

Wij zijn erop uit ± het staat in het regeerakkoord en het structuurschema Verkeer en vervoer en het wordt kamerbreed onderschreven ± dat er systemen komen waardoor de variabele kosten worden verhoogd en waar dat kan ten gunste van de vaste kosten. Dat is ons beleid. Waar wij het kunnen doen, doen wij het ook. Dat is ook de reden waarom wij erg voor accijnsverhogingen zijn. Wij proberen het minimumaccijnsniveau in de Europese Unie zo hoog mogelijk te krijgen. Internationaal gezien zitten daar een aantal problemen. Ik hoop echt dat ik te zamen met de ons omringende landen zo snel mogelijk toe kan naar een vorm van elektronisch rekeningrijden of systemen waarbij in ieder geval op elektronische wijze naar afstand geheven kan worden in plaats van een verhoging van een vaste last. Ik besef, dat dankzij de dag-, week-, maand- en jaarkaarten er al iets meer variabilisatie ingebracht is dan in het oorspronkelijke systeem. Ik ben ervoor dat wij het zoveel mogelijk in accijnzen en road-pricing-achtige systemen gaan zoeken.

□

Staatssecretaris **Vermeend**: Mijnheer de voorzitter! Ik dank de heer Reitsma voor zijn uitgesproken waardering. Hij heeft gevraagd of gekeken kan worden naar specifieke fiscale compenserende maatregelen. Ik heb al aangegeven tijdens het debatje over de zeevaartfaciliteit dat het mij niet wenselijk lijkt om specifiek voor een bepaalde groep uitzonderingen te maken. Het wordt problematisch in verband met het gelijkheidsbeginsel. Los daarvan heeft hij 29 fiscale maatregelen genoemd. Daarbij zitten talloze maatregelen die rechtstreeks betrekking hebben op deze groep, zoals de Vpb-verlaging en de verhoging zelfstandigenaftrek. Ook deze groep profiteert van de algemene lastenverlichting en de specifieke lastenverlichting die is gericht op de MKB-sector. Andere maatregelen worden gefinancierd uit de BTW-reparatiewetgeving.

Het zal hem duidelijk zijn wat mijn oordeel over de motie is. Ik ontraad aanneming ervan. Als de heer Reitsma een dekking zoekt in de afdrachtkorting, dan wijs ik hem erop dat de afdrachtkorting rechtstreeks is gekoppeld aan

lastenverlichting op arbeid. Ik weet niet of het bedrijfsleven ± met name het MKB ± wel tevreden is met deze actie. Een belangrijk deel van die 100 mln. wil hij weghalen bij de afdrachtkorting. Feitelijk gesproken gebruikt hij die 100 mln. ten laste van vooral het midden- en kleinbedrijf. Maar goed, ik neem aan dat de heer Reitsma daarover goed heeft nagedacht.

Voorzitter! Ik dank de heer Kamp voor zijn voorbeeld. Het is een extra stimulans om op dat punt actie te ondernemen. Ik dank hem ook voor de informatie over België.

Ik dank de heer Van der Vlies voor zijn intrekking van het amendement op stuk nr. 11 en voor het feit, dat er geen motie komt. Ik waardeer zijn sportiviteit op dat terrein.

Ik dank mevrouw Van Zuijlen voor de vruchtbare samenwerking. Bij eerdere fiscale wetsvoorstellen heb ik al aangegeven dat als van de kant van het parlement sprake is van constructieve voorstellen, de wisselwerking ertoe moet leiden dat bewindspersonen die over moeten nemen of in samenwerking moeten komen tot een beter wetsvoorstel. Wetgeving wordt hier per slot van rekening gezamenlijk gemaakt. Dat houdt in dat constructieve voorstellen moeten kunnen leiden tot aanpassing van het wetsvoorstel.

Mevrouw Giskes heeft tijdens een interruptiedebatje een vraag gesteld die nog beantwoording behoeft. Wat gebeurt er als een bedrijf meedoet als verkooppunt? Welnu, daarvoor is een provisieregeling getroffen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 18.35 uur tot 20.00 uur geschorst.

Voorzitter: Deetman

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de accijns, de Wet op belastingen van rechtsverkeer en enkele andere belastingwetten in verband met het reëel constant houden van de accijns van motorbrandstoffen, de invoering van

een fiscaal vertegenwoordiger voor de assurantiebelasting en een aantal technische aanpassingen (24334).

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Dit is het tweede fiscale wetsvoorstel vandaag. Het is plezierig om de staatssecretaris weer in "vak K" te zien zitten.

Dit wetsvoorstel is puur een ordinaire uitvoering van het regeerakkoord. In die zin verwacht ik niet veel van de regeringspartijen, want die hebben ervoor getekend. Dan kun je wat pruttelen, maar je moet akkoord gaan. Dus de politieke ruimte zal wel op zijn.

Laat ik nu eens een paar effecten van dit wetsvoorstel voor deze regeerperiode op een rij zetten.

1. De accijnsverhoging in Nederland gaat door, zonder dat wij de zekerheid hebben dat dit in de buurlanden gebeurt.

2. Niet het kwartje van Kok, maar de 8 cent van Zalm. Ik zie de leus al op de auto's: "8 cent erboven op, kost ons de kop".

3. De stuiver van Vermeend op de diesel. Concurrentieverzwaring in het goederenvervoer. Maar enfin, daar is vandaag ook al van getuigd dat die concurrentiepositie dit kabinet niet altijd even na aan het hart ligt in deze sector, terwijl de sector het al zwaar te verduren heeft.

4. Grenseffecten richting Duitsland. Dan moet ik eigenlijk zeggen: die arme pomphouders. Zij zijn weer de klos. In het verleden konden zij dan altijd rekenen op Jos van Rey in Limburg. Maar ja, die zit met handen en voeten gebonden. Dus zij zullen wel de klos zijn.

