

Van Vroonhoven-Kok

kunnen wij alleen maar instemmen met het voorliggende voorstel.

Staatssecretaris **Wijn**: Mijnheer de voorzitter. Ik sta hier eigenlijk met het volgende motto: beter driekwart ei dan een lege dop. Het wetsvoorstel omtrent het niet aftrekbaar zijn van steekpenningen is door de Tweede Kamer aangenomen, met daarbij een tamelijk lichte bewijslast voor de belastinginspecteur. Als hij aannemelijk kon maken dat er sprake was van steekpenningen, was het desbetreffende bedrag niet als normale bedrijfskosten aftrekbaar. Daar was u het hier in de Kamer helemaal mee eens, maar uw collega's aan de overzijde in meerderheid niet. Die zeiden: het moet niet gaan om aannemelijk maken, maar het moet gaan om blijken. Dat is een juridische term, waarbij de belastinginspecteur een zwaardere bewijslast heeft.

In het strafrecht geldt een nog zwaardere bewijslast, want het geven van steekpenningen is überhaupt strafbaar. Wat nu voorligt is een novelle, waarbij wij voor de fiscaliteit de tussenweg aan u voorstellen. Het gaat niet meer om het aannemelijk maken, ook niet om de hele zware bewijslast uit het strafrecht, maar om een tussenliggende vorm van bewijslast: blijken. Dat is anders dan in het strafrecht, want het wordt nog steeds gemakkelijker voor de inspecteur dan het is voor de strafrechter om het te veroordelen. In het strafrecht geldt vaak geen vormvrije bewijsleer. Denkt u aan de discussie die wij hebben gehad over de zwarte spaartegoeden. In het strafrecht is één getuige geen getuige. Daar geldt ook het beginsel dat de bewijslast niet bij jezelf hoeft te liggen, terwijl dat in het belastingrecht iets anders ligt. In die zin is wat nu voorligt ook OESO-proof. Dat betekent dat als wij straks weer voor het landenexamen langs de OESO moeten, ik met verve zal verdedigen waarom dit wetsvoorstel ook na de novelle voldoet aan de criteria van de OESO. Er is dus geen reden meer om ons op het lijstje te zetten.

Tegelijkertijd moet ik in alle eerlijkheid zeggen dat ik het inhoudelijk volledig eens ben met de woordvoerder van de PvdA. Ik vind het geven van steekpenningen absoluut verwerpelijk. Ik vind dan ook dat wij de belastinginspecteur in principe een zo licht mogelijke bewijslast hadden moeten geven. Nu dat politiek niet haalbaar blijkt, sta ik als bestuurder voor een dilemma. Wij zouden strijdend ten onder kunnen gaan, met als alternatief geen wet, maar wij zouden ook een beetje mee kunnen buigen. Dat betekent dat wij nog net voldoen aan de OESO-criteria, waarbij de aftrekbaarheid van steekpenningen niet beperkt is tot een strafrechtelijke veroordeling. Daarom begon ik met de zin: beter driekwart ei dan een lege dop.

De heer **Crone** (PvdA): Er is nog een derde weg. De Kamer zou kunnen uitspreken dat niet gekozen moet worden voor een lichte uitleg van de OESO-richtlijn maar voor de zuivere eerlijke uitleg waarom wij tegen steekpenningen zijn. Dus dan stemt deze Kamer tegen die novelle. Ik denk dat de Eerste Kamer zich er in dat geval bij zal neerleggen. Wie heeft hier namelijk het politieke primaat? Ik wil het niet groter maken dan het is, maar het is toch niet zo dat de Eerste Kamer niet meer nadenkt. Dat is een vraag die de Staten-Generaal onderling moeten stellen.

