



Rapport

Datum: 21 september 1999
Rapportnummer: 1999/406

Klacht

Op 17 maart 1999 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer E. te Stadskanaal, met een klacht over een gedraging van de Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting Apeldoorn. Nadat verzoeker zijn verzoekschrift met nadere stukken had aangevuld 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 zijn verzoek van 12 maart 1997 om ambtshalve vermindering van de door hem in de periode tussen 1 januari 1995 en 1 augustus 1998 betaalde motorrijtuigenbelasting, heeft afgewezen.

Achtergrond

1. Rapport 99/235 van de Nationale ombudsman van 27 mei 1999 In dit rapport, dat eveneens betrekking had op de zogenoemde geel/grijs problematiek, overwoog de Nationale ombudsman het volgende:

" I. Algemeen

1. Bij Wet van 16 december 1993 (...) is het begrip personenauto (geel kenteken) voor de motorrijtuigenbelasting verruimd. Er werden nadere eisen gesteld waaraan moest worden voldaan om aan het begrip bestelauto (grijs kenteken) te beantwoorden. Achtergrond hiervan was dat particulieren op grote schaal gebruik waren blijven maken van auto's die volgens de sinds 1 januari 1988 geldende criteria geen personenauto's waren. Met ingang van laatstgenoemde datum was bij wet het begrip personenauto gewijzigd, om een halt toe te roepen aan de derving van motorrijtuigenbelasting als gevolg van het feit dat het voor particuliere gebruikers vanwege het lagere tarief voor bestelauto's aantrekkelijk was om over te gaan tot de aanschaf van bestelauto's, waarvoor grijze kentekens werden afgegeven, in het bijzonder van bestelauto's die waren afgeleid van personenauto's, de zogenoemde uitgekleden auto's. Als gevolg van de Wet van 16 december 1993 werden sommige bestelauto's per 1 januari 1994 niet meer aangemerkt als bestelauto maar als personenauto. In genoemde wet waren twee overgangsregelingen opgenomen. De eerste bepaalde dat voor deze bestelauto's het bestelautotarief kon worden voldaan tot 1 januari 1995. De tweede overgangsregeling (neergelegd in artikel VII van genoemde wet en uitgewerkt in de Uitvoeringsregeling motorrijtuigenbelasting in verband met verruiming van het begrip personenauto (...)) bepaalde dat voor houders van een grootwagenpark (vanaf 100 van deze bestelauto's) het bestelautotarief kon worden voldaan zolang de desbetreffende bestelauto op naam van die houder bleef. De overgangsregeling voor grootwagenparken was opgenomen door een amendement, welk amendement met name het oog had op niet-commerciële instellingen, zoals bijvoorbeeld het Rode Kruis en de Wegenwacht.

2. Op 5 februari 1997 deed het Gerechtshof te Arnhem uitspraak in twee zaken waarin

houders van bestelwagens - waarop de Wet van 16 december 1993 betrekking had en welke bestelauto's geen deel uitmaakten van een grootwagenpark - beroep hadden ingesteld tegen uitspraken op bezwaar van de inspecteur van de Belastingdienst/ Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (Cbm). De inspecteur had de aan genoemde houders opgelegde naheffingsaanslagen motorrijtuigenbelasting over het tijdvak 1 januari tot en met 31 maart 1995 gehandhaafd ondanks bezwaar. Het Hof (...) overwoog dat de regeling leidde tot een niet te rechtvaardigen ongelijkheid tussen (groepen van) belastingplichtigen, waardoor sprake was van verboden discriminatie in de zin van artikel 26 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten (IVBPR (...)). Tevens overwoog het Hof dat het hem passend voor kwam de geconstateerde discriminatie op te heffen door de voor de motorrijtuigen van belanghebbenden verschuldigde belasting te stellen op het bedrag dat was verschuldigd indien de voor grootwagenparkhouders getroffen overgangsregeling ook in hun geval toepassing kon vinden. Het Hof vernietigde de bestreden uitspraken op bezwaar van de inspecteur alsmede de daarbij gehandhaafde naheffingsaanslagen.

3. De Hoge Raad bevestigde de uitspraken van het Hof op 17 augustus 1998 (...). De Hoge Raad was van oordeel dat de voor ondernemers en instellingen met een omvangrijk wagenpark in de bewuste overgangsregeling gemaakte uitzondering niet anders kon worden gezien dan als een willekeurige bevoordeling van die groep belastingplichtigen, die in strijd is met het gelijkheidsbeginsel als vervat in artikel 26 IVBPR en artikel 14 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM (...)).

4. Bij Wet van 1 juli 1998 (Stb. 416) is de hiervoor bedoelde overgangsregeling voor grootwagenparkhouders met ingang van 1 augustus 1998 beëindigd. Dit betekent dat voor tijdvakken die aanvangen op of na 1 augustus 1998 voor de toepassing van het tarief van de motorrijtuigenbelasting de in de Wet van 16 december 1993 genoemde criteria met betrekking tot het begrip personenauto en het begrip bestelauto onverkort van toepassing zijn.

5. De Staatssecretaris van Financiën legde in zijn besluit van 3 november 1998 (...) neer hoe het Cbm dient om te gaan met verzoeken van houders van bestelauto's, voor zover deze bestelauto's geen deel uit maken van grootwagenparken, om teruggaaf van het verschil tussen het personenautotarief (geel kenteken) en het bestelautotarief (grijs kenteken) over de periode van 1 januari 1995 tot 1 augustus 1998. Het besluit bepaalt dat teveel betaalde belasting kan worden gerestitueerd vanaf 1 januari 1995 aan hen die uiterlijk op 23 maart 1997 een bezwaarschrift tegen de aanslag(en) motorrijtuigenbelasting of een verzoek om teruggaaf bij de Inspecteur hadden ingediend. Aan hen die na deze datum een bezwaarschrift of een verzoek om teruggave hadden ingediend of nog zouden indienen kon teruggaaf worden verleend voor het tijdvak dat aanving op of na 5 februari 1997 (de datum van de arresten van Hof Arnhem).