5. Een lastenverzwaring van 600 mln. Hoezo werk, werk en nog eens werk? Hoezo Nederland distributieland?

6. Jammer, de discussie is over. Het staat in het regeerakkoord, wij kunnen niet anders. Of is dit wetsvoorstel toch een onding? Ik ben benieuwd.

Voorzitter! De CDA-fractie is geen voorstander van deze automatische piloot, omdat deze geen rekening houdt met de Nederlandse concurrentiepositie. Dit voorstel houdt geen rekening met de prijsniveaus in de omringende landen en het heeft

Reitsma

aanzienlijke wegleffecten. De CDA-fractie kiest wat dat betreft voor een andere lijn, namelijk dat de brandstofaccijnzen alleen maar verhoogd kunnen worden als de ontwikkelingen in de buurlanden dat toelaten. Dus geen automatische inbouw van de inflatie, maar een beleidsmatige benadering, zoals die er de afgelopen jaren ook steeds geweest is.

Op zich zijn wij voorstander van variabelisatie ± dat weet de staatssecretaris ook ± maar wel binnen de gestelde kaders. Dat kan alleen maar als België en Duitsland meedoen. Als daartoe de komende jaren ruimte is, zo zegt het regeerakkoord, moet de opbrengst boven de inflatie teruggesluisd worden. Op zichzelf zijn wij daarvoor, als dat kan. Variabilisatie, ook boven inflatie, maar alleen onder de voorwaarde dat Duitsland en België meegaan. Wat ons betreft moet die opbrengst dan benut worden voor het verlagen van de motorrijtuigenbelasting en de BPM. Ik heb daarover een vraag aan de staatssecretaris. In Duitsland en België heeft men niet voor dit indexeringsmechanisme gekozen. Waarom Nederland wel? Waarom moeten wij daarvan afwijken en waarom kiezen wij geen beleidsmatige benadering?

De heer **Van Rey** (VVD): Ik dacht: als ik direct bij de eerste minuut van uw betoog naar voren ren, moet ik misschien elke minuut weer terugkomen. Maar toch een interruptie nu.

U had het over een ordinaire uitvoering van het regeerakkoord. Wat is nu ordinaarder, het wetsvoorstel dat hier voorligt of het wetsvoorstel dat de CDA-fractie de afgelopen jaren heeft gepresenteerd? Zal ik dat voorbeeld noemen? U sprak over de diesel, de 7 cent van Vermeend.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, nee. De stuiver.

De heer **Van Rey** (VVD): De CDA-fractie heeft over de periode 1990-1994 37 cent goedgekeurd op de dieselaccijnzen. En u spreekt over ordinaire uitvoering... Nee, de gedaanteverwisseling van u als oppositielid is ordinaar.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Met mijn eerste zin wilde ik zeggen dat de coalitiepartijen bij dit wetsvoorstel niet de nodige ruimte

hebben. Er is slechts sprake van het uitvoeren van het evangelie van paars. Dat noem ik een ordinaire uitvoering van het regeerakkoord.

De heer **Van Rey** (VVD): Maar geeft u eens antwoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit is mijn antwoord.

De heer **Van Rey** (VVD): U koos destijds voor 37 cent. Was dat dan wel een goede beleidsmatige keus?

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie is in voor accijnzenverhoging. Op zichzelf vinden wij variabelisatie ook een goede zaak, maar wij kiezen niet voor het toepassen van de automatische piloot. Wij willen de beleidsmatige benadering koppelen aan de ontwikkelingen in Duitsland en België. Dat doet het kabinet niet en dat vinden wij zonde.

Voorzitter! Ik wil vervolgens iets zeggen over het punt van de concurrentiepositie. Als in België en Duitsland niets gebeurt, wordt wel degelijk opnieuw de concurrentiepositie van het beroepsgoederenvervoer aangetast. In het andere debat hebben wij daar uitvoerig over gesproken en op dit punt maakt de CDA-fractie zich grote zorgen. In Duitsland en België lacht men in het vuistje. Waarom kiest de staatssecretaris niet voor een systematische aanpak? Waarom is zijn inzet niet om in Europa de diesel- en benzineaccijnzen gezamenlijk te verhogen. Dat zouden dus alle landen tegelijk moeten doen. Dan krijg je ook geen concurrentievervalsing. Dit zou een veel betere benadering zijn dan voor Nederland de automatische piloot inschakelen. Ik wijs erop, dat die stuiver wel degelijk effecten heeft en daar is geen compensatie voor. Het kabinet heeft er niets voor geregeld. Wij moeten maar hopen, dat België en Duitsland ook wat doen.

Vervolgens kom ik te spreken over de grenseffecten. Op dit punt bevind ik mij in het goede gezelschap van collega Van Rey. De staatssecretaris heeft ten aanzien van dit onderwerp in het wetsvoorstel voor een zeer marginale benadering gekozen. Hij onderschat naar mijn mening het probleem. Als je een verhoging van de benzineprijs met 8 cent krijgt, heeft dat wel degelijk een aantal grenseffecten. Dan zeg ik: die arme pomphouders in de grensstreek

worden weer de klos van het automatisme dat in Den Haag wordt gebezigd. Daarom ben ik een beetje benieuwd of collega Van Rey vandaag zich ook het lot van de arme pomphouders in de grensstreek aantrekt. Deze maatregel heeft overigens ook gevolgen voor het overige goederenverkeer over de grens. Hij heeft namelijk een bredere uitwerking. Wat dat betreft verwijs ik naar het rapport dat twee, drie jaar geleden de Kamer is gepresenteerd. Ik vraag mij daarom af welke effecten deze maatregel voor Nederland zal hebben. Maar goed, men kan net zo goed water naar de zee dragen, want het regeerakkoord is toch heilig. Ik wil in dit verband echter een waarschuwing laten horen en de staatssecretaris uitnodigen meer inhoudelijk in te gaan op het punt van de grenseffecten dan hij in de schriftelijke voorbereiding heeft gedaan. Hij onderschat namelijk de gevolgen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Kan de heer Reitsma ons op dit punt meer inzicht verschaffen en zeggen wat er in het verleden gedaan is voor pomphouders in de grensstreek?