Staatssecretaris **Wijn**: Hier speelt een inhoudelijk conflict tussen de Eerste Kamer en de Tweede Kamer. De Tweede Kamer heeft het wetsvoorstel aangenomen. De Eerste Kamer heeft vervolgens het grondwettelijke recht, zoals mevrouw Dezentjé terecht opmerkte, om voor of tegen te stemmen. Tussen 1983 en het afgelopen jaar zijn er ongeveer 4400 wetsvoorstellen behandeld. Dat heeft in twintig gevallen geleid tot een novelle. Dat betekent dat de regering teruggaat naar de Tweede Kamer met een wijziging van het wetsvoorstel. Dan kun je niet stellen dat de Eerste Kamer daarmee feitelijk het recht van amendement krijgt. Daarvoor is het aantal novelles te beperkt. Het betekent echter wel dat wij met een staatsrechtelijk probleem zitten. Ik vind dit een kwestie die beide Kamers onderling moeten regelen. In de tussentijd handel ik maar zo pragmatisch mogelijk.

De heer **Crone** (PvdA): Misschien is het dan beter om de stemming over de novelle een week uit te stellen en de coalitiepartijen te vragen hierover nog eens binnen hun fractie te spreken.

De **voorzitter**: De woordvoerders kunnen er natuurlijk ook een tweede termijn aan wijden.

Staatssecretaris **Wijn**: Voorzitter. Ik ben lid van de regering en niet van uw Kamer. Als uw Kamer een stemming wil uitstellen of onderling wil overleggen, kan de regering niets anders doen dan dat afwachten.

De **voorzitter**: Precies.

Staatssecretaris **Wijn**: Ik meen hiermee het speelveld in kaart te hebben gebracht. Ik denk dat onze belastinginspecteurs per saldo met deze wet ook goed uit de voeten kunnen. Deze weg heeft niet helemaal mijn voorkeur, maar ik zeg in dit geval evenals Jan de Koning vroeger: als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik ga er vooralsnog van uit dat wij komende dinsdag over het wetsvoorstel zullen stemmen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de accijns en van enkele andere wetten (29729).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Wij behandelen vandaag vier wetten die moeten worden gewijzigd, maar ik zal het over slechts een van deze wetten hebben, namelijk de bpm, de luxebelasting op personenauto's en motoren. Dat is natuurlijk een belangrijke regeling, want die levert ons jaarlijks 3,4 mld. op. Ik zeg het met enige schroom en hopelijk geldt dat ook voor de staatssecretaris als hij dit aanhoort.

In algemene termen zijn er bij de bpm twee belangrijke bewegingen. Ik breng in herinnering de behandeling van de Nota Mobiliteit en de motie-Hofstra c.s. die door de Kamer is aanvaard. Daarin wordt uitgesproken dat die

Hofstra

belasting en ook de mrb op de langere termijn wordt afgeschaft. Daarvoor in de plaats komt een andere methodiek, waarbij de prijs van het weggebruik in rekening wordt gebracht. Onlangs is tijdens een algemeen overleg in de Kamer de Ecofinvisie aan de orde geweest. De EU stelt dat alle registratiebelastingen die aparte landen hebben de interne markt verstoren. Iedereen weet dat auto's per land anders geprijsd zijn vanwege die belastingen, in ons geval een zeer hoge belasting op auto's en motoren.

De Europese Commissie vraagt apart aandacht voor het geval dat een auto van land verhuist. Dat gebeurt vaak als een bewoner van land verhuist. Dan moeten er invoerrechten betaald worden in een ander Europees land. Met andere woorden: dubbele belasting, want volgens het huidige Nederlandse systeem wordt de belasting niet teruggegeven. Dan zul je zeggen dat er veel aan de hand is. De regering komt met een voorstel om iets te wijzigen aan de bpm. Wat is dan de wijziging? De wijziging betreft uitsluitend het veranderen van de afschrijving van de bpm. Het is een beetje ingewikkeld allemaal. De bpm wordt geheven op nieuwe auto's en nieuwe motoren. Nu is er nog een overzichtelijk tabelletje van slechts twaalf regeltjes. Daaruit kun je opmaken hoeveel procent je mag aftrekken als je auto zo oud is. Dat heet de dagwaarde bpm. De staatssecretaris gaat dat nu helemaal veranderen. Het tabelletje wordt veel ingewikkelder. Er komen 300 regels en een aparte tabel voor motoren en auto's, dus twee tabellen. Wij begrijpen niet waarom het allemaal zo ingewikkeld moet worden. Wij hebben daar dan ook ernstige bezwaren tegen. Wij hebben een nader verslag uitgebracht. Vandaar dat wij de behoefte hebben om in deze zaal nog even kort met de staatssecretaris van gedachten te wisselen.