6. De Staatssecretaris van Financiën lichtte in zijn reactie op de klacht de datum van 23 maart 1997 als volgt toe. In het tweede kwartaal van 1995 sloot de inspecteur van het Cbm onder meer met de Stichting Belangen Grijskentekeneigenaren (de Stichting) een

overeenkomst over een praktische vorm voor de afdoening van de te verwachten stroom bezwaarschriften. De Stichting wilde de (rechtmatigheid van de) overgangsregeling voor grootwagparkhouders van de Wet van 16 december 1993 aan het oordeel van de belastingrechter onderwerpen. Deze overeenkomst hield in dat de "leden" van de Stichting door hun lidmaatschap werden geacht bezwaar te hebben gemaakt tegen de heffing van de motorrijtuigenbelasting naar het personenautotarief voor de tijdvakken waarvoor dit mogelijk was en de tijdvakken die zouden aanbreken na de datum van het sluiten van de overeenkomst. Op grond daarvan zou, als het uiteindelijke oordeel van de rechter in het voordeel van de desbetreffende belastingplichtige zou zijn, de teveel betaalde belasting worden gerestitueerd over de tijdvakken die aanvangen op of na 1 januari 1995. Omdat de Staatssecretaris was gebleken dat over de uitleg van de overeenkomst een interpretatieverschil bestond tussen het Cbm en de Stichting werd er op 24 maart 1997 met de Stichting een bijeenkomst belegd. Daarbij stond de vraag centraal of met betrekking tot later aangemelde "leden" van de Stichting het bepaalde in paragraaf 9.1. juncto 9.2. van het besluit van 25 maart 1991 van de Staatssecretaris van Financiën (Voorschriften inzake het ambtshalve verlenen van verminderingen of teruggaven (...)) onverkort moest worden toegepast, dan wel of deze later aangemelde "leden" ook voor teruggave vanaf 1 januari 1995 in aanmerking konden komen. Na de arresten van het Hof te Arnhem van 5 februari 1997 bleek dat de Stichting de mening was toegedaan dat zowel de overeenkomst als uitlatingen van de inspecteur van het Cbm het vertrouwen hadden gewekt dat de overeenkomst ook voor later bij de Stichting aangemelde "leden" zou terugwerken tot 1 januari 1995. Gelet hierop werd op 24 maart 1997 de overeenkomst nader geduid, in die zin dat op of na 24 maart 1997 aangemelde donateurs niet langer automatisch (dat wil zeggen uitsluitend op grond van het "lidmaatschap van de Stichting") in aanmerking kwamen voor teruggaaf vanaf 1 januari 1995. Met het oog op het gelijkheidsbeginsel besloot de Staatssecretaris om elke belastingplichtige die al dan niet collectief uiterlijk op 23 maart 1997 zijn bezwaren terzake kenbaar had gemaakt in beginsel voor teruggaaf vanaf 1 januari 1995 in aanmerking te laten komen.

II. . Ten aanzien van de weigering tot teruggave aan verzoekster van het verschil in motorrijtuigenbelasting tussen het personenautotarief (geel kenteken) en het bestelautotarief (grijs kenteken) over de periode van 1 januari 1995 tot en met 4 augustus 1996

(...)

3. Het beginsel van formele rechtskracht houdt in dat wordt uitgegaan van de rechtmatigheid van een besluit indien geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid van bezwaar of beroep tegen dat besluit. Het bewuste besluit geldt dan als procedureel en materieel rechtmatig. Dit geldt ook in het geval waarin moet worden aangenomen dat de bestuursrechter het besluit zou hebben vernietigd als er wel tijdig beroep tegen het besluit zou zijn ingesteld. Later onverbindend worden van regelgeving doet in beginsel niet af aan de formele rechtskracht van de op die regelgeving gebaseerde en intussen onherroepelijk geworden aanslagen (...).

4. Artikel 65 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen zoals uitgewerkt in het besluit

van de Staatssecretaris van Financiën van 25 maart 1991 voorziet echter in de mogelijkheid een onjuiste belastingaanslag ambtshalve te verminderen; aan de belastingplichtige wordt de vermindering of teruggaaf verleend waarvoor deze redelijkerwijs in aanmerking komt (...). Aldus wordt bewerkstelligd dat indien een belastingplichtige om redenen van formele aard niet ontvankelijk is in zijn bezwaar of verzoek bijvoorbeeld in het geval van het te laat indienen van een bezwaar- of verzoekschrift niettemin de vermindering wordt verleend waarvoor deze belastingplichtige redelijkerwijs in aanmerking komt. Anders gezegd, staat het feit dat de aanslag intussen al onherroepelijk is geworden op zichzelf niet in de weg aan een ambtshalve herbeoordeling in bovenbedoelde zin. (...)"

2. Wet van 16 december 1993 tot wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 in verband met verruiming van het begrip personenauto (Stb. 1993, 673) Artikel II:

``1. Indien vóór 1 januari 1994 geregistreerde motorrijtuigen als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onderdelen a en b, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 zoals dat luidde op 31 december 1993, in een zodanige staat worden gebracht dat zij een personenauto of motorrijwiel worden in de zin van artikel 3 onderscheidenlijk artikel 4 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, zoals die luiden op 31 december 1993, is belasting van personenauto's en motorrijwielen verschuldigd. De belasting is verschuldigd door degene op wiens naam het motorrijtuig is geregistreerd.

2. In afwachting in zoverre van het eerste lid, is voor motorrijtuigen die vóór 1 januari 1993 zijn geregistreerd en die uiterlijk op 1 juli 1994 door het aanbrenge van zijruiten of zitplaatsen in de laadruimte in een zodanige staat zijn gebracht dat deze een personenauto zijn, de belasting van personenauto's en motorrijwielen verschuldigd bij de vervreemding van de personenauto na 1 juli 1994, mits vanaf het tijdstip waarop het motorrijtuig een personenauto is geworden, de motorrijtuigenbelasting is betaald naar het tarief voor personenauto's. De belasting is in die gevallen verschuldigd door degene op wiens naam de personenauto onmiddellijk vóór het tijdstip van die vervreemding is geregistreerd."

3. Folder ``Bestelauto's met grijskenteken, scherpere eisen met ingang van 1 januari 1994'' (uitgave van januari 1994). De tekst van deze folder luidt:

``Scherpere eisen voor bestelauto's Vanaf 1 januari 1994 moet een auto aan scherpere eisen voldoen om fiscaal als bestelauto te worden beschouwd. Deze regeling kan voor u gevolgen hebben als u reeds in het bezit bent van een bestelauto of zo'n auto - gebruikt of nieuw - gaat kopen. Bij het ter perse gaan van deze folder moest het wetsvoorstel nog worden behandeld in de Eerste Kamer. Sommige auto's kunnen voor de belastingen als bestel- of als personenauto worden aangemerkt. Om als bestelauto te kunnen worden aangemerkt moet een auto aan bepaalde voorwaarden voldoen. Een bestelauto valt in het lage tarief voor de motorrijtuigenbelasting. Bovendien hoeft bij eerste aanschaf geen BPM (Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen) te worden afgedragen. De scherpere inrichtingseisen voor bestelauto's gelden vanaf 1 januari 1994. Maar in veel gevallen heeft

deze regeling pas gevolgen vanaf *1 januari 1995*. In deze folder leest u aan welke eisen de inrichting van een bestelauto moet voldoen en welke gevolgen dat voor u kan hebben. *Let op!* Wat in deze folder onder bestelauto wordt verstaan, is *niet* hetzelfde als een voertuig met een *grijs kentekenbewijs*. Voor de belastingen gelden andere normen dan voor de afgifte van een grijs kentekenbewijs. Wat is een bestelauto? Een *bestelauto* is een auto die is ingericht voor het vervoer van goederen en een toegestane maximum massa heeft van 3500 kg of minder. De toegestane maximum massa staat op deel I van het kentekenbewijs. Omdat een bestelauto moet zijn ingericht voor het vervoer van goederen, moet de inrichting aan bepaalde eisen voldoen. Als de bestelauto een dubbele cabine heeft en voldoet aan specifieke eisen, dan wordt deze auto ook fiscaal aangemerkt als bestelauto. Voldoet een auto niet aan de gestelde eisen, dan wordt deze voor de belastingen niet als bestelauto, maar als personenauto aangemerkt. (...) Een *personenauto* is een auto die niet aan de eisen voor bestelauto's, vrachtauto's of autobussen voldoet. Personenauto's zijn in beginsel ingericht voor het vervoer van personen over de weg, ook al is bijvoorbeeld de achterbank eruit verwijderd. (...) Geen BPM voor bestelauto's Bij de aanschaf van een nieuwe personenauto of een nieuw motorrijwiel wordt BPM in rekening gebracht. In het algemeen merkt u daar zelf niets van; de dealer of de importeur draagt namelijk de BPM af. Voor bestelauto's en vrachtauto's hoeft geen BPM te worden betaald omdat de auto niet voor het vervoer van personen is bestemd. Maar: als de auto toch als personenauto wordt ingericht, moet u alsnog BPM betalen. Wie personen in de laadruimte van een bestelauto vervoert; riskeert een boete van &UnknownEntity; 1000. (...) Voldoet uw auto aan de eisen van een bestelauto? Onder de nieuwe regeling worden scherpere eisen gesteld waaraan auto's moeten voldoen om als bestelauto te worden aangemerkt. Er is een aantal algemene eisen voor alle bestelauto's en een aantal specifieke eisen die voor bepaalde typen bestelauto's gelden. Algemene inrichtingseisen Een bestelauto moet zijn ingericht voor het vervoer van goederen. Daarom moet de laadruimte in ieder geval aan de volgende eisen voldoen: - in de laadruimte mogen geen zitplaatsen zijn aangebracht; en - de laadruimte moet geheel zijn voorzien van een vaste, vlakke laadvloer. (...) **Wat verandert er wanneer uw auto niet meer als bestelauto wordt aangemerkt?** Of er iets verandert als uw auto ná 31 december 1993 niet meer als bestelauto maar als personenauto wordt aangemerkt, hangt af van uw eigen situatie, namelijk of: - het kentekenbewijs deel I van uw auto vóór 1 januari 1994 is afgegeven; - u een auto van uw werkgever ter beschikking heeft; of - u ondernemer bent. De nieuwe regeling kan gevolgen hebben voor uw motorrijtuigenbelasting, voor de BPM, voor uw inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen, voor de vennootschapsbelasting en de omzetbelasting. Stel, dat u in een auto rijdt die tot en met 31 december 1993 als bestelauto, maar vanaf 1 januari 1994 als personenauto wordt aangemerkt. Lees dan hierna wat dat voor u kan betekenen. Kentekenbewijs deel I van uw auto is vóór 1 januari 1994 afgegeven Is het kentekenbewijs *deel I* van uw auto vóór *1 januari 1994* afgegeven, dan betaalt u in *1994* voor de motorrijtuigenbelasting nog het lagere tarief. Pas vanaf 1 januari 1995 moet u als de auto niet aan de eisen voor bestelauto's voldoet het hogere

tarief betalen. **Let op!** U mag in de laadruimte van een bestelauto geen personen vervoeren. Omdat bij eerste aanschaf de auto als bestelauto gold, is er geen BPM of BVB (Bijzondere verbruiksbelasting) voor de auto betaald. Vervoert u toch personen in de laadruimte, dan riskeert u bij een controle een boete van &UnknownEntity; 1000. **U bouwt uw auto om tot personenauto: heffing**

BPM

Als u in een bestelauto een achterbank met bevestigingspunten voor autogordels en/of zijruiten monteert, dan moet u voor deze auto BPM betalen. Na het ombouwen van een bestelauto tot personenauto moet u:

- de auto door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) laten keuren; - aangifte doen voor de BPM; en - aangifte doen van de ombouw tot personenauto voor de motorrijtuigenbelasting. U betaalt dan direct het hogere tarief. Er is een *uitzondering* voor auto's met kentekenbewijs deel I van voor 1 januari 1993. Als u zo'n auto *vóór 1 juli 1994* ombouwt tot personenauto, hoeft u op dat moment nog geen BPM te betalen. U bent pas BPM verschuldigd als u de auto verkoopt. Maar: verkoopt u de omgebouwde auto *vóór 2 juli 1994*, dan bent u ook geen BPM verschuldigd. De nieuwe eigenaar moet de BPM betalen als hij op zijn beurt de auto verkoopt ná 1 juli 1994..."

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. Daarnaast werd de Staatssecretaris van Financiën gelegenheid geboden om zijn zienswijze te geven. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De reacties van verzoeker en Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting Apeldoorn gaven aanleiding het verslag aan te vullen.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. FEITEN

1. Verzoeker liet in 1994 zijn bestelauto "ombouwen" tot een personenauto door middel van het plaatsen van een achterbank. Op 28 juni 1994 verstrekke de Belastingdienst/Douane Groningen verzoeker een "verklaring omtrent ombouw". Deze verklaring hield het volgende in:

"..Op 28 juni 1994 is aan mij getoond het vervoermiddel merk MITSUBISHI met chassisnummer (...) waarvan deel I is afgegeven op 04-11-87. Dit vervoermiddel is op grond van de wet BPM die van toepassing was tot en met 31 december 1993 niet aan te merken als een personenauto en was derhalve niet BPM-plichtig. Op grond van de wetswijziging zoals deze bekend gemaakt is op 23 december 1993 Staatsblad nr. 673 moet dit vervoermiddel thans worden aangemerkt als personenauto. Als gevolg van de overgangsmaatregel als bedoeld in artikel II, van de Wet Personenauto's en Motorrijwielen 1992, in verband met de verruiming van het begrip personenauto (Staatsblad 1993, 673) is voor deze personenauto geen BPM verschuldigd indien de ombouw (i.c. het aanbrengen van zitplaatsen en/of zijruiten in de laadruimte) binnen de periode 1-1-1994 tot 2-7-1994 heeft plaatsgevonden, en vanaf het moment van ombouw de Motorrijtuigenbelasting, naar het tarief dat geldt voor personenauto's, is betaald. Heden is vastgesteld dat voor bovengenoemde personenauto aan deze voorwaarden is voldaan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat bij vervreemding van deze personenauto na 1-7-1994 de BPM alsnog verschuldigd is en wel door degeen op wiens naam de personenauto onmiddellijk voor of op het tijdstip van vervreemding is geregistreerd..."