De heer **Reitsma** (CDA): Op dit punt hoef ik geen inzicht te geven. Wat u vraagt, is voldoende bekend.

Voorzitter! Een verhoging van de minimumaccijnzen voor diesel en benzine in EU-verband lijkt ons een veel betere benadering dan het kiezen voor deze weg.

Naar mijn oordeel schuift het kabinet elke lastenverzwaring die door gevoerd wordt weg onder het mom van: er komt een generieke lastenverlichting. Bij deze lastenverzwaring van 600 mln. hebben wij daar weer een prachtig voorbeeld van. Maar op deze manier kan ik nog meer verhalen ophangen. Ik vind dat deze benadering van de staatssecretaris in de verschillende debatten ± en hier hebben we weer het bewijs; ik moet daarvoor het totale kabinet aanspreken ± verdoezelend werkt. Eerst wordt lastenverzwaring in de sector doorgevoerd. Vervolgens wordt een generieke lastenverlichting voor alle burgers en bedrijven aangekondigd. Maar hier gaat het niet om. Het probleem is dat op microniveau het effect van een lastenverzwaring wel degelijk gevoeld wordt. Dat telt voor de CDA-fractie. Wij hebben daarom grote zorgen. Nogmaals, de

Reitsma

concurrentiepositie van met name het beroepsgoederenvervoer wordt aangetast, als deze automatische piloot wordt doorgezet. Kan de staatssecretaris aangeven welke uitwerking deze accijnsverhoging in deze kabinetsperiode op microniveau heeft voor een redelijk groot internationaal transportbedrijf? Die bedrijven staan juist zo zwaar onder druk: hoge arbeidskosten, forse milieu-investeringen ± terecht, want het milieu moet ons wat waard zijn ± uitgaven voor snelheidsbegrenzers waar geen opbrengsten tegenover staan en slechte rendementen in de sector. Wil dit kabinet daar alsjeblieft oog voor hebben? Kies meer voor doelgroepenbeleid in plaats van een generieke benadering.

De ontwikkeling van het aandeel LPG-auto's baart zorgen. De staatssecretaris heeft in de schriftelijke voorbereiding aangegeven dat er in 1994 een forse daling is geweest. Ik had wel een daling verwacht, maar ik schrik ervan dat het zoveel is. Is er geen pleidooi voor te houden om het omslagpunt ten opzichte van benzineauto's te wijzigen? Misschien kan het budgettair neutraal ± ik weet niet hoe dat kan ± maar moet die discussie niet op gang worden gebracht? Anders wordt deze sector helemaal weggedrukt. De nieuwe types LPG-auto's zijn heel schone auto's. Ik weet dat collega Van der Vaart zich hierover altijd grote zorgen heeft gemaakt. Ik heb hem ook vaak gesteund op dit onderdeel. Ik verwijs naar verschillende amendementen en moties. Ik maak mij zorgen omtrent deze ontwikkeling. Ik vraag de staatssecretaris inhoudelijk in te gaan op de vraag welke lijnen hij de komende jaren zou kunnen ontwikkelen om deze ontwikkeling een halt toe te roepen en in positieve zin om te buigen. Volgens mij verdient de LPG-sector dat. Zijn er bijvoorbeeld mogelijkheden om de accijns te verhogen en de LPG-toeslag te verlagen? Welke effecten heeft dat? Ik kan het niet helemaal overzien, maar ik wil de vraag hier neerleggen.

De CDA-fractie is voorstandster van het handhaven van de infrastructuurtoeslag in de motorrijtuigenbelasting. Dat staat niet in dit wetsvoorstel, maar in de stukken wordt al geanticipeerd op een wetsvoorstel. Bovendien zijn wij er voorstander van om de opbrengsten van accijns op benzine en diesel deels beschikbaar te stellen voor de

voeding van het Infrastructuurfonds. Het klinkt aardig dat de staatssecretaris met een voorstel komt dat budgettair neutraal uitwerkt. Dat geloof ik ook wel; daar heb ik geen zorg over. Er ligt voor ons evenwel een belangrijker punt achter. Als je namelijk accijnsverhogingen doorvoert ± daar zal in onze visie in de komende jaren niet aan te ontkomen zijn in het beleid, want je zult moeten kiezen voor optimale variabilisatie ± dan is het toch belangrijk dat wij een draagvlak krijgen in de samenleving. Ik heb in de discussie over het kwartje van Kok heel helder van alle maatschappelijke geleidingen te horen gekregen: wij zijn bereid om het te verdedigen, als een substantieel deel wordt teruggesluisd in investeringen in de infrastructuur. Daarom zijn deze twee wetten geënitieerd door oud-collega Van der Vaart van de PvdA, die beide wetten heeft aangepast via zijn amendementen. Ik vind het onverstandig dat de staatssecretaris nu de lijn gaat wijzigen die door de PvdA is ingezet en die wij kamerbreed mee hebben ondersteund. Hij verspeelt daarmee een stukje maatschappelijk draagvlak.

Voorzitter! Mijn fractie kan instemmen met de instelling van de fiscaal vertegenwoordiger voor de assurantiebelasting.

Ik dank de staatssecretaris voor de nota van wijziging, waarin hij de suggestie van de CDA-fractie heeft overgenomen om een ander tijdstip te kiezen voor de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel.

□

De heer **Van Rey** (VVD): Voorzitter! De uitleg die de regering aan dit wetsvoorstel geeft, spreekt ons bijzonder aan. Ik citeer de nota naar aanleiding van het verslag: Door de inbouw van het automatisme van de inflatie-aanpassing zal meer geleidelijkheid in de tariefontwikkeling ontstaan. Op de langere termijn bezien zal er immers vooral sprake zijn van een verschuiving en spreiding van effecten, die in de huidige situatie meer schoksgewijs optreden.