Wij weten dat er een rapport van de firma ECORYS onder de nieuwe grafiek ligt. Uit dat rapport blijkt dat de marges er altijd zijn en dat je nooit een systeem kunt bedenken dat exact de waarde aangeeft. Daarom zijn wij een groot voorstander van het voorstel, ook van de regering, om een tegenbewijsregeling mogelijk te maken. Iemand die een auto invoert, moet daar altijd gebruik van kunnen maken, wat de dagwaarde ook zal zijn.

Het doel van deze veegwet is ook om regels te versimpelen. Dit overzichtelijke tabelletje wordt vervangen door twee tabellen die ik hier niet kan laten zien omdat ze te lang zijn. Ze bestaan uit wel 300 regels. Dan snapt iedereen toch dat dit doel in elk geval niet wordt gehaald. Wij moeten ons realiseren dat alle factureringsoftware moet worden aangepast. Ik heb al vaker het probleem signaleerd. Als je een dienstauto hebt – dat geldt terecht voor de vertegenwoordigers van de regering – dan koop je zelf geen auto, dus dan weet je ook niet hoe ingewikkeld die facturen zijn. Je wordt helemaal gek van de factuur als je een auto koopt. Misschien koopt de staatssecretaris nog wel eens een auto en dan zal hij zien hoe ingewikkeld dat is. Die tabellen lopen 25 jaar lang. Wij spreken over een democratisch land met vrije burgers. Wat moet ik mij daarbij voorstellen als ik een auto koop? Kan de staatssecretaris zich dat voorstellen? Nu is die termijn veel korter.

Dan is er nog het element van teruggave bij export. Het kabinet zegt niet dat het daar bij voorbaat tegen is, maar wijst erop dat het zo'n 300 mln. gaat kosten. Als wij dit systeem echter gaan invoeren, gaat het echter 400

mln. of misschien wel 500 mln. kosten. Het kabinet moet dus de nodige voorzichtigheid betrachten op dit punt. Als je een auto importeert, kun je inderdaad een voordeeltje hebben bij de huidige afschrijvingstermijnen. Aan de andere kant is importeren lastig genoeg. Wij hebben al met al overwegende bezwaren tegen dit systeem.

Het kabinet zegt dat dit 20 mln. extra per jaar oplevert. Als een zakelijke auto wordt verkocht, werkt deze afschrijving ook door. Dat leidt tot lagere btw-opbrengsten. In de nota naar aanleiding van het verslag werd echter niets gezegd over eventuele budgettaire effecten. Ook wordt vergeten dat alle inruiltransacties van zakelijke auto's – het gaat hier om hoge aantallen – worden beïnvloed door dit systeem. Ik zei al dat de software moet worden aangepast. Alle btw-bedragen veranderen. Graag hoor ik hierop de reactie van de staatssecretaris.

Ik wil graag even het volgende beeld schetsen. De staatssecretaris heeft een landgoed met een wijngaard. Daar staat een heel hoge schutting omheen. In de streek vindt men echter dat de schutting weg moet of in ieder lager moet. En wat doet de staatssecretaris? Hij maakt de schutting hoger. Ik zou zeggen: maak de schutting lager! De overheid moet goede regels maken voor de burgers en niet zozeer voor branches. Het heeft mij dan ook erg gestoken dat de nota van wijziging niet een reactie was op gevoelens vanuit de Kamer maar vanuit de branche. De branche vond het immers wel aardig dat er een aparte tabel zou komen voor de motoren waarvoor andere afschrijvingstermijnen gelden. Wij willen het echter simpeler. In dit opzicht moet het kabinet zich niet zoveel aantrekken van de branche.

De bestaande regeling is een forfait. In de nieuwe regeling zou het ook een forfait zijn. Het leuke daarvan is dat, ook al is het anders, je zegt dat het zo is. Het lijkt mij dat er geen enkel juridisch probleem is om de oude tabel te handhaven in combinatie met een tegenbewijsregeling. Het is goed dat die regeling in de wet komt want dat biedt burgers de mogelijkheid om bezwaar te maken. Vandaar dat ik samen met de heer Crone een amendement heb ingediend dat ertoe strekt om die ingewikkelde tabellen in de prullenbak te deponeren en het gewoon te houden bij de prachtige bestaande tabel en verder de wet te laten zoals hij is.

Wat betreft de bijtelling van de auto van de zaak kennen wij twee percentages: 22% van de cataloguswaarde in de sfeer van de inkomstenbelasting en 25% btw. Dat is een heel merkwaardig verschil. Tijdens de behandeling van het belastingplan 2006 staakte de discussie met de opmerking dat 22% 22% is en dat 25% 25% is. Dat kan ik begrijpen, maar ik vind dat er heldere regels moeten komen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat ook bij de btw het percentage op 22 wordt gesteld?

Ten slotte wil ik de staatssecretaris vragen wanneer wij het voorstel mogen verwachten om over te gaan tot teruggave van bpm bij export van motoren en auto's. Ik hecht hieraan omdat het steeds gebruikelijker wordt in Europa dat mensen verkassen van het ene naar het andere land, inclusief huisraad en motorvoertuigen.



Mevrouw **Van Vroonhoven-Kok** (CDA): Voorzitter. Dit wetsvoorstel bevat een aantal technische wijzigingen in de sfeer van de accijnzen die in het licht van de uitvoeringspraktijk gewoon moesten worden aange-

Van Vroonhoven-Kok

bracht. Toch ligt het voorstel al vanaf september 2004 voor. Het is dus hoog tijd dat wij dit afhandelen. De Kamer heeft dit wetsvoorstel aangegrepen om met name de bpm onder de loep te nemen. Er waren wat knelpunten maar vooral de herziening van de grijzekentekenregeling veroorzaakte enige frictie met de bpm. De staatssecretaris heeft via enkele nota's van wijziging de meest prangende punten opgelost, waarvoor dank.

Als collega Hofstra de administratieve lasten wil bestrijden, vindt hij natuurlijk het CDA aan zijn zijde – wij kennen de VVD als een solide partij – maar wij vragen ons wel af hoe het zit met de dekking van zijn amendement en wat de financiële consequenties zijn. Ook horen wij graag van de staatssecretaris of het amendement volgens hem voldoende is gedekt.

Voor ons blijft er uiteindelijk nog een punt overeind staan. Niet ontkend kan worden dat de bpm in Europees verband onder druk staat. Dat is logisch, want op een vrije markt werkt een heffing als de bpm ontzettend belemmerend. Afschaffing daarvan is op dit ogenblik niet aan de orde vanwege het budgettaire beslag. Toch zou mijn fractie het verstandig vinden om nu al na te gaan denken over de repercussies van een eventueel verplichte aanpassing of afschaffing van de bpm. Uit de staatjes die de staatssecretaris ons heeft voorgelegd, blijkt dat het financiële beslag van de bpm razend snel oploopt. In 2003 was het budgettaire beslag 2,8 mld. terwijl het voor 2006 wordt geraamd op 3,4 mld. Je zou dus kunnen zeggen dat hoe langer je wacht, hoe groter je het probleem maakt. Ik zou graag hierop de reactie van de staatssecretaris krijgen, misschien al een begin van een antwoord op de vraag hoe wij daar op korte termijn mee omgaan.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Staatssecretaris **Wijn**: Voorzitter. Laat ik beginnen met de opmerking dat ik geen landgoed heb. Ik heb wel de beschikking over een lease-auto en ik weet dus heel goed hoe de 22%-bijtelling werkt tot en met de accessoireregeling toe. Ik heb ook nog een privé-auto, een tweedehandsje, en ik ben zelfs een keer mijn kentekenbewijs kwijtgeraakt, dus ik weet welke administratieve rompslomp dit met zich meebrengt. Voor het geval de heer Hofstra er nu nog aan twijfelt dat ik met beide benen in de maatschappij sta: ik heb de laatste keer een liter euroloodvrij getankt voor € 1,36.

Ik heb begrip voor een aantal zaken die de heer Hofstra naar voren brengt. Overigens vind ik de tabel niet zo ingewikkeld. Gedurende de eerste drie jaren komt er zo ongeveer iedere maand 1% afschrijving bij. Wij hebben dit voorstel gedaan, omdat uit diverse onderzoeken blijkt dat de afschrijvingstermijn die nu fiscaal wordt toegestaan, ervoor zorgt dat auto's te laag worden gewaardeerd ten opzichte van de praktijk. Door die te lage waardering halen wij minder belastinggeld op dan mogelijk zou zijn op grond van de werkelijke waardeontwikkeling van auto's.

Ik zal dit toelichten aan de hand van een paar voorbeelden. Wij hebben een steekproef genomen uit de ANWB-koerslijst voor auto's van drie jaar oud op basis van de door particulieren te betalen prijs, dus zonder tussenhandel. Met de Citroen C3, de Volkswagen Polo, de Peugeot 307, de Opel Vectra en Toyota Corolla

hebben wij een redelijke dwarsdoorsnede van het Nederlandse autopark gekozen. Volgens de nieuwe tabel mag daarop 43% zijn afgeschreven; op dit moment is dit 57%. Uit de koerslijst van de ANWB kan worden afgeleid dat die afschrijving in werkelijkheid schommelt tussen 38% en 45%. De nieuwe lijst sluit dus veel beter aan bij de praktijk dan de oude lijst.

Dit is geen verbazingwekkende conclusie, want er is erg veel onderzoek gedaan door ECORYS en andere. Het voorstel dat wij nu doen is goed voor de dealers die auto's verkopen. Het amendement van de heer Hofstra pakt iets beter uit voor tweedehands auto's, het liefst van de duurdere soort, die geïmporteerd worden. De heer Hofstra zegt dit ook eerlijk. Hij zegt dat hij liever de BOVIA steunt als er dan toch een brancheorganisatie moet worden gevolgd en hij gaat niet mee met de ideeën van RAI/BOVAG.

Wij hebben vastgesteld wat er in de praktijk gebeurt. Wij lopen dus ook niet achter brancheverenigingen aan. Wij luisteren er wel naar en dit zullen wij ook blijven doen. Op basis van de rapporten die nu voorliggen, denk ik dat RAI/BOVAG gelijk heeft.

Dit neemt niet weg dat ik begrip heb voor de opmerkingen van de heer Hofstra. Je kunt je afvragen of het nu echt wel noodzakelijk en urgent is om de tabel te vervangen. Wij kunnen natuurlijk discussiëren over die vraag, maar ik ben van mening dat het thans voorliggende voorstel dichter de praktijk nadert.

Mevrouw Vroonhoven vroeg of het amendement-Hofstra/Crone ongedekt is omdat aan het wetsvoorstel een bepaalde opbrengst is verbonden. Met die opbrengst is nog niets gedaan, omdat het wetsvoorstel nog door de Kamer moest worden behandeld. Daarmee valt dit amendement als budgettair neutraal te kwalificeren. Als het amendement wordt aangenomen, heb ik geen ruimte meer voor extra uitgaven. Dat geldt tevens voor de bpm, want ook daar heb ik dan geen ruimte meer voor andere zaken.

De heer Hofstra en ik hebben in de drie jaar dat ik staatssecretaris van Financiën ben, vaak gesproken over de bpm en export. Ik begrijp dan ook goed wat de heer Hofstra wil zeggen. Ik wijs hem er echter wel op dat het 300 mln. kost. Dat geld hebben wij niet. Bovendien zou dat geld, als ik het wel had, niet naar de bpm gaan, omdat die geen beleidsprioriteit is. Ik zou dat geld in plaats daarvan aan de vpb besteden.

Hoe zit het met de bijtellingen van 22% en 25%? Ook daarover hebben wij vaker gediscussieerd, recent nog bij de behandeling van het Belastingplan. Het gelijktrekken van deze percentages heeft de schoonheid van het ene tarief, maar zou wel 40 mln. kosten. Omdat deze tarieven in verschillende sferen liggen, bestaat er in de praktijk geen verwarring over deze percentages, anders dan dat men graag ziet dat het percentage van 25 omlaag gaat.

Het fiche over de bpm en de houdbaarheid van de bpm binnen Europa. De Europese Commissie schrijft in dat fiche dat de bpm de interne markt niet zodanig verstoort dat er reden is om de bpm om die reden af te schaffen. Een meerderheid van de lidstaten heeft dan ook uitgesproken dat de bpm door lidstaten mag worden geheven. Met het oog hierop gaat de regering bij haar beleid voor de bpm uit van subsidiariteit: alleen iets regelen op het hogere niveau als dat strikt noodzakelijk is. Wij regelen het dus op het lagere niveau en dat is "for better or for worse". Daarbij komt dat wij geen 3 mld. beschikbaar hebben.

Wijn

Zodra wij overgaan op een systeem met kilometerbijrijzing à la Hofstra – 6 cent per gereden kilometer, waarvan 2 cent vast, 2 cent voor de veiligheid en 2 cent voor het milieu –, kan worden overwogen om de bpm af te schaffen. Dat besluit moet wel ingepast worden in een integrale aanpak.

In eerste termijn preludeerde de heer Hofstra op de gelijktrekking van de percentages van 22 en 25. Mocht hij de regering verzoeken om dat te overwegen, zou ik het op prijs stellen als hij nu al een suggestie zou kunnen doen voor een dekking. Ik ken hem en ik weet dat hij daarvoor creatief genoeg is.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik bedank de staatssecretaris voor de verstrekte nadere informatie. Ik ben bijzonder blij met zijn opmerking dat hij een normaal mens is. De prijs die hij noemde voor een liter eurodiesel komt mij overigens wel wat hoog voor, maar dat kan natuurlijk liggen aan het deel van het land waar hij tankt.

Het staat nergens in de stukken en daarom is het opvallend dat de staatssecretaris zei dat de waardering op dit moment te laag is. Die duidelijke zinsnede staat nergens in de stukken. Nog erger is dat de tegenbewijsregeling eigenlijk betekent dat als je vindt dat het te hoog is, je nog verder zou kunnen verlagen. Ik ben dus wel blij dat hij nu eerlijk is door te zeggen dat het is bedoeld om extra geld binnen te halen. In de stukken staat dat echter nergens zo duidelijk. ECORYS heeft een uitvoerig rapport gemaakt. De voorbeelden zijn natuurlijk ook duidelijk, maar wij weten ook dat de verhoudingen over vijf jaar ook best weer anders kunnen liggen. De markt is in beweging. Laten wij zeggen dat als het om import gaat, het niet om veel auto's gaat. Importeren is al lastig genoeg met alle extra formulieren. Als mensen daar een bepaald voordeeltje uit kunnen halen, zou ik dat niet zo heel erg vinden. Dat geldt niet zo zeer voor de mensen die auto's uit het buitenland halen en ze dan hier verkopen, maar ook voor de mensen die zelf een auto willen importeren. Die vind ik belangrijker dan de branche.

Dan nog even over de 300 mln. Ik begrijp heel goed dat de staatssecretaris zegt dat hij het teruggeven van bpm bij export niet morgen gaat invoeren, want het is een groot bedrag. De 3,4 mld. is natuurlijk een nog veel groter bedrag. In eerste termijn heb ik gezegd dat dit nog veel hoger wordt als wij deze nieuwe afschrijvingsmethodiek zouden invoeren. Daar heeft de staatssecretaris niet op gereageerd. Het kan wel naar de 400 mln. tot 500 mln. per jaar gaan. Er is dus nog een extra argument om die nieuwe, lastige tabel toch niet in te voeren.

Over het recht trekken van de 22% en de 25% wil ik het volgende zeggen. De staatssecretaris heeft het nu over 40 mln. Ik mag de dekking aangeven. Ik zou willen zeggen dat er maar één staatssecretaris van Financiën is met heel veel ambtenaren, die alle begrotingshoofdstukken en boekhoudposten kent. Tegen de tijd dat wij echt politiek moeten besluiten, zien wij wel waar de prioriteit ligt. Toch dien ik op dat punt graag een motie in.

De **voorzitter**: De voorzitter behoort bij het indienen van een motie te vragen of deze in voldoende wordt ondersteund. Ik constateer daarmee een probleem. Er zijn te weinig leden in de zaal aanwezig om de motie te

ondersteunen. Daarom schors ik de vergadering enkele ogenblikken om ervoor te zorgen dat er voldoende handen in de zaal zijn.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De eerste motie die ik wil indienen, luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij de bijtelling inkomstenbelasting wegens privé-gebruik van de auto van de zaak voor de btw over de bijtelling wordt uitgegaan van 25% van de catalogusprijs, terwijl voor de bijtelling zelf de grondslag wordt gevormd door 22% van de catalogusprijs van de bedrijfsauto;

verzoekt de regering, in het Belastingplan 2007 consequent uit te gaan van 22% van de catalogusprijs, ook voor het onderdeel btw,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 14 (29729).

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij export van personenauto's en motoren geen recht bestaat op terugbetaling van de dagwaarde van de bpm, terwijl er bij import in de meeste Europese landen wel belasting wordt geheven, zodat sprake is van dubbele belasting;

constaterende dat Europa op dit punt regels in voorbereiding heeft;

verzoekt de regering, op korte termijn een concrete uitwerking op te stellen voor teruggave van de dagwaarde bpm bij export,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 15 (29729).

De heer **Hofstra** (VVD): Het project "Anders betalen voor mobiliteit", zoals mevrouw Peijs en ik het tegenwoordig noemen, is een groot project. Dat is een betere term dan welke andere term dan ook. Bij dat project zal op korte

Hofstra

termijn ook de fiscale uitwerking erg belangrijk zijn. Ik verzoek de staatssecretaris om ons in de uitwerking inzicht te geven in de vraag hoe dit met de Europese ontwikkelingen allemaal kan. Mevrouw Van Vroonhoven heeft zojuist terecht gezegd dat dit een erg grote inkomstenpost is voor de overheid. Je zou kunnen zeggen dat wij er bijna aan verslaafd zijn. Het is ook een sterk groeiende post door de ontwikkeling van het autopark. Het is nodig dat er tegen de achtergrond van "Anders betalen voor mobiliteit", een heldere visie komt van het departement van Financiën en zelfs van het hele kabinet.

Staatssecretaris **Wijn**: Voorzitter. Het amendement-Hofstra/Crone hebben wij voldoende besproken. Ik beperk mij nu tot de twee moties.

Op de eerste plaats is er de motie over de bijtelling voor privé-gebruik van de lease-auto. Ik zal eerst iets meer zeggen over de meer principiële gedachtelijn achter de bijtelling. Als een auto voor privé-doeleinden wordt gebruikt, is er geen teruggaverecht van btw zoals bij de auto die alleen voor de zaak wordt gebruikt. In het eerste geval verschuift de auto immers van het zakelijke domein naar het privé-domein, en daar geldt de btw-plicht want een privé-persoon mag geen btw aftrekken. Als de auto voor privé-doeleinden wordt gebruikt, wordt de bijtelling daardoor hoger.