2. Op 12 maart 1997 schreef verzoeker het Cbm:

"...Naar aanleiding van de uitspraak van het gerechtshof te Arnhem maakt ondergetekende bezwaar dat hij nu voor geelkenteken betaalt en wil weer terug naar grijskenteken met terugwerkende kracht tot 1994 incl. keuringsgeld à f 90,-..."

3. Bij brief van 25 maart 1997 berichtte het Cbm verzoeker als volgt:

"...Naar aanleiding van uw bezwaarschrift van 12 maart 1997 deel ik u het volgende mee. In uw brief verwijst u naar uitspraken van het gerechtshof te Arnhem (nrs. M. 95/1330 en M 95/1331). De rechter oordeelde in die uitspraken dat geen objectieve en redelijke rechtvaardiging bestaat voor het door de wetgever gemaakte verschil in behandeling tussen eigenaren van één of enkele bestelauto's en eigenaren van wagenparken met 100 of meer bestelauto's. Daarom is naar de mening van het gerechtshof sprake van discriminatie. Het hof heeft geoordeeld dat ook eigenaren van één of enkele bestelauto's het lagere vrachtautotarief mogen betalen. Tegen deze uitspraken is de Staatssecretaris van Financiën in cassatie gegaan. Hij wil de situatie laten beoordelen door de Hoge Raad. Zolang hierover door de Hoge Raad nog geen oordeel is uitgesproken is het onzeker of de uitspraak van het gerechtshof te Arnhem in stand kan blijven. Pas nadat de Hoge Raad zich over deze kwestie heeft uitgesproken, kan worden beoordeeld of uw auto met kenteken (...) eventueel voor het vrachtautotarief in aanmerking komt. Tot zolang bent u het hogere personenautotarief verschuldigd. Te zijner tijd zult u hierover van mij bericht ontvangen..."

4. Eind september 1998 schreef verzoeker het volgende aan het Cbm:

"...Ook ik heb bezwaar aangetekend tegen de maatregel met het grijskenteken. Hierbij heb ik ook geëist dat als de Hoge Raad positief oordeelt over de uitspraak van het gerechtshof te Arnhem (...) dat ik mijn grijskenteken weer terug moet hebben. (Eens grijs blijft grijs en het is discriminatie dat iemand met 100 auto's wel grijs mag rijden). Nu de uitspraak er is van de Hoge Raad en ik nog steeds niks gehoord heb reageer ik zelf. Ten onrechte heeft

men mij in 1994 een geel kenteken (...) verstrekt, dit moet nu weer teruggedraaid worden..."

5. Bij brief van 1 oktober 1998 deelde het Cbm verzoeker mee:

"...U heeft bij de Belastingdienst een verzoek ingediend voor teruggave van het verschil tussen het tarief voor personenauto's en bestelauto's. Als gevolg van een uitspraak van de Hoge Raad zal dit verschil worden teruggegeven. De hoogte van het terug te geven bedrag hangt af van een aantal omstandigheden, zoals een eventuele verkoop van de auto of een schorsing. In deze brief informeren wij u over de uitspraak van de Hoge Raad, de wetgeving op dit gebied per 1 augustus 1998, over welke periode u teruggaaf kunt verwachten en wat u van het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (CBM) kunt verwachten. De Hoge Raad heeft op 17 augustus 1998 arrest gewezen inzake de ongelijke behandeling van houders met één of enkele auto's en houders van auto's die onderdeel uitmaken van een omvangrijk wagenpark (100 of meer auto's). Het ging in deze procedure om auto's die voorzien zijn van een zogenaamd grijs kenteken. Deze auto's moesten volgens de aangescherpte eisen voor bestelauto's per 1 januari 1995 het personenautotarief betalen. Voor de omvangrijke wagenparken was een regeling getroffen die erin voorzag dat daardoor het lagere bestelautotarief moest worden betaald. De Hoge Raad is van mening dat de ongelijke behandeling niet te rechtvaardigen is. Met ingang van 1 augustus 1998 is wetgeving van kracht geworden die deze ongelijke behandeling opheft. Dit betekent dat met ingang van deze datum iedere belanghebbende voor bestelauto's die niet aan de eisen voldoen het personenautotarief moet betalen, ongeacht hoeveel auto's hij bezit. Wij streven ernaar om uw verzoek zo spoedig mogelijk af te handelen..."

6. Het Cbm berichtte verzoeker op 22 oktober 1998 onder meer:

"Over welke periode u teruggaaf kunt verwachten, hangt onder andere af van de datum waarop u een bezwaar heeft ingediend. Er zijn twee mogelijkheden:

- teruggave vanaf 1 januari 1995 tot uiterlijk 1 augustus 1998. Hiervoor kunt u in aanmerking komen als u bezwaar gemaakt heeft vóór 24 maart 1997.
- teruggave vanaf 5 februari 1997 tot uiterlijk 1 augustus 1998. Hiervoor kunt u in aanmerking komen als u bezwaar heeft gemaakt vanaf 24 maart 1997 of als u na deze datum een verzoek om teruggaaf heeft ingediend."

7. Verzoeker werd bij brief van het Cbm, gedateerd 23 november 1998, als volgt geïnformeerd:

"Op 13 maart 1997 heb ik uw verzoek om teruggaaf motorrijtuigenbelasting ontvangen. De Hoge Raad heeft op 17 augustus 1998 arrest gewezen inzake de ongelijke behandeling van houders met één of enkele auto's en houders met auto's die onderdeel uitmaken van een omvangrijk wagenpark (100 of meer auto's). Het ging in deze procedure om auto's die zijn voorzien van een zogenaamd grijs kenteken. Deze auto's moesten per 1 januari 1995 het personenautotarief betalen. Voor de omvangrijke wagenparken was een regeling getroffen die erin voorzag dat daarvoor nog het lagere bestelautotarief van toepassing was. De Hoge Raad heeft in zijn arrest beslist dat deze ongelijke behandeling niet te rechtvaardigen is. Bij het arrest gaat het om auto's die voorzien zijn van een zogenaamd grijs kenteken. In dit geval gaat het om een kenteken dat op 28 juli 1994 is afgegeven voor

een personenauto. Hiervoor is terecht het personenautotarief betaald. Ik wijs uw verzoek daarom af. De afgifte van een nieuw grijs kenteken wordt geregeld door de RDW Centrum voor voertuigtechniek en informatie te Veendam. Ik wijs u er echter op dat wanneer voor uw motorrijtuig opnieuw een grijs kenteken wordt afgegeven u toch voor het personenautotarief motorrijtuigenbelasting verschuldigd blijft. De reden hiervan is dat deze auto niet aan de voor bestelauto gestelde eisen voldoet..."