Als ik dan de heer Reitsma kritiek hoor uiten op dit wetsvoorstel, dan breekt mijn klomp. Ik kijk even naar de verhoging van de accijnzen in de periode dat de VVD-fractie samen met de CDA-fractie de coalitie

vormde in vergelijking tot de verhoging die is doorgevoerd in de periode van het PvdA/CDA-kabinet. De verhouding van die verhogingen is 1:5. In de periode 1985 t/m 1989 was de verhoging van de accijns op ongelode benzine 8 cent. In de vier jaar daarna was de verhoging 30 cent. Voor gelode benzine was de verhoging in 1985 tot en met 1989 9 cent. Samen met de PvdA kwam het CDA tot een verhoging van 37 cent. Voor diesel was het 7 cent in de jaren 1985 tot en met 1989. In de volgende periode was het 37 cent. De PvdA-fractie heb ik altijd gerespecteerd, omdat men ~~de~~ lijn heeft gevolgd. Maar de CDA-fractie wijzigt ineens haar standpunt, zoals je dat de laatste tijd zo vaak ziet. Ik begrijp dat niet.

De heer Reitsma heeft ten onrechte kritiek geuit. Hij heeft waarschijnlijk meer tegen zichzelf gesproken dan tegen wie dan ook. Ik houd best van kritiek, maar ik moet het er natuurlijk wel mee eens zijn. En hiermee kan ik het natuurlijk niet eens zijn.

Voorzitter! Zou de VVD-fractie dit wetsvoorstel omarmen? Het automatisme van de inflatie-aanpassing spreekt ons, gezien het verleden, bijzonder aan. Natuurlijk hebben wij ook kritiek. Mevrouw Van Zuijlen zei mij daarnet dat er voor dit wetsvoorstel maar ~~de~~ brief is binnengekomen, namelijk een heel rustige brief van de BOVAG. Er ligt geen brief van Transport en Logistiek Nederland. Er ligt geen brief van het koninklijk vervoer. Men heeft vermoedelijk het vertrouwen dat juist met deze indexering schoksgewijze aanpassingen zullen uitblijven. Je zult daarvoor nu van goeden huize moeten komen. In zo'n geval zou de heer Reitsma ons aan zijn zijde vinden.

In de schriftelijke voorbereiding is aandacht gevraagd voor de grenseffecten. De heer Reitsma kent de VVD-fractie lang genoeg om te weten dat de uitkomsten van onderzoeken niet iedere keer door ons zijn omarmd. Welk kabinet er ook zit, iedere keer worden de grenseffecten ondergewaardeerd. Ze zullen er ook nu weer zijn, zij het met deze aanpassing veel minder, zeker als ik rekening houd met datgene wat nu in België gaat gebeuren, maar daar wil ik mijn betoog niet op toespitsen. Ik kijk liever naar ons zelf.

De huidige Nederlandse situatie is in de kern niet anders dan die van de

Van Rey

buurlanden. Het verschil in accijns op ongelode benzine tussen Duitsland en Nederland bedraagt 2 cent. Het verschil aan de pomp varieert van 12 tot 17 cent. Het verschil in accijns op gelode benzine tussen Duitsland en Nederland bedraagt 1 cent. De pompprijs verschilt 15 cent. Een aantal jaren geleden hebben wij hier als kamercommissie onderzoek naar gedaan. Ook het vorige kabinet heeft onderzoek verricht. Rekening houdend met de kosten voor de marge van de dealer, met precario-recht, met investeringen en transport, blijft er toch een verschil over. Het is ons niet geheel duidelijk waar het in zit. Daar zullen wij ons op moeten richten, want de accijnsverschillen zijn gering. Ik vraag de staatssecretaris of er een nieuwe conclusie is getrokken betreffende het verschil. Hebben de grote benzinemaatschappijen dan toch prijsafspraken gemaakt? Is sprake van een kartel? Waarom is de prijs in Duitsland lager? Omdat, zo wordt ons uitgelegd, daar meer concurrentie is. Hier in Nederland hebben de grote benzine-maatschappijen ongeveer 75 tot 80% in handen. Daar zullen wij ons op moeten richten. Ik wijs wat dat betreft nog eens op de cijfers die ik zojuist noemde en de inbreng van de VVD-fractie toen zij nog in de oppositie zat. Toen hebben wij ook samen gestreden voor een oplossing. Graag duidelijkheid daarover.

In de nota naar aanleiding van het verslag stond dat de Europese Commissie een rapport heeft uitgebracht over de evaluatie van de minimumaccijnstarieven. Ik concentreer mij daarbij op het kleine verschil in accijns en het grote verschil aan de pomp. Bij een stijging van de minimumaccijnstarieven zouden wij hier, vanwege het huidige systeem in Nederland, de duurste benzineprijs van Europa kunnen krijgen. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn, gelet op het verschil dat bij de benzine-maatschappijen, de groothandel en de tussenhandel blijft zitten. Ik heb begrepen dat er binnenkort overleg in Lissabon is over de evaluatie van de minimumaccijnstarieven. Ik wil van de staatssecretaris weten wat zijn inzet daar is.

Wij verkondigen al 25 jaar in dit huis dat, als de prijsverschillen aan de pomp klein zijn, dit uiteindelijk zal leiden tot een hogere opbrengst voor

de schatkist. Gelet op wat in België gaat gebeuren, zal een oplossing voor de pomphouders, die wij overigens nog nooit hebben gevonden, niet nodig zijn. Collega Van der Vaart heeft naar oplossingen voor de pomphouders gezocht in de sfeer van de fiscaliteit, maar geen van die oplossingen ± denk aan het advies van de landsadvocaat toentertijd ± bleek de echte te zijn. Dat betekent naar mijn mening dat dit ook nu niet hoeft, vanwege de geleidelijkheid.

