



# Rapport

**Datum: 28 januari 1999**

**Rapportnummer: 1999/030**

## **Klacht**

Op 25 februari 1998 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer S. te Amsterdam, met een klacht over een gedraging van de Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting te Apeldoorn. Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Financiën, werd 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 te Apeldoorn (Cbm) hem onvoldoende duidelijke informatie heeft verschaft over de eisen waaraan een kampeerauto moet voldoen om voor een bijzonder tarief voor de motorrijtuigenbelasting in aanmerking te komen. Op grond van de verschaft informatie heeft verzoeker zijn auto omgebouwd tot kampeerauto. Achteraf blijkt dat het Cbm aan deze eisen een andere uitleg geeft dan verzoeker.

## **Achtergrond**

Zie

## **Bijlage Onderzoek**

In het kader van het onderzoek werd de Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren. Tevens werd zowel aan verzoeker als het Cbm een aantal specifieke vragen gesteld. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. Verzoeker deelde mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen. De reactie van het Cbm gaf aanleiding het verslag op een enkel punt aan te vullen.

## **Bevindingen**

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

### **A. Feiten**

1. Verzoeker heeft in 1997 een Landrover, een 110 inch uitvoering, gekocht met de bedoeling deze om te bouwen tot kampeerauto. Deze auto had een grijs kenteken. Alvorens hij tot ombouw van de auto overging, had hij informatie opgevraagd bij het Cbm en de Dienst Wegverkeer (RDW) over de vereisten waaraan een kampeerauto moet

voldoen. Van het Cbm ontving hij een "Mededeling motorrijtuigenbelasting (zie hierna onder 5.)

2. Na de ombouw van zijn auto liet verzoeker deze keuren door de RDW. Naar aanleiding van deze keuring ontving verzoeker een nieuw kenteken, waarop zijn auto als kampeerauto werd aangeduid.

3. Het Cbm stuurde verzoeker op 29 september 1997 een aanslag motorrijtuigenbelasting voor een personenauto, hetgeen inhield dat verzoeker het volle tarief moest betalen. Verzoeker heeft de desbetreffende aanslag voldaan.

4. Naar aanleiding van deze aanslag heeft verzoeker telefonisch contact opgenomen met het Cbm. In dat contact is hem meegedeeld dat hij gedeeltelijke ontheffing van de motorrijtuigenbelasting kon aanvragen. Verzoeker maakte van die mogelijkheid gebruik.

5. Op 14 oktober 1997 zond het Cbm verzoeker een brief, waarin onder meer het volgende was opgenomen:

"U heeft verzocht om in aanmerking te komen voor het bijzondere tarief voor de kampeerauto met kenteken XX-00-YY. 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 Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (CBM) hiervoor stelt. Wat de eisen zijn, staat op de bijgevoegde mededeling: 'Bijzonder tarief van een kampeerauto'. Als u heeft beoordeeld of uw auto voldoet aan de eisen van het CBM, verzoek ik u uw beoordeling aan het CBM door te geven. U kunt hiervoor gebruik maken van het bijgevoegde formulier." De bijgevoegde "Mededeling motorrijtuigenbelasting" luidde als volgt:

**"Algemeen** Voor een kampeerauto kan een bijzonder tarief voor de motorrijtuigenbelasting gelden. 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 tweemaal het bedrag betaalt dat geldt voor een tijdvak van drie maanden. Bij het kwarttarief betaalt u voor dezelfde periode éénmaal het bedrag dat geldt voor een tijdvak van drie maanden.

**Vermelding op het kentekenbewijs is niet voldoende** Dat op het kentekenbewijs deel I 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 uur."

6. Verzoeker stuurde de volgende verklaring, gedateerd 13 oktober 1997, op naar het Cbm:

"...Hierbij verklaar ik:

- dat het motorrijtuig met kenteken XX-00-YY permanent is ingericht als kampeerauto, en dat deze voldoet aan de inrichtingseisen zoals deze op het informatieblad zijn omschreven.  
- dat de kampeerauto NIET bedrijfsmatig wordt verhuurd. (...) - dat ik, zodra niet meer wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden, de inspecteur motorrijtuigenbelasting hierover direct schriftelijk zal informeren..."

7. Het Cbm stuurde verzoeker op 10 november 1997 een beschikking toe waarin hem werd meegedeeld dat hij voor zijn kampeerauto in aanmerking werd gebracht voor het bijzonder tarief voor de motorrijtuigenbelasting met ingang van 2 oktober 1997.

8. Op 24 november 1997 verrichtte een ambtenaar van de controle-unit Amsterdam van het Cbm een onderzoek om vast te stellen of verzoekers kampeerauto voldeed aan de door het Cbm gestelde inrichtingseisen. In de door de ambtenaar ingevulde verklaring staat onder meer het volgende vermeld:

"Hierbij verklaart ondergetekende dat op (24 november 1997; N.o.) (...) het hieronder genoemde motorrijtuig is onderzocht op de juistheid van de inrichting met betrekking tot het fiscale begrip kampeerauto, een en ander conform artikel 30, lid 1, onderdeel a en lid 4 (mogelijkheid tot nadere invulling van de inrichtingseisen) en artikel 2, onderdeel g van de Wet MB 1994. Het betreft het motorrijtuig met kenteken: XX-00-YY merk: 'Landrover' \* WEL in aanmerking komende typen voor het bijzonder tarief zijn:

Standaard-kampeerauto vanuit de importeur/(...)/(...)/(...). (...) \* NIET in aanmerking komende typen voor het bijzonder tarief zijn:

(...)/(...)/Jeepachtigen(...)/(...). 'Lange versie' (...) \* Vragen voor fiscale beoordeling van de inrichtingseisen m.b.t. de kampeerauto:

Vermeldt deel I de RDW-aantekening (b.v. kampeerauto) met ficat P (systeem-technische vereiste bij eventuele toekenning van het bijzonder tarief)? 'JA' Indien het motorrijtuig een Open/Pick-up model betreft:

1) Is de kampeerunit een geheel (niet eenvoudig los te koppelen) met het chassis? 'JA' 2) Is de kampeerunit eenvoudig los te koppelen van het chassis? 'NEEN' (...) Kan men zich redelijkerwijs omkleden? 'JA' Kan er een eenvoudige maaltijd bereid en gegeten worden? 'JA' Is er in de leefruimte sprake van de aanwezigheid van:

Een wel of niet uitklapbare tafel? 'JA' Een verswaterreservoir al dan niet uitneembaar? 'JA' Een vast aangebrachte kastruimte voor het opbergen van kleding? 'NEEN' (op de achterzijde van het formulier staat de volgende toelichting vermeld: 'alleen in de vorm van uitneembare plastic boxen, deze staan onder de zitbank.') Een vast aangebracht

keukenblok inclusief een kookgelegenheid (géén losse kooktoestel-elementen) met een gootsteen met afvoer voor vuil water? 'JA' Een vast aangebrachte zitbank/slaapgelegenheid al dan niet in combinatie? 'JA' Overige op- of aanmerkingen welke een rol kunnen spelen bij de beoordeling zoals bijvoorbeeld de uitbouw van de dakhoogte (alleen van toepassing bij jeep-achtigen/lange versie): 'lengte 220 cm en hoogte 125 cm'. Indien van toepassing een korte weergave van de leefruimte v.w.b. lengte, hoogte en breedte bij benadering in centimeters toegestaan (intern) of is er b.v. sprake van een maatschappelijk acceptabele, weliswaar licht voorover gebogen verplaatsingsmogelijkheid in de verblijfsruimte:"