8. Verzoeker reageerde hierop met een brief aan het Cbm, gedateerd 18 november 1998:

"...Betreft reactie op uw brief 23-11-`98 (...) Staatssecretaris Vermeend van Financiën heeft in een reactie op de uitspraak van de Hoge Raad gezegd: eigenaren van een voor 1 januari 1994 gekochte auto met grijskenteken die lid zijn van de MKB Nederland of van de Stichting Belanghebbende Grijskenteken en ook mensen die bezwaar hebben aangetekend krijgen het verschil terug. Daar houd ik mij aan en verwacht dat ook van u..."

9. Bij brief van gelijke datum richtte verzoeker zich tot de Staatssecretaris van Financiën:

"...Betreft Grijskenteken Ik heb een Mitsubishi Colt diesel die een grijskenteken had, (...). Toen kwam de maatregel in 1994 dat particulieren met personenwagen zonder achterbank een geel kenteken kregen, er kwamen strengere voorschriften voor de hoogte en geblindeerde ramen. Particulieren die tussen `88 en 1994 een bestelauto hadden aangeschaft die niet meer voldeed aan de nieuwste eisen moesten vanaf 1 januari 1995 de hogere belasting betalen en je had de keus om voor (eind) Juli 1994 alsnog een achterbank in je auto te zetten en te laten keuren. Toen ging ik en vele anderen met mij er van uit dat deze maatregel iedereen trof en koos voor een achterbank, want je moest toch het hogere tarief betalen en kreeg een nieuw kenteken (...). Later werd bekend dat de grote bedrijven met meer dan honderd auto's werden uitgezonderd. Ik voelde mij belazerd door deze maatregel. De garages (Bovag) adviseerde dan ook om alsnog bezwaar aan te tekenen omdat de maatregel misleidend was opgezet en discriminerend. In mijn bezwaarschrift had ik ook geeist dat ik mijn grijskenteken dan weer terug moest hebben. In 1997 kreeg ik van het Centraal Bureau motorrijtuigenbelasting naar aanleiding van mijn bezwaarschrift een brief (...) naar aanleiding van de uitspraak van het Gerechtshof te Arnhem (...). Eens grijs blijft grijs en de maatregel is discriminatie, en de Staatssecretaris Financiën Vermeend wil de situatie laten beoordelen door de Hoge Raad, en tot zolang blijf ik het hogere tarief verschuldigd. Een brief gehad 01-10"98 (...) naar aanleiding van een brief die ik gestuurd had eind september dat ik nog steeds niks gehoord heb, met antwoord dat er aangewerkt wordt, en het verschil wordt terug gegeven maar hangt af van de eventuele verkoop van de auto of een schorsing, en de maatregel van 1 augustus 1998 dat de wetgeving van kracht is geworden die deze ongelijke behandeling opheft, en mijn verzoek wordt zo spoedig mogelijk afgehandeld. Weer een brief gekregen (23 Nov. `98 (...)) dat het arrest gaat om auto's die voorzien zijn van een grijs kenteken, en omdat ik op 28 Juli 1994 een kenteken had gekregen voor een personenauto is mijn verzoek afgewezen. Terwijl u aankondigde dat er een teruggaafregeling komt voor auto's van eigenaren van een voor 1 januari 1994 gekochte auto met grijskenteken, dit geldt ook voor mensen die bezwaar hebben aangetekend tegen het hogere tarief. Wat moest ik nu doen. In afwachting van uw antwoord..."

10. Op 10 december 1998 liet het Cbm verzoeker het volgende weten:

``...Naar aanleiding van uw schrijven van 18 november 1998 deel ik u het volgende mee. Het arrest van de Hoge Raad van 17 augustus 1998 inzake de ongelijke behandeling van houders met één of enkele auto's en houders met auto's die onderdeel uitmaken van een omvangrijk wagenpark (100 of meer auto's) heeft betrekking op auto's die zijn voorzien van een zogenaamd grijs kenteken en waarvoor per 1 januari 1995 het personenautotarief betaald moest worden. In die gevallen waarbij een grijs kenteken wordt vervangen door een zogenaamd geel (personenauto-)kenteken is vanaf de datum van afgifte van het nieuwe kentekenbewijs het personenautotarief verschuldigd. In dit geval werd op 28 juli 1994 het kentekenbewijs (...) afgegeven. Vanaf deze datum is er dan ook terecht betaald naar het personenautotarief. Bovengenoemd arrest heeft geen betrekking op dit geval. Ik heb geen aanleiding gevonden de afwijzende Kennisgeving verzoek tot teruggaaf motorrijtuigenbelasting van 23 november 1998 onder bovengenoemd kenmerk ambtshalve te herzien..."

B. STANDPUNT VERZOEKER

Het standpunt van verzoeker is kort samengevat weergegeven onder klacht. Verder stelt verzoeker dat hij zijn auto had laten ombouwen naar aanleiding van berichtgeving van het Cbm in 1994 over de verscherpte wetgeving met betrekking tot bestelauto's. In die berichtgeving (verzoeker kon geen kopie van door hem bedoelde schriftelijke informatie overleggen) had het Cbm in verband met de verscherpte eisen waaraan een bestelauto met grijs kenteken moest voldoen gewezen op de mogelijkheid om vóór 1 juli 1994 een achterbank in zijn auto te plaatsen. Tevens stelt verzoeker dat het Cbm in bedoelde berichtgeving niet de uitzonderingsregeling voor grote wagenparken (zie achtergrond, onder 1.) had opgenomen. Als dit wel het geval was geweest dan had verzoeker zijn auto niet laten ombouwen.

C. STANDPUNT BELASTINGDIENST/CENTRAAL BUREAU MOTORRIJTUIGENBELASTING

In reactie op de klacht deelde het Cbm het volgende mee:

``...**Inhoud van de klacht** Verzoeker stelt, naar aanleiding van berichtgeving, het motorrijtuig voor juli 1994 te hebben laten ombouwen tot personenauto en beroept zich op het arrest van de Hoge Raad van 17 augustus 1998 inzake de ongelijke behandeling tussen houders van één of enkele auto's en houders van honderd of meer auto's. Op grond van dit arrest dient het verschil in tarief motorrijtuigenbelasting tussen een personenauto en bestelauto te worden terugbetaald over de periode 1 januari 1995 tot uiterlijk 1 augustus 1998. Wegens de ombouw van het betreffende motorrijtuig tot personenauto (...) voor juli 1994 is het arrest van de Hoge Raad in deze niet voor verzoeker van toepassing, hetgeen heeft geleid tot een afwijzende reactie van het CBM op het door verzoeker ingediend verzoek om teruggaaf van naar zijn mening teveel betaalde belasting. **Reactie op de klacht** Uit de door u ingezonden stukken heb ik niet kunnen opmaken dat het CBM verzoeker destijds heeft geïnformeerd over de mogelijkheid aangaande het vóór juli 1994 plaatsen van een achterbank in de auto. Een afschrift van een schriftelijk bericht hierover aan belanghebbende heb ik niet aangetroffen, zodat ik u

hiervan geen afschrift kan verstrekken. Mogelijkerwijze heeft verzoeker de informatie uit een folder. Een exemplaar van een dergelijke folder heb ik wel bijgevoegd. Afgezien van de wijze waarop of van wie verzoeker de betreffende informatie heeft ontvangen, de verstrekte informatie was volledig juist. De keuze om een niet meer aan de eisen beantwoordende bestelauto zodanig aan te passen dat daarvoor een personenautokenteken kan worden afgegeven, ligt echter bij de houder van een dergelijk motorrijtuig. Een voor belanghebbenden voordelige bijkomstigheid was, dat indien de aanpassing plaatsvond voor juli 1994 er geen Belasting voor Personenauto's en Motorrijwielen (hierna: BPM) in rekening werd gebracht. Ter verduidelijking: BPM is niet verschuldigd voor bestel- en vrachtauto's, maar wordt alsnog in rekening gebracht indien een dergelijk motorrijtuig binnen een bepaalde periode na afgifte datum deel 1 van het kentekenbewijs wordt veranderd in een personenauto. Ten tijde van de door verzoeker ontvangen informatie betreffende het aanpassen van zijn motorrijtuig was er nog geen sprake van een aan te spannen gerechtelijke procedure door MKB-Nederland of de Stichting Belangenbehartiging Grijskentekeneigenaren inzake de verscherpte eisen voor een bestelauto en het ontstane verschil zoals is beschreven onder **Inhoud van de klacht** en kon, indien de informatie door haar is verstrekt, het CBM belanghebbende hierover niet informeren. In december 1994 heeft namelijk het eerste contact plaatsgevonden met MKB-Nederland over de als discriminerend ervaren wetswijziging. conclusie De gang van zaken met betrekking tot verzoekers motorrijtuig is wat betreft de wettelijke voorschriften juist verlopen, waarbij verzoeker zelf heeft besloten het motorrijtuig aan te passen waardoor een personenautokentekenbewijs is afgegeven. Het gevolg hiervan is, verschuldigde motorrijtuigenbelasting naar het tarief voor een personenauto. Teruggaaf van motorrijtuigenbelasting kan derhalve niet worden verleend. Door een onjuiste beoordeling van de onderhavige kwestie heeft een CBM-medewerker verzoeker bij brief van 22 oktober 1998 abusievelijk geïnformeerd dat deze een teruggaaf kon verwachten. Hiervoor bied ik mijn verontschuldiging aan..." Het Cbm had bij zijn reactie gevoegd de folder "Bestelauto's met een grijs kenteken, scherpere eisen met ingang van 1 januari 1994", uitgegeven in januari 1994 (zie achtergrond, onder 3).

D. STANDPUNT STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

De Staatssecretaris zond de Nationale ombudsman een kopie van zijn brief van 6 juli 1999 aan verzoeker. Deze brief was een antwoord op verzoekers brief aan de Staatssecretaris van 18 november 1998. Betreffende zijn zienswijze verwees de Staatssecretaris de Nationale ombudsman naar de inhoud van zijn brief aan verzoeker:

"...In uw bovenvermelde brief somt u een aantal zaken op die verband houden met en voortvloeien uit de wetswijziging die in 1993 tot stand kwam en waardoor er wijzigingen optraden in de fiscale behandeling van auto's die tot 1 januari 1994 volgens de daarvoor geldende wetgeving een bestelauto waren, zoals uw auto. Aan het slot van uw brief vraagt u wat u moet doen. Ten antwoord op uw brief kan ik u het volgende mededelen. Bij de behandeling van het ontwerp van wet dat leidde tot de hiervoor bedoelde wetswijziging per 1 januari 1994, zijn twee amendementen door kamerleden ingediend die beoogden de gevolgen van de wetswijziging voor de nabije toekomst te verzachten. Het ene

amendement voorzag in de mogelijkheid voor houders van op dat moment als bestelauto aangemerkte voertuigen de auto qua inrichtingseisen mits dit geschiedde voor een bepaalde datum zo aan te passen dat de gebruiksmogelijkheden meer aansloten bij het hogere bij personenauto's geldende tarief voor de motorrijtuigenbelasting. Voor de belasting van personenauto's en motorrijwielen die bij een dergelijke aanpassing verschuldigd werd is daarbij tevens voorzien in een uitgestelde betalingsverplichting. Met het tweede amendement werd een verzachting in de gevolgen van de wetswijziging beoogd voor de houders van zogenoemde grote wagenparken. De strekking van die regeling en wat daar in het vervolg mee is gebeurd zijn u blijkens hetgeen u in uw brief schrijft bekend. Beide amendementen zijn tijdens de mondelinge behandeling van het wetsontwerp aan de orde gesteld. Uw mening dat de regeling voor de grote wagenparken pas later bekend is geworden moet dus op een misverstand berusten. Bij de inwerkingtreding van de wetswijziging waren beide regelingen qua inhoud en strekking bekend. De regeling voor houders van grote wagenparken is na een uitvoerige gedachtenwisseling in de Tweede Kamer over het daarbij in het geding zijnde gelijkheidsbeginsel uiteindelijk door de Tweede Kamer en vervolgens door de Eerste Kamer aanvaard. Later is zij zowel in collectieve acties geëntameerd door de Stichting Belangen grijs kentekeneigenaren als door individuele personen in rechte ter discussie gesteld, met het u bekende gevolg. Voor u als houder van een auto met een grijs kenteken, die volgens de wettelijke bepalingen tot 1 januari 1994 als bestelauto werd aangemerkt bestond toen de contouren van de wetgeving zoals die met ingang van 1 januari 1994 zou gaan luiden bekend waren een aantal keuzemogelijkheden. Mogelijk was geweest uw auto, zij het tegen maken van kosten, aan te (laten) passen aan de nieuwe inrichtingseisen voor bestelauto's. In de praktijk hebben veel houders dit gedaan. Daarbij is uiteraard doorslaggevend geweest de afweging tussen de ombouwkosten en de besparing die behaald zou worden op het behouden van het lagere tarief voor de motorrijtuigenbelasting vergeleken met het moeten betalen, als de auto in ongewijzigde staat bleef, van het tarief voor een personenauto. Een andere mogelijkheid bestond erin de staat waarin de auto verkeerde te handhaven, de belasting naar het tarief voor personenauto te betalen zoals op grond van de nieuwe wetgeving was voorgeschreven en tegen deze betaling(en) van het hogere belastingtarief bezwaar te maken zoals o.a. ook degenen die de beide procedures hebben gevoerd hebben gedaan. U heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid uw oorspronkelijk als bestelauto op de markt gebrachte auto door het aanbrengen van enkele voorzieningen om te (laten) bouwen tot een voor de (fiscale) wetgeving aan te merken personenauto. Voor deze mogelijkheid bestond geen verplichting. Aan deze keuze heeft u naar ik aanneem een afweging ten grondslag gelegd tussen enerzijds de kosten voor de hogere motorrijtuigenbelasting op een later tijdstip te betalen en de auto ongewijzigd laten en anderzijds het gebruiksgemak van de auto als personenauto te verhogen, maar dan ook onmiddellijk de hogere motorrijtuigenbelasting te betalen. U heeft er voor gekozen de auto om te bouwen en deze gedurende de verdere gebruiksperiode te kunnen gebruiken als een normale personenauto en u heeft daarvoor het overeenkomstige tarief voor de motorrijtuigenbelasting betaald. De arresten van de

Hoge Raad voorzien in een dergelijk geval niet in een teruggaaf. Dat zou ook niet gerechtvaardigd zijn omdat immers van het moment van ombouw af sprake was en is van van een normale personenauto. Ik zie uw handelen in het verleden als een vrijwillig gemaakte keuze, die tot stand is gekomen na een afweging enerzijds van de andere mogelijkheden die voor u openstonden en anderzijds de voor u van belang zijnde aspecten. Een teruggaaf van belasting als waarom u verzocht en verzoekt valt buiten het bestek van de in de arresten van de Hoge Raad berechte gevallen. Ook aan uw verzoek uw auto weer terug te plaatsen in het grijskentekentarief kan ik niet tegemoetkomen. Niet voor het verleden, omdat in uw geval door de ombouw sprake was van een normale personenauto, noch voor het heden, omdat ook nu sprake is van een personenauto en bovendien met ingang van 1 augustus 1998 ook voor niet omgebouwde auto's die voor 1 januari 1994 als bestelauto konden worden aangemerkt, de wettelijke bepaling zo is gewijzigd dat voor deze auto's het personenautotarief verschuldigd is. Met betrekking tot de brieven die u van het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting heeft ontvangen, waaruit u meende te mogen opmaken dat u enige teruggaaf van belasting kon tegemoetzien merk ik op dat daarbij een rol heeft gespeeld dat niet aanstonds onderkend kon worden dat in uw geval sprake was van een auto waarvoor gebruik is gemaakt van de ombouwmogelijkheid tot normale bestelauto. Dit kan worden toegeschreven aan de betrekkelijk grote stroom van in de loop der tijd aan dat bureau gezonden bezwaarschriften en verzoeken om teruggaaf. Ik betreur dat, doch moet hier tevens aan toevoegen dat op grond van de concrete omstandigheden van uw geval uw bezwaarschrift uiteindelijk terecht door het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting is afgewezen..."

E. REACTIE VERZOEKER

Verzoeker deelde mee dat hij met de berichtgeving door het Cbm in 1994 niet doelde op de voorlichtingsfolder van de Belastingdienst "Bestelauto's met grijs kenteken, scherpere eisen met ingang van 1 januari 1994" maar op een door hem ontvangen brief van het Cbm. Deze brief, waarover verzoeker niet meer beschikt, bevatte informatie over de verscherpte wetgeving met betrekking tot bestelauto's en was ondertekend door een door verzoeker met naam genoemde medewerker van het Cbm. Deze medewerker had hem de brief gestuurd naar aanleiding van het hem door verzoeker telefonisch gedane verzoek om informatie. Bedoelde medewerker had verzoeker te woord gestaan toen verzoeker een informatienummer van het Cbm had gebeld.

F. NADERE REACTIE BELASTINGDIENST/CENTRAAL BUREAU MOTORRIJTUIGENBELASTING

Naar aanleiding van bovengenoemde informatie van verzoeker liet het Cbm het volgende weten. De door verzoeker met naam genoemde persoon was in de bewuste periode inderdaad werkzaam bij het Cbm. Hij maakte als uitzendkracht deel uit van het team dat telefonisch vragen van klanten beantwoordde die binnenkwamen via de informatietelefoonlijnen van het Cbm. Leden van dit team hadden niet tot taak het schriftelijk beantwoorden van telefonisch binnengekomen vragen of het overigens corresponderen met klanten. Wel konden zij in voorkomend geval op een speciaal daarvoor bedoeld binnen het Cbm gebruikt formulier aangeven welke voorlichtingsfolder

naar een klant diende te worden gestuurd naar aanleiding van diens telefonische verzoek om informatie. Bedoelde persoon werkt niet meer bij het Cbm.