Dan de inwerkingtreding. Bij de bespreking van het wetgevend programma heeft de fractie van de VVD gevraagd waarom het 1 november zou moeten zijn. Ik ben daarom blij met de nota van wijziging, waarin die datum naar voren is gehaald. Ik ga er ten slotte van uit, gezien de kritiek van de heer Reitsma, dat het CDA wederom zandtijd aan de pomphouders zal afstaan, mocht dit toch nog tot problemen leiden.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Na het mooie betoog van de heer Van Rey behoef ik er niet zo heel veel meer aan toe te voegen. Ook D66 is van mening dat een aanpassing van de accijnzen met een percentage, afgeleid van de inflatie, geen probleem hoeft te zijn voor degene die met deze prijzen wordt geconfronteerd. De opwinding die zich van de heer Reitsma meester maakte over de kosten, waarmee de beroepsvervoerders zullen worden geconfronteerd, begrijp ik niet helemaal, want die kosten zullen echt niet schokkend veranderen, zolang een koppeling met de inflatie wordt gelegd. Dat hoeft echt niet tot vreselijk grote problemen te leiden. Ik ben verbaasd over de boosheid die de heer Reitsma ten toon meent te moeten spreiden. Je gaat je bijna afvragen wie hem steeds zo beïnvloedt dat hij juist deze beroepsgroep zo over het voetlicht brengt, maar dat kan aan deze dag liggen.

LPG wordt vooralsnog buiten de verhoging gelaten. Ik wil weten waarom dat het geval is en welke termijn de staatssecretaris daarbij voor ogen heeft. In het oorspronkelijke wetsvoorstel wordt ook een relatie gelegd met de opbrengst via het Infrastructuurfonds. In het verlengde van de discussie van

vanmiddag vraag ik mij af hoe die relatie op dit moment ligt en voor hoe lang die er nog zal liggen. Ook wil ik weten hoe het staat met de alternatieve financiering die voor het fonds is voorzien. Dat gaat voor een deel buiten het boekje van deze staatssecretaris, maar een kort inzicht daarin stel ik op prijs.

Terecht heeft de heer Van Rey erop gewezen dat ook de fractie van D66 de vraag heeft gesteld hoe het de pomphouders in de grensstreken zal vergaan. Met hem zijn wij van mening dat het met de verhogingen die voor deze periode zullen worden voorgesteld niet zo'n vaart zal lopen. Enig effect is waarschijnlijk altijd wel merkbaar, maar mijns inziens kun je er niet aan beginnen om dat te compenseren. Graag hoor ik nog wel van de staatssecretaris welke oplossingen hij überhaupt ziet voor dat soort problemen. Ik weet dat er in het verleden al veelvuldig over nagedacht is. Ik vraag dat vooral omdat de wereld niet ophoudt na 1999 en je toch moet proberen voorbereid te zijn op eventuele verdere verhogingen. Op zichzelf is mijn fractie namelijk geen aperte tegenstandster van nog wat sterkere accijnsverhogingen mits ze maar gepaard gaan met een verlaging in de vaste-kostensfeer, zoals de motorrijtuigenbelasting.

Ook ik had de vraag wat er zoal lijkt te gebeuren op de conferentie van Lissabon in het kader van de Ecofin-raad. Gaat die ook over de onderhavige accijnzen en, zo ja, wat kunnen wij ervan verwachten?

De fiscaal vertegenwoordiger staat in dit debat ook ter discussie, maar wij hebben hier geen opmerkingen over.

□

Mevrouw **Van Zijlen** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik ben blij dat de heer Reitsma nog een beetje een showtje heeft weggegeven, zodat ik mijn kaartjes voor het theater niet voor niets heb weggegeven. Met het voorstel dat wij vanavond behandelen, wordt uitvoering gegeven aan het in het regeerakkoord vastgelegde beleidsvoornemen om de accijnzen op benzine en dieselolie redelijk constant te houden. Door de inbouw van het automatisme van de inflatie-aanpassing zal meer geleidelijkheid in de tariefontwikkeling ontstaan.

Van Zuijlen

Ook de instelling van een fiscaal vertegenwoordiger in de assurantiebelasting heeft onze instemming. Deze maatregel komt tegemoet aan al langer levende en met de sector besproken wensen. De fractie van de PvdA kan dus instemmen met het wetsvoorstel.

□

Staatssecretaris **Vermeend**:

Voorzitter! Ik verbaasde mij ook een beetje over de opwinding bij de heer Reitsma. Als kamerlid heeft hij deel uitgemaakt van een vorige regerings-coalitie. Op dat punt kan ik alleen maar de heer Van Rey bijvallen als het gaat om de toenmalige verhogingen die substantieel forser waren dan die welke nu wordt voorgesteld. Vanuit die optiek verbaast de heftige reactie van de kant van de heer Reitsma mij dan ook.

De heer Van Rey heeft heel goed aangegeven dat er ook voordelen kleven aan de systematiek die wij kiezen. Het is inderdaad opvallend dat het aantal reacties zo buitengewoon beperkt is gebleven. Ik denk dat de reden is dat ook de branche en de organisaties meer behoefte hebben aan een gelijkmatige verhoging, waar men rekening mee kan houden, dan aan een schokgewijze verhoging, die in het verleden wel is toegepast. Ik heb indertijd als kamerlid meegemaakt dat er nogal wat kritiek op kwam. Wij hebben nu gekozen voor de benadering om schokken te voorkomen en de tarieven gelijkmatig te verhogen. Een beetje plagerig zeg ik tegen de heer Reitsma en de CDA-fractie, dat ik mij de discussie herinner die wij indertijd voerden over de inflatiecorrectie in de inkomstenbelasting. Juist de CDA-fractie drong toen aan op automatisme op dat punt. Nu doen wij een keer iets automatisch, ook een inflatiecorrectie, en dan is het weer niet goed.

De ontwikkeling in de buurlanden zoals Duitsland en België, inclusief de daar voorgenomen prijsverhogingen, en die in Nederland groeien behoorlijk naar elkaar toe. Ook hierin moet ik de heer Van Rey bijvallen; hij heeft zijn huiswerk heel goed gedaan. Ik zal de cijfers niet herhalen. Los van de accijnzen, scoorde hij een punt over de prijsverschillen. Hij vroeg er aandacht voor dat de verschillen met bijvoorbeeld Duitsland toch wel groot zijn. Waar ligt dat aan?

