

Voorzitter

arbeidsongeschiktheids criterium van de WAO'ers die op 1 augustus 1993 jonger dan 50 jaar waren voor grote maatschappelijke onrust zorgen en in de praktijk tot onaantvaardbare gevolgen leiden;

draagt de regering op zodanige maatregelen te treffen dat deze herkeuringen met onmiddellijke ingang kunnen worden beëindigd,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 30 (22187).

Op verzoek van de heer Marijnissen stel ik voor, deze motie van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

In stemming komt de motie-Rosenmüller (22187, nr. 26).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van GroenLinks, de SP, het AOV, de Unie 55+ en het lid Hendriks voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties er tegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Van Dijke/Van der Vlies (23900-XV, nr. 27).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

In stemming komt de motie-Adelmund (22187, nr. 28).

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen vooraf.

De heer **Van Hoof** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie stelt vast dat de overwegingen in de motie van mevrouw Adelmund open zijn geformuleerd. Expliciet noch impliciet wordt gesteld dat er tekortkomingen zijn bij de herkeuringen van arbeidsongeschikten. Tevens wordt die mogelijkheid niet uitgesloten. De VVD-fractie steunt die visie.

Met name de zinsnede "zo nodig met terugwerkende kracht" uit het

dictum interpreteren wij de eventueel terugwerkende kracht als volgt: er moet inderdaad noodzaak zijn voor zo'n terugwerkende kracht en dat moet technisch mogelijk en uitvoerbaar zijn.

Onder verwijzing naar deze kanttekeningen zal de VVD-fractie de motie van mevrouw Adelmund steunen.

De **voorzitter**: Ik constateer, dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

In stemming komt de motie-Schimmel (22187, nr. 29).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van D66, de RPF, de SGP, de SP en het lid Hendriks voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties er tegen, zodat zij is verworpen.

Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen achteraf over de onderwerpen, waarover zojuist is gestemd.

Gelegenheidsarbeid

De heer **Van Hoof** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie heeft tegen de motie-Van der Linden (24026, nr. 4) gestemd over een algehele vierwekenregeling voor seizoenarbeid, niet omdat wij tegen het zoeken van een oplossing zijn, maar wel omdat die motie, in afwachting van de komende wettelijke regeling, prematuur is.

Huurprijsbeleid

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie heeft tegen de motie-Duivesteijn (23900-XI, nr. 48) gestemd, omdat de beoogde verlaging van de maximale huurstijging van 6,5% naar 6% geen invloed heeft op de gemiddelde huurstijging en omdat deze verlaging alleen betrekking heeft op woningen met een relatief lage huur en daarom een meer rechtvaardige en marktconform huurbeleid tegenwerkt.

Dat ook de VVD voorstander is van huurmatiging blijkt uit het feit dat de

VVD mede het initiatief heeft genomen om de veel belangrijker, zogeheten puntprijsverhoging te verlagen van 5,5% naar 4,5%.

Aan de eerder door ons als cosmetisch omschreven motie hadden en hebben wij geen behoefte, ook niet in verkiezingstijd.

Aan de orde is de behandeling (afroendend debat) van:

- **het wetsvoorstel Inwerking-treding van en aanpassing van wetgeving aan de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994) (23934).**

(Zie verslag wetgevingsoverleg van 15 februari 1995.)

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Kamp** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting had in grote lijnen al de steun van mijn fractie. Wij hebben met de staatssecretaris over deze wet een vruchtbaar wetgevingsoverleg kunnen voeren.

Wij hebben als VVD-fractie bepleit om de schorsing wat anders te regelen, een gelijk tarief voor benzine-, LPG- en dieselauto's, een lager tarief en een schorsing voor onbepaalde tijd. Bovendien hebben wij bepleit om aandacht te geven aan de bijzondere situatie van verzamelaars en deelnemers aan evenementen. De staatssecretaris heeft onze inbreng bij dat wetgevingsoverleg grotendeels bevredigend beantwoord. Hij heeft dat keurig afgerond met zijn derde nota van wijziging. Voor ons resteren slechts enkele punten die wij nog met de staatssecretaris willen doornemen.

Het eerste punt is de jaarlijkse schorsing. Wij zijn het met de staatssecretaris in zijn brief van 22 februari eens, dat een schorsing voor onbepaalde tijd bezwaarlijk is. Wij denken echter dat het voor de mensen die een auto willen laten schorsen, bezwaarlijk is om elk jaar weer die schorsing aan te vragen en daar 150 voor te betalen. Wij kunnen ons voorstellen dat een goede tussenoplossing zou zijn om

Kamp

een maximumschorsing van vijf jaar in te voeren in plaats van elk jaar die schorsing aanvragen.

Het tweede, meer technische punt dat wij onder de aandacht van de staatssecretaris willen brengen, is dat als een schorsing is aangevraagd, precies op de dag af ~~aan~~ jaar later een verlenging van die schorsing moet worden aangevraagd. Dat lijkt ons een probleem, want je kunt net op die ene dag afwezig zijn en het is nu technisch onmogelijk om een paar dagen eerder die schorsing aan te vragen. Het lijkt mij dat de staatssecretaris de uitvoering van die regeling zodanig moet maken dat dit in de praktijk geen grote bezwaren met zich brengt.

Het derde punt betreft het nieuwe schorsingstarief van 150, gelijk geldend voor benzine, LPG en diesel. Dat nieuwe schorsingstarief is toegespitst op motorrijtuigen. Dat betekent dat daar behalve personenauto's en lichte bestelauto's ook de motorfietsen onder komen te vallen. Dat zal niet de bedoeling van de staatssecretaris zijn, omdat op dit moment voor motorfietsen een lagere tariefstelling geldt. Uit de context van zijn brief blijkt niet dat hij op dit punt een verhoging nodig vindt. Misschien wil hij op dat punt met een nadere verduidelijking komen.

Ik kom vervolgens bij de definitie van het begrip "verzamelaar". Volgens het voorstel dat wij nu van de staatssecretaris hebben gekregen, is een verzamelaar iemand die meer dan tien voertuigen heeft verzameld. Die wordt ook als zodanig aangemerkt als het gaat om het bijzondere tarief van 450 dat van toepassing is. Wij spreken hier niet over postzegels. Dus je zou je kunnen voorstellen dat iemand die vijf, zes of zeven auto's heeft, al een heel aardige collectie auto's heeft. Heeft de staatssecretaris doorslaggevende bezwaren tegen het aantal van vijf, als het erom gaat iemand aan te merken als een verzamelaar?

Het laatste punt halen wij ook weer uit zijn brief van 22 februari. Dat betreft de zogenaamde zelfsloopregeling. Je hoeft een auto niet naar een erkende sloper te brengen als die auto ouder is dan 25 jaar. De staatssecretaris vermeldt dat het voor hem bespreekbaar zou zijn om ook auto's van 15 jaar en ouder onder die zelfsloopregeling te laten vallen. Dat laatste lijkt ons erg zinvol.

Auto's worden ouder. Het komt veel voor dat men een aantal auto's van 15 jaar of ouder koopt, die sloopt en daar weer ~~aan~~ nieuwe, goede auto van maakt. Wij moeten die mensen die gelegenheid geven, zonder hen met te veel problemen te confronteren. Ik geef de staatssecretaris dan ook in overweging, op dit punt "25 jaar" te vervangen door: 15 jaar.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Op 15 februari hebben wij vruchtbaar wetgevingsoverleg met de staatssecretaris gevoerd. Mijn fractie heeft daarin aandacht gevraagd voor een aantal punten. Ten eerste vroegen wij om een nadere uiteenzetting over het zuiver houden van het kentekenregister, de fraudebestendigheid en de controle op de weg. Ten tweede hielden wij een pleidooi voor een ander schorsingssysteem en een ander schorsingstarief. Ten derde hebben wij gevraagd om enkele categorieën auto's nader te bekijken, waaronder de hobby-auto's. Ten vierde heb ik de staatssecretaris om een nota van wijziging gevraagd zodat de motorrijtuigenbelasting voortaan via automatische incasso per maand kan worden betaald.

De staatssecretaris heeft een brief met twee nota's van wijziging naar de Kamer gestuurd. Hiervoor zeg ik hem dank. Het wetgevingsoverleg is vruchtbaar gebleken en de luisterbaarheid van de staatssecretaris stellen wij op prijs. Het is vanaf 1 januari 1997 mogelijk dat mensen de motorrijtuigenbelasting automatisch per maand betalen. Dat vinden wij heel goed, omdat zij dan niet te grote bedragen ineens hoeven te betalen. Verder heeft de staatssecretaris een minimumschorsingstarief geïntroduceerd. Alvorens ik daarop inga, maak ik enkele opmerkingen over het kentekenregister.

Mijn fractie blijft van oordeel dat blijvende aandacht vereist is om een zuiver en fraudebestendig kentekenregister te ontwikkelen. Op dat punt is er in het verleden veel mis gegaan, wat tot grote fraude leidt, ook in de belastingsfeer, zeker als je de motorrijtuigenbelasting eraan koppelt. De staatssecretaris schrijft in zijn brief dat dit betrekking heeft op de ingang, de instandhouding en de uitgang. Het is in het belang van de goedwillende belastingbetaler dat het kentekenregister deugdelijk is en blijft. Daarom is afstemming van de

bestanden vereist. Verder blijft controle op de weg noodzakelijk. Is de pakkans trouwens groot genoeg? Mijn fractie heeft daar zorgen over. Ten slotte moet fraude met kentekenbewijzen, die er in de afgelopen jaren geregeld geweest is, adequaat aangepakt worden. Anders is het systeem niet valide.

Ik heb hierover een heel concrete vraag. Is er binnen het apparaat, niet alleen de belastingdienst, maar ook het controle-apparaat, voldoende onderzoek gedaan om dit probleem adequaat aan te pakken? Heeft de staatssecretaris de financiële gevolgen van de aanpak en vooral die van de controlebaarheid van deze wet voldoende in ogenschouw genomen? Wij hebben hierover zorgen en twijfel.