Beoordeling

1. Verzoeker klaagt erover dat de Belastingdienst/Centraal bureau motorrijtuigenbelasting Apeldoorn (Cbm) heeft geweigerd hem teruggave te verlenen van het verschil in motorrijtuigenbelasting tussen het personenautotarief (geel kenteken) en het bestelautotarief (grijs kenteken) over de periode van 1 januari 1995 tot 1 augustus 1998. In de afwijzing van zijn verzoek stelde het Cbm dat de arresten van de Hoge Raad van 17 augustus 1998 over de geel/grijsproblematiek (zie achtergrond, onder 1: rapport 99/235 van de Nationale ombudsman, onder I.3) niet op het geval van verzoeker toepassing zijn. Deze arresten hebben betrekking op houders van bestelauto's, die niet voldeden aan de verscherpte wettelijke eisen waaraan bestelauto's moesten voldoen om te vallen in het bestelautotarief van de motorrijtuigenbelasting en die om deze reden vanaf 1 januari 1995 het personenautotarief betaalden (zie achtergrond, onder 1: rapport 99/235 van de Nationale ombudsman, onder I.1). Het Cbm wees verzoeker erop dat voor zijn auto al in 1994 een geel kenteken was afgegeven, zodat verzoeker vanaf dat moment terecht het personenautotarief in rekening was gebracht. Verzoeker acht de afwijzing van zijn verzoek om bovengenoemde teruggave niet redelijk omdat het gele kenteken in 1994 was afgegeven in verband met het feit dat hij zijn bestelauto had laten ombouwen tot personenauto door er een achterbank in te plaatsen. Verzoeker stelt dat hij zijn auto had laten ombouwen naar aanleiding van berichtgeving van het Cbm in 1994 over de verscherpte wettelijke eisen voor bestelauto's. In deze berichtgeving had het Cbm gewezen op de mogelijkheid om vóór 1 juli 1994 een achterbank in een bestelauto te plaatsen. Er zou dan geen belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) in rekening worden gebracht.

2. Het Cbm gaf aan dat verzoeker met de berichtgeving door het Cbm mogelijk doelde op de voorlichtingsfolder van de Belastingdienst "Bestelauto's met grijs kenteken, scherpere eisen met ingang van 1 januari 1994" van januari 1994. Hierin wordt aangegeven wat de nieuwe wetgeving kon betekenen voor een houder van een bestelauto die niet aan de verscherpte eisen voldeed. Voor bestelauto's (waarvan het kentekenbewijs deel I vóór 1 januari 1994 was afgegeven) die niet voldeden aan de verscherpte eisen voor bestelauto's zou met ingang van 1 januari 1995 het (hogere) personenautotarief zijn verschuldigd. Hierbij werd in de folder erop gewezen dat in de laadruimte van een bestelauto geen personen mogen worden vervoerd. Ook vermeldde de folder de mogelijkheid om in een bestelauto een achterbank te plaatsen, waarmee deze zou zijn omgebouwd tot personenauto. Direct na een dergelijke ombouw zou voor de motorrijtuigenbelasting het personenautotarief gelden en zou bovendien alsnog belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) in rekening worden gebracht, welke normaal gesproken in rekening wordt gebracht bij aanschaf van een nieuwe personenauto of een

nieuw motorrijwiel (en niet bij aanschaf van een bestelauto). Tevens werd aangegeven dat voor auto's met kentekenbewijs deel I van vóór 1 januari 1993 een uitzondering werd gemaakt. Als een dergelijke auto vóór 1 juli 1994 zou worden omgebouwd, zou op dat moment geen bpm verschuldigd zijn, maar pas wanneer de auto zou worden verkocht.

3. Verzoeker stelde dat hij met de berichtgeving van het Cbm in 1994 niet doelde op bovengenoemde folder maar op een door hem ontvangen brief van het Cbm. Deze brief (waarover hij volgens hem niet meer beschikte) bevatte informatie over de verscherpte wetgeving met betrekking tot bestelauto's en was volgens onderzoeker ondertekend door een door verzoeker met naam genoemde medewerker van het Cbm. Deze medewerker had verzoeker de brief gestuurd naar aanleiding van het hem door verzoeker telefonisch gedane verzoek om informatie over de hierboven bedoelde wetgeving.

4. Volgens het Cbm had het de door verzoeker bedoelde brief niet kunnen achterhalen. Het Cbm stelde zich op het standpunt dat verzoeker er hoe dan ook zelf voor had gekozen om zijn niet meer aan de nieuwe eisen beantwoordende bestelauto zodanig aan te passen dat daarvoor een personenautokenteken (geel kenteken) kon worden afgegeven.

5. Naar aanleiding van de hierboven bedoelde arresten van de Hoge Raad gaf het Cbm overeenkomstig het besluit van de Staatssecretaris van Financiën van 3 november 1998 (zie achtergrond, onder 1: rapport 99/235 van de Nationale ombudsman, onder I.5) houders van bestelauto's die in verband met de verscherpte wetgeving vanaf 1 januari 1995 het personenautotarief hadden betaald (en niet vielen onder de grote wagenparken) en vóór 24 maart 1997 bezwaar hadden gemaakt dan wel een verzoek om ambtshalve vermindering hadden ingediend, een teruggave van het verschil tussen het door hen vanaf 1 januari 1995 betaalde personenautotarief en het bestelautotarief. Verzoeker komt niet voor een dergelijke teruggave in aanmerking. Hij had zijn bestelauto immers in 1994 omgebouwd tot personenauto (door het plaatsen van een achterbank en het daarmee geschikt maken van de auto voor het vervoeren van personen) en betaalde vanaf dat moment het personenautotarief van de motorrijtuigenbelasting. Verzoeker betaalde terecht het personenautotarief voor een auto die ook feitelijk een personenauto is. Gelet hierop kan niet worden gezegd dat het Cbm het verzoek van verzoeker om ambtshalve vermindering van de door hem in de periode tussen 1 januari 1995 en 1 augustus 1998 betaalde motorrijtuigenbelasting ten onrechte heeft afgewezen.

6. Dat verzoeker zijn auto ombouwde van bestelauto tot een personenauto naar aanleiding van berichtgeving door het Cbm in 1994 over de verscherpte wetgeving met betrekking tot bestelauto's maakt dit niet anders. De in de folder opgenomen informatie is juist. Niet is komen vast te staan dat verzoeker van het Cbm een brief zou hebben ontvangen met van deze folder afwijkende (onjuiste) informatie. Verzoeker maakte zelf de keuze om zijn bestelauto om te (laten) bouwen tot personenauto. Tot deze ombouw was hij niet verplicht. Verzoeker had er bijvoorbeeld ook voor kunnen kiezen om de staat van zijn bestelauto ongewijzigd te laten en vanaf 1995 bezwaar te maken tegen de rekening(en) motorrijtuigenbelasting met het personenautotarief. Wat er ook zij van de juistheid van verzoekers stelling dat hij zijn auto niet zou hebben laten ombouwen als hij had geweten van de overgangsregeling voor grootwagenaanhouders, de keuze tot ombouwen moet

voor zijn eigen rekening blijven. Dat verzoeker mogelijkwerwijs niet op de hoogte was van bedoelde uitzonderingsregeling kan niet geheel worden toegerekend aan het feit dat daarover in de folder van de Belastingdienst niets was opgenomen. Van een folder hoeft niet te worden verwacht dat deze alle aspecten van nieuwe wetgeving uitputtend behandelt, inclusief een uitzondering voor een bepaalde groep belastingplichtigen, waaronder verzoeker overigens niet viel.

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 niet gegrond.