Beantwoording van die vraag is moeilijk, want ook ik heb geen inzage in de boeken van de verschillende oliemaatschappijen. Ik weet niet welke afspraken er gemaakt zijn. Het is wel duidelijk dat door de werking van het marktmechanisme in Duitsland de prijzen daar een stuk lager liggen dan in ons land. De ontwikkelingen van de afgelopen jaren zijn zodanig dat de prijzen in de verschillende landen een stuk dichter bij elkaar zijn komen te liggen. Ik verwijs naar de nota naar aanleiding van het verslag, waarin hierop cijfermatig is ingegaan. Daaruit blijkt dat de prijzen in België en Duitsland langzaam de prijzen in ons land beginnen te naderen.

De heer Reitsma sprak over een verhoging met 8 cent. Dat betreft echter wel een periode van een aantal jaren. Hij mag niet suggereren dat wij nu ineens de accijnzen met 8 cent verhogen. Ook in andere landen zullen in deze periode de accijnzen stijgen.

De heer Reitsma maakte een verschil tussen de lasten op macro- en op microniveau. Voorzitter! De opbrengst van dit wetsvoorstel verdwijnt niet in de schatkist. De heer Reitsma moet het gehele regeerakkoord in zijn beschouwing betrekken. Daarin zijn wij een forse lastenverlichting overeengekomen. De opbrengst van dit wetsvoorstel vormt daar een onderdeel van. Het kabinet springt buitengewoon evenwichtig om met de lastenverlichting. Enerzijds gaat het om lastenverlichting op macroniveau waarvan burgers en bedrijven in het algemeen profiteren. Anderzijds kiest het kabinet voor een doelgroepenbenadering.

Ik moet nog een beetje wennen aan het grote aantal woordvoerders van de CDA-fractie op dit terrein. Ik heb wel eens van een collega van de heer Reitsma te horen gekregen dat ik te veel maatregelen nam die op doelgroepen waren gericht. Dat mocht dus niet, maar de heer Reitsma pleit vanavond onvervalst voor een doelgroepenbenadering. Het aardige van dit kabinet is dat het een buitengewoon evenwichtig beleid voert.

Men moet zich overigens wel realiseren dat burgers en bedrijven die geconfronteerd worden met de automatische aanpassing van de accijnzen, ook profiteren van de lastenverlichting op macroniveau.

Doelgroepen profiteren daarnaast nog eens van de lastenverlichting op microniveau. Ik denk dat het kabinet hiermee volledig tegemoetkomt aan de benadering van de CDA-fractie. Er is gekozen voor een benadering op macroniveau, maar waar mogelijk wordt een doelgroepenbeleid gevoerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het algemene verhaal over lastenverlichting en de generieke benadering spreekt de CDA-fractie aan. Gaat het echter om specifieke lastenverzwarende maatregelen die neergelegd worden bij een bepaalde sector, dan maken wij ons zorgen. Vandaag gaat het om accijnzen, een paar weken geleden ging het om de regulerende heffing. Dit kabinet heeft te weinig oog voor de gevolgen van de lastenverzwaring voor de ~~aan~~ sector, specifiek uitgedrukt op microniveau, waarbij het gaat om de individuele burger of in dit geval om het individuele bedrijf. Op macroniveau is het een prachtig verhaal. Het klopt dan allemaal. Op microniveau werkt het echter negatief uit. Daarom heb ik de staatssecretaris gevraagd om dit specifiek uit te werken voor een individueel bedrijf dat hiermee geconfronteerd wordt. Daar heeft dit kabinet ± en niet alleen bij dit wetsvoorstel ± geen oog voor. Dat is de zorg die de CDA-fractie onder de aandacht van dit kabinet wil brengen. Ik zal er in de komende weken met meer voorbeelden op terug moeten komen, want er worden nog andere wetsvoorstellen in behandeling genomen. Daar gaat de staatssecretaris inhoudelijk niet op in.

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik ben er tijdens een eerder debat wel inhoudelijk op ingegaan. Er is door uw fractie wel eens een grap gemaakt over de hoeveelheid maatregelen die wij nemen. Een belangrijk deel van de maatregelen die wij nemen is zeer specifiek, doelbewust gericht op sectoren die ondersteund moeten worden. Ik wijs op de specifieke maatregelen die wij nemen voor het midden- en kleinbedrijf, waarvoor ook uw fractie waardering heeft uitgesproken. Dat zijn specifieke maatregelen, doelbewust op een bepaalde sector toegesneden, omdat wij dat belangrijk achten. Daarnaast treffen wij generieke maatregelen die tegelijkertijd ook effect hebben voor

Vermeend

de doelgroep waar u het over heeft. U vraagt mij om eens na te gaan hoe een en ander uitwerkt voor een specifiek bedrijf. Dan hangt het er natuurlijk van af wat voor type bedrijf het is, hoeveel werknemers er werkzaam zijn, hoe hoog de energie-intensiteit is, of men gebruik maakt van benzine of dieselolie etc. Wij nemen een groot aantal maatregelen op macroniveau. Ik wijs erop dat dit kabinet erin geslaagd is om in ieder geval in deze regeerperiode te komen tot een afschaffing van het opstapje in de vennootschapsbelasting. Daar is jarenlang voor gepleit. Dit kabinet doet dat. Dan moet u zich wel realiseren dat het percentage dan van 40 naar 35 gaat. Een bedrijf dat daarmee te maken had profiteert daar dus voor 5% van.

De heer **Van Rey** (VVD): Het CDA is het daarmee oneens geweest. In 1988 is er op dit punt een VVD-amendement ingediend. Toen zaten wij met het CDA in het kabinet en het CDA heeft het toen niet gesteund.

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik bedoel dat de heer Reitsma dat aspect ook moet betrekken in zijn beschouwingen.