9. Op 22 december 1997 stuurde het Cbm verzoeker een zogenaamde 'Kennisgeving beëindiging bijzonder tarief'. Daarin stond onder andere het volgende vermeld: "Bij een controle op 24 november 1997 is gebleken dat het motorrijtuig met kenteken XX-00-YY niet (meer) voldoet aan de voorwaarden die gelden voor de toepassing van het bijzonder tarief betreffende een kampeerauto, namelijk het ingericht zijn voor het vervoer en verblijf van personen. Deze voorwaarden staan in artikel 30, lid 1, onderdeel a en artikel 2, onderdeel g, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Uit deze controle is gebleken dat het motorrijtuig niet (niet volledig) is ingericht voor het verblijf van personen. Dit blijkt uit het ontbreken van: Een vast aangebrachte kastruimte voor het opbergen van kleding. Bovendien is uit deze controle gebleken dat het motorrijtuig gezien de afmetingen onvoldoende leefruimte biedt voor het verblijf van personen (volgens algemene verkeersopvattingen). De verleende beschikking wordt hierbij ingetrokken. Bovendien kan ik aan u over de periode tot 2 oktober 1998 een naheffingsaanslag opleggen. Als u deze naheffingsaanslag ontvangt en u bent het er niet mee eens, dan kunt u daartegen bezwaar maken."

10. Op 27 februari 1998 legde de Belastingdienst/Particulieren te Amsterdam verzoeker een naheffingsaanslag motorrijtuigenbelasting op voor de periode van 2 oktober 1997 tot en met 1 oktober 1998. In deze naheffingsaanslag was een 100% verhoging opgenomen waarvoor aan verzoeker geen kwijtschelding werd verleend.

11. Verzoeker diende op 2 maart 1998 een bezwaarschrift in tegen deze naheffingsaanslag. De Belastingdienst heeft nog niet beslist op dit bezwaarschrift.

#### **B. Standpunt verzoeker**

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

#### **C. Standpunt Cbm**

In zijn reactie op het verzoekschrift deelde het Cbm onder meer het volgende mee:

**"Inhoud van de klacht** Verzoeker beklagt zich over de naar zijn mening onvoldoende duidelijke informatie met betrekking tot de eisen waaraan een kampeerauto moet voldoen om in aanmerking te komen voor het kwart(bijzonder)tarief inzake de motorrijtuigenbelasting. **Reactie CBM** In de **Mededeling** Motorrijtuigenbelasting Bijzonder tarief voor een kampeerauto, wordt aangegeven dat de kampeerauto leefruimte moet hebben, die voldoende lang, breed en hoog is. Hierbij zijn geen specifieke maten vermeld. In het algemeen zal een kampeerauto, voor korte dan wel langere duur, de functie van verblijfsruimte vervullen. Dit dient op enigszins adequate wijze te geschieden. Verblijf moet

in dit verband niet in de enge betekenis van het zich ophouden worden opgevat, maar in de betekenis van woongelegenheden, zoals bijvoorbeeld in de zin van: "Mijn kampeerauto biedt mij een gerieflijk verblijf gedurende mijn vakantie". In het algemeen spraakgebruik zal het duidelijk zijn wat voor soort voertuig wordt bedoeld met het begrip camper, kampeerwagen of kampeerauto. Hierbij wordt gerefereerd aan een caravan dan wel aan een kampeeraanhangwagen, echter met dien verstande dat een kampeerauto een eigen motor bezit zodat deze zich zelfstandig kan voortbewegen, dan wel een bestelbus met ramen die zodanig is omgebouwd dat men er tijdelijk in kan wonen. Redelijke stahoogte en een bepaalde mate van bewegingsvrijheid lijken daarbij vanzelfsprekend. Er dient sprake te zijn van een maatschappelijk acceptabele, weliswaar licht voorover gebogen verplaatsingsmogelijkheid in de verblijfsruimte. Het is op dit soort voertuigen dat de wetgever het oog heeft gehad bij het instellen van het kwarttarief. Van een stationcar, een bestelauto, een jeepachtig model of een zogenoemde ruimtewagen, welke door hun uiterlijke verschijning niet licht als kampeerauto zullen worden aangeduid waarin kampeervoorzieningen zijn aangebracht, 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 bovengenoemde motorrijtuigen voor de wet niet als kampeerauto worden beschouwd. De informatie, zoals deze is weergegeven in de **Mededeling** motorrijtuigenbelasting Bijzonder tarief voor een kampeerauto, lijkt mij derhalve voldoende specifiek voor een belastingplichtige die voornemens is zelf een auto om te bouwen tot kampeerauto. Het door verzoeker omgebouwde voertuig, zijnde een Landrover, wordt in de bovengenoemde mededeling gerangschikt onder de categorie "jeepachtigen". Deze voldoen, in de korte versie, niet aan de door het CBM gestelde criteria. Aangaande een Landrover is het volgende nog van toepassing, een Landrover in de uitvoering van een lange versie kan mogelijk voldoen aan de CBM eisen betreffende voldoende leefruimte indien het dak is verhoogd, vast danwel via scharnier-/hefmechanisme, teneinde zo een voldoende en redelijke stahoogte en leefruimte te creëren. Tevens is onderaan de mededeling het gratis informatie-telefoonnummer van het CBM vermeld voor diegenen die nadere en eventuele aanvullende informatie wensen inzake kampeerauto's. Voor wat betreft uw vraag betreffende de kastruimte deel ik u het volgende mee. Tijdens het onderzoek op de juistheid van de inrichting van de kampeerauto op 24 november 1997, is door de controlerend ambtenaar een aantekening gemaakt met betrekking tot het niet voldoen aan de in de **Mededeling** motorrijtuigenbelasting Bijzonder tarief voor een kampeerauto, gestelde eisen waaraan de kastruimte minimaal moet voldoen. De kastruimte van de gecontroleerde Landrover bestond echter uit, hierbij citeer ik de aantekening: "Alleen in de vorm van uitneembare plasticboxen, deze staan onder de zitbank". In bovengenoemde situatie kan gesteld worden dat er hier geen sprake is van kastruimte. Naar aanleiding van telefonisch verstrekte informatie, in die gevallen waarbij een mogelijk potentiële "zelfombouwer" behoefte had aan nadere informatie, is de **Mededeling** Motorrijtuigenbelasting- Bijzonder tarief voor een kampeerauto alsnog recentelijk verduidelijkt." In de meegezonden vernieuwde Mededeling Motorrijtuigenbelasting staat,

voor zover van belang, het volgende vermeld:

**"Algemeen (...) 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. Het CBM stelt hieraan een aantal fiscale eisen. **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. Reactie verzoeker** In zijn reactie op het standpunt van het Cbm liet verzoeker onder meer het volgende weten:

"CBM:

**In de mededeling Motorrijtuigenbelasting** Er is geen sprake van een mededeling, het zijn eisen die mij toegestuurd zijn. In hun reactie geven ze zelf al aan dat er geen maten worden aangegeven, niet bij de eisen, dus ook niet als ik eventueel had gebeld en verder had geïnformeerd. Er bestaan dus geen maten. **CBM:**

**De kampeerauto zal een functie van verblijfruimte vervullen, dit dient op enigszins adequate wijze te geschieden.** Ze geven zelf al aan dat de verblijfsruimte niet bepaald wordt door maten, wat is dan volgens hen een verblijfsruimte, wat bedoelen ze met adequate wijze? **CBM:**

**Mijn kampeerauto biedt mij een gerieflijk verblijf gedurende mijn vakantie.** Wie bepaalt wat voor mij gerieflijk is, en waarom is mijn woord in deze niet belangrijk, we hebben met dit soort auto's al veel lange reizen gemaakt, en nooit is het niet comfortabel gebleken, integendeel zelfs. **CBM:**

**Redelijke stahoogte en met bepaalde mate van bewegingsvrijheid, lijken vanzelfsprekend.** Wat is een redelijke stahoogte, hoeveel bewegingsvrijheid moet er zijn, ook hier weer geen maten, een mens van 205 cm kan ook in een caravan niet staan, en een Pygmeë van 140 cm kan in beide goed uit de voeten. **CBM:**

**Er dient sprake te zijn van een maatschappelijk acceptabele, weliswaar licht voorover gebogen verplaatsingsmogelijkheid in de verblijfsruimte.** Er is zeker sprake, wat dat dan ook moge zijn, van een maatschappelijk acceptabele verplaatsingsmogelijkheid in de verblijfsruimte, ik heb met deze auto's vele korte en ook langere reizen georganiseerd voor de meest uiteenlopende groepen uit onze samenleving, er is tot op heden niemand geweest die geklaagd heeft over de verblijfsruimte, of over de verplaatsingsmogelijkheden in deze. **CBM:**

**Jeepachtig model.** Hier wil ik graag op in gaan, een Jeep is ten eerste een merknaam, mijn auto lijkt in de verste verte niet op een Jeep, een Jeep is een relatief klein terreinvoertuig bedoeld om twee, in noodgevallen 4 personen te vervoeren, maar beslist niet bedoeld om in te slapen, en is niet geschikt voor ombouw tot kampeerauto. **CBM:**

**Het door verzoeker omgebouwde voertuig zijnde een Landrover, valt onder de categorie Jeepachtigen, deze voldoen in de korte versie niet aan de door het CBM gestelde criteria.** Mijn auto is geen korte 90 inch Landrover, maar een 110 inch uitvoering, deze auto is overigens in Engeland wel goedgekeurd als kampeerauto, hebben ze daar andere eisen met betrekking tot de leefbaarheid en bewegingsruimte? **CBM:**

**Een Landrover in de uitvoering van een lange versie kan mogelijk voldoen aan de CBM eisen betreffende voldoende leefruimte, indien het dak is verhoogd, vast dan wel met een scharnier-/hefmechanisme, teneinde zodoende zo een voldoende en redelijke stahoogte en leefruimte te creëren.** Eerst is er sprake van een gebogen houding, nu is er sprake van een stahoogte. Deze eisen (verhoogd dak) zijn overigens niet vermeld in de mij toegestuurde eisen van het CBM, ik vind het ongepast dat deze achteraf worden toegevoegd. **CBM:**

**Alleen in de vorm van uitneembare plastic boxen, deze staan onder de zitbank.** De ambtenaar heeft kennelijk niet opgemerkt dat deze laden uitschuifbaar aangebracht zijn in een sledesysteem, ze staan dus niet los op de vloer, zoals volgens deze ambtenaar. De laden zijn van plastic vanwege het feit, dat deze auto's regelmatig, doorwadingen maken, waarbij het interieur regelmatig onder water loopt. Het effect van water op hout en de inhoud van de laden, zal iedereen duidelijk zijn, vandaar dat er voor plastic is gekozen. Ik heb nergens kunnen vinden dat laden van hout of ander materiaal moeten zijn, ook bij caravans wordt af en toe plastic of kunststof toegepast. **CBM:**

**In bovengenoemde situatie kan gesteld worden dat er hier geen sprake is van kastruimte.** De eisen voor kastruimte zijn niet duidelijk, en zeker niet met betrekking tot laden, er is zelfs geen sprake van laden. De definitie van een lade is overigens, een plaats waarin zaken opgeborgen kunnen worden, deze maakt deel uit van een kast, waarin deze mogelijk schuivend is aangebracht. Ook hier worden geen maten vermeld. Ten overvloede wil ik nog even melden dat in deze kampeerauto ongeveer 260 liter kastruimte is aangebracht, op diverse plaatsen, hetgeen op diverse lange reizen ruim voldoende bleek



te zijn. Ik wil nog toevoegen, dat ik het onbehoorlijk vind dat ik achteraf met een nieuwe Mededeling word geconfronteerd."

**E. Reactie Cbm naar aanleiding van het verslag van bevindingen** Het Cbm merkte naar aanleiding van de onder punt 8 van de **Feiten** opgenomen verklaring van het Cbm van 24 november 1997 het volgende op:

"De aanduiding "ficat P" is geen vereiste voor toekenning van het bijzonder tarief. De aanduiding ficat is de afkorting van de term "fiscale categorie". De letter "P" staat voor personenauto, dit gezien het feit dat de verschuldigde motorrijtuigenbelasting voor een kampeerauto, altijd naar het personenautotarief (geel kenteken) geheven wordt."

## Beoordeling

### I Algemeen

1. Verzoeker heeft in 1997 een Landrover, een 110 inch uitvoering gekocht. Deze auto had een grijs kenteken. Verzoeker heeft deze auto omgebouwd tot kampeerauto, nadat hij informatie had opgevraagd en verkregen van de Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (Cbm) en de Dienst wegverkeer (RDW). Na de keuring door de RDW ontving hij een nieuw kenteken, waarop zijn auto als kampeerauto werd aangeduid.

2. Nadat verzoeker een aanslag motorrijtuigenbelasting voor een personenauto had ontvangen, vroeg hij gedeeltelijke ontheffing aan van de motorrijtuigenbelasting. Hij diende daartoe een verklaring in bij het Cbm, die, voor zover van belang, inhield dat zijn auto voldeed aan de inrichtingseisen zoals gesteld op de "Mededeling motorrijtuigenbelasting" die het Cbm aan verzoeker had toegezonden (zie **Feiten** onder A.5.). Het Cbm verleende hem die ontheffing met ingang van 2 oktober 1997.

3. Op 24 november 1997 werd verzoekers auto aan een controle onderworpen. De desbetreffende controle-ambtenaar was van oordeel dat de inrichting van verzoekers auto niet aan alle vereisten voldeed om de auto aan te merken als kampeerauto. Het Cbm berichtte verzoeker dienaangaande bij brief van 22 december 1997 en deelde hem mee dat een vast aangebrachte kastruimte ontbrak en dat de auto volgens algemene verkeersopvattingen onvoldoende ruimte bood voor het verblijf van personen. **II Ten aanzien van de informatieverschaffing**

1. Verzoeker klaagt erover dat het Cbm hem onvoldoende duidelijke informatie heeft verschaft over de eisen waaraan een kampeerauto moet voldoen om in aanmerking te komen voor het zogenaamde bijzonder tarief voor de motorrijtuigenbelasting.

2. In het geval van verzoeker heeft het Cbm de Mededeling motorrijtuigenbelasting als vermeld onder **Feiten** onder A.5. aan hem toegezonden. Verzoeker stelt zijn auto op basis van deze gegevens te hebben aangepast. Verzoekers auto voldoet volgens het Cbm echter niet aan de vereisten dat a) deze voldoende hoog en breed moet zijn om erin te verblijven en b) er vaste kastruimte aanwezig moet zijn voor het opbergen van (onder andere) kleding.

3. Het Cbm heeft in zijn reactie op het verzoekschrift aangegeven dat de Mededeling

motorrijtuigenbelasting die verzoeker heeft ontvangen recentelijk is verduidelijkt, omdat was gebleken dat er gevallen waren geweest waarin een potentiële "zelfombouwer" behoefte had aan nadere informatie. Uit de nieuwe versie van de Mededeling blijkt dat onder andere de vereisten waaraan verzoekers auto niet zou voldoen, zijn aangepast en verduidelijkt. Hieruit volgt dat de informatie in de inmiddels verouderde Mededeling, die aan verzoeker was verstrekt, onvoldoende duidelijk was.

4. Overigens is de Nationale ombudsman van oordeel dat ook de vereisten zoals deze in de nieuwste Mededeling staan vermeld nog steeds onvoldoende duidelijk zijn (zie **ACHTERGROND**, onder 6.)

5. Uit het voorgaande volgt dat het Cbm er niet in is geslaagd verzoeker op diens verzoek voldoende duidelijke informatie te verschaffen over de eisen waaraan een kampeerauto moet voldoen om in aanmerking te komen voor het bijzonder tarief voor de motorrijtuigenbelasting. De onderzochte gedraging is dan ook niet 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. **BIJLAGEACHTERGROND**

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 slaapplegenheid;

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 slaapplegelegenheid"

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 slaappleaats 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 slaappleaats worden gebruikt, mits ze aan de bovengenoemde eisen voldoen,\* een vaste kookgelegenheid."*

6. **Rapport 98/580** De Nationale ombudsman heeft op 24 december 1998 in een gelijksoortige zaak een rapport uitgebracht. In dit rapport overwoog hij onder meer:

"(...) 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 (...). (...) 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. (...) 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 (...) (...) 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."