Het gaat hier om een forfaitaire bijtelling, waardoor er juridisch wel een mouw aan te passen valt, hoewel ik vind dat wij deze meer principiële benadering niet uit het oog mogen verliezen. Bovendien kost het uitvoeren van de motie 40 mln. Ik zeg nogmaals dat het niet mijn beleidsprioriteit is om op de bpm lastenverlichting te geven. Ik wil graag lastenverlichtingen geven, maar die wil ik niet in de sfeer van de indirecte belastingen zoeken, maar in de sfeer van de directe belastingen zoals de winstbelasting voor ondernemers. Ik begrijp heel goed dat de heer Hofstra zegt: u hebt ambtenaren, en ik niet, dus zoekt u zelf maar een dekking. Maar gegeven de beleidsprioriteit die ik zojuist schetste, ontraad ik het aannemen van de motie.

De heer **Hofstra** (VVD): De staatssecretaris noemt twee punten. 40 mln. is een groot bedrag, dat vind ik ook. Daarnaast probeert de staatssecretaris te beredeneren dat het principiële juist is het verschil te handhaven. Dat ben ik helemaal niet met hem eens. Het btw-deel klopt inderdaad, maar het gaat hier om loon in natura, en in dat geval is er zowel bij de inkomstenbelasting als bij de btw een forfait dat de waarde bepaalt. Het is heel raar om in het ene geval 25% van de waarde van de auto te hanteren, en in het andere geval 22%. Ik snap de redenering van de 40 mln., maar ik vind dat de staatssecretaris het principiële punt eigenlijk niet moet maken. Laat hij het maar houden bij een platte boekhoudkundige afweging. Ik hoop dat hij in staat is in het Belastingplan de bijtelling, wellicht in opties, toch mee te nemen.

Staatssecretaris **Wijn**: Ik heb al meteen aangegeven dat het om een forfait gaat en dat het juridisch allemaal mogelijk is. Toch wilde ik hier de achterliggende redenering niet ongenoemd laten, maar ik zal niet ontkennen dat inderdaad het budgettaire argument voor mij het zwaarst weegt.

De tweede motie die de heer Hofstra indiende gaat over dagwaarde bij bpm bij export. Ik moet nog maar zien dat de Europese Commissie met iets komt, en ik moet vervolgens nog maar zien dat de voorgestelde regels daadwerkelijk worden aangenomen. Ik vind de constatering daarom wat aan de boude kant geformuleerd. Ook hier kunnen wij de principiële redenering hanteren en ook hier wil ik die terzijde leggen, want ik begrijp de heer Hofstra wel. De uitvoering van deze motie zou 300 mln. kosten. Ik heb er in de verste verte geen trek in om 300 mln. te vinden op het dossier van de belasting op auto's. Als ik ergens al 300 mln. zou vinden, zou ik liever in de vpb een punt omlaag gaan. Ik ontraad daarom ook het aannemen van deze motie.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij komende dinsdag over het wetsvoorstel en de ingediende amendementen en moties stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 11.05 uur tot 11.45 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 26 januari 2006 over **kinderopvang**.

Mevrouw **Koşer Kaya** (D66): Voorzitter. Twee weken geleden heb ik in het algemeen overleg over kinderopvang opnieuw een pleidooi gehouden voor een verplichte werkgeversbijdrage. Ter plekke leek onze minister niet al te enthousiast, maar wat schetst mijn verbazing: nog geen week later schrijft de minister in een brief aan de Star dat hij een wetsvoorstel in voorbereiding heeft dat een verplichte werkgeversbijdrage regelt. Voor het geval dat.

De D66-fractie kan dat alleen maar toejuichen. Het verplichten van de werkgeversbijdrage zal de participatie van jonge ouders bevorderen en de administratieve rompslomp doen afnemen. Wel vraagt mijn fractie zich af waarom wij zouden moeten wachten als er nu al geconstateerd wordt dat het percentage werkgevers dat bijdraagt in de kosten voor kinderopvang te laag is. Naar mijn mening zal dat ook zo blijven. Waarom dan wachten tot 1 januari 2007, voordat wij de nieuwe regeling invoeren? Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verplichtstelling van een werkgeversbijdrage een positief effect zal hebben op de participatie van ouders, alsmede op de administratieve rompslomp die ouders nu ervaren,

constaterende dat nog lang niet elke werkgever