De heer **Reitsma** (CDA): Op zichzelf klinken de generieke lastenverlichtende maatregelen, ook specifiek voor het MKB, aardig. Dat heb ik vaker tegen u gezegd en ik heb het vanavond herhaald. Ik vraag u echter om uw oor eens te luisteren te leggen bij de individuele ondernemer die een lastenverzwaring van de rijksoverheid op zijn dak krijgt, een andere lastenverzwaring van de provincie en de lokale overheid op zijn dak krijgt en nog eens een lastenverzwaring van het waterschap op zijn dak krijgt. Dan klinkt het mooi als gezegd wordt dat er generiek een lastenverlichting tegenover staat, maar de ondernemers en de burgers geven ons aan dat er per saldo op microniveau zeer veel situaties zijn waarin dit negatief uitwerkt. Die zorg moet u zich meer aantrekken. Het is natuurlijk prachtig om algemene verhalen te houden.

De **voorzitter**: U bent nu niet in tweede termijn aan het spreken. Dit is geen interruptie meer. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Natuurlijk trekken wij ons die zorg aan. Wij krijgen natuurlijk ook brieven van individuele burgers en individuele bedrijven. Waar mogelijk nemen wij heel specifieke lastenverlichtende maatregelen. Ik wil nog één opmerking maken aan het adres van de heer Reitsma op dit punt. Er is geen kabinet ± en dat is op zichzelf opvallend ± dat zo'n hoge waardering voor zijn beleid heeft gekregen van het bedrijfsleven als dit kabinet. Dat betekent dat het blijkbaar nogal meevalt, dat wij blijkbaar een beleid voeren, enerzijds generiek en anderzijds specifiek, dat een breed draagvlak heeft, ook in de sfeer van het bedrijfsleven. Ik geef toe dat het natuurlijk mogelijk is dat men in individuele gevallen, bijvoorbeeld door een opeenstapeling van een aantal maatregelen, niet in die aardige plus zit die wij wel wenselijk achten. Maar grosso modo doen wij het op dit punt toch redelijk tot goed, zo blijkt uit de relatief hoge score die het kabinet krijgt bij het bedrijfsleven. Ik vond dat een buitengewoon bemoedigende uitslag. Ik geef deze voor wat hij waard is, maar ook als tegenwicht aan het adres van de heer Reitsma.

Voorzitter! Mevrouw Giskes en de heer Reitsma hebben vragen gesteld over LPG. Het accijnstarief voor LPG is buiten de indexatie gehouden. Hierover hebben wij in het regeerakkoord ook geen afspraken gemaakt. Wij moeten ons wel realiseren dat indexatie een geringe betekenis zou hebben. Bovendien bekijken wij in de zogenaamde vergroeningswerkgroep wat de positie van LPG zou moeten zijn in verband met de wijze waarop je de schone auto zou kunnen stimuleren, zoals door de heer Reitsma naar voren is gebracht. Een tussenrapportage van de vergroeningscommissie ligt op het ogenblik bij de Kamer. Het is de bedoeling dat hierover nader wordt gerapporteerd. Dat is een van de redenen waarom wij LPG buiten de accijnsverhoging hebben gehouden. Ik zeg toe dat wij hier nog op terugkomen in het kader van de discussie over LPG; ook op het milieubeleid en het zogenaamde omslagpunt dat een rol speelt bij LPG versus benzine.

De heer Reitsma heeft een voorschotje genomen op de infrastructuur. Dat kon hij doen, omdat er in de stukken al een aantal opmerkingen over werd gemaakt. Het lijkt mij voor de hand te liggen

dat wij een uitvoerige discussie over de infrastructuur zullen houden op het moment dat het desbetreffende wetsvoorstel hier ligt. Dat zal in ieder geval op korte termijn bij de Kamer zijn. Dan kunnen wij ingaan op de voors en tegens en de discussiepunten die de heer Reitsma naar voren heeft ingebracht. Dan kan een breder debat volgen dan in de marge van dit wetsvoorstel.

Voorzitter! Dan kom ik op de gang van zaken rond de accijnzen in Europees verband. De algemene tendens in de lidstaten is dat de tarieven de afgelopen jaren reëel zijn verhoogd. De heer Reitsma vond dit op zichzelf ook een goede tendens. In het kader van de variabilisatie gaf hij ook de voorkeur aan accijnsverhoging en daarna mogelijk verlaging van de vaste lasten. Dat heeft hij althans naar voren gebracht in het voorgaande debat. Maar wij zien dat de minimumtarieven achterblijven. Er blijft er een afstand bestaan tussen de goedkope en de dure landen en een toenadering blijft uit. De mogelijkheden van de dure landen om reëel te verhogen zijn dus beperkt, vanwege de effecten die tussen de verschillende landen kunnen optreden. In de nota naar aanleiding van het verslag heb ik opgemerkt dat de EG-commissie deze problematiek in wat breder verband wil bezien, alvorens met voorstellen te komen. De Nederlandse inzet in de Europese Unie zal gericht zijn op een verhoging van de minimumtarieven. Ik verwijs op dat punt naar de nota naar aanleiding van het verslag.

Voorzitter! Mevrouw Giskes heeft gesproken over de problematiek van de pomphouders in de grensstreek. In het verleden zijn op dat punt verschillende voorstellen ontwikkeld, onder andere door de heer Van Rey, een oud-collega van de Partij van de Arbeid en de heer Reitsma. Ook vanuit de organisaties zijn voorstellen gedaan om te bekijken of specifieke compensatie mogelijk was in bepaalde gevallen. Naar aanleiding van voorstellen die op een bepaald moment zijn ingebracht met name door de CDA-fractie in de Eerste Kamer, moet ik helaas tot de conclusie komen dat het in de fiscaliteit niet goed mogelijk is, te komen tot een gerichte, specifieke compensatie voor een bepaalde groep van pomphouders. Ik heb dat ook per brief bevestigd naar aanleiding van vragen. Je loopt aan

Vermeend

tegen het gelijkheidsbeginsel. Ik heb moeten concluderen ± ik zeg dat niet vrolijk ± dat het niet mogelijk was, met een dergelijke maatregel te komen.