De uitgang uit het register is nog niet geheel geregeld, bijvoorbeeld voor bedrijfsauto's. Wanneer komt de staatssecretaris met de precieze inkadering? Krijgt de Kamer er nog nadere informatie over?

Over de houderschapsbelasting hebben wij hier uitvoerig gediscussieerd. Daarbij heeft de vorige staatssecretaris de lijn gekozen dat er geen lastenverzwaring voor de gemiddelde automobilist zou plaatsvinden. Hierover zijn wij niet gerust. De beperking van de teruggaaf leidt in incidentele gevallen tot lastenverzwaring. Ook de afschaffing van de overschrijfmogelijkheden kan tot lastenverzwaring leiden. Verder zitten er nadelen aan de keuze voor jaarbetalingen en het uitgaan van een peildatum in plaats van volledige betalings-tijdvakken. Naar ons oordeel leidt ook deze wijziging in sommige gevallen tot een lastenverzwaring voor de automobilist, die niet bedoeld was. De invoering van de houderschapsbelasting zou budgettair neutraal verlopen, behoudens voor zwartrijders. Een goede aanpak en een betere naheffingssystematiek zou meer opleveren; daarvoor heeft de staatssecretaris onze steun. Maar de gemiddelde automobilist die normaal betaalde, mag door het wijzigen van het systeem geen hogere belasting gaan betalen. Onze indruk is toch dat dit wetsvoorstel daar niet aan voldoet.

Het valt in de staatssecretaris van Financiën te prijzen dat hij met een nieuw schorsingsvoorstel bij de Tweede Kamer is gekomen. Het oude voorstel riep namelijk te veel

weerstand op en werkte ook onrechtvaardig uit. Dat betrof met name een forse financiële lastenverzwaring. Dit kwam voornamelijk door het uitgangspunt dat het bezit belast werd in plaats van het gebruik. Maar in alle beleid streven wij er juist naar dat het bezit van een auto ontlast gaat worden en dat het gebruik op de weg via een aantal instrumenten belast gaat worden. Aan dit uitgangspunt van variabilisatie voldeed het oude schorsingsvoorstel niet.

Het verheugt mij dat de afhankelijkheid van de brandstof nu uit het voorstel is verdwenen. Want daarin schuldde een andere grote onrechtvaardigheid. Ik stel het op prijs dat de staatssecretaris gezocht heeft naar een oplossing van de eventuele problemen van vooral eigenaars van hobby-auto's. Want ook daar zat een groot knelpunt.

Het nieuwe voorstel voldoet in ieder geval aan het uitgangspunt van het CDA, dat het eenduidig is en dat er een element is ingebouwd waardoor wordt voorkomen dat mensen maar al te gemakkelijk diverse keren per jaar gebruik maken van de schorsingsmogelijkheid. De staatssecretaris heeft mijn voorstellen op dat punt overgenomen, waarvoor mijn dank.

Maar ik heb ook gepleit voor een laagdrempelig schorsingstarief. De staatssecretaris heeft het bedrag al flink naar beneden geschroefd, maar voor een bepaalde categorie auto's is 150 toch nog een tamelijk hoog bedrag. De reden waarom mijn fractie in het vorige debat voor een bedrag van 50 had gepleit, was dat de staatssecretaris er niet rijk van behoeft te worden. Alleen moet de administratieve rompslomp die ermee gemoeid is, gedekt worden. De staatssecretaris had zelf aangegeven dat dat ongeveer 50 kost.

Nu wil ik in dit debat van de staatssecretaris een verklaring hebben van die 100 extra als een auto in het schorsingssysteem terecht komt. De staatssecretaris zal daarvan een goede onderbouwing moeten geven. Want anders vinden wij in alle eerlijkheid het bedrag te hoog. De staatssecretaris heeft gelukkig wel voor bepaalde categorieën het schorsingstarief van 50 overgenomen, waarvoor onze dank.

Wij gaan ook akkoord met het introduceren van een minimum-

termijn, waarom door vrijwel alle fracties was gevraagd. In de voorgestelde regeling blijft naheffing mogelijk.

De staatssecretaris gaat niet over tot het laten vervallen van een maximumtermijn van één jaar. Wij vinden dat jammer en wij vinden het eigenlijk ook een beetje onnodig om die termijn van één jaar te handhaven. In die zin zou ik mij kunnen aansluiten bij de suggestie die de collega van de VVD hier net heeft gedaan, die vroeg of de termijn, als er dan toch een termijn genoemd moet worden, dan misschien op vijf jaar zou kunnen worden vastgezet. Wat mij betreft behoeft er geen termijn te worden genoemd, maar op zichzelf is voor ons een termijn van vijf jaar bespreekbaar. Ik realiseer mij dat dat dan zal leiden tot een wijziging van de Wegenverkeerswet. Maar dat behoeft ons er niet van te weerhouden die wijziging op korte termijn te realiseren. Dat is een kwestie van techniek. Daarom pleit mijn fractie er wel voor om niet over te gaan tot het voorstel van de staatssecretaris om de termijn op één jaar te laten staan.

Als de staatssecretaris dan toch enige controle op de auto's wil houden, omdat het kentekenregister zuiver moet blijven, scoort hij een punt. Want ook mijn fractie legt in dit debat heel sterk de nadruk op het zuiver houden van het kentekenregister. Want anders betaalt de gemiddelde automobilist weer meer, omdat er te veel auto's zwart op de weg rijden. De staatssecretaris wil zijn geld toch binnen hebben.

Maar naar mijn mening is dat geld best via een andere techniek binnen te krijgen. Het zou bijvoorbeeld verplicht kunnen worden gesteld na een jaar een melding te doen, zodat het bij de Rijksdienst voor het wegverkeer bekend is dat de auto nog in het register zit. Maar dat behoeft geen kosten met zich te brengen, zeker geen 150 per keer.

Wij dringen er dan ook sterk op aan dat de staatssecretaris dit voorstel heroverweegt en dat dan tot wijziging van de Wegenverkeerswet wordt overgegaan.

Vervolgens wil ik in het kader van mijn opmerkingen over de uitvoering nog iets zeggen over de evenementenregeling. Ik dank de staatssecretaris voor de benadering die hij heeft gekozen. Zijn standpunt betekent een oplossing. Hij wil een en ander via een AMvB realiseren.

Wij ontvangen wel graag de nadere rapportage en misschien kunnen wij voordat de regeling gaat gelden met de staatssecretaris of met de minister van Verkeer en Waterstaat hierover overleg plegen.

Het gekozen schorsingssysteem vereist controle op de weg. Daarover moeten wij heel eerlijk zijn. Ik kan mij dan ook voorstellen dat de staatssecretaris nu voorstelt om het controle-apparaat, zeker voor de korte termijn, uit te breiden. Op dit punt heeft hij onze steun. Wij hebben ook steeds gezegd: dat vinden wij van groot belang.

Er zijn nu echter veel nieuwe dingen in gang gezet. Dat zijn: 1. de houderschapsbelasting, 2. het schorsingssysteem, 3. een ander controle-apparaat en 4. een minimumtermijn. Daarnaast pleit ik ervoor om de maximumtermijn af te schaffen. Verder is er flankerend beleid nodig. Gelet op al deze punten, vraag ik mij af of het niet zinvol zou zijn met de staatssecretaris af te spreken, dat na een of twee jaar een grondige evaluatie wordt gehouden. Er zijn namelijk veel nieuwe elementen aan de orde. Uit het evaluatierapport kan blijken of dit systeem voldoet of dat het alsnog aangepast moet worden. Wij kunnen dan ook de hoogte van de tarieven nog eens in aanmerking nemen. Die punten zouden wat mij betreft dan bespreekbaar moeten zijn. In dezen krijg ik graag van de staatssecretaris een toezegging.

De sloopmelding is op basis van het kentekenreglement vastgesteld en daar kun je moeilijk van afwijken. Voor de hobby-auto's is de regeling erg omslachtig. Daarom wil ik in dezen een beroep op de staatssecretaris doen. Ik vraag hem na te gaan of de regeling op dit punt niet eenvoudiger kan worden.

Mijn fractie wil graag dat de suggesties die de staatssecretaris in zijn brief heeft gedaan, werkelijkheid worden. Dat betekent dat de personenauto's van 15 jaar en ouder gewoon tot de uitzonderingsgevallen zouden worden gerekend. Daarmee zou het probleem opgelost zijn. Wij kunnen dan, misschien op grond van de evaluatie waarnaar ik vroeg, het andere probleem bestuderen. Graag krijg ik ook op dit punt een toezegging.

Dan wil ik nog iets zeggen omtrent een kwestie die verband houdt met verblijf in het buitenland. De toelichting in de brief van de

Reitsma

staatssecretaris die betrekking heeft op export van auto's waarvoor een schorsing geldt, is op zichzelf verhelderend. Hij heeft de verschillende punten nog eens op een rijtje gezet. Toch blijven er, gelet ook op de brieven die bij onze fractie zijn binnengekomen, voor een bepaalde categorie burgers problemen bestaan. Er zijn nogal wat burgers, en vooral wat oudere mensen, die overwinteren in een warm oord op een redelijke afstand van Nederland. Die mensen hebben in dat warme oord een tweede auto staan. Zij laten die auto daar ook staan en maken voor het overbruggen van de afstand van en naar Nederland één of twee keer per jaar gebruik van het openbaar vervoer of het vliegtuig. Op zichzelf is dat heel goed, want hiermee wordt de automobilititeit beperkt. Hoe is het nu gesteld met de schorsingsmogelijkheden voor deze auto's? Is het mogelijk dat de auto op het tweede adres blijft staan en maar twee maanden wordt gebruikt? In dat geval is het wel terecht dat zij belasting betalen. Daarover is ook een bepaling in de verdragen opgenomen en die willen wij er ook niet uit hebben. Kunnen die mensen echter op een soepele manier gebruik maken van het systeem en voor de acht of tien maanden dat de auto niet gebruikt wordt een schorsing laten gelden? Op dit punt doet zich naar mijn mening een probleem voor, want hierbij gaat het in elk geval niet om de categorie mensen die zich in het hoofd haalt om in het buitenland een verblijfsvergunning aan te vragen. Dat willen zij niet; die zouden zij ook niet krijgen. Het lijkt mij goed dat de staatssecretaris de problemen die zich op dit punt voordoen, nog eens bestudeert. De kans is namelijk groot dat hij in dezen te maken krijgt met knelpunten. De briefschrijvers hebben mij hierover al het een en ander laten weten. Daarom wil ik dit gezegd hebben.

Mijn inschatting is ook, dat het systeem van houderschapsbelasting en schorsing ten aanzien van de mensen die nu een auto in het buitenland hebben en er daar mee rijden, terwijl zij wel Nederlander blijven, extra middelen op zal brengen. Kan de staatssecretaris aangeven hoe hoog dat bedrag is?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik wijs erop, dat de oudere mensen die in het buitenland

verblijven voor hun auto schorsing kunnen aanvragen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is mijn vraag.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waarom zou dat niet zo zijn?

De heer **Reitsma** (CDA): Wij ontvangen hierover brieven van betrokkenen. Daarom wil ik de bevestiging hebben dat bedoelde mensen de mogelijkheid hebben om, zonder dat hun auto in Nederland komt, daarvoor schorsing te laten gelden. Een ander probleem is de APK, die in Nederland hoort plaats te vinden. Ik zal dat nu niet aan de orde stellen, want daar gaat de staatssecretaris niet over. Wij moeten dat maar eens met de minister van Verkeer en Waterstaat bespreken. Ik wil aandacht voor dit punt hebben, zodat er later niet wordt gezegd: dit hebben wij overschat.

Is nu geregeld dat het schorsings-tarief voor de categorie motorfietsen ƒ 50 is? Als dat het geval is, is mijn fractie daar tevreden over.

Wij hebben de afgelopen week in de krant gelezen dat er met de motorrijtuigenbelasting een blunder is gemaakt in de vorm van een dubbele aanslag voor ongeveer 10.000 bezitters van auto's van voor 1988 met een grijs kenteken. Hoe is dat mogelijk? De staatssecretaris is zelf met een wetsvoorstel gekomen dat een lange voorbereidings-geschiedenis heeft. Wij vonden die al te lang. Op het departement wist men er alles van dat het zou doorgaan, want de staatssecretaris kreeg in een mondeling overleg in de Kamer het groene licht: ga door. Dat deze mensen toch een dubbele aanslag krijgen, kun je niet afdoen met "foutje, bedankt".

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ook D66 is zeer tevreden met het wetgevingsoverleg dat wij al op 15 februari jl. hebben gehad over deze invoeringswet. De antwoorden die de staatssecretaris ons sindsdien heeft gegeven, stemmen voor het grootste deel ook tot tevredenheid. Wat de opschoning van het kentekenregister betreft, menen wij vooralsnog dat wij het voordeel van de twijfel zullen moeten geven. Misschien is het idee van de heer Reitsma van een evaluatie nog niet zo gek, want dan

zou je dat onderwerp zeker eens kunnen meenemen.

Tijdens het wetgevingsoverleg kwamen deel III en kopie deel III aan de orde. Ook al is het niet de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris, toch hecht ik eraan hier nog eens te melden dat ik kopie deel III wel een heel klein stukje papier vind, dat je geacht wordt ergens goed te bewaren zolang je een auto hebt. Wellicht kan hij eens met zijn collega's overleggen of dat niet wat groter en/of steviger kan worden.

Door de heer Reitsma en ook door D66 is al in eerdere stadia aange-drongen op automatische incasso. Het doet ons plezier te merken dat deze staatssecretaris nu mogelijkheden scheidt om dit in de nieuwe houderschapswetgeving op te nemen. Wij stemmen dan ook van harte in met het nieuw voorgestelde artikel 17a.

In een vorige ronde heb ik ook gezegd dat D66 heel blij is dat oude bedrijfswagens, dat wil zeggen bedrijfswagens die ouder zijn dan 25 jaar, worden vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting. Het gaat hierbij om de bescherming van ons cultuurgoed, zoals ik dat toen genoemd heb. Ik meen dat dit een goed doel dient en dat het risico van misbruik minimaal is. Gelukkig heeft de staatssecretaris dat erkend.

Over het schorsingsprobleem is al het nodige gezegd door de voor-gaande sprekers. Ik zal het daarom wat korter houden. Ook D66 is het eens met de minimumtermijn van drie maanden die nu wordt voorgesteld en ook met het tarief van ƒ 150. Wij zijn wel gevoelig voor het argument om dat tarief nog te verlagen, maar je zit toch in het spanningsveld dat sommigen vanwege hun hobby of een klus een auto een tijd van de weg willen halen en dat anderen toch min of meer doelbewust proberen de belastingheffing te ontduiken. Die twee mogelijkheden tegen elkaar afwegend, vinden wij een tarief van ƒ 150, lager dan het gewone belastingtarief, hoger dan ƒ 50, aanvaardbaar en zelfs wenselijk.

Dan rest nog de discussie over een maximumtermijn. De staatssecretaris heeft tot nu toe gezegd: houd dat op een jaar en verleng het steeds als dat gewenst wordt. Er is al op gewezen dat dit kosten met zich brengt. Ook wij horen graag van de staatssecretaris hoe het zit met de

Giskes

optie om het tot vijf jaar op te rekken, wellicht alleen voor auto's van 15 jaar en ouder. Ik zou graag de hele discussie daarover door hem nog eens zien toelichten.

De heer Kamp wees ook al op de definitie van "verzamelaar", waarin het getal van tien auto's wordt genoemd. Ik ben met hem van mening dat dat nogal veel is; al zou je het willen, je kunt ze niet altijd kwijt, dus dat is toch een klein dilemma. Ook ik vraag de staatssecretaris daarom of dat niet teruggebracht kan worden naar vijf auto's, wat toch al een redelijk aantal is, dat iemand niet zomaar heeft.

D66 staat \pm ik geef dat graag alvast mee \pm sympathiek tegenover het terugbrengen van de zelfsloopregeling van 25 naar 15 jaar.

Ook in het overleg van 15 februari hebben wij al gezegd dat D66 zeer hecht aan de opmerkingen die inmiddels door minister De Boer zijn gemaakt over de milieukant van het autogebruik en de mogelijkheid om wellicht in de belastingsfeer rekening te houden met de belasting van het milieu door auto's die op de weg rijden. Het deed ons dan ook deugd om onlangs te lezen dat er ook een commissie vergroening belastingstelsel met een soortgelijke gedachte bezig is, dat wil zeggen belastingheffing naar de mate van brandstofverbruik en uitstoot van uitlaatgasen. Met bijna ongeduldige belangstelling wacht D66 de nadere voorstellen op dit front af. Wij zullen de staatssecretaris en zijn collega's daarin lichtelijk hinderlijk blijven volgen. In dat verband werd de APK al aangehaald, die uiteraard niet onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris valt. Toch wil ik hier graag zeggen dat ook daarbij wellicht wat meer gelet moet worden op de milieukant van de zaak, want auto's worden, zo hebben wij de indruk, op dat punt nog niet zo heel erg gecontroleerd.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de staatssecretaris voor de brieven die wij van hem hebben mogen ontvangen, waarin hij kennis geeft van een nota van wijziging in twee vormen, als gevolg van het wetgevingsoverleg dat wij op 15 februari met hem hebben gehad. Het kabinet is in zijn oorspronkelijke voorstel uitgegaan van schorsing, die uiterst terughou-

dend zou worden toegepast, omdat het het systeem van houderschapsbelasting in zijn kern dreigt aan te tasten. Het oorspronkelijke voorstel van het kabinet was dan ook een zeer scherp tarief, van minimaal drie maanden motorrijtuigenbelasting, en ik moet zeggen \pm dat is ook kamerbreed gevoeld \pm dat weinigen daarvan echt gebruik kunnen maken. Op zichzelf is een dergelijk systeem wel goed te handhaven. Het probleem is wel dat mensen die voor een langere periode \pm ik spreek dan over twee tot drie maanden \pm hun auto niet zouden willen gebruiken, wat we op zichzelf wel goed zouden vinden, daartoe niet worden aangezet, omdat ze het geld toch kwijt zijn middels het schorsingstarief van drie maanden.

Ons voorstel was dan ook, een minimale schorsingstermijn van drie maanden in te bouwen en op die manier de tijdsdrempel te introduceren, en daartegenover een tarief van anderhalf maandtarief van de motorrijtuigenbelasting te zetten. Dat lag een beetje in de lijn van wat het kabinet had gedaan met betrekking tot zijn driemaandstarief, omdat er een koppeling bleef met de hoogte van de normaal maandelijks te betalen motorrijtuigenbelasting, en omdat er dus geen sprake was van een gefixeerd bedrag. Het laatste betekent namelijk dat zwaardere en grotere auto's, die normaal gesproken een hogere motorrijtuigenbelasting betalen, al snel voordeel behalen ten opzichte van lichtere en kleinere auto's, die dus een veel lager bedrag hebben.

De optie, zoals door anderen bepleit, om tot een schorsingstarief van $\frac{1}{2}$ 50 te komen, conform de regeling voor zeer oude auto's, lijkt erg laag, en dit uitgangspunt lijkt tamelijk ondermijnend voor het systeem dat het kabinet zou willen voor de terughoudendheid. Bovendien denkt mijn fractie dat je op die manier wel een heel lage drempel voor fraude introduceert. De door het kabinet gekozen weg van $\frac{1}{2}$ 150 als schorsingsbedrag voor de eerste keer en $\frac{1}{2}$ 250 voor de keren daarna, komt weliswaar niet tegemoet aan de gedifferentieerde aanpak die mijn fractie voorstaat \pm lichtere auto's minder laten betalen \pm maar het doet wel recht aan het door ons veel knellender gevoelde punt van een lagere drempel. In die zin is het dan ook voor mijn fractie acceptabel.

Het schorsingstarief van $\frac{1}{2}$ 50 voor auto's van 20 jaar en ouder heeft de staatssecretaris gemeend om te moeten zetten naar 15 jaar en ouder. Mijn fractie kan daarmee instemmen. Dat behoeft verder geen betoog, want daar is in het wetgevingsoverleg al uitvoerig over gesproken. Het lijkt ons een goede tegemoetkoming van de zijde van het kabinet.

Ik heb wel een specifieke vraag met betrekking tot de controle. De heer Reitsma heeft daar ook op gewezen. Ik ben het van harte met hem eens dat er een goed controlesysteem moet komen, want de betrouwbaarheid van het register valt of staat met een goed controlesysteem. In de toelichting op de nota van wijziging staat dat er wel 25 extra ambtenaren ingezet zouden moeten worden door het voorstel voor drempelverlaging. Je maakt het mensen dan namelijk gemakkelijker om een schorsing aan te vragen en dat leidt er dan toe dat je meer moet controleren. Op dat punt blijft bij mijn fractie onduidelijkheid bestaan, want ook als er weinig mensen schorsen, moet er gecontroleerd worden. In wezen moeten dan alle auto's worden gecontroleerd om die weinigen eruit te halen. Nu zijn er meer mensen die schorsen, maar dat maakt dus geen verschil. Tenzij de insteek is dat alle mensen die schorsen thuis worden gecontroleerd of zij de auto nog gebruiken. Dat is een gerichte aanpak bij de bron. In dit geval wordt echter proefondervindelijk getoetst, via fotograferen en constateren op de weg. Dan maakt het volgens mijn fractie niet zoveel uit of er door meer of door minder mensen een schorsing is aangevraagd.

Een ander punt heeft betrekking op de tien extra controleambtenaren. Het argument dat het allemaal op korte termijn wordt geïntroduceerd en de automatisering daar niet op toegesneden is, vinden wij valide.

Over de ontheffing van de motorrijtuigenbelasting voor particuliere bezitters, de zelfsloopregeling voor het samenstellen van meerdere auto's tot \hat{A} \hat{A} n nieuwe, het volgende. De staatssecretaris is in zijn nota van wijziging tegemoetgekomen aan de Kamer door die categorie terug te brengen van ouder dan 25 jaar naar ouder dan 15 jaar. Ik meen dat daardoor al een belangrijk deel van de problemen bij deze mensen wordt opgevangen.

Van Gijzel

In het wetgevingsoverleg hebben wij erop gewezen dat het wat vreemd is dat als je in Nederland een schorsing vraagt en naar het buitenland vertrekt, je op de Nederlandse weg in overtreding zou zijn, omdat je geen kenteken zou bezitten. De minister heeft op dat punt een adequaat en afdoende antwoord gegeven. Gelet op de internationale verdragen, moet je in het buitenland namelijk gewoon over een rechtsgeldig kentekenbewijs beschikken. Volgens mij is dat ook een antwoord op de vraag van de heer Reitsma over de ouderen die een periode van het jaar doorbrengen in Spanje of in andere warme oorden. Daar moet toch een oplossing voor te vinden zijn.

Ik waardeer het zeer dat de staatssecretaris tegemoetgekomen is aan een aantal belangrijke bezwaren die leefden bij de Kamer. Ik vind dat dit een voorbeeld is van een goed overleg tussen Kamer en kabinet. Ik hoop dat wij er op een goede manier uit kunnen komen.

□

Staatssecretaris **Vermeend**: Mijnheer de voorzitter! Ik dank de leden voor hun opmerkingen. Ik heb het ook een vruchtbare discussie gevonden en heb dankbaar gebruik gemaakt van de suggesties vanuit de Kamer, die dan ook hun weg hebben gevonden naar de nota van wijziging. Een van de punten die aan de orde zijn gesteld, betreft de schorsingsperiode. Waarom ~~aan~~ jaar? In de nieuwe regeling moet worden gezorgd voor een buitengewoon goede, adequate kentekenregistratie. Die moet up to date zijn en schoon blijven. Dat betekent dat wij er behoefte aan hebben om periodiek te kunnen zien of dat kentekenregister nog voldoende adequaat is. Om die reden hebben wij ervoor gekozen, de regeling op jaarbasis te bekijken. Schorsing vormt een uitzondering op het systeem en zo kunnen wij jaarlijks de vinger aan de pols houden. Alle leden hebben erop aangedrongen om de koppeling tussen de motorrijtuigenbelasting en het kentekenregister zodanig te houden, dat het systeem goed functioneert, zonder dat er mogelijkheden zijn tot oneigenlijk gebruik en fraude. Nu stelt de heer Reitsma voor, om het kentekenregister toch schoon te houden, dat mensen schorsing

gewoon moeten kunnen melden en dat het niet zoveel hoeft te kosten.

Op zichzelf is een jaarlijks systeem te bepleiten. Het uitgangspunt bij dit systeem is dat men schorst voor een jaar met een minimumperiode van drie maanden. In het algemeen zal het om een langere periode gaan. De regeling is dan getroffen voor de betrokkene en er is controle op mogelijk. Vervolgens moet geregeld worden dat de mensen het jaar daarop weer overgaan tot melding. Om die reden is ervoor gekozen het systeem van jaar tot jaar door te laten lopen. Dan is er sprake van een sluitend systeem als het gaat om het schoonhouden van het kentekenregister, waarbij men ieder jaar de verplichting heeft tegen het genoemde tarief schorsing aan te melden.

Enkele leden hebben suggesties gedaan om de kosten voor de schorsing te verlagen. Meedenkend met die leden kan ik mij voorstellen dat het systeem zoals door ons bepleit, mede met het oog op de controle, wordt gehandhaafd, maar dat voor de verlenging van de schorsing een lager tarief berekend wordt. Die optie wil ik graag met mijn collega van Verkeer en Waterstaat verkennen. Er moet dan wel vastgehouden worden aan de jaarlijkse beoordeling, waarbij voor de eerste keer $\text{ƒ} 150$ in rekening wordt gebracht. Echter, voor een verlenging in het volgende jaar wordt dan een lager tarief in rekening gebracht. Dit alternatief verdient in de optiek van de houdbaarheid van het systeem de voorkeur boven het systeem van vijf jaar. Ik zeg nog eens met nadruk dat ik hierover overleg moet plegen met mijn collega van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik mag toch aannemen dat de staatssecretaris met dat lagere tarief doelt op een bedrag van $\text{ƒ} 50$. Hij heeft in allerlei andere modellen ook steeds $\text{ƒ} 50$ berekend. Ik wil graag weten waar wij over spreken.

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik kan nu geen afspraken maken over tarieven. Ik ben op een suggestie van de Kamer ingegaan. Mijn voorkeur heeft het niet om een vijfjaarsstelsel in te voeren. Ik ben voorstander van het jaarsysteem. De leden hebben er problemen mee dat er steeds $\text{ƒ} 150$ in rekening wordt

gebracht. De suggestie om over te gaan naar een vijfjaarsstelsel, is gedaan juist uit een kosten oogpunt. Ik wil liever het systeem handhaven en ik ben bereid met mijn collega van Verkeer en Waterstaat te overleggen, met de intentie om een lager tarief mogelijk te maken als het om verlenging gaat. Voordat ik dat overleg gepleegd heb, kan ik echter geen tarief afspreken. Ik heb de suggestie van de heer Reitsma gehoord en ik zal haar meenemen in het overleg.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik had de suggestie naar voren gebracht om een onderscheid te maken naar leeftijd van de auto's met een grens van 15 jaar.

Staatssecretaris **Vermeend**: Daarmee wordt de regeling gecompliceerd gemaakt. Mij lijkt dat een rechttoe-rechtaanregeling de voorkeur verdient op dat punt. Ik ben het met u eens dat er dan wat minder auto's onder de regeling zullen vallen, maar aan de andere kant kan iemand zich gaan afvragen waarom een bepaalde auto wel en een andere niet onder de regeling valt. Ik wil er wel eens naar kijken, maar het lijkt me niet dat een dergelijke regeling de voorkeur verdient.

Voorzitter! Ik kom nu bij het schorsingstarief zelf. Ik ben verheugd dat de Kamer mijn benadering deelt. Je moet zoeken naar een soort evenwicht tussen enerzijds de handhaafbaarheid, de controlebaarheid, de drempelwerking en anderzijds een tarief dat niet onredelijk wordt. De heer Reitsma heeft gezegd dat $\text{ƒ} 150$ in feite te hoog is, als je naar de daadwerkelijke kosten kijkt. De daadwerkelijke kosten van het schorsen qua administratieve uitvoering liggen lager. Dat is juist. Maar de heer Reitsma heeft ook gepleit voor het inbouwen van een evenwicht en voor een drempelwerking. Ik heb ook in het wetgevingsoverleg al gezegd dat ik bang ben dat de drempelwerking teniet wordt gedaan als je zou kiezen voor het door hem bepleite bedrag van $\text{ƒ} 50$. Het effect zal waarschijnlijk zijn dat men veel sneller gaat schorsen, ook voor een korte periode. Het aantal schorsingsgevallen zal dan ongetwijfeld toenemen. De heer Reitsma zal dit met me eens zijn. Er zal een aanzuigende werking optreden.

Vermeend

Bovendien zul je, op het moment dat je de drempel wegneemt en het bedrag van 150 naar 50 terugbrengt, geconfronteerd worden met de noodzaak van een veel intensievere controle. Je moet dus een afweging maken tussen enerzijds de redelijkheid van het tarief en anderzijds de drempelwerking. Ook de heer Van Gijzel heeft dit gezegd. Wij hebben gezocht naar een tarief dat aan beide recht doet. Dit tarief is natuurlijk arbitrair. Dat bestrijd ik ook niet. Als je echter naar de gemaakte afwegingen kijkt, lijkt het gekozen tarief mij echter alleszins redelijk en werpt het tegelijkertijd een drempel op, zodat niet iedereen om de haverklap gaat schorsen. Want als dat zou gebeuren, komt het systeem onder druk te staan.

Wij moeten ons realiseren dat schorsen een uitzondering is. Ik heb dit in het betoog van de heer Reitsma niet zo geproefd. Wij hebben gekozen voor een houderschapsregeling. Schorsing is hierop een uitzondering en zal ook een uitzondering moeten blijven.

De heer Reitsma, maar ook de heren Van Gijzel en Kamp en mevrouw Giskes hebben gewezen op de problematiek van de controlebaarheid. Nogmaals, we moeten ons realiseren dat we als uitgangspunt hebben gekozen voor een houderschapsregeling. Schorsing behoort vervolgens uitzondering te zijn. We zullen dus een andere vorm van controle krijgen. De heer Van Gijzel wees hierop in zijn betoog. Hij vroeg zich af waarom er nu meer mensen nodig waren dan bij het oude systeem. Allereerst zal er een doelgerichte controle moeten plaatsvinden. De schorsingsgevallen moeten namelijk gecontroleerd worden. Mensen moeten weten dat schorsing controle met zich brengt. Er moet gecontroleerd worden of men toch met de auto gebruik maakt van de weg terwijl de schorsing is ingetreden, wat dus niet geoorloofd is. De schorsingsgevallen moeten dus adequaat gecontroleerd worden.

In vergelijking met de huidige situatie is die doelgerichtheid een verandering. De heer Van Gijzel gaf al aan dat die inzet specifieke controleurs met zich brengt. Men moet dat controleren, men moet er gewoon heen. Het is niet de bedoeling dat dat dagelijks gebeurt, maar mensen moeten weten dat een controle ter plaatse tot de mogelijkheden behoort.

De heer Reitsma heeft een nog lager tarief voorgesteld. Dat leidt dan weer tot extra controleproblemen. Een eventuele tariefverlaging heeft immers een aanzuigende werking. Er zullen dan meer schorsingsgevallen zijn. Dat betekent ook een grotere inzet van controleurs voor de schorsingsgevallen. Ik wijs op de afweging die wij gemaakt hebben bij het tarief van 150. Een lager tarief vraagt om extra personeel. Dat is ook de achtergrond van mijn opmerking in de brief aan de Kamer.

De heer Kamp heeft nog een technisch punt bij de uitvoeringsproblematiek aan de orde gesteld.

De heer Van Gijzel (PvdA): Voorzitter! Ik wil de staatssecretaris nog een vraag over de controle stellen. Betekent het dat er niet meer zal worden gefotografeerd op de weg?

Staatssecretaris Vermeend: Er blijft gefotografeerd worden op de weg.

De heer Van Gijzel (PvdA): Met welk doel?

Staatssecretaris Vermeend: Als u op de weg rijdt terwijl u heeft geschorst, dan loopt u ook tegen de lamp als er gefotografeerd wordt. Er wordt een combinatie van controletechnieken toegepast. Enerzijds wordt er gefotografeerd en anderzijds wordt er doelgericht ter plaatse gecontroleerd. Er kan gekeken worden of de auto daadwerkelijk op het huisadres aanwezig is. Het is dus een combinatie. Je kunt niet zonder fotograferen.

De heer Van Gijzel (PvdA): Wij trekken hier een redelijk bedrag voor uit. Het is toch zonde als dat niet echt noodzakelijk is. Een frequente brongerichte controle, het kijken of die auto voor de deur staat en of ermee gereden wordt, is het meest effectief. Schorsing is een uitzondering. Je moet dus heel wat auto's fotograferen om die ene uitzondering te pakken.

Staatssecretaris Vermeend: Als je kijkt naar het aantal schorsingsgevallen, dan moet je je ook realiseren dat bij de 100% benadering elke auto bezocht wordt. Het is onze opvatting dat je die foto's gewoon nodig hebt. Die blijf je nodig hebben om te controleren.

De heer Kamp heeft een opmerking gemaakt over de motorrijwielen. Ook de heer Reitsma heeft daarover een vraag gesteld. Ik kan bevestigen dat de motorfietsen in het lage tarief van 50 blijven.

Naar aanleiding van de opzet die ik in mijn brief heb gekozen, komt de heer Kamp tot de conclusie dat ik een verzamelaar heb gedefinieerd als iemand met negen auto's. Op zichzelf staat er geen definitie in die brief. Wij hebben gewoon gezegd dat 450 het maximumbedrag is dat iemand moet betalen. De heer Kamp zegt dat ik daarmee in feite een definitie van een verzamelaar heb gegeven. Ook anderen hebben dat opgemerkt. Ik heb die definitie niet gegeven. Feitelijk gesproken kun je, als je uitgaat van 50, op die manier daarop komen. De vraag is nu waarom die grens niet bij vijf auto's wordt gelegd. In de brief aan de Kamer wordt die suggestie ook gedaan. Op het moment zijn wij nog bezig om de 450-regeling te bestuderen, ook qua uitvoeringsproblematiek. Ik stel voor dat ik deze suggestie meeneem. Het is overigens wel de vraag of je een definitie moet geven. Feitelijk zegt men dat er bij vijf auto's een grens moet komen liggen. Ik proef uit de woorden van de verschillende leden dat dan ook het tarief geen 450 maar 250 zou moeten zijn. Op dat punt kan ik geen toezegging doen. Ik zal de zaak met mijn collega van Verkeer en Waterstaat opnemen. De vraag is of je een soort van verzamelaarsdefinitie op moet nemen. Ik betwijfel of dat noodzakelijk is. Ik voel meer voor een benadering waarbij een maximum gegeven wordt. Je kunt dan terugkoppelen omdat er sprake is van 50. Op dit punt is nader overleg met mijn collega in ieder geval nodig.

Ik kom toe aan de zelfsloop. Die is nu redelijk met de grens op 15 jaar. Ook de heren Van Gijzel en Kamp hebben daarop gewezen.

De heer Kamp (VVD): De zelfsloop staat voor 25 jaar in het voorstel. Ik begrijp van de staatssecretaris dat hij de grens bij 15 jaar legt?

Staatssecretaris Vermeend: Ja! Daarmee heb ik gelijk de vraag van de heer Reitsma beantwoord. De toezegging in de brief zullen wij realiseren.

Wat betreft de evenementenregeling is nader overleg gewenst

Vermeend

volgens de heer Reitsma. Daar heb ik geen problemen mee.

Het controle-apparaat moet uitgebreid worden. Op dat onderwerp ben ik al ingegaan.

Er ligt een vraag om een evaluatie.

Een evaluatie is een goede suggestie. De heren Reitsma en Van Gijssel zijn hier het meest indringend op ingegaan. Het moet in hun ogen zo zijn dat voortdurend de vinger aan de pols gehouden wordt. Het is een nieuw systeem met een groot aantal nieuwe elementen. Een nieuw systeem kan problemen opleveren. Ik ben voornemens om een en ander te evalueren zo snel mogelijk als wij er inzicht in hebben. Een evaluatie na een jaar is moeilijk. Ik wil afspreken dat wij zo spoedig mogelijk zullen rapporteren op het moment dat wij beschikken over de gegevens die een evaluatie mogelijk maken. Ik heb intern al de suggestie gedaan om het binnen een jaar te doen. Mij is toen gezegd dat het maar de vraag is of wij dan al over de gegevens beschikken. De evaluatie komt er echter zo spoedig mogelijk.

Tegelijkertijd zullen wij de vinger aan de pols houden. Wij hebben al redelijk wat ervaring opgedaan wat betreft systeemwijzigingen als het gaat om de BTW-problematiek. Ik stel voor om ook tussentijds te rapporteren.

Ik kom op de exportauto's en de overwintersaars van de heer Reitsma. Hij spreekt over brieven. Ik ken die brieven niet. Dat stelt mij voor een probleem. Ik zou het op prijs stellen om in het bezit van die brieven te komen. Ik kan dan heel adequaat en snel, desnoods schriftelijk, antwoorden. Of er problemen zijn, kan ik op dit moment niet beoordelen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik zal de bedoelde brieven overhandigen en ook zal ik aangeven wat de inhoud is van de persoonlijke gesprekken die ik met burgers heb gevoerd. Het gaat mij om het antwoord op de vraag of er een techniek bestaat waarmee deze problemen kunnen worden opgelost.

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik zeg u toe dat ik hiernaar zal kijken, maar dan moet ik wel weten waar de knelpunten zich voordoen. Ik zie niet direct wat de problemen zijn, maar als ze er zijn, moeten wij nagaan of we ze kunnen oplossen. Ik zal u hierover zo spoedig mogelijk inlichten.

Voorzitter! Ik ben het met de heer Reitsma eens dat met betrekking tot het kentekenregister blijvende aandacht noodzakelijk is. Dat register dient deugdelijk te blijven en de controle op de weg moet worden gehandhaafd.

Bij het nu voorgestelde systeem kan het voorkomen dat in incidentele gevallen lastenverzwaring optreedt vergeleken met het huidige systeem. Ik voeg hieraan toe dat wij wat het schorsingstarief betreft in aanzienlijke mate tegemoet zijn gekomen aan de door de heer Reitsma geuite vrees. Hij maakte wat dit betreft bezwaar tegen het eerste wetsvoorstel. Ik onderstreep dat wij nu, ook ten aanzien van de oudere auto's, met de tarieven van 50 en 150 tegemoet zijn gekomen aan de eerder door hem geschetste problematiek. Het gaat om een regeling waarmee grosso modo, conform de uitgangspunten, niet naar lastenverzwaring wordt gestreefd. Echter, men kan niet voorkomen dat in incidentele gevallen een vorm van lastenverzwaring optreedt.

Neen, voorzitter, wij rekenen ons niet rijk. Op het aspect kostendekkendheid ben ik al ingegaan. Het tarief van 150 heeft daarmee geen relatie; dit tarief moet op eigen merites worden beoordeeld. Ik ben er voorts blij om dat de heer Reitsma kan instemmen met de minimumtermijn. Hij zal hebben opgemerkt dat het wetgevingsoverleg heeft geleid tot een vruchtbare discussie in die zin dat ik de voorstellen van de Kamer op hun merites heb beoordeeld en daaraan ook zoveel mogelijk tegemoet ben gekomen.

Voorzitter! De problematiek van de dubbele aanslag over grijze kentekens van voor 1988 heeft niet direct te maken met het aan de orde zijnde wetsvoorstel, maar de heer Reitsma heeft hiervoor toch de aandacht gevraagd. Hij noemde dit: "foutje, bedankt". Er is wat dit betreft inderdaad sprake van een vergissing, hetgeen ook door mij wordt betreurd. De mensen zijn inmiddels geïnformeerd. Men kon overigens de volgende dag al in de krant lezen dat door de belastingdienst direct adequaat werd gereageerd. De heer Reitsma kan wel zeggen dat dergelijke vergissingen niet mogen voorkomen, maar hij weet net zo goed als ik dat zulke zaken in grote organisaties kunnen voorkomen. Zeker met betrekking tot

de belastingdienst wordt er gestreefd naar een optimale uitvoering van de regelgeving, maar er kan altijd iets mis gaan. Welnu, wij moeten erkennen dat dit op dit terrein is gebeurd.

Ik ben er verheugd over dat de gekozen weg ook de instemming heeft van de fractie van D66. Inderdaad is het een kwestie van passen en meten bij het zoeken van een evenwicht.

Ik spreek mijn dank uit voor de waardering van de fractie van D66 voor de ontheffingsregeling. In dit verband heeft ook mevrouw Giskes op de controle gewezen. Op dat punt ben ik al ingegaan. Er moet dus voor gezorgd worden dat de controle effectief en doelmatig is.

Mevrouw Giskes heeft nog een opmerking gemaakt over milieuvriendelijke belastingheffing ter zake van auto's. Het APK-deel zal ik met mijn collega bespreken.

De commissie waarop mevrouw Giskes heeft gedoeld, is vandaag geïnstalleerd. Ik ben dus net zo benieuwd als zij naar de rapportage van deze commissie. Het is de bedoeling dat de commissie binnen afzienbare tijd, misschien voor de zomer, met voorstellen kan komen. Dit hangt ook een beetje van de commissie af. Het is in ieder geval geen commissie van lange adem. Ik heb de commissie vanochtend gevraagd om snel te rapporteren over de mogelijkheden, alsook over de onmogelijkheden. De commissie moet dus niet met voorstellen komen; nee, de commissie moet de mogelijkheden bekijken en een afweging van "voors" en "tegens" maken. Een van de elementen kan een regeling zijn als die waarover gesproken is. Overigens is er eerder in deze Kamer gediscussieerd over milieuvriendelijke belastingheffing ter zake van auto's. De commissie kan dan ook beschikken over discussiemateriaal op dit punt.

De heer **Kamp** (VVD): Ik heb nog gesproken over de verlenging na precies één jaar.

Staatssecretaris **Vermeend**: Het gaat om de periode dat men bij wijze van spreken net op de twaalfmaands-grens moet zitten. Dat is de problematiek die u hebt geschetst. Volgens de huidige regeling is het echter ook mogelijk om daar eerder gebruik van te maken. Ik vraag mij

Vermeend

dus af of de aangegeven problematiek zich voordoet.

De heer **Kamp** (VVD): Op de datum van de aanvraag gaat de schorsing in. Precies na twaalf maanden moet men die verlengen; is men een paar dagen te laat, dan is men in overtreding. Verlengt men het een paar dagen eerder dan na verstrijken van de termijn van twaalf maanden, dan valt men onder hetgeen de heer Reitsma heeft bedacht, namelijk het progressieve tarief. Immers, als je binnen twaalf maanden voor een tweede keer om schorsing vraagt, betaal je 250.

Staatssecretaris **Vermeend**: Je moet dan toch eerst "ontschorsen"? Je vraagt om schorsing; dan betaal je 150. Vervolgens wordt er ontschorst. Dat is de regeling. Het tarief van 250 geldt dus pas, volgens een suggestie van de heer Reitsma, als er eerst ontschorst is. Volgens mij doet het gesuggereerde probleem zich dus niet voor. Nogmaals, er moet eerst ontschorst worden. Ook de suggestie van de heer Reitsma is dat men pas na ontschorsing in het progressieve tarief terechtkomt. Ik herhaal dat het geschetste probleem zich mijns inziens niet voordoet.

□

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! De staatssecretaris is bijna met de VVD-fractie klaar. Hij heeft bepleit dat wij vooral aandacht houden voor de uitvoerbaarheid en de controleerbaarheid. Daarin krijgt hij onze volledige steun. Dit betekent dat wij daar bij de evaluatie met hem alle oog voor zullen hebben.

De staatssecretaris stelt voor om het schorsen in principe voor één jaar te laten gelden. Hij neemt niet ons voorstel over om daarvoor een maximumtermijn van vijf jaar in te voeren. Maar hij doet wel de suggestie om ieder jaar die schorsing te laten verlengen tegen een verlaagd tarief. Wij gaan mee met deze suggestie. Het lagere tarief dat de staatssecretaris bespreekbaar heeft gesteld moet dan wel zijn wat de heer Reitsma bij interruptie heeft gezegd: 50. Wij zullen het overleg van de staatssecretaris met de minister van Verkeer en Waterstaat op dat punt afwachten.

Wat de verzamelaar betreft, de vijf auto's in plaats van tien, wachten wij ook af waarmee de staatssecretaris

komt. Wij hebben daar vertrouwen in.

Bij de zelfsluopregeling is de staatssecretaris met die 15 jaar akkoord gegaan. Wij zijn het daarmee eens.

Wij hadden nog die verlenging na twaalf maanden, precies op datum, opgevoerd. Het antwoord van de staatssecretaris lijkt ons adequaat. Wij denken dat daarmee het probleem is opgelost.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De CDA-fractie dankt de staatssecretaris voor de beantwoording van de gestelde vragen, met name voor de manier waarop hij is omgegaan met de voorstellen die door de CDA-fractie zijn aangedragen, zowel in het eerste debat als in dit debat. Mijn compliment daarvoor.

Wat de controle op de weg betreft, kan mijn fractie de lijn die de staatssecretaris heeft toegelicht, volgen. Wij denken dat dit inderdaad geen andere techniek moet zijn, maar dat het een en/en-benadering moet zijn. Controle op de weg blijft ook noodzakelijk.

Over de hoogte van het schorsingstarief heb ik de staatssecretaris gevraagd om nog eens een toelichting te geven of die 150 gebaseerd is op alleen de administratieve kosten, inclusief vermoedelijk een deel controlekosten. Dat lijkt mij ook redelijk. De staatssecretaris heeft gezegd dat hij dan niet aan die 150 komt, maar dat hij een tweede doel heeft. Dat is namelijk het inbouwen van een bepaald evenwicht. Voorshands wil mijn fractie met die lijn instemmen op basis van deze twee uitgangspunten, te meer omdat de staatssecretaris heeft toegezegd dat hij over één of twee jaar met een grondige evaluatie komt, waarbij ook de hoogte van het tarief aan de orde komt. Mocht dan blijken dat een dergelijke drempel niet nodig is, dan houdt mijn fractie op dit moment alsnog het pleidooi om dan terug te keren naar de administratieve kosten en dus een lager tarief. Ik krijg graag die toezegging van de staatssecretaris.

Mijn fractie heeft toch de indruk dat er na het introduceren van de houderschapsbelasting macro een extra opbrengst komt, hoger dan de staatssecretaris heeft ingeschat. Hij heeft gezegd dat ernaar wordt

gestreefd om geen lastenverzwaring door te voeren. Ik zou dan de volgende afspraak met hem willen maken. Hij weet dat ik de afgelopen jaren met mijn vroegere collega Van der Vaart van de PvdA meerdere keren een amendement heb ingediend om de toeslag op LPG-auto's te verlagen, om het omslagpunt bij die relatief schone auto's wat te verlagen, zodat de branche wat meer gestimuleerd wordt uit een oogpunt van milieudoelstelling. Mocht na een jaar blijken dat deze constructie extra opbrengsten meebrengt, dan verzoek ik de staatssecretaris om die extra opbrengst terug te sluizen en specifiek voor dit doel aan te wenden, tenzij hij zegt dat hij de algemene tarieven gaat verlagen.

Ik heb in eerste termijn gezegd dat wij op zichzelf geen behoefte hebben aan een maximumtermijn, maar dat wij er begrip voor hebben dat hij controle op de auto's wil houden om ze in het kentekenregister te hebben. Dat is ook de kern van dit wetsvoorstel. Als de staatssecretaris een tarief van 50 kiest, wat je kunt zien als een meldingstarief, waarmee de schorsing automatisch doorloopt, kan mijn fractie daarmee instemmen, omdat dat een redelijke oplossing is.

Dank voor de toezegging van de staatssecretaris dat hij terug wil gaan naar vijf als het gaat om de hobby-auto's. Ik neem aan dat hij dan ook de financiële vertaling van 250 verder in de voorstellen introduceert. Dat sluit dan uitstekend aan bij de wens die wij vandaag per brief van die sector hebben gekregen. De sector heeft overigens constructief meegedacht om hiervoor een oplossing te zoeken, want men had ook begrip voor het standpunt van de staatssecretaris. In die zin zeg ik dat de staatssecretaris die deal dan maar moet sluiten.

De staatssecretaris heeft toegezegd dat hij voor zelfsluop naar 15 jaar wil gaan. Daarvoor dank ik hem.

Over mogelijke problemen voor Nederlanders met auto's in het buitenland zullen wij informeel nader overleg hebben. De staatssecretaris heeft toegezegd dat hij naar passende oplossingen zal zoeken, mochten er echt knelpunten ontstaan.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter!

Giskes

Ook ik dank de staatssecretaris voor het antwoord op onze vragen.

Terecht zal de staatssecretaris nader overleg met Verkeer en Waterstaat voeren over de verzamelaarsdefinitie. Dat wachten wij graag af. Is hij er nu toe bereid, het tarief voor verzamelaars van 450 naar 250 te verlagen, of heb ik het niet goed begrepen? Hierop hoor ik nog graag een antwoord.

Dat de zelfloopregeling voortaan geldt voor auto's van 15 jaar en ouder, juichen wij toe.

Ook ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris greep wil houden op de controle en op de aanwezigheid van auto's. Misschien kan hij het mij in tweede termijn nog een keer uitleggen. Ik heb de indruk dat er door de maximumtermijn bij schorsing een dreiging van een belastingaanslag ontstaat wanneer iemand niet kenbaar maakt dat hij de schorsing wil verlengen. Ik hoor graag van de staatssecretaris waarom hij zegt dat hiervoor een tarief nodig is, omdat anders zijn controle niet meer lukt. Als hij mij hiervan overtuigt, is 50 ook voor mij een aanvaardbaar tarief. Ik kan mij voorstellen dat hij dan geen onderscheid meer maakt voor auto's van 15 jaar en ouder.

Tussentijdse rapportage en evaluatie, ook over de tarieven, lijkt ook mij zeer gewenst.

Van de kwestie van de overwinterraars kan ik vooralsnog niet wakker liggen. Ik vraag mij af waarom zij niet gewoon een kentekenregistratie hebben in het land waar zij verblijven of anders gewoon schorsen. De staatssecretaris gaat erop studeren en dan horen wij het nog wel.

De heer **Reitsma** (CDA): Overwinterraars krijgen geen verblijfsvergunning omdat zij niet kunnen aantonen dat zij in het desbetreffende land werken. Voor een kentekenregistratie is echter een verblijfsvergunning nodig. Als zij een auto willen hebben, moet die dus een Nederlands kenteken hebben. Dat is het probleem.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dan moeten zij ook regelmatig heen en weer om aan de keuringseisen en dergelijke te voldoen. Dat lijkt mij nogal problematisch. Ook wij horen graag van de staatssecretaris of wij hierbij echt met een probleem van doen hebben. Moet daarvoor de hele behandeling

van dit wetsvoorstel worden opgehouden, of hoe moet ik het anders zien?

Het gaat ons er hier natuurlijk niet om, autorijden goedkoper te maken, maar om een duidelijk onderscheid te maken voor auto's met betere milieuvorwaarden. Het gaat dus eerder om een zwaardere belasting van auto's die het slecht doen dan om een lichtere belasting van auto's die het goed doen.

Misschien kan de staatssecretaris de foto's van de heer Van Gijzel nog op een andere manier te gelde maken, zoals met luchtfoto's gebeurt. Ik heb begrepen dat het ook gebeurt met de adressenbestanden in deze sfeer, want die worden aan autohandelaren en wat dies meer zij verkocht. Dat vind ik een bedenkelijke ontwikkeling.

□

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Ik dank de leden voor de uitgesproken waardering.

Ik ben er verheugd over dat de heer Kamp instemt met het nadere beraad dat ik met mijn collega van Verkeer en Waterstaat zal voeren over een verlengingsregeling. In dat overleg zal ook het tarief ter sprake komen. Ik heb goede nota genomen van het bedrag dat hij genoemd heeft.

Ook over het verlagen van het aantal van tien auto's naar vijf heb ik gezegd dat ik overleg met mijn collega van Verkeer en Waterstaat moet plegen. Verder heb ik gezegd dat ik op dit moment geen uitspraak kan doen over het bedrag dat eruit zal rollen. Het bedrag van 450 hebben wij gewogen, toen wij bekeken welk bedrag redelijk is voor verzamelaars. Nu wordt voorgesteld om het aantal naar vijf te verlagen. Ik had net als de heer Reitsma al het rekensommetje gemaakt dat het dan 250 wordt. Ik moet het echt openlaten, omdat ik eerst overleg moet voeren met mijn collega's. Ik doe op dat punt dan ook geen toezegging. Alleen heb ik er wel nota van genomen dat hier van verschillende kanten de suggestie is gedaan daarvoor een bedrag van vijf maal 50 vast te stellen.

Ik ben het met de heer Reitsma en mevrouw Giskes eens dat bij de controle de en/en-benadering geldt, dat zowel op de weg moet worden gecontroleerd als doelgerichte

controle-acties moeten worden uitgevoerd.

Het verheugt mij dat de heer Reitsma, alle voors en tegens afwegende, in ieder geval op dit moment kan instemmen met de hoogte van het schorsingstarief. Hij plaatste daarbij echter wel de kanttekening dat volgens hem de hoogte van het tarief bij de evaluatie moet worden betrokken. Dat ben ik met de heer Reitsma eens, dus zeg ik hem toe dat bij de evaluatie ook gekeken zal worden naar de werking van de hoogte van het tarief.

Dan de macro-benadering in de lastenverzwaring. Het probleem is ± de heer Reitsma zal dat probleem onderkennen ± dat wij nu overgaan op een nieuw systeem, het systeem van de houdersschapsbelasting. De heer Reitsma heeft in zijn eerste termijn al aangegeven dat er opbrengsten verbonden zijn aan de systeemwisseling die wij nu gaan doorvoeren en wellicht ook aan de efficiëntere wijze waarop wij doelgericht controleren. Wij moeten dat overigens nog maar afwachten, zoals de heer Reitsma zelf ook wel weet. Enerzijds bestaat de mogelijkheid dat er extra opbrengsten zijn, maar anderzijds zijn de opbrengsten heel moeilijk in te schatten, omdat geen schatting te maken is van de mate waarin van de schorsingsregeling gebruik zal worden gemaakt. Het is heel moeilijk om nu al een beeld te hebben van het aantal auto's dat uit het systeem en in de schorsing gaat. Het is dus heel problematisch om daar nu al op te speculeren. Ik wil er zelfs niet over speculeren, omdat ik het ook niet weet.

De heer **Reitsma** (CDA): Bij de behandeling van het wetsvoorstel over de houdersschapsbelasting hebben wij behalve een inschatting van uw voorganger van het bedrag dat het wetsvoorstel bij budgettaire neutraliteit zou opbrengen, ook de inschatting gekregen van het bedrag dat de fraudebestrijding zou opleveren. Daar is een extra taakstelling op gezet, die dit kabinet in de Miljoenennota heeft overgenomen. Dat zijn dus uw uitgangspunten, dat is dus uw schatting geweest. En die was niet lichtzinnig.

Mijn stelling is nu: mocht nu blijken dat er door dit wetsvoorstel en deze systematiek toch een hogere opbrengst binnenkomt, laten wij dan afspreken dat wij dat aangeven als

Vermeend

een element van lastenverzwaring. Want die zit erin, die kan je aanwijzen. Daar kunt ook u niet omheen. Mijn pleidooi is die hogere opbrengst aan te wenden voor dat goede doel, dat milieudoel dat ik heb aangegeven.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Ik ben altijd heel voorzichtig als het gaat om ramingen, zeker als het gaat om iets extra's. Ik ben nog voorzichtiger als het gaat om het uitgeven van iets extra's voordat dat extra's er überhaupt is. En nog voorzichtiger ben ik om iets extra's al te bestemmen.

Het staat de heer Reitsma natuurlijk vrij om tijdens de evaluatie een suggestie te doen voor de besteding van een hogere opbrengst die dan eventueel bovenop de geraamde opbrengst is ontvangen. Hij kan er in ieder geval met mij over van gedachten wisselen. Maar hij zal het mij niet kwalijk nemen dat ik hier nu niet op voorhand akkoord ga met een door hem voorgestelde bestemming van een extra opbrengst, als ik nog maar moet afwachten of er een extra opbrengst is. Ik weet dat de heer Reitsma de gelden bijvoorbeeld wilde bestemmen om de LPG-toeslag te verlagen. Ik vind het iets te ver weg om daar nu uitspraken over te doen.

De heer **Reitsma** (CDA): U zegt hier in de Kamer heel veel toe. Daarvoor prijs ik u.

Staatssecretaris **Vermeend**: Nee, op dit punt doe ik geen toezeggingen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik geef toe dat wij hier pas verder over zullen spreken als de evaluatie is afgerond. Maar als wij de rapportage hebben ontvangen, moeten wij wel bezien hoe het zit met de opbrengst. Dat mag met de Miljoenennota of met de Voorjaarsnota, dat maakt mij niet zoveel uit. Maar ik hoop wel dat de staatssecretaris zich dan deze discussie herinnert en dan bereid is op dat punt een afweging te maken.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Ik zal mij dan herinneren dat erover gesproken is. Bovendien staat wat hier gezegd is op papier. Ik ben er trouwens niet bang voor dat ik deze discussie zal vergeten, want de heer Reitsma zal mij er wel aan blijven herinneren. Hij zal echter

begrijpen, dat ik op dit punt geen enkele toezegging kan doen. Te zijner tijd zullen wij opnieuw hierover moeten praten. Dat zal dan kunnen gebeuren op basis van de analyse. Die moet toch worden uitgevoerd. Ik neem aan dat de heer Reitsma ter bestemde tijd op de juiste plaats met mij daarover van gedachten zal willen wisselen. Voor die discussie ben ik dan beschikbaar. Nu kan ik echter geen toezegging doen, over welke aanwending en welke extra opbrengst dan ook.

De heer Reitsma heeft ook een vraag gesteld over de hobby-auto's. Ik heb al gezegd dat ik daarover overleg zal voeren. De opmerkingen over het punt van de zelfloop heb ik al beantwoord in het kader van mijn reactie op het betoog van de heer Kamp.

Dan kom ik toe aan de opmerkingen van mevrouw Giskes. Met de tussentijdse evaluatie ga ik akkoord. Als er knelpunten zijn met betrekking tot de auto's van de overwinteraars, zal ik de Kamer daarover inlichten. Dat lijkt mij ook redelijk. Hierover is namelijk een vraag gesteld. Met de afhandeling van het wetsvoorstel hoeft daar niet op gewacht te worden.

Ik heb gehoord wat de geachte afgevaardigde heeft gezegd over de milieu-aspecten. Haar opmerkingen hierover komen ook in de schriftelijke stukken en de werkgroep die zich hiermee bezighoudt, zal die ongetwijfeld lezen. Anders zal ik ervoor zorgen dat zij op de juiste plaats worden gehoord.

Haar opmerking over de adressen begreep ik niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): De kwestie van de adressen gaat u als staatssecretaris ook niet aan. De opmerking hierover wilde ik wel maken. Gelet op het houderschapssysteem wordt het namelijk steeds gemakkelijker om adresbestanden aan leveranciers van auto's, aan keurders en dergelijke mensen te doen toekomen. Dergelijke bestanden kunnen namelijk verkocht worden, maar mijn opmerking hierover valt eigenlijk buiten het bestek van dit debat.

Voorzitter! Ik wil de staatssecretaris nog wel een vraag stellen. Kan hij mij nog een keer uitleggen waarom een verlengingstarief nodig is? Het is namelijk bekend, dat als je zelf niet je schorsing verlengt, je automatisch een belastingaanslag toegestuurd krijgt.

Staatssecretaris **Vermeend**: Stel dat iemand schorsing aanvraagt en dat hij vijf maanden later wil ontschorsen. Daarvoor bestaat dan een regeling. Als hij de schorsing het hele jaar laat duren, is het van belang dat hij in het kader van de controle zich feitelijk weer meldt. Hij moet dan dus weer kenbaar maken dat weer een schorsing geldt. Daarvoor is een tarief vastgesteld. Over de hoogte van dat tarief ga ik overleg plegen. Deze gang van zaken past bij het systeem dat wij hebben. Dat brengt dus met zich, dat na een jaar van schorsing voor betrokken mensen het afzonderlijke jaar in aanmerking wordt genomen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp dat u wilt zeggen, dat het voor mensen niet aantrekkelijk moet zijn om anders te handelen.

Staatssecretaris **Vermeend**: Het gaat mij niet alleen daarom. Misschien begrijpen wij elkaar verkeerd. Het gaat mij eigenlijk om iets anders. Ik denk nu aan de situatie waarin iemand een schorsing heeft laten gelden. Daarvoor geldt de drempel van 150. Als het jaar is afgelopen, moet het volgende jaar apart in aanmerking genomen worden. De betrokken belastingplichtige zal zich in dat nieuwe jaar feitelijk moeten melden en zeggen dat hij schorsing wil. Dat past nu eenmaal bij ons systeem.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar als hij dat niet doet, krijgt hij weer een aanslag. Is daarom de belastingplichtige niet sowieso geneigd zelf weer om die schorsing te vragen?

Staatssecretaris **Vermeend**: Wij hebben liever het systeem dat er daadwerkelijk sprake is van een melding, ook om het kentekenregister schoon te kunnen houden. Ik wil feitelijk weten dat men zich weer meldt, ook voor de schorsing. Het is een kwestie van het systeem. Dat is een keuze die ik heb gemaakt, mede met het oog op de controleproblematiek. Dat is de achtergrond. Welke tarieven daarbij worden gehanteerd, zal aan de orde komen in het overleg met mijn collega van Verkeer en Waterstaat. Dat heb ik al toegezegd.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

Vermeend

Het wetsvoorstel wordt, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: Om 15.45 uur zal het vragenuurtje worden voortgezet met de vragen die aan de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie zullen worden gesteld door de heer De Hoop Scheffer.

De vergadering wordt van 15.33 uur tot 15.45 uur geschorst.

Vragen van het lid De Hoop Scheffer aan de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie, over **uitspraken van de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie over de positie van NAVO- secretaris-generaal Claes**.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Het lijkt deze week een beetje een variantenweek te worden! Een klein uurtje geleden stonden we hier te praten over de aanleg van een weg, waarvan de regering moet oppassen dat het niet de A36½ gaat worden. Over varianten gesproken! Maar ook bij de positie van de secretaris-generaal van de NAVO hebben wij twee varianten onder ogen gekregen, te weten **Á Á n** van de minister van Defensie, zoals ik begrijp uit het ANP-bericht naar aanleiding van uitspraken die hij in "Met het oog op morgen" heeft gedaan, waarin hij zegt ± ik citeer niet letterlijk ±: luister eens, als er op korte termijn geen duidelijkheid komt, kan de secretaris-generaal van de NAVO beter even terugtreden. De minister van Defensie voegt daaraan toe, te spreken namens het kabinet.

Ik leg daarnaast een bericht van de minister van Buitenlandse Zaken, vanuit Washington, onder de kop "Van Mierlo houdt vast aan steun Claes". De minister spreekt daarbij namens de regering, maar goed, die staatsrechtelijke bijzonderheden leg ik terzijde, en hij zegt ± ik citeer wederom niet letterlijk ±: nee, helemaal niet, die situatie is nog helemaal niet ingetreden, de Nederlandse regering houdt vast aan de steun voor secretaris-generaal Claes.

Logische vraag van de zijde van de Kamer en dus ook van de zijde van mijn fractie: wie spreekt namens

de regering, wie van de twee, opdat wij weten wat het regeringsbeleid is. Alle gekheid op een stokje: het is natuurlijk belangrijk, het gaat om de NAVO, om het bondgenootschap, en het bondgenootschap heeft een secretaris-generaal nodig die niet ter discussie staat. De vraag aan de minister van Defensie is dus of de korte termijn inmiddels is verlopen, en of hij het standpunt bevestigt dat hij maandagavond in "Met het oog op morgen" heeft verwoord. Verder vraag ik of de minister van Buitenlandse Zaken hem daarin volgt, of is het andersom? Het gaat in allereerste instantie om de NAVO. Ik zie de uitspraken van de minister van Defensie ook vrij prominent in de internationale pers terug, en het is dus ongelukkig dat de Nederlandse regering niet met **Á Á n** mond spreekt. Wie sprak en spreekt vanmiddag namens de regering?

Minister **Voorhoeve**: Mijnheer de voorzitter! Ik stel het op prijs dat de Kamer deze vragen stelt, want dat geeft mij de gelegenheid, officieel een verkeerde uitspraak te corrigeren. Ik heb mij maandagavond verkeerd uitgedrukt. Ik stel voorop dat de regering vertrouwen heeft in de secretaris-generaal van de NAVO. De achtergrond van mijn uitspraak was, dat mij de vraag werd voorgelegd of ik het eens was met de opmerkingen die fractievoorzitter Bolkestein over dit onderwerp had gemaakt. Ik heb daar zaterdag op geantwoord, dat het mij in het belang van de NAVO en de heer Claes lijkt, dat er zo spoedig mogelijk duidelijkheid komt over het vraagstuk dat hem nu achtervolgt, en dat ik verder geen commentaar had. De vraag, hoe ik het verschil tussen de positie van de heer Bolkestein en mijzelf kan verklaren, heb ik beantwoord door te zeggen dat wij andere verantwoordelijkheden hebben, en dat ik niet namens een politieke partij, maar namens het kabinet spreek.

Dat antwoord heb ik maandagavond verkeerd geformuleerd opnieuw proberen te geven, en daarin heb ik gewoon een fout gemaakt, want in de tekst staat niet wat ik had willen en moeten zeggen. Dus, nogmaals, die fout wil ik hierbij corrigeren: het regeringsstandpunt is zoals het is verwoord door de

minister van Buitenlandse Zaken, en daar sluit ik mij bij aan.

De heer **De Hoop Scheffer** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister van Defensie voor zijn antwoorden. Daar past het woord "ruiterlijk" bij. Mijn tweede termijn kan dan ook uitzonderlijk kort zijn. Het ging mij er niet om dat collega Marijnissen reeds schriftelijke vragen had gesteld over de meer inhoudelijke kant van de zaak. Het gaat er mij niet om vandaag te bespreken wat naar de opvatting van mijn fractie het standpunt van de regering zou moeten zijn. Ik wil de regering daarin enige marge geven, uitgesproken hebbend dat de situatie redelijk ernstig is, gezien hetgeen er ook gisteren weer is gebeurd. Het woord "ruiterlijk" is dus op zijn plaats, en ik neem met plezier kennis van de omstandigheid dat de regering weer met **Á Á n** mond spreekt.

De heer **Marijnissen** (SP): Mijnheer de voorzitter! Je zult maar Socialistische Partij heten! Het is voor de SP al een aantal weken elke keer weer een verrassing waar de kranten 's morgens mee openen. Het is elke keer een geruststelling te lezen dat het om de Vlaamse SP blijkt te gaan. Het zal u niet verwonderen dat de SP inmiddels een brief heeft gestuurd naar voorzitter Tobback met het verzoek naamswijziging te overwegen. Eventueel zijn wij zelfs bereid daar geld voor te geven.

Voorzitter! Feit is dat 2,5 mln. door Agusta naar de SP in België is gegaan. Feit is ook dat België onder andere bij monde van de minister van economische zaken, de heer Claes, besloten heeft om 46 Agusta's aan te schaffen. Het is naar de mening van de fractie van de SP onmogelijk dat de heer Claes aanblijft als secretaris-generaal van de NAVO, aangezien het volgens ons niet kan dat iemand 's morgens zegt niets van de affaire af te weten en 's avonds toegeeft er wel vanaf te weten. Wat moet er naar de mening van de bewindslieden gebeuren vooraleer de Nederlandse regering bereid is het op non-actief stellen van de heer Claes te overwegen?