



**MINISTERIE
VAN
FINANCIËN**

Tamarindelaan 3
Paramaribo, Suriname
Tel: (597) 472610 Fax (597) 476314

Sec. No. 437/18/Min.

Paramaribo, 13 augustus 2018

De Voorzitter van de Nationale Assemblée
Mevrouw Drs. J. Geerlings-Simons
Onafhankelijkheidsplein 10
Paramaribo

Geachte Voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen antwoorden naar aanleiding van de vragen gesteld tijdens de openbare commissie vergadering op woensdag 1 augustus jl. inzake de ontwerp-wet houdende regels met betrekking tot de heffing van rij- en voertuigenbelasting.

Hoogachtend,



G. Hoefdraad
Minister van Financiën

Bijlage: 1

DE NATIONALE ASSEMBLEE	
Ingek.	14 Augustus 2018
Agenda no.	1348/18
Verwezen	
naar	

Antwoorden op Vragen DNA m.b.t. rij- en voertuigenbelasting 1 augustus 2018

Mevrouw/meneer de voorzitter, de leden van de commissie van de DNA, lid Abdoel, lid Gajadien, lid Vreedzaam, lid Cotino, lid Waidoe en lid Asadang, hebben vragen gesteld m.b.t. de rij- en voertuigenbelasting. De vragen zijn gecategoriseerd op basis van de onderwerpen, zodat herhaling wordt voorkomen.

1. Er is aangegeven dat voor rij- en voertuigenbelasting ongeveer SRD 103 miljoen aan opbrengsten zal worden verdient en overeenkomstig het voorstel van de voorzitter van de commissie wordt dat een bedrag van ongeveer SRD 80 miljoen. Is het bedrag van SRD 103 miljoen zoals opgenomen in de begroting van 2018 haalbaar? Wordt het dit jaar nog een feit? Welk deel zal dan voor Wegenautoriteit besteedt worden?

Het bedrag van SRD 103.016.195, - is opgebracht aan de hand van de opgave van het aantal verzekerde rij- en voertuigen van 2015. Thans is er een prognose gemaakt waarbij, op basis van de opgave van het aantal verzekerde rij- en voertuigen van 2016, een totale inkomen van SRD 105.049.370, - per jaar gegenereerd kan worden voor de Staat.

De bedoeling is dat deze maatregel per 1 januari 2019 wordt ingevoerd. Voor het jaar 2019 zou het bedrag van SRD 105.049.370, - kunnen worden verdiend.

Artikel 12 van de Wet Wegenautoriteit Suriname (WAS) geeft aan dat de middelen van de WAS onder andere bestaan uit, de jaarlijks door de Regering vast te stellen bijdrage uit de:

a. opbrengst van de motorrijtuigenbelasting,

b. opbrengst van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting.

Artikel 17 van de Wet WAS geeft aan dat er op de motorrijtuigenbelasting opcenten worden geheven die bij Staatsbesluit worden vastgesteld. En met motorrijtuigenbelasting zoals aangegeven in de Wet WAS wordt hierbij ook bedoeld de rij- en voertuigenbelasting.

Artikel 12 Wet WAS biedt de Regering de keuze om zelf naar eigen inzichten te bepalen hoeveel uit de totale opbrengsten uit de rij- en voertuigenbelasting naar de WAS gaat. De DNA commissie heeft een voorstel gedaan van een bedrag van maximaal 10% dat bestemd is voor investeringen in de infrastructuur. Dit voorstel dient nog nadere discussies.

2. Kunnen we een overzicht krijgen van de Regering van de afgelopen 3 jaren, wat zijn de middelen die gestort zijn bij Wegenautoriteit. Laten we effectief kijken wat daadwerkelijk aangepakt is geworden.
3. Wat is de status van het Waarborgfonds? Hoeveel middelen zijn er in de afgelopen 3 jaren richting Waarborgfonds gegaan en waaraan en hoe is het besteedt? Kunnen we een overzicht krijgen om een betere beoordeling te maken?

Het Waarborgfonds Motorverkeer is een rechtspersoon en vindt zijn grondslag in de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) en staat onder toezicht van de Centrale Bank, daar wij nog niet beschikken over verzekeringskamer zoals bepaald in de WAM wet. Het fonds genereert zijn middelen van de verzekeraars overeenkomstig artikel 26 lid 1 nl. dat "iedere verzekeraar, als in artikel 2, vijfde lid, bedoeld, is verplicht ieder jaar een bedrag in het fonds te storten, dat met het aantal en de aard der door hem verzekerde motorrijtuigen verband houdt." De Staat stelt geen middelen, subsidie, ter beschikking aan het Waarborgfonds Motorverkeer.

4. Er moet meer duidelijkheid zijn over "kalenderjaar". Gaat het om een jaar, gaat het om kalenderjaar. En hoe gaan wij dat implementeren? Gelet op de hoge aanmaakkosten van de stickers en de administratieve druk. Is het zo dat de omstandigheden gewijzigd zijn als het gaat om de aanmaakkosten van de stickers en de administratieve druk.

Onder kalenderjaar wordt in deze wet bedoeld een vol jaar, een periode van precies één jaar (365 dagen en bij een schrikkeljaar, 366 dagen). Dit hoeft echter niet te lopen van 1 januari tot eind december. Het begrip kalenderjaar wordt in deze wet gebruikt om de geldige periode nadat de belasting is betaald, te bepalen. Ter illustratie, indien belasting is betaald op 5 februari 2019, dan loopt de termijn voor geldigheid tot en met 5 februari 2020. Belanghebbende dient dan vóór 5 februari 2020 wederom het vastgesteld belastingtarief te betalen. Deze loopt dan tot en met 5 februari 2021.

De Belastingdienst is thans bezig met de calculatie van de aanmaakkosten. Maar wel kan gezegd worden dat de opbrengst van de maatregel anno 2018 aanzienlijk hoger ligt, namelijk SRD 105.049.370, -. Hieruit kunnen de aanmaakkosten van de belastingkentekens / stickers zeker betaald worden. U zult nader hieromtrent worden geïnformeerd.

Voor wat betreft de administratieve druk zal deze minder zijn vanwege de verspreiding van de verkooplocaties.

5. Gaan we het systeem hanteren dat de betaling van de belasting synchronisch zal verlopen met het betalen van de verzekering? Nergens in de wet komt dit voor. Er wordt alleen gesproken over de periode van inwerkingtreding na publicatie. Er zijn voorstellen door Survam gedaan. Laten we kijken om per categorie het administratief te laten afhandelen.

Reeds is aangegeven dat het niet aan te bevelen is beide systemen te laten samenlopen, omdat de burger hiermee op één moment een verzekering, keuring en belasting zal moeten betalen.

6. Er zijn andere inkomstenbronnen die de Regering nalaat om te implementeren. Bijvoorbeeld uit de mijnbouwsector.

7. Er is nog wat onduidelijkheid voor wat betreft de definitie van aanhangwagens. Wat gebeurt er met de rij en trekdieren?

De definitie van aanhangwagens is voor alle duidelijkheid ook verwerkt in de wet.

Volgens artikel 1 lid 1 sub v van het Rijbesluit 1971 is een aanhangwagen een voertuig, daaronder ook begrepen een oplegger, dat kennelijk is bestemd om te worden voortbewogen door een ander voertuig. Een oplegger ook wel trailer genoemd, is een aanhangwagen die geen eigen vooras heeft en waarvan een belangrijk deel van het gewicht op het trekkend voertuig (de trekker) rust. De oplegger wordt door middel van een kingpin op de koppelschotel van een trekker gekoppeld. Een voorbeeld van een oplegger is een trailer die wordt getrokken door een truck. De aanhangwagen moet worden voortbewogen door een ander voertuig. Dit betekent dat een aanhangwagen die ingericht is om te worden getrokken of gestoten door een dier, niet valt onder het begrip aanhangwagens zoals bedoeld in deze wet.

8. Kan de inhoud van artikel 4 lid 2 m.b.t. de nummerplaten worden uitgelegd? Is nummerplaat hetzelfde als belastingkenteken?

Belastingkenteken is niet hetzelfde als een nummerplaat. Een nummerplaat is de gele plaat met daarop het kentekennummer zoals bedoeld in artikel 7 van de Rijwet. Een Belastingkenteken is het bewijs dat de belastingplichtige elke keer krijgt na het betalen van de belasting. Deze kan eventueel een sticker zijn zoals de verzekeringssticker.

9. Er is door lid Abdoel voorgesteld om de betaling in 2 termijnen per jaar te voldoen. Hoe wordt dat inwerking gesteld? Is het zo dat er elk halfjaarlijks een ander sticker wordt gegeven? Hoe implementeer je dat? Is het haalbaar?
Er wordt kritisch gekeken naar deze methode, vanwege de aanmaakkosten van het belastingkenteken is het niet raadzaam meerdere belastingkentekens af te geven. Indien het toch moet, zullen de kosten op de belastingplichtige worden verhaald.
10. Ik zie in de wet en MvT niet hoe gehele of gedeeltelijke vrijstelling wordt verleend. Er moet meer duidelijkheid zijn over de vrijstellingen. Om welke voertuigen gaat het precies.
De minister zal bij beschikking de voorwaarden vaststellen en aan welke voertuigen gehele / gedeeltelijke vrijstelling wordt verleend. B.v. zullen de voertuigen die behoren aan overheidsinstanties geheel vrijgesteld zijn van deze belasting, zo ook de voertuigen van diplomaten. De voertuigen van parastatalen genieten geen vrijstelling.
11. Teruggaaf. Als voertuigen teruggaan naar het buitenland kan ik wel meegaan met teruggaaf. Ten aanzien van de bepaling in artikel 7 lid 1 onderdeel b is dit onduidelijk. Waarom ingewikkelde zaken opnemen in de wet.
Belasting welke is betaald voor een voertuig dat binnen 3 maanden na voldoening van de belasting naar het buitenland wordt uitgevoerd, kan restitutie verleend worden voor wat betreft de overige 9 maanden.
12. Bestuursrechtelijk- en strafrechtelijke sancties: artikel 11 en artikel 8 wederom bekijken. Er zijn tegenstrijdigheden. Verder kijken naar de overige artikelen.
De bestuursrechtelijke - en strafrechtelijke sancties zijn zo veel als mogelijk aangescherpt. De artikelen zijn beter op elkaar afgestemd.
13. Wat gebeurt met de middelen uit rij- en voertuigenbelasting?
14. Wat doen we met voertuigen die milieuvriendelijk zijn? Wat doen we met al de milieuverdragen en overeenkomsten?
Suriname heeft nog geen nationale milieuwetgeving, de wet houdende de regels voor duurzaam milieumanagement is nog een concept. Hierdoor kan geen aansluiting worden gezocht voor wat betreft welke rij- en voertuigen milieu(on)vriendelijk zijn. Indien Suriname zover is met een nationale milieuwet, kunnen de milieuaspecten in de Wet Rij- en voertuigenbelasting worden opgenomen zoals aspecten van het meten van de CO₂-uitstoot. Er

zijn wel voorstellen gedaan door de DNA commissie om de zogenoemde elektrische bromfietsen vrij te stellen van rij- en voertuigenbelasting. Deze worden in overweging genomen.

15. Welke subsidie maatregelen zijn er om het openbaar vervoer toegankelijker te maken?
16. Wat is de totale belastinginning op transport?
17. Hoe zal de controle zijn op het daadwerkelijk innen/betalen van de belasting?
Bij weg controles door de opsporingsambtenaren, de politie.
18. Kan een bepaald percentage worden besteedt aan de gezondheidszorg met name de financiering van de zorg?
19. Artikel 4 lid 1. Aandacht voor de verdeling en ervoor te zorgen dat voertuigen niet in twee categorieën kunnen voorkomen.
Er is hiernaar gekeken en wijzigingen zijn voorgesteld zodat de rij- en voertuigen niet in twee (2) categorieën kunnen voorkomen.
20. De onderbouwing van de tarieven mis ik in de MvT. Hoe zijn de bedragen tot stand gekomen en wat de ratio hierachter is?
Voor de vaststelling van de tarieven is gebruik gemaakt van het inflatiecorrectie cijfer. Doordat de tarieven voor de vervallenverklaring het laatst in 1995 zijn aangepast, is het tarief van 1995 omgezet op basis van het consumptieprijscijfer.
21. Met deze wet kunnen wij een eerste aanzet doen m.b.t. de elektrische voertuigen en het stimuleren van de green gedachte. Laten we de serie MFe (SRD 100) gelijkstellen aan de serie P1 met het voorgesteld bedrag van SRD 75.
Dit voorstel wordt overwogen, echter wordt gewezen op het ontbreken van een nationale milieuwet die als kapstok moet dienen.
22. Vrijstellingen. Ik plaats de bepalingen van vrijstelling naast de bepalingen van artikel 8 lid 5 waarbij degene die bij de betaling onjuiste of onvolledige informatie verstrekt, wordt gestraft. De bepaling in artikel 6 onderdeel a laat het aan een ieder om zelf te bepalen welke rij- en voertuigen bestemd zijn om zieken en/of gewonden te vervoeren. Uit de bepaling is niet te destilleren dat het gaat om de ambulances. Ik stel voor om deze aan te vullen, als volgt: "rij-

en voertuigen die bestemd zijn om zieken en/of gewonden te vervoeren en die als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn.” Dan is het voor niemand meer voor verschillende interpretatie vatbaar.

Dit voorstel wordt meegenomen.

23. Maar als we ambulances bedoelen in artikel 6 onderdeel a, waarom geven we ambulances vrijstelling? Omdat gebleken is dat er betaald moet worden voor deze diensten. Om welke reden heeft de minister deze voertuigen vrijstelling gegeven.

Voor de uitvoering van deze wet is gekeken naar andere landen en het is gangbaar om ambulances vrij te stellen. Vermeldenswaard is dat ambulances ook vrijgesteld waren in de Wet Rij- en Voertuigenbelasting van 1956.

Voor wat betreft voertuigen die stoffelijk overschotten vervoeren wordt in deze ontwerpwet ook de vrijstelling gehanteerd. Echter zal nog worden bepaald bij beschikking als er gehele of gedeeltelijke vrijstelling wordt verleend.

24. Wat wordt bedoeld met rij- en voertuigen van de Staat, hierover moet duidelijkheid worden verschaft in de MvT. Want de overheid huurt ook voertuigen van particulieren. Ook bij de parastalen.

Met rij- en voertuigen van de Staat wordt bedoeld voertuigen die geregistreerd staan op naam van een ministerie en dus toebehoren aan de verschillende ministeries. Ten aanzien van het huren van voertuigen door de Staat wordt opgemerkt dat deze voertuigen geregistreerd staan op naam van particulieren en dus niet in aanmerking komen voor vrijstellingen.

Voertuigen van parastatale bedrijven vallen niet onder de categorie van rij- en voertuigen van de Staat en zijn dus uitgesloten voor vrijstellingen.

25. Hoe staat het met voertuigen die in het buitenland zijn geregistreerd maar die hier op de openbare weg rijden. Moeten zij ook de belasting betalen?

Voor deze voertuigen worden speciale aangepaste maatregelen getroffen. In de ontwerpwet zal een gereduceerd tarief worden vastgesteld.

26. Teruggaaf. Artikel 7 lid 1 b. Waarom de restrictie van 3 maanden?

Er moet een grens worden getrokken.

27. Voorgesteld wordt dat houders die van voertuig verwisselen ook recht hebben op teruggaaf.

Dit is niet mogelijk. De belasting wordt voor een jaar betaald.

28. Voorgesteld wordt dat er een minimale waarde moet worden toegekend aan teruggaaf. Bedragen beneden een bepaald waarde maken geen aanspraak op teruggaaf.

Dit voorstel wordt meegenomen.

29. Voorgesteld wordt dat de betaalde belasting wordt overgedragen aan de koper of nieuwe eigenaar of houder van het voertuig.

Dit voorstel wordt overwogen, daar er goed moet worden gekeken naar de administratieve afhandeling hiervan.

30. Artikel 9, strafrechtelijke sancties. Moet er hier staan “en” “of” of “en of”.

De strafrechtelijke sancties zijn wederom bekeken en er zijn wijzigingen aangebracht. Zo is er nu bepaald dat wordt gestraft met een gevangenisstraf en of geldboete.

31. Overgangs- en slotbepalingen. Ik vind niet dat we de Regering moeten binden aan het bestemmen of alloceren van de belastingen. Het moet aan de Regering gelaten worden waarvoor zij de middelen willen bestemmen.

Zoals reeds eerder is aangegeven biedt artikel 12 Wet WAS de Regering de keuze om zelf naar eigen inzichten te bepalen hoeveel uit de totale opbrengsten uit de rij- en voertuigenbelasting naar de WAS gaat.

32. Na aftrek van de kosten, wat houden we over van SRD 103 miljoen? En als we met de voorgestelde tarieven werken, gaan we minder overhouden.

Zoals eerder is aangegeven is het totaal bedrag geprognostiseerd op SRD 105.049.370, -. De kosten zijn onder andere de aanmaakkosten van de belastingkentekens / stickers, brandstofkosten (transport van de belastingkentekens / stickers naar de diverse betaallocaties, transport van de opbrengsten van de diverse betaallocaties naar de centrale ontvangstkantoren), administratieve kosten zoals printpapier, papierinkt voor de betalingskwitanties.

33. Waarom pakken we geen zaken aan die rechtvaardiger zijn. Bijvoorbeeld de donkere (getinte) ruiten. Ik stel voor dat wij als Staat een belasting heffen, bijvoorbeeld SRD 100 of 150. En dan kunnen we dit aanwenden voor de

scholen en ouders hoeven geen schoolgeld te betalen. Ook de invoerrechten op ingevoerde auto's. Laten we vaste tarieven invoeren, om onder facturering te voorkomen.

Deze maatregelen worden overwogen, echter wil ik aangeven dat het invoeren van vaste tarieven voor invoerrechten niet zal leiden tot voorkoming van onder facturering. Hier zijn meer zaken aan de orde en is deze simplistische aanpak niet uitvoerbaar. Over de donker getinte ruiten wordt opgemerkt dat deze onder de verantwoordelijkheid van de minister van Justitie en Politie valt is deze thans als een overtreding aangemerkt.

34. Er zijn veel rechtvaardigere belastingen. Ik vind het niet rechtvaardig om belasting te betalen, maar mijn weg wordt niet aangepakt. Waar zou ik kunnen aankloppen als burger?

Met de implementatie van deze belasting zal er meer ruimte zijn voor het verbeteren van het infrastructuur.

35. De begroting is goedgekeurd. Hoeveel hebben wij al geïnd.

36. Artikel 4. Tractoren (T). Ik stel voor om vrijstelling te hanteren voor tractoren die worden getransporteerd met trucks. Indien deze tractoren zich begeven op de openbare weg moeten zij beboet worden.

In de ontwerpwet is dit bedrag aangepast tot SRD 200, - in plaats van het oorspronkelijk bedrag SRD 425, -.

37. Betaling. Voorstel om ook bij de banken te kunnen betalen.

Ook dit voorstel wordt verder uitgewerkt en zal in overleg met de banken, de uitvoering hiervan worden afgestemd.

38. Betaling. Voorstel om ook naar categorie te betalen. In termijnen betalen. Bijvoorbeeld per serie per kwartaal. Om de administratieve drukte te voorkomen.

Dit voorstel wordt ook verder bekeken, met name de uitvoerbaarheid hiervan. De administratieve drukte zal worden gedekt doordat de verkooplocaties verspreid zijn.

39. Betaling. Voorstel om bij de verzekeringsmaatschappij te laten betalen.

Omdat niet is bepaald dat de verzekeringsprocedure zal samenvallen met de rij- en voertuigenbelasting, zal de betaling vooralsnog geschieden bij de ontvangstkantoren.

40. Heeft de Regering een lijst van voertuigen die onder de categorieën vallen?
Ja, er is een opgave / overzicht van het aantal verzekerde rij- en voertuigen van 2016, verstrekt door de verzekeringsmaatschappijen.
41. Waarom is afgeweken van de invoering van de BTW welke een meer rechtvaardiger systeem is?
42. Waarom kunnen we niet meer uit de mijnbouwsector halen?
43. Waarom niet onroerend goedbelasting invoeren? Dus de “grote boys” pakken.
44. Skidders, ATVs etc. worden vaak gebruikt in de mijnbouwsector. Vallen deze voertuigen ook onder deze wet?
Deze type voertuigen worden niet op de openbare weg gereden, dus vallen derhalve niet onder deze wet.