Als je kijkt naar de situatie op dit moment en naar de te verwachten situatie, dan kun je zien dat er toenadering plaatsvindt tussen de buurlanden. De heer Van Rey heeft een treffend aantal voorbeelden gegeven uit België en Duitsland. Dat zijn immers de buurlanden waar je grenseffecten kunt verwachten. Maar op dit moment zijn de verschillen kleiner geworden. Er is dus geen aanleiding daarover thans een discussie te starten.

Voorzitter! Ik meen hiermee alle vragen te hebben beantwoord.

De heer **Van Rey** (VVD): Voorzitter! Ik wil namens de fractie van de VVD nog een opmerking maken. In mijn eerste termijn heb ik een fout gemaakt. Ik heb gezegd dat het CDA, toen het nog deel uitmaakte van de regering, akkoord is gegaan met een accijnsverhoging van 37 cent. Ik heb mij echter vergist. Dat moet 43 cent zijn voor de ongelode benzine. Dat is nog dramatischer dan ik had voorgesteld. Het is zes keer meer dan dit kabinet voorstelt! Volharden in koppigheid, zo zeg ik tegen de heer Reitsma, lijkt mij niet goed.

Ik wil ook nog een opmerking maken over het marktmechanisme. Liberalen spreekt dat aan. Als echter op een gegeven moment het marktmechanisme zich wijzigt in monopolievorming dan worden wij zeer onrustig. Wij hebben de indruk dat de distributie van benzine in Nederland op dat terrein het toppunt heeft benaderd. Als wij dat vergelijken met Duitsland, zo zeg ik tegen mevrouw Van Zuijlen, dan hebben aldaar de vier grootste banken 16% marktaandeel. In Nederland is dat 75% voor de vier grootste banken. Ik maak mij grote zorgen op dat terrein, ook over de benzinedistributie. Om die reden vraag ik de staatssecretaris daarop nauwlettend toe te zien.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA):
Waarom spreekt u mij aan?

De heer **Van Rey** (VVD): Ik spreek u aan, omdat toen ik zei dat monopolievorming liberalen erg onrustig maakt, ik u met het hoofd zag schudden.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik doelde alleen op de notarissen en de advocaten. Ik ben heel verheugd dat u de monopoliepositie in de energiesector wilt aanpakken.

De heer **Van Rey** (VVD): U hebt met uw collega Rik van der Ploeg een ingezonden brief gestuurd naar de Volkskrant over de notaristarieven. Ik zou daarop best willen antwoorden, maar die situatie is niet vergelijkbaar.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Mijn naam stond deze keer niet onder die brief. Het was een brief van hem alleen.

De heer **Van Rey** (VVD): In de Limburgse editie is die brief dan automatisch mede met uw naam eronder afgedrukt.

Wij zijn van mening dat de staatssecretaris op dit terrein zeer nauwlettend moet toezien. Wij maken ons daar grote zorgen over. Daarom heb ik dit verschil genoemd. Ik heb in de eerste termijn nog een fout gemaakt. Het verschil tussen Duitsland en Nederland voor accijns op gelode benzine is positief voor ons. Wat betreft de opmerking van de staatssecretaris met betrekking tot de lastenverlichting, waar ik mij helemaal bij aansluit, wil ik tegen de heer Reitsma het volgende zeggen. Bij alle lastenverhogingen in de vorige periode, waarbij ook lastenverhogingen voor gemeenten en waterschappen betrokken waren, heb ik nooit gehoord dat hij speciaal voor bepaalde groepen lastenverlichting zou willen hebben.

Mijn laatste punt is het EU-overleg in Lissabon. De inzet van de staatssecretaris zal een verhoging van de minimumaccijnstarieven zijn. Dat is geen gevaar voor Nederland. Ik heb echter gewaarschuwd dat het wel een gevaar kan worden, omdat door ons huidige systeem, als daar veel bij komt, wij de duurste benzine van Europa zouden krijgen.

Tegen de heer Reitsma wil ik tot slot zeggen dat er maar één brief van de BOVAG is gekomen en dat van het bijkantoor van het CDA, de Limburgse organisatie van zelfstandige ondernemers, deze keer zelfs geen enkele brief is gekomen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mijnheer de voorzitter! Het kan zijn dat ik het gemist heb, maar ik had nog graag

een antwoord op mijn vraag over de aanwending van middelen ten behoeve van het Infrastructuurfonds. Ik wil van de staatssecretaris weten hoe hij daar tegenaan kijkt. Van de heer Reitsma wil ik weten of zijn tirade betekent dat hij uiteindelijk tegen het wetsvoorstel gaat stemmen.

Staatssecretaris **Vermeend**: Mijnheer de voorzitter! Ten aanzien van het Infrastructuurfonds heb ik opgemerkt, ook naar aanleiding van een vraag van de heer Reitsma, dat binnenkort het wetsvoorstel bij de Kamer komt. Dat is dan ook de gelegenheid om daarover uitvoerig van gedachten te wisselen.

Aan het adres van de heer Van Rey zeg ik het volgende. Ik ben evenzeer nieuwsgierig waar nu precies de hele problematiek ligt van de grote verschillen. Hij vraagt mij om de vinger aan de pols te houden. Ik stel hem het volgende voor. Ik zal in ieder geval op dat punt contact opnemen met de collega van Economische Zaken, de heer Wijers.

Ik ben het op zichzelf eens met de heer Van Rey over de minimumtarieven. De conferentie in Lissabon gaat overigens over alle geharmoniseerde accijnzen, dus ook over de minerale oliën. Ik heb al gezegd wat de inzet is. Ik heb de opmerkingen van de heer Van Rey goed in mijn oren geknoopt.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fractie van het CDA wordt aantekening verleend, dat zij geacht wensen te worden tegen het wetsvoorstel te hebben gestemd.

Sluiting 20.56 uur

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. twee koninklijke boodschappen, ten geleide van de volgende voorstellen van (rijks)wet: