneer een voertuig kan worden aangemerkt als een kampeerauto in fiscale zin. De wettelijke bepalingen kennen geen concrete maten ten aanzien van de lengte, de breedte en de hoogte van het in een kampeerauto als leefruimte aan te merken deel van het motorrijtuig. Zoals hiervoor ook is aangegeven vloeit dit voort uit de geschiedenis van de huidige wettelijke bepaling. De maatschappelijke opvatting prevaleert in deze. De procedure die ten aanzien van alle kampeerauto's wordt gevolgd leidt ertoe dat wanneer de inspecteur van het CBM heeft besloten dat de beschikking voor toekenning van het kwarttarief wordt ingetrokken er een rekening wordt gestuurd voor het volle tarief (100%) motorrijtuigenbelasting. Bij betaling van deze rekening kan bezwaar op eigen aangifte worden gemaakt conform artikel 24 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen. Verzoeker kan dan uiteindelijk door middel van een beroepschrift bij de administratieve rechter het standpunt van de inspecteur van het CBM toetsen."

E. Reactie verzoeker

In zijn reactie op de standpunten van het Cbm en de Staatssecretaris deelde verzoeker

onder meer mee dat hij van mening was dat het Cbm hem meer duidelijkheid had moeten verschaffen en hem niet zonder meer naar de belastingrechter kon verwijzen.

F. Nadere inlichtingen Staatssecretaris van Financiën

Naar aanleiding van vragen van de Nationale ombudsman deelde de Staatssecretaris van Financiën het volgende mee:

"De onderwerpen in de door u gestelde nadere vragen hebben als achtergrond het verschil in interpretatie van de wettelijke bepalingen rondom het begrip kampeerauto in enerzijds de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wegenverkeerswet) en anderzijds de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (hierna: Wet MB'94). Daarbij dienen de verschillende bedoelingen van de desbetreffende wetten te worden beschouwd. De Wegenverkeerswet is in principe bedoeld om daarmee verkeerstechnische aspecten, zoals de veiligheid en de daartoe te stellen eisen aan een motorrijtuig, te regelen, terwijl de fiscale regelgeving het naar o.a. de inrichting vertaald karakter en gebruik van het motorrijtuig als leidraad kent. Zo geldt voor een kampeerauto op grond van de uitgangspunten van de Wegenverkeerswet, dat indien deze niet meer (alleen) is ingericht voor het vervoer van goederen (bedrijfsauto) maar (ook) voor het vervoer van personen, deze daarom aan scherpere technische (veiligheids-) eisen moet voldoen. Op grond hiervan zal de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) een motorrijtuig uit o.m. veiligheidsoverwegingen sneller als kampeerauto aanmerken dan in de motorrijtuigenbelasting gerechtvaardigd is. Voor de motorrijtuigenbelasting geldt voor de in artikel 30 Wet MB'94 genoemde motorrijtuigen een faciliteit in het tarief. De bedoeling van de wetgever hierbij was om die faciliteit te verlenen aan motorrijtuigen waarvan kan worden aangenomen dat deze in beperkte mate worden gebruikt. De gedachte bij kampeerauto's is, dat deze uitsluitend worden gebruikt voor vakantiedoeleinden, hetgeen doorgaans betekent dat het gebruik ervan beperkt blijft tot enkele weken per jaar. Met beperkte kampeerfaciliteiten ingerichte auto's, welke faciliteiten veelal snel te verwijderen zijn, kunnen alsdan eenvoudig geschikt worden gemaakt voor ander gebruik, zoals goederenvervoer of normaal dagelijks vervoer van personen, waardoor de veronderstelling van beperkt gebruik niet meer wordt gerealiseerd. Ik acht het mede vanuit een oogpunt van rechtsgelijkheid, niet wenselijk dat men voor motorrijtuigen die naar de geldende maatschappelijke opvattingen niet geschikt zijn en gebruikt worden voor meer dan incidenteel (slaap)verblijf, maar voor dagelijks ander gebruik, de tegemoetkoming deelachtig kan worden. Het kwarttarief is daarvoor ook niet bedoeld. Zo komt het voor, dat als gevolg van de toepassing van de Wegenverkeerswet, in geval van een Volkswagen Golf (zowel met een "grijs" als een "geel" kenteken) voorzien van een beperkt aantal kook- en opbergattributen en een matras, door de RDW op het kentekenbewijs de aantekening "kampeerauto" wordt geplaatst. Naar mijn mening kan in alle redelijkheid dit type motorrijtuigen niet alleen in het kader van de bedoeling van de Wet MB'94, maar ook in het spraakgebruik niet als kampeerauto worden beschouwd. Op grond van het bovenstaande is het voor de beoordeling of een motorrijtuig voor de fiscale faciliteit van het kwarttarief kwalificeert niet mogelijk om zonder meer af te gaan op de door de RDW gegeven kwalificatie "kampeerauto". Naarmate er een ontwikkeling ontstond waarbij burgers om voor het zogenoemde kwart-tarief voor de motorrijtuigenbelasting in

aanmerking te komen, ook auto's van kampeerattributen gingen voorzien die daarvóór buiten de categorie kampeerauto waren gebleven, moest het CBM deze gevallen kritischer beoordelen. (...) De mededeling van het CBM dat concrete afmetingen niet mogen worden vermeld, dient te worden gelezen tegen de achtergrond dat dergelijke normen niet bestaan en moet in de context gezien worden van hetgeen ik u in mijn vorige brief heb uiteengezet ten aanzien van de mate van abstractheid van de in de wetgeving voorkomende definities. Ik ben er daarbij van uitgegaan dat de praktijk zich voldoende zou weten te redden met een definitie die ruimte laat voor een individuele toetsing door de inspecteur der motorrijtuigenbelasting. In de praktijk is echter gebleken dat belastingplichtigen toch behoefte hebben aan een aantal vaststaande objectieve criteria. Ik ben daarom voornemens (nadere) criteria voor uiterlijk en inrichting en overige eisen voor kampeerauto's neer te leggen in het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994. Vooruitlopend op de formele realisering daarvan, zal ik deze criteria opnemen in een mededeling aan de belastingdienst, die zal worden bekend gemaakt op de gebruikelijke wijze."

Beoordeling

I. . Algemeen

Verzoeker is eigenaar van een Landrover, een zogenaamd lang model, die is omgebouwd tot kampeerauto. Op het kentekenbewijs van verzoekers auto heeft de Dienst Wegverkeer (RDW) de mededeling geplaatst dat het om een kampeerauto gaat. In april 1996 stuurde de Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (Cbm) verzoeker een beschikking toe voor de motorrijtuigenbelasting die inhield dat hij voor het zogenaamde kwarttarief voor de motorrijtuigenbelasting in aanmerking werd gebracht. Op 28 juli 1997 werd verzoekers auto door een aanrijding beschadigd. Op 7 december 1997 nam verzoeker telefonisch contact op met het Cbm. Naar aanleiding hiervan stuurde een medewerker van het Cbm verzoeker informatie over mogelijkheden tot verhoging van het dak van zijn auto. Het Cbm kwam door dit contact tot de conclusie dat aan verzoeker ten onrechte gedeeltelijke ontheffing van de motorrijtuigenbelasting was verleend. Verzoeker was het daar niet mee eens en wilde precies weten hoe lang, hoog en breed de binnenzijde van zijn auto moest zijn om voor het kwarttarief van de motorrijtuigenbelasting in aanmerking te kunnen worden gebracht. Het Cbm deelde verzoeker bij brief van 18 februari 1998 mee dat de klant niet van de fiscus verneemt hoe lang hoog en breed de leefruimte van een kampeerauto moet zijn om fiscaal te kunnen voldoen aan het begrip "leefruimte". Volgens het Cbm zullen belanghebbenden het moeten doen met de subjectieve uitleg van de bevoegde inspecteur motorrijtuigenbelasting.

II. . Ten aanzien van de informatieverstrekking

1. Verzoeker klaagt er in de eerste plaats over dat het Cbm hem niet concreet wil aangeven hoe lang, hoog en breed de leefruimte van een kampeerauto moet zijn om voor

het zogenaamde kwarttarief in aanmerking te kunnen komen, maar hem heeft meegedeeld dat hij het moet doen met de subjectieve uitleg van de inspecteur.

2. Op 1 juli 1997 is in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 een definitie opgenomen van het begrip 'kampeerauto'. In artikel 2, sub g, wordt een kampeerauto omschreven als een personenauto waarvan de binnenruimte is ingericht voor het vervoer en verblijf van personen en is voorzien van een vaste kook- en slaapgelegenheid. De definitie van het begrip kampeerauto was voordien opgenomen in artikel 6 van het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994 (inwerkingtreding 1 april 1995). In artikel 30, lid 1, sub a van de Wet op de motorrijtuigenbelasting is aangegeven dat voor een kampeerauto een speciaal belastingtarief geldt. In lid 4 van datzelfde artikel heeft de wetgever onder meer bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur voorwaarden en beperkingen kunnen worden gesteld met betrekking tot het gebruik van de weg en de bestemming, het uiterlijk en de inrichting van een kampeerauto (zie **ACHTERGROND**, onder 1).

3. Er is tot dusverre geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur uitvoering te geven aan het gestelde in artikel 30, lid 4, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. De Staatssecretaris heeft in zijn reactie op nadere vragen hierover van de Nationale ombudsman erkend dat belastingplichtigen behoefte hebben aan een aantal vaststaande objectieve criteria met betrekking tot het uiterlijk en de inrichting en de overige eisen voor kampeerauto's. Hij gaf aan dat hij daarom voornemens is om (nadere) criteria voor uiterlijk en inrichting en overige eisen voor kampeerauto's neer te leggen in het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994.

4. Intussen bestaat de mogelijkheid van een speciaal tarief voor kampeerauto's echter al vanaf 1 april 1995. Dat op dat moment nog niet direct volledige duidelijkheid kon worden geboden over de specifieke vereisten waaraan een kampeerauto moet voldoen om voor het zogenaamde kwarttarief in aanmerking te komen, is weliswaar minder gelukkig, maar begrijpelijk en aanvaardbaar. Immers, de Staatssecretaris van Financiën moest enige tijd worden gegund om zijn inzichten te laten uitkristalliseren. Het is echter niet juist dat er eind 1998 nog steeds niet een begin was gemaakt met het opstellen van een algemene maatregel van bestuur die duidelijkheid schept over de vereisten waaraan een kampeerauto moet voldoen om voor het zogenaamde kwarttarief in aanmerking te komen. Dit trekt temeer de aandacht daar het ten aanzien van de regelgeving op het punt van de motorrijtuigenbelasting niet ongebruikelijk is om heel nauwkeurige eisen te stellen aan auto's zowel voor wat betreft de maatvoering als de technische uitvoering, bijvoorbeeld als het gaat om het onderscheid tussen bestelauto's en personenauto's in verband met de tariefstelling (zie **ACHTERGROND**, onder 1 en 3). 5. Het uitblijven van de hiervoor bedoelde algemene maatregel van bestuur stelde en stelt het Cbm, mede gezien het belang van rechtszekerheid, voor de taak om in de tussentijd voldoende houvast te bieden aan de (toekomstige) eigenaren van een kampeerauto. Het Cbm heeft geprobeerd de gevolgen weg te nemen van het uitblijven van een algemene maatregel van bestuur door sedert het najaar van 1996 met enige regelmaat informatiebladen uit te brengen. In deze informatiebladen geeft het Cbm aan welke voorwaarden en beperkingen het stelt met betrekking tot het wettelijke begrip kampeerauto. Deze vereisten geven weliswaar enig

houvast, maar zijn toch op sommige punten te onbepaald. Zo had mogen worden verwacht dat intussen een meer precieze indicatie zou zijn gegeven van de binnenmaten waaraan een voertuig moet voldoen om te kunnen worden aangemerkt als kampeerauto. Ook is de kwalificatie "een jeepachtig model" te weinig specifiek. Daarnaast is de inhoud van deze informatiebladen regelmatig veranderd. Met deze wijzigingen zijn de normen die het Cbm hanteert steeds een beetje opgeschoven. Dit brengt onzekerheid met zich mee voor (toekomstige) belastingplichtigen, met name voor diegenen die op deze informatiebladen zijn aangewezen bij hun besluit om hun auto al dan niet om te bouwen, of om al dan niet een omgebouwd voertuig aan te schaffen.

6. Hoewel het Cbm heeft getracht ook in telefonisch contact - verzoeker voor te lichten over zijn standpunt, heeft het hem niettemin kennelijk onvoldoende concreet kunnen aangeven hoe lang, hoog en breed de leefruimte van een kampeerauto moet zijn om aan de wettelijke definitie van een kampeerauto te voldoen. Dat dit niet is gebeurd, valt het Cbm, als instantie die is belast met de uitvoering van de Wet op de motorrijtuigenbelasting, aan te rekenen. Bij het ontbreken van duidelijke criteria in een algemeen verbindend voorschrift waren belanghebbenden, zoals verzoeker, voor het verkrijgen van voldoende houvast immers geheel aangewezen op het Cbm. De onderzochte gedraging is op dit punt dan ook niet behoorlijk.

III. . Ten aanzien van de uitleg over het in aanmerking brengen voor het kwarttarief van eigenaren van hetzelfde type auto

1. Verzoeker klaagt er verder over dat het Cbm verzoeker niet duidelijk heeft kunnen maken waarom andere eigenaren die eenzelfde kampeerauto bezitten wel in aanmerking komen voor het kwarttarief.

2. In antwoord op verzoekers vraag hierover heeft het Cbm verzoeker in eerste instantie onder meer meegedeeld dat hij op grond van een onjuiste fiscale beoordeling in aanmerking was gebracht voor het kwarttarief en dat een gemaakte fout direct dient te worden hersteld, omdat dit anders zou leiden tot rechtsongelijkheid. In tweede instantie heeft het Cbm hierover nog opgemerkt dat het feit dat een aantal houders ten onrechte het kampeerautotarief betaalt niet betekent dat dit ook voor verzoeker zou moeten gelden.

3. Op zichzelf is deze uitleg van het standpunt van het Cbm voldoende. Daarbij moet de Nationale ombudsman echter uitdrukkelijk in het midden laten of verzoekers auto inderdaad niet voor het kampeerautotarief in aanmerking zou kunnen komen. De beantwoording van deze vraag is immers uiteindelijk voorbehouden aan de belastingrechter. De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

I. V. Ten aanzien van het niet toezenden van een verklaring

1. Verzoeker klaagt er ten slotte over dat het Cbm hem, anders dan was toegezegd, geen verklaring voor de intrekking van de verleende beschikking voor het kwarttarief heeft toegezonden.

2. In zijn brief van 18 februari 1998 maakt het Cbm melding van een bijgevoegde verklaring voor intrekking van de verleende beschikking voor het kwarttarief. Deze

verklaring was volgens verzoeker niet bijgevoegd. Verzoeker maakte daarvan melding in zijn brieven van 1 en 21 maart 1998. Bij zijn brief van 8 april 1998 zond het Cbm de gewenste verklaring mee. Hoewel het onjuist is dat het Cbm pas na twee verzoeken van verzoeker tot het sturen van de gewenste verklaring overging, was de verklaring op het moment waarop de Nationale ombudsman verzoekers klacht ontving (13 mei 1998) uiteindelijk wél aan verzoeker toegezonden. De onderzochte gedraging is op dit punt dan ook behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Belastingdienst/ Centraal bureau motorrijtuigenbelasting Apeldoorn, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Financiën, is gegrond, behalve wat betreft de uitleg over het in aanmerking brengen van andere eigenaren van kampeerauto's voor het kwarttarief en de toezending van een verklaring voor de intrekking van de verleende beschikking; op deze punten is de klacht niet gegrond. Met instemming heeft de Nationale ombudsman kennis genomen van het voornemen van de Staatssecretaris van Financiën om (nadere) criteria voor uiterlijk en inrichting en overige eisen voor kampeerauto's neer te leggen in het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994. **BIJLAGE ACHTERGROND**

1. Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994

(Wet van 16 december 1993, Stb. 1994, 17; inwerkingtreding 1 april 1995). Tekst tot en met 30 juni 1997:

Artikel 30, lid 1, sub a en lid 3:

"1. Voor een motorrijtuig waarvoor een kenteken is opgegeven dat:

a. is ingericht als kampeerauto bedraagt de belasting die in één keer over vier aaneensluitende tijdvakken wordt betaald een bedrag gelijk aan de ingevolge de artikelen 23, 24 of 25 verschuldigde belasting over een tijdvak van drie maanden (...)

3. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen voorwaarden en beperkingen worden gesteld met betrekking tot het gebruik van de weg en de bestemming, het uiterlijk en de inrichting van het motorrijtuig. Met betrekking tot de in het eerste lid, onder a en b, bedoelde kampeerauto's en woonwagens worden geen beperkingen gesteld aan de mate van het gebruik van de weg." Tekst vanaf 1 juli 1997:

Artikel 2, sub g en h:

"In deze wet en in de daarop gebaseerde regelingen wordt verstaan onder:

(...) g. kampeerauto: een personenauto waarvan de binnenruimte is ingericht voor het vervoer en verblijf van personen en is voorzien van een vaste kook- en slaapgelegenheid;

h. woonwagen: een personenauto waarvan de binnenruimte vaste voorzieningen bevat voor bewoning" Artikel 3 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting heeft betrekking op het onderscheid in tariefstelling tussen personen- en bedrijfsauto's. **Artikel 3:**

"1. In deze wet en in de daarop gebaseerde regelingen wordt onder personenauto mede verstaan een motorrijtuig op drie of meer wielen met een toegestane maximum massa van 3500 kg of minder met een laadruimte, zulks met uitzondering van een motorrijtuig met een

laadruimte die in haar geheel is voorzien van een vlakke laadvloer en die:

a. een lengte heeft van ten minste 200 cm en over tenminste 200cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 130 cm; dan wel b.

ingeval de laadruimte minder dan 25 cm hoger is dan de cabine:

1°. een lengte heeft van tenminste 125 cm en over ten minste 125 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 98 cm; en 2°. van de bestuurderszitplaats is afgescheiden door een vaste wand over ten minste de gehele breedte van de cabine, welke wand direct achter de zitplaats is aangebracht en ten minste dezelfde hoogte heeft als de bestuurderscabine; en 3°. niet is voorzien van zijruiten; dan wel; c. ingeval de laadruimte ten minste 25 cm hoger is dan de cabine:

1°. een lengte heeft van ten minste 125 cm en over ten minste 125 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 98 cm; en 2°. van de bestuurderszitplaats is afgescheiden door een vaste wand over ten minste de gehele breedte van de cabine, welke wand direct achter de bestuurderszitplaats is aangebracht en een hoogte heeft van tenminste 30 cm; en 3°. niet is voorzien van zijruiten; dan wel d. ingeval het motorrijtuig een dubbele cabine heeft met zitruimte achter de bestuurder voor één rij naast elkaar in de rijrichting zittende personen:

1°. over ten minste 150 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 130 cm; en 2°. voor ten minste 40 percent van de lengte voor het hart van de achterste as is geplaatst en een lengte heeft van:

. ten minste 150 cm; en II. ten minste twee derde van de lengte die de laadruimte zou hebben indien de zitruimte achter de bestuurder zou ontbreken; en III. ten minste twee maal die van de cabine, tenzij de cabine een hoogte heeft van ten minste 130 cm; en 3°. van de cabine is afgescheiden, door een vaste wand over ten minste de gehele breedte van de cabine, welke wand direct achter de zitruimte is aangebracht en ten minste dezelfde hoogte heeft als de cabine; en 4°. niet is voorzien van zijruiten.

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot:

a. de wijze waarop de hoogte en de lengte van de laadruimte en van de cabine worden vastgesteld alsmede op welke wijze het verschil in hoogte tussen de cabine en de laadruimte wordt vastgesteld; b. de constructie-technische afwerking van de laadruimte; c. de hoogte, de plaats, de constructiewijze en de bevestigingswijze van de vaste wand."

Artikel 30, eerste lid, sub a en vierde lid:

"1. Voor een motorrijtuig waarvoor een kenteken is opgegeven dat:

a. een kampeerauto is; (...) bedraagt de belasting die in één keer over vier aaneensluitende tijdvakken wordt betaald een bedrag gelijk aan de ingevolge de artikelen 23, 24, 25 of 25a verschuldigde belasting over een tijdvak van drie maanden. (...)

4. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen voorwaarden en beperkingen worden gesteld met betrekking tot het gebruik van de weg en de bestemming, het uiterlijk en de inrichting van het motorrijtuig. Met betrekking tot een kampeerauto of een woonwagen worden geen beperkingen gesteld aan de mate van het gebruik van de weg."

2. Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994

(Besluit van 30 maart 1995, Stb. 1995, 153; inwerkingtreding 1 april 1995) Tekst tot en met 30 juni 1997:

Artikel 6, eerste lid, sub a:

"1. Artikel 30 van de wet vindt toepassing voor a. een motorrijtuig dat is ingericht als kampeerauto: indien het motorrijtuig permanente voorzieningen bevat voor het verblijf, de verzorging en de overnachting van één of meer personen" In de Nota van toelichting bij het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994 staat met betrekking tot artikel 6 van dat besluit, voor zover van belang, het volgende vermeld:

"De voorwaarden voor kampeer- en woonwagens (..) zien uitsluitend op de inrichting van deze motorrijtuigen. De voorwaarden voor kampeerauto's van het aanwezig zijn van permanente voorzieningen voor het verblijf, de verzorging en de overnachting van personen ziet op het tenminste aanwezig zijn van een zitbank, een al dan niet opklapbare tafel een keukeninrichting, een toilet- en wasgelegenheid en een slaapgelegenheid."

3. Uitvoeringsregeling motorrijtuigenbelasting 1994

(Ministeriële regeling van 30 maart 1995, stcrt.64) Artikel 3, "1. De laadruimte voldoet aan de gestelde voorwaarden met betrekking tot de lengte en de hoogte indien deze in gesloten toestand een rechthoekig, rechtop geplaatst blok kan bevatten waarvan de lengte, de hoogte en de breedte ten minste gelijk zijn aan de in artikel 3 van de wet voor de desbetreffende laadruimte genoemde afmetingen, en waarvan de lengte-as evenwijdig is aan die van het desbetreffende motorrijtuig. Voor de toepassing van deze bepaling worden, indien de laadruimte niet van de bestuurderszitplaats is afgescheiden door een vaste wand, de zitplaatsen voor de bestuurder en de bijrijder in de achterste stand geplaatst.

2. Het verschil in hoogte tussen de cabine en de laadruimte is de verticale afstand tussen het denkbeeldige horizontale vlak waarin de beide hoogste punten van de dagopening van de deuren bij de voorzitplaatsen zijn gelegen, en het hoogste gedeelte van het dak van de laadruimte, gemeten over een breedte van ten minste 20 cm.

3. De hoogte van de cabine van een motorrijtuig met een dubbele cabine is de grootste afstand tussen vloer en dak van de cabine, gemeten over een breedte van ten minste 20 cm.

4. De lengte van de cabine van een motorrijtuig met een dubbele cabine is de evenwijdig aan de lengte-as van het desbetreffende motorrijtuig gemeten afstand tussen het achterste punt van het stuurwiel en de vaste wand die de cabine van de laadruimte scheidt.

5. De lengte van de laadruimte van een motorrijtuig met een dubbele cabine is gelijk aan de lengte van het langste rechthoekige, rechtop geplaatste blok met een hoogte van 130 cm en een breedte van 20 cm dat de laadruimte in gesloten toestand kan bevatten, waarvan de lengte-as evenwijdig is aan die van het desbetreffende motorrijtuig.

6. De lengte die de laadruimte van een motorrijtuig met een dubbele cabine zou hebben indien de zitruimte achter de bestuurder zou ontbreken, is gelijk aan de lengte van het langste rechthoekige, rechtop geplaatst blok met een hoogte van 130 cm en een breedte van 20 cm dat de laadruimte in een gesloten toestand kan bevatten, waarvan de lengte-as

evenwijdig is aan die van het desbetreffende motorrijtuig, en waarbij er voor het nemen van de maat van wordt uitgegaan dat die laadruimte van de cabine is gescheiden door middel van een 115 cm achter het achterste punt van het stuurwiel geplaatste vaste wand.

7. De hoogte van de vaste wand die de cabine van de laadruimte scheidt, is de afstand tussen het laagste punt van de bovenzijde van de wand en het hoogste punt van de laadvloer.

8. De vaste wand die cabine van de laadruimte scheidt, dient verticaal en in een hoek van 90° ten opzichte van de lengte-as te zijn geplaatst en wel:

a. indien het motorrijtuig niet is voorzien van een dubbele cabine: ten hoogste 115 cm achter het achterste punt van het stuurwiel; b. indien het motorrijtuig is voorzien van een dubbele cabine: direct achter de achterste zitplaatsen.

9. De vaste wand die de cabine van de laadruimte scheidt dient:

a. te zijn vervaardigd uit ondoorzichtig en vormvast materiaal, waarbij een vast raam met een hoogte van 40 cm is toegestaan; b. geheel vlak zijn; c. uit één geheel te bestaan, waarbij voorzieningen zijn toegestaan ten behoeve van het aan het desbetreffende motorrijtuig noodzakelijk te plegen onderhoud; en d. zoveel mogelijk rondom en op onverbreekelijke wijze rechtstreeks met de carrosserie te zijn verbonden.

10. Een laadruimte is niet voorzien van zijruiten indien de zijruiten geheel zijn verwijderd en zijn vervangen door niet uit glas bestaande panelen uit één stuk van ondoorzichtig en vormvast materiaal. De panelen dienen zoveel mogelijk rondom en op onverbreekelijke wijze rechtstreeks met de carrosserie te zijn verbonden.

11. De laadruimte dient in haar geheel te zijn voorzien van een vaste, vlakke laadvloer. De laadvloer dient zoveel mogelijk rondom en op onverbreekelijke wijze rechtstreeks met de carrosserie te zijn verbonden." **4. Voertuigreglement** (Besluit van 16 juni 1994, Stb. 450) Artikel 1.1, sub y:

"In dit besluit en de daarop berustende regelingen wordt, voor zover niet anders is bepaald, verstaan onder:

(...) y. kampeerauto: personenauto of bedrijfsauto, waarvan de binnenruimte is ingericht voor het vervoer en verblijf van personen en is voorzien van een vaste kook- en slaapgelegenheid"

5. In een **voorlichtingsfolder** van de RDW Centrum voor voertuigtechniek en informatie getiteld "**Zelf een kampeerauto importeren of ombouwen**" staat het volgende vermeld ten aanzien van de inrichtingseisen waaraan een kampeerauto volgens de RDW moet voldoen:

"De RDW beschouwt een voertuig als kampeerauto als het over de volgende inrichting beschikt:

** een tafel en zitplaatsen. Beide mogen zo zijn ontworpen dat u ze makkelijk kunt losmaken van hun bevestiging;* een vaste slaappleats met een formaat van minimaal 1.80 m bij 0.60 m, met daarboven een vrije ruimte van minstens 0.60 m, gemeten vanaf de bedbodem. Zithoeken, banken, dinettes e.d. mogen ook als slaappleats worden gebruikt, mits ze aan de bovengenoemde eisen voldoen;* een vaste kookgelegenheid."*