

Vergaderjaar 2001–2002

**28 014**

## **Wijziging van enkele belastingwetten c.a. (Belastingplan 2002-III Natuur, milieu en vervoer)**

**Nr. 4**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 31 oktober 2001

De vaste commissie voor Financiën<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **1. ALGEMEEN**

#### **1.1 Inleiding**

De leden van de fracties van de PvdA, de VVD, GroenLinks en de Christen-Unie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij hebben nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij wensen nog een aantal vragen te stellen en opmerkingen te plaatsen.

Het valt de leden van de CDA-fractie op hoe omvangrijk en instrumenteel ook dit pakket maatregelen is. Deze leden wijzen op het feit dat de sturende rol van de fiscaliteit niet overschat mag worden. Zoals bekend twijfelen genoemde leden met name aan het vergroenende karakter van de REB.

Fiscale maatregelen op het gebied van natuur, milieu en vervoer kunnen altijd rekenen op bijzondere belangstelling van de leden van de fractie van D66. De leden van deze fractie hebben bij dit deel van het belastingplan 2002 een aantal vragen en opmerkingen.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Witteveen-Hevinga (PvdA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), voorzitter, Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (ChristenUnie), Bakker (D66), De Vries (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Stroeken (CDA), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Vendrik (GroenLinks), Remak (VVD), Wijn (CDA), Kuijper (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA), Slob (ChristenUnie) en Cörüz (CDA).

Plv. leden: Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Duijkers (PvdA), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Klein Molekamp (VVD), De Wit (SP), Vacature PvdA, Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Blok (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Rabbae (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Van der Vlies (SGP) en Ten Hoopen (CDA).

## 2. NATUUR EN MILIEU

### 2.1. Natuur

#### 2.1.1 Verruiming herinvesteringsreserve

De leden van de fractie van de PvdA kunnen instemmen met het voorstel van de regering om de herinvesteringsreserve uit de Wet inkomstenbelasting 2001 te verruimen met de gevallen van verplaatsing van bedrijven in het kader van aankoop van gronden voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Strategische Groenprojecten (SGP's). Hiermee wordt zowel de realisatie van de EHS versneld, als het proces van herstructurering van de land- en tuinbouw gefacilieerd. Welke kwantitatieve doelstellingen hanteert de regering op dit punt? Voor 2002 is in totaal € 14 mln. beschikbaar waarvan 9 mln. voor deze maatregel. Welke maatregelen betreffen het overige deel van het beschikbare bedrag? Waarom is een andere ministeriele regeling nodig om de gevallen aan te wijzen waar deze regeling gaat gelden? De EHS en de SGP's worden immers planologisch vastgelegd door de provincies en door het Rijk getoetst, aldus de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de realisering van de EHS wel zo vrijwillig is als de regering beweert. Al meerdere malen is toegezegd dat de regering de EHS in 2018 zal realiseren. Deze leden vragen een reactie van de regering op de door regering gesuggereerde vrijwilligheid. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of het niet goedkoper is een goede fiscale regeling te treffen die verplaatsing van boeren bevordert in plaats van hen te laten zitten en veel extra maatregelen te nemen om vernatting te voorkomen. Ook op deze stelling vragen deze leden een reactie van de regering.

De leden van de CDA-fractie kunnen zich vinden in de verruiming van de herinvesteringsreserve met gevallen van verplaatsing van bedrijven in het kader van de aankoop van gronden voor de ecologische hoofdstructuur en strategische groenprojecten. Kan inzicht worden gegeven in de voorwaarden die in de ministeriële regeling hieromtrent nog zullen worden opgenomen?

De leden van de fractie van D66 steunen het voorstel om de doorschuif-faciliteit ook van toepassing te verklaren bij verplaatsing in het kader van de aankoop van gronden voor de EHS/SGP. Begrijpen deze leden goed dat met deze maatregel € 9 mln. is gemoeid en dus € 5 mln. van de beschikbare fiscale middelen voor natuur onbenut blijven? Zo nee, dan vernemen de leden van deze fractie graag waarvoor het resterende bedrag wordt gebruikt.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering een uitgebreide reactie op dit onderdeel van de werkgroep fiscale vergroening. Het advies van die werkgroep kwam grofweg neer op het volgende: zorgen voor een efficiëntere wijze van grondverwerving voor groene doelen, en middels wetgeving ervoor zorgen dat de verkoop van EHS-gronden minder vrijblijvend wordt. Daarna kan overgegaan worden met het uitbreiden van de doorschuifregeling. De leden van de fractie van GroenLinks willen graag met argumenten horen waarom niet voor deze route gekozen is.

De leden van de fractie van de ChristenUnie staan positief tegenover de voorgenomen verruiming van de herinvesteringsreserve uit de Wet inkomstenbelasting 2001 ten behoeve van de aankoop van gronden voor realisatie van de EHS/SGP's. De wetwijziging draagt naar hun mening bij aan

een financieel gunstiger positie van de te verplaatsen bedrijven, hetgeen een positief effect sorteert op de bereidwilligheid van de betrokken ondernemers om te verplaatsen en daarmee de realisatie van de EHS en de SGP's kan bespoedigen. Genoemde leden staan volledig achter het publieke belang dat op deze manier wordt gediend met de voorgenomen wetswijziging, namelijk de realisatie en instandhouding van belangrijke natuurgebieden in Nederland.

## **2.2 Milieu**

### *2.2.1 Continuering Dubo-regeling voor woningen*

De leden van de PvdA-fractie stemmen in met het structureel maken van deze regeling. Eerder drongen deze leden aan op het verhogen van de maximale vestigingskosten van 400 000 naar 600 000 gulden. Bij de laatste aanpassing van de regeling is deze aanpassing ook tot stand gebracht. Blijft deze ook gehandhaafd in 2002?

De leden van de fractie van D66 zijn het ermee eens dat de Dubo-regeling voor langere tijd wordt veiliggesteld. Wel gaan de leden van deze fractie ervan uit dat de regering met hen van mening is dat duurzaam bouwen uiteindelijk geen uitzondering maar regel zou moeten worden en er dus een moment zou moeten komen waarop fiscale stimulering niet langer nodig is. Zij verzoeken de regering aan te geven op welke wijze de ontwikkelingen op dit vlak worden gemonitord en aan de Kamer zullen worden gemeld.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering waarom niet voor een strengere normstelling van de EPN voor nieuwbouwwoningen wordt gekozen. Ook vragen de leden van deze fractie of het niet effectiever is om de aanbodzijde (de bouwers) van nieuwbouwwoningen te stimuleren, in plaats van de vraagzijde. Ook hier wensen deze leden een uitgebreide reactie van de regering op dit onderdeel van het rapport van de werkgroep fiscale vergroening.

### *2.2.2 Verruiming MIA*

Kosten voor milieuvadvis worden toegevoegd aan de lijst van milieu-investeringen, constateren de leden van de PvdA-fractie. Betekent dit dat milieuvadvis alleen onder MIA valt, als de investering waar het advies over gaat, ook daadwerkelijk wordt gedaan? In hoeverre kan herstructurering en aanleg van duurzame bedrijfsterreinen onder de MIA? De werking van het subsidie-instrumentarium van EZ is ook op dit punt zeer beperkt.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af waarom de Europese regelgeving wel accepteert dat de bestaande milieu-investeringsaftrek wordt toegepast voor het grootbedrijf, terwijl dat niet geldt voor de verruiming van deze aftrek voor advieskosten.

De leden van de fractie van D66 kunnen zich vinden in de voorgestelde verruiming van de milieu-investeringsaftrek.

#### **2.2.3.1 De afvalstoffenbelasting**

De regering stelde een jaar geleden in de notitie over verdere fiscale vergroening voor een afvalheffing op te leggen aan gemeenten naar de mate men er niet in slaagde de hoeveelheid ingezameld grijs huishoudelijk afval terug te brengen. Nadat onder andere de PvdA-fractie in de Tweede Kamer zich tegen dit voorstel teweest stelde, gaf de regering in het Belastingplan 2000 aan voorlopig af te zien van een dergelijke nieuwe

afvalheffing. Mogen deze leden erop vertrouwen dat van dit voorstel definitief wordt afgezien?

In tegenstelling tot de regering achten de leden van de VVD-fractie een verhoging van de afvalstoffenbelasting niet effectief voor een goed afvalstoffenbeleid. In 2005 gaan de Europese grenzen open en zullen de grote afvalstromen naar het buitenland gaan. Deze leden vragen zich af of de regering dit wenselijk acht en vragen de regering hierop een reactie.

De leden van de CDA-fractie hebben behoefte aan een reactie op de bezwaren van de Vereniging van Afvalverwerkers (VVAV) tegen de voorgenomen verhoging van de afvalstoffenbelasting. De VVAV wijst op de resultaten van het onderzoek van de OCFEB (Afvalprijzen zonder grenzen, Rotterdam 2001), waaruit blijkt dat de Nederlandse storthedding op brandbaar afval de hoogste is in Europa. Het is bekend dat de leden van de CDA-fractie van mening zijn dat Nederland niet vooruit moet lopen op de Europese regelgeving. Zij vragen de regering hierop te reageren.

Met betrekking tot de aanscherping van de fictieregeling inzake afvalstoffen krijgen de leden van de fractie van D66 graag toegelicht op welke wijze deze fictie tot op heden nog meer wordt gebruikt. Voor het overige kunnen genoemde leden instemmen met de voorgestelde maatregelen.

De leden van de fractie van GroenLinks zijn het eens met de verhoging van het hoge tarief voor het storten van afvalstoffen. Zij willen van de regering weten of het lage tarief dat van toepassing is op gevaarlijke afvalstoffen wordt heroverwogen. En zo neen, waarom niet?

Per 1 januari 2002 zal reinigbare baggerspecie worden belast, constateren de leden van de fractie van de PvdA. Vanuit de praktijk wordt aan deze leden het probleem gemeld dat er nog geen criteria zijn wat wel en wat niet-reinigbare baggerspecie is. Dit zou komen doordat de uitkomsten van de herclassificering van de nu nog klasse 3 en 4 specie nog niet bekend zijn. Kan de regering deze berichten bevestigen? Plaatst dit de introductie van een heffing op baggerspecie naar het oordeel van de regering in ander daglicht? Zal de introductie van een heffing de vervolmaking van herclassificering en van de reinigingstechnieken versnellen? Welke acties worden genomen van de zijde van het ministerie van Verkeer en Waterstaat om dit proces verder te versnellen?

Kan de regering reageren op de gedachte om de heffing geleidelijk te laten oplopen bijvoorbeeld in een drietal stappen, de komende jaren? Dit vanuit de redenering dat in de komende jaren de mogelijkheden tot scheiding en verwerking groter zullen worden. Zou de heffing kunnen worden gedifferentieerd naar de mate waarin de specie een bepaald percentage zand bevat, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de fractie van de VVD kunnen zich voorstellen dat de vrijstelling van de heffing op reinigbare baggerspecie wordt beëindigd. Wel hebben zij hierover nog een aantal vragen. Moet de haven van Rotterdam voor het storten in de Slufter die door die haven zelf is bekostigd, ook belasting gaan betalen? Zo ja, welke gevolgen heeft dit voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven? Acht de regering een heffing gerechtvaardigd indien voor storten geen alternatief is?

#### 2.2.3.2 Aanpassingen van de REB

De leden van de CDA-fractie volgen de leidende gedachte van de Regulerende Energiebelasting dat de verspiller moet betalen. In dat licht wordt aan de ene kant ecotax geheven en vindt aan de andere kant terugbetaling plaats. Teruggaaf is bijvoorbeeld mogelijk voor particulieren, voor het

bedrijfsleven en tegenwoordig ook voor instellingen van maatschappelijke, sociale of culturele aard. In dat licht krijgen sportclubs, kerken belasting teruggesluisd. Bij genoemde leden rijst de vraag of het mogelijk is om ook gemeentelijke en provinciale instellingen voor de teruggaafregeling in aanmerking te laten komen. Deze leden zijn namelijk van mening dat ook deze instellingen beloond zouden moeten kunnen worden voor milieuvriendelijk gedrag. Indien niet voorzien kan worden in een teruggaafregeling voor deze categorie, rijst de vraag hoe zich dit verhoudt met het beginsel van gelijke behandeling. Is het dan niet beter om de hele teruggaafregeling te herzien, wellicht zelfs in te trekken en in ruil daarvoor de tarieven drastisch te verlagen? Afschaffing van de teruggaafregeling, in ruil voor een forse verlaging van de tarieven heeft tot gevolg dat niet zo zeer de verspiller, maar de gebruiker betaalt. De leden van de fractie van het CDA vragen de regering hierop te reageren.

De leden van de fractie van GroenLinks menen dat de aanpassingen die de regering doorvoert momenteel nodig zijn. Wel is er sprake van veel ad-hoc oplossingen. Voor de lange termijn is een veel fundamentele heroverweging van de huidige REB noodzakelijk. Kan ingegaan worden op de gedachte die hierover binnen de regering leven en wanneer deze structurele REB-aanpassingen aan de Kamer worden voorgelegd? Vragen die daarbij naar het oordeel van de leden van de fractie van GroenLinks aan de orde dienen te komen is hoe moet worden omgegaan met de vrijstelling van duurzame energie bij een verdere verhoging van de REB (voor kleinverbruikers) en de (on)mogelijkheden om de REB om te vormen in een belasting die meer rekening houdt met de CO<sub>2</sub>-efficiëntie van de opwekking van elektriciteit. Kan er bijvoorbeeld een verschillend tarief gaan gelden voor aardgas en kolen, die ook op de import van stroom van toepassing is, zo vragen deze leden.

#### *WKK afdrachtskorting*

Bij de behandeling van het Belastingplan 2001 hebben de leden van de PvdA-fractie gepleit voor een verhoging van de afdrachtskorting voor WKK-installaties. Van de zijde van de regering werd toen gesteld dat een verdere verhoging op onoverkomelijke bezwaren zouden stuiten van de zijde van de Europese Commissie. Binnen enkele maanden echter kondigde de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij een tijdelijke stimuleringsmaatregel aan voor kleine WKK-installaties in de vorm van een extra afdrachtskorting. Een werkwijze door de regering die in de ogen van deze leden zeker geen herhaling verdient. In het nu voorliggende wetsvoorstel wordt genoemde tijdelijke regeling vervangen door een doorlopende regeling voor alle WKK-installaties. Dit kan op de instemming van de leden van de PvdA-fractie rekenen. In het licht van ons klimaatbeleid is WKK een onmisbare toepassing.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de verhoging van de afdrachtskorting in de REB voldoende is voor een volwaardige concurrentiepositie van WKK-installaties. Deze leden vragen tevens waarop de verhoging van de afdrachtskorting is gebaseerd: kunnen met 1,25 ct/kWh de exploitatieverliezen van WKK's over de jaren 2001 en 2002 worden overbrugd? Ook vragen zij of er aan de voorgestelde regeling een termijn verbonden is en hoe deze zich verhoudt tot het liberaliseringsproces van de (Europese) energiemarkt. De leden van de VVD-fractie zijn overigens van mening dat het uiteindelijk de voorkeur verdient om in plaats van een bijzondere stimuleringsregeling te komen tot een internationaal systeem van verhandelbare certificaten voor vermeden CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of de motivering voor het voorstel om elektriciteit uit (kleinschalige) waterkracht vanaf 1 januari niet

langer in aanmerking te laten komen voor het REB-nihiltarief, nl. voorkoming van te veel import van groene stroom, wel hout snijdt. Is het niet zo dat het gebruikte argument ook geldt voor andere vormen van duurzame energie zoals windenergie en biomassa? Wat wordt bedoeld met de aankondiging dat een «meer structurele oplossing» zal worden gepresenteerd in het volgende energierapport?

De leden van de fractie van D66 vernemen graag of de toestemming uit Brussel inzake de WKK inmiddels is verkregen en, zo nee, waarom dit zo lang duurt. De voorgestelde uitbreiding van de afdrachtskorting en definitiewijziging heeft de instemming van D66.

#### *Wijziging WKK definitie*

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel de REB-vrijstelling te laten gelden voor alle installaties die in enigszins betekende mate elektriciteit opwekken. Zij wijzen erop dat gewaakt moet worden voor inconsistentie in het beleid door een wijziging van definities. Investeringsperiodes worden immers voor een periode van 10 tot 15 jaar aangegeven en de overheid dient zich naar de mening van deze leden betrouwbaar op te stellen door eenduidige definities te hanteren. Tevens vragen deze leden om een inschatting van de budgettaire consequenties van deze ruimere definitie.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennis genomen van de voorgestelde verruiming van de definitie van de WKK. Zij vragen of deze verruiming er niet toe zou kunnen leiden dat exploitanten die zich niet of nauwelijks inspannen om de CO<sub>2</sub>-emissies terug te dringen er toch in slagen de REB te ontlopen.

#### *Liberalisering markt groene stroom*

Met ingang van 1 juli 2002 is markt voor zgn. groene stroom geliberaliseerd. Consumenten zijn vrij een leverancier te kiezen. Het tarief regulerende energiebelasting voor duurzame elektriciteit bedraagt nihil. Duurzame elektriciteit krijgt een groencertificaat. De eisen, in het bijzonder die voor in het buitenland opgewekte groene stroom, worden opgenomen in de aan te passen Regeling groencertificaten Elektriciteitswet. De leden van de fractie van de PvdA vragen of deze regeling vóór de behandeling van de Belastingplan aan de Kamer kan worden toegezonden.

De regering stelt voor elektriciteit opgewekt door waterkracht vooralsnog in zijn geheel uit te sluiten van het nihiltarief van de REB. Dit voorstel roept bij de leden van de PvdA-fractie vele vragen op. Is niet het oogmerk van de REB-vrijstelling het stimuleren van de afname van groene stroom in Nederland? Zo ja, wat is dan de argumentatie om deze bron van evident groene stroom af te sluiten? Is de regering bekend met het feit dat ook kleinschalig waterkracht wordt toegepast in Nederland? Is het werkelijk de bedoeling de ontwikkeling en innovatie hiervan te frustreren? Realiseert de regering zich dat door deze maatregel waarschijnlijk een verschuiving zal optreden van import van waterkracht naar import van biomassa? Wat wordt exact beoogd? Is de regering bereid haar voorstellen te herzien? Deelt de regering de mening van de leden van de PvdA-fractie dat het overnemen van bestaande oude waterkrachtcapaciteit weliswaar geen bijdrage levert aan de vergroening van de stroomopwekking maar nieuwe of nieuw te ontwikkelen waterkrachtinstallaties in Nederland en elders in Europa wél? Zo ja, is de regering dan bereid om in plaats van het volledig uitsluiten van waterkracht bijvoorbeeld eisen te stellen aan het rendement van de installatie of aan de begindatum van de investeringen in de installatie?

Waterkrachtstroom wordt vooralsnog in zijn geheel uitgesloten van het nihiltarief van de REB, zo lezen de leden van de VVD-fractie. Deze leden vragen zich af of deze maatregel ertoe zal leiden dat het Nuon-project om zeep wordt geholpen.

De regering stelt voor waterkracht vooralsnog in zijn geheel uit te sluiten van het nihiltarief van de REB. Dit voorstel maakt op de leden van de fractie van de ChristenUnie een tamelijk willekeurige indruk. In welke zin onderscheidt waterkracht zich van andere duurzame energiebronnen, waarvoor evenzeer geldt dat sprake is van een groeiende import? Deze leden vragen zich bovendien af of nu niet wordt aangekoerst op een jojobeleid, gelet op de toevoeging «vooralsnog» en de mededeling dat in het Energierapport een meer structurele oplossing zal worden gepresenteerd. Zou op basis van dat rapport niet tot een beter overwogen beslissing op basis van een integrale benadering worden gekomen? Verdient het met het oog daarop geen aanbeveling het voorstel met betrekking tot waterkracht uit het voorliggende wetsvoorstel te schrappen?

#### *Reparatie grondslag REB*

De leden van de PvdA-fractie zijn verheugd voor de stimulans die wordt gegeven aan de productie van waterstof uit aardgas waarbij de vrijkomende CO<sub>2</sub> wordt afgevangen en op milieuverantwoorde manier definitief wordt verwijderd. Deze energiedragers krijgen voordelen vergelijkbaar met de afdrachtskorting en het nihiltarief voor groene stroom. Dit is in lijn met wat deze leden met kracht bepleitten.

De regering stelt voor waterstof op dezelfde wijze in de BSB- en REB-heffing te betrekken als aardgas. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een dergelijke behandeling van waterstof niet zal leiden tot een voortvarende bevordering van de waterstofeconomie, terwijl zowel de regering als het parlement dit wenselijk achten. Zij vragen zich af of deze maatregel ertoe zal leiden dat het grootschalige waterstofproject van Proton Chemie hiermee om zeep wordt geholpen.

Het wordt de leden van de D66-fractie niet geheel duidelijk waar de passage op blz. 6 en 7 van de memorie van toelichting over klimaatneutrale energiedragers, incl. de daarvoor uitgetrokken middelen, toe leidt. Kan de regering dit toelichten? De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering te reageren op de brief van de Provincie Noord-Holland van 24 oktober jl. inzake het uitsluiten van het nihiltarief van de REB op elektriciteit opgewekt uit waterkracht. De overige reparaties en wijzigingen van de REB komen de D66-fractie terecht voor.

#### *2.2.4 Heffing op vaartuigen*

In het regeerakkoord is uitgegaan van een vaarbelasting met een opbrengst van 80 mln. gulden. De uitwerking van dit voornemen heeft al met al erg lang geduurd, zo stellen de leden van de fractie van de PvdA vast. De regering stelt nu, drie jaar later, voor van deze belasting af te zien. Zij wijst op de onmogelijkheid, op grond van internationale afspraken, de beroepsvaart in deze heffing te betrekken. Argumenten van perceptiekosten en gebrek aan draagvlak hebben deze leden niet kunnen overtuigen. Wel erkennen de leden van de PvdA de internationale bezwaren. Om die reden stemmen zij in met het op dit moment afzien van eerder voorgenomen heffing. In welk daglicht komt de internationale dimensie van de introductie van de vaarbelasting te staan als gevolg van het verschijnen van het witboek Transport («European Transport Policy for 2010; Time to decide»). Witboek van de Europese Commissie, september 2001, Brussel) van EU-commissaris Palacio?



Waarom wordt in technische zin al het nodige werk verricht voor een watersportbijdrage terwijl daartegen diverse bezwaren bestaan en eerst bij een volgend regeerakkoord *eventueel* de discussie over zo'n heffing kan worden gevoerd, vragen de leden van de fractie van de VVD.

De leden van de CDA-fractie zijn verbaasd dat de regering de in het regeerakkoord opgenomen vaarbelasting laat varen. Waarom verwacht de regering problemen met betrekking tot de rechtsgrond van de belasting? Is het intensief gebruik maken van ruimte geen geldige rechtsgrond voor het heffen van een belasting? Voorts vragen genoemde leden zich af waarom de beroepsvaart niet in de heffing betrokken zou kunnen worden. Hoe rijmt e.e.a. dan met andere belastingen, zoals de BPM, waar kennelijk wel een verschil tussen beroepsmatig verkeer en privé-verkeer kan worden aangebracht?

De leden van de CDA-fractie missen nog een standpuntbepaling van de regering inzake de suggestie van een watersportbijdrage. Hoe staat de regering tegenover de invoering van een waterbijdrage? Kunnen de voordelen van de waterbijdragen worden afgezet tegen die van de vaarbelasting?

Hoewel de leden van de D66-fractie begrip hebben voor de overwegingen van de regering, zijn zij wel teleurgesteld dat het sinds 1998 niet is gelukt een goed invulling te vinden voor deze ten tijde van het regeerakkoord zo wezenlijk geachte nieuwe belasting. Kan worden aangegeven wanneer de «technische» informatie naar de Tweede Kamer komt?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn zeer teleurgesteld over het feit dat het de regering niet is gelukt om deze afspraak uit het regeerakkoord na te komen. Zij vragen zich af of de vaarbelasting uit het regeerakkoord bedoeld was voor de pleziervaart of voor de gehele vaarsector. Ook vragen deze leden zich af of Nederland voldoende moeite doet om de beroepsvaart ook te betrekken in de variabiliseringsgedachte en internaliseringsgedachte van het mobiliteitsbeleid door de vaarbelasting met de partners van de Akte van Mannheim te bespreken en een wijziging van deze Akte voor te stellen. Zo neen, waarom niet? Zo ja, kan aangegeven worden hoe deze besprekingen verlopen en wanneer er aanpassingen te verwachten zijn? De argumenten van de regering om de pleziervaart niet te belasten zijn naar de mening van de leden van GroenLinks niet sterk. Zo zou de bestemming van de werkgroep Kamminga niet overeenkomen met het begrotingsbeleid. De leden van de fractie van GroenLinks begrijpen echter niet waarom de regering meegaat in de door de werkgroep bepleitte omschakeling van een regulerende heffing naar een bestemmingsheffing. Een eigenstandige afweging van de regering lijkt, zeker als het begrotingsbeleid in de weg staat van een bestemmingsheffing, zeer gewenst. Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van GroenLinks dat het eigenlijk een bizarre situatie is dat het begrotingsbeleid kan leiden tot een doorschuif van de problematiek voor de volgende periode. Een budgettair neutrale operatie wordt op deze manier op oneigenlijke gronden gedwarsboemd.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben geconstateerd dat in deze kabinetsperiode geen uitvoering wordt gegeven aan het voornemen uit het regeerakkoord een vaarbelasting te introduceren. Zij verzoeken de regering aan te geven welke acties sinds de verschijning van het advies van de werkgroep Kamminga in 1999 zijn ondernomen om deze vaarbelasting gestalte te geven. Nu de regering pas in de tweede helft van 2001 tot de conclusie komt dat geen belasting zal worden geïntroduceerd wordt de indruk gewekt dat dit dossier in elk geval geen prioriteit heeft gehad. Is dit een juiste taxatie? De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren welke budgettaire gevolgen uitstel van invoering heeft,



gelet op het feit dat in het regeerakkoord was uitgegaan van een opbrengst van fl. 80 miljoen. Aansluitend vragen zij of, en zo ja op welke wijze, in andere lidstaten deze sector met belastingen wordt geconfronteerd.

### *2.2.5 Belasting op oppervlakedelfstoffen*

De fractie van de PvdA heeft meerdere malen aangedrongen op een heffing op de winning van oppervlakedelfstoffen. Het betreft hier de winning van primaire, schaarse en niet vervangbare grondstoffen waarvoor marktconforme instrumenten om de oplopende vraag af te remmen dringend gewenst zijn. De leden van de fractie van de PvdA kunnen, gegeven de lastige terugsluis, op dit moment instemmen met besluitvorming over deze heffing in een breder financieel kader ten tijde van de totstandkoming van een nieuw regeerakkoord. Dit is echter niet hetzelfde als «in het kader van besluitvorming over het deel 3 van de Structuurschema Oppervlakedelfstoffen II». Wat is nu het voornemen van de regering?

De koppeling met het een eventueel stimuleringsfonds voor duurzame bouwstofvoorzieningen is om begrijpelijke redenen door het betrokken bedrijfsleven gelegd maar is niet terecht en zelfs ongewenst: een dergelijk fonds had er al lang moeten zijn in de ogen van deze leden. In alle gevallen moeten alternatieven voor deze uitputbare grondstoffen worden ontwikkeld. De domeinvergoeding zou gezien kunnen worden als een marktconform instrument om de behoefte aan primair zand en grind af te remmen ware het niet dat deze vergoeding slechts in rijkswateren kan worden geheven. De leden van de PvdA zijn derhalve verheugd dat de regering aankondigt een wetsvoorstel voor te bereiden voor de BOD. Kunnen de hoofdlijnen van dit wetsvoorstel worden geschetst?

De leden van de fractie van D66 wachten met belangstelling de verdere voorstellen af.

Het stelt de leden van de fractie van de ChristenUnie teleur dat de invoering van belasting op oppervlakedelfstoffen ook zo lang op zich laat wachten. Zij vragen op welke termijn naar verwachting op z'n vroegst kan worden overgegaan tot een BOD.

## **3. VERVOER**

### **3.1 Inleiding**

In de voorbereiding van het algemeen overleg inzake fiscale aspecten mobiliteit zijn van de zijde van de Kamer 105 vragen gesteld. Deze werden beantwoord op 20 oktober jl. Deze vragen hadden voor het overgrote deel betrekking op voorstellen die in dit deel van het Belastingplan zijn opgenomen. De leden van de fractie van de PvdA hebben daarom over het «autopakket» in deze fase relatief weinig vragen en opmerkingen. Verder is bij de Financiële beschouwingen reeds stilgestaan bij met name de uitvoering van de motie Hofstra/Crone.

Deelt de regering, gelet op de uitspraak van de staatssecretaris van Financiën tijdens het algemeen overleg over fiscale aspecten van mobiliteit die zei dat de fiscale behandeling van mobiliteit inmiddels een volle kerstboom is waar we niet nog een bal bij moeten hangen, de mening van de leden van de VVD-fractie dat in de systematiek van de reiskostenaftrek en de onbelaste vergoedingen sprake is van een lappendeken van allemaal verschillende fiscale behandelingen van de verschillende onderwerpen? Op dit moment wordt er op verschillende terreinen en in verschillende nota's gesproken over de autobelastingen, vervoer en alles wat daarmee

samenhangt. Hierbij kan gedacht worden aan het NVVP, het NMP-4 en de (nog niet verschenen) nota over kilometerheffing. De leden van de VVD-fractie zijn nog steeds in afwachting van de meerjarig samenhangende voorstellen voor een stelselwijziging van de autobelastingen gericht op verlaging en vergroening. Deze meerjarig samenhangende voorstellen zijn nodig omdat er nu allerlei zaken door elkaar lopen. B.v. het NVVP, de kilometerheffing, de commissie Stevens, het NMP-4 en de vergroeningvoorstellen. Wanneer kunnen de leden van de VVD-fractie deze integrale voorstellen tegemoet zien?

Wat vindt de regering van de stelling dat de reiskosten eigenlijk niet in de driehoek werkgever/werknemer/belastingheffer horen, maar dat de reiskosten een zaak zijn van de werkgever en werknemer en niet van een belastingheffer die zich nu gedetailleerd met deze materie bezighoudt? Hoe verhoudt de fiscale bemoeienis van de overheid met de reiskosten zich met de kernboodschap uit het NVVP over keuzevrijheid: burgers kiezen zelf, maar betalen de kosten van hun keuze? Is het zo bezien niet wenselijk om in de toekomst te komen tot het zoveel mogelijk schrappen van de aftrekposten onder gelijktijdige verhoging van de arbeidskorting en over te gaan tot een verruiming van de onbelaste reiskostenvergoeding door de werkgever waardoor de consequenties van de voorkeurskeuze nog sterker bij de burger komt te liggen?

De regering noemt in het belastingplan een aantal maatregelen op het gebied van vervoer. De leden van de VVD-fractie vragen de regering per maatregel kwantitatieve informatie te leveren. De leden van de VVD-fractie willen per voorstel weten om hoeveel gevallen het gaat en wat de budgetten, c.q. het beslag op de belastingopbrengsten c.q. de belastinguitgaven, zijn. De leden van de VVD-fractie vragen hierbij nadrukkelijk om een p x q onderbouwing van de voorstellen en niet alleen om de totaalbedragen zoals die zijn gegeven op vraag 21 bij de notitie «fiscale aspecten van mobiliteit».

Voor wat betreft de onderhavige voorstellen inzake het vervoer, menen de leden van de CDA-fractie te kunnen volstaan met hun inbreng bij het algemeen overleg over de notitie fiscale aspecten mobiliteit d.d. 3 oktober jl. Genoemde leden zijn voorstander van variabilisering en vergroening. In dat licht steunen de leden van de CDA-fractie onderhavige voorstellen dan ook van harte. De leden zijn wel van mening dat de lasten van auto's niet onevenredig zwaar mogen drukken op de autobezitter. Het verheugt de leden ook dat de regering de motie Crone c.s. die is aangenomen tijdens de Algemene Financiële Beschouwingen zal uitvoeren.

De leden van de fractie van GroenLinks houden zich bij deze schriftelijke inbreng beperkt op het onderdeel vervoer, vanwege het feit dat het algemene overleg vorige maand over dit onderdeel voldoende duidelijkheid in ons standpunt naar voren moet hebben gebracht. Duidelijk is dat de leden van de fractie van GroenLinks zeer teleurgesteld zijn over het feit dat de lastenverlichting aan de automobilist maar door blijft gaan. Als gekeken wordt naar de milieueffecten van de sector wegvervoer dan zou een omgekeerde richting veel meer voor de hand liggen. De kleine verbeteringen in de milieusfeer kunnen het uiteindelijke oordeel van deze leden niet veranderen: we zijn op de verkeerde weg.

### **3.2 Verlaging en vergroening van autobelastingen**

#### *3.2.1 Uitvoering motie Hofstra/Crone en de motie Dijkstal; 2e tranche*

In 2000 werd de motie Hofstra/Crone ingediend waarin werd gevraagd om verdere variabilisatie van de autobelastingen. Reeds in 2001 werden daartoe enkele maatregelen genomen. Dit jaar moeten verdergaande stappen worden gezet. De leden van de PvdA-fractie stemmen in met de

stimulering van zuinige auto's in de BPM. Dit in aanvulling op de reeds per 2001 geïntroduceerde stimulering van schone personen- en bestelauto's.

Ook zijn deze leden verheugd met de verlenging van de vrijstelling van BPM voor elektrische en hybride auto's, en de uitbreiding naar personenauto's die op waterstof rijden. Ook kunnen deze leden instemmen met de gekozen oplossing voor de gedwongen beëindiging van de paarse dieselregeling. Om een lastenverzwaring voor onze internationale transportsector te voorkomen wordt gekozen voor een gelijkwaardige verlaging van de accijns op dieselolie. Deze lastenverlichting komt ook ten goede aan de personenauto's met dieselmotoren. Om de lastenverlichting voor elke automobilist gemiddeld gelijk te laten zijn wordt gelijktijdig de MRB voor benzine- en LPG-automobilist met 6,5% verlaagd. Na een verlaging van de MRB van 6,9% in 2001 stelt de regering nu voor een verlaging van 6,5%. Teneinde op dit moment een grotere stap te maken op weg naar variabele autobelastingen is bij het debat over de Algemene Financiële Beschouwingen door de leden van de PvdA-fractie, samen met VVD en CDA, een motie ingediend volgend jaar de MRB met 10% te verlagen in plaats van de voorgestelde 6,5%. Dat is een tegenwicht voor de indexatie van de accijnzen per 1 januari. Wanneer kunnen de leden van de PvdA-fractie de voorstellen van de regering ter uitvoering van de motie Crone c.s. tegemoet zien?

De leden van de VVD-fractie hebben in een brief van 27 september jl. van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gelezen dat maatschappelijk verdedigbaar is gebruik van LPG als brandstof voor (personen)auto's uit te faseren over een periode van 10 à 15 jaar. In het NMP-4 lezen deze leden dat de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voornemens is 500 à 600 LPG-locaties te verplaatsen dan wel te sluiten. Hoe verhouden deze voorstellen zich tot het feit dat LPG een relatief zuinige brandstof is waarvan het gebruik door de overheid decennia lang is gestimuleerd en tot het feit dat in het belastingplannen het gebruik van schone brandstoffen en schone auto's, overigens met instemming van de leden van de VVD-fractie, wordt gestimuleerd?

De leden van de VVD-fractie willen graag weten hoe groot het marktaandeel is van zwavelarme benzine en in welk tempo dit marktaandeel volgens de regering zal worden vergroot. Is er voor zwavelarme benzine een aparte pomp nodig en is de fiscale stimulans van 3 cent voldoende, zo vragen deze leden zich af.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie wat het effect van het verplaatsen of sluiten is van 500 à 600 locaties op de files. De automobilisten met een gastank zullen nu de snelweg op moeten om te tanken. Kan de regering haar meest recente standpunt geven over de optimale samenstelling van de brandstofmix, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Daarnaast vragen deze leden zich af of het nog wel van deze tijd is dat de overheid de wenselijke verdeling van de brandstofmarkt vastlegt. Zou de overheid niet moten volstaan met het beoordelen van de relevante aspecten per brandstofsoort en vervolgens de markt zijn werk moeten laten doen?

De leden van de D66-fractie maken uit de stukken op dat de regering ervoor heeft gekozen een belangrijk deel van de in 2002 voor lastenverlichting beschikbare middelen in te zetten voor «de automobilist». De leden van deze fractie zijn zich ervan bewust dat twee moties uit 2000 de regering hebben opgeroepen met meerjarige samenhangende voorstellen te komen gericht op vergroening en verlaging van de autobelastingen. Zij hebben tegen die achtergrond tevergeefs gezocht naar het meerjarig perspectief waar de nu gepresenteerde voorstellen logisch uit voortvloeien, inclusief een duiding van «de automobilist» en zijn noden. Wil de

regering hierop ingaan? Begrijpen de leden van de D66-fractie goed dat het nu uitgetrokken bedrag voor lastenverlichting in deze sfeer eigenlijk volledig is bepaald door het aflopen van de Europese derogatie voor de zgn. Paarse dieselregeling en de gevolgen die dat moet hebben voor de accijns op diesel? Is met de onderhavige voorstellen naar de mening van de regering afdoende gereageerd op de moties in kwestie? Het wetsvoorstel voorziet in vastlegging van de redenering die in de notitie fiscale aspecten mobiliteit d.d. 19 juli 2001 aan de Kamer werd voorgelegd en die op 3 oktober 2001 in een algemeen overleg werd besproken. De leden van de fractie van D66 gaven ook toen al aan behoefte te hebben aan meer inzicht in de achtergrond van de keuze om, gegeven het feit dat de dieselaccijns met 5,29 cent omlaag moet ten gevolge van het Europese beleid, de motorrijtuigenbelasting voor benzine en LPG-auto's te verlagen met het budgettaire equivalent van een verlaging van 5,29 cent op de accijns op benzine respectievelijk LPG. Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van D66 dat in feite elk willekeurig bedrag gekozen had kunnen worden, gezien de verschillen in accijnzen? Overigens zijn de leden van deze fractie goed te spreken over het feit dat de regering daar waar aan verlaging van autobelastingen wordt gedacht, steeds zoveel mogelijk kiest voor het verlagen van alleen vaste lasten. De uitzondering van accijnsverlaging voor laagzwavelige benzine kan op hun instemming rekenen gezien het milieubelang.

De regering streeft per saldo naar een verlaging van de autobelastingen. In het lopend en het volgend begrotingsjaar dragen de verschillende maatregelen alle bij aan lastenverlichting, in de sfeer van zowel de vaste als de variabele kosten. De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben er tijdens de algemene politieke beschouwingen al op gewezen dat deze aanpak het risico in zich bergt dat het politiek en maatschappelijk draagvlak voor een verhoging van de variabele lasten in de vorm van een kilometerheffing afneemt. Als de automobilist eerst te maken krijgt met diverse vormen van lastenverlichting, zal hij vervolgens een lastenverzwaring niet met open armen ontvangen. Deze leden betreuren het dat het variabilisatiebeleid niet evenwichtiger wordt vormgegeven, zodat verhogingen gelijktijdig worden gecompenseerd door verlagingen. Wil de regering hierop reageren? Deze leden vragen in dit kader nog welke rol de verhoging van de variabele kosten heeft gespeeld bij de vormgeving van het pakket 2002. Zij verwijzen naar pagina 10 van de memorie van toelichting, waar dit element bij het derde gedachtestreepje wordt genoemd. De lastenverlichting voor 2002 wordt gedeeltelijk gebaseerd op de afschaffing van de paarse dieselregeling. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of dat wel terecht is, gelet op het feit dat de huidige brandstofprijzen lang niet meer zo hoog zijn als ten tijde van de invoering van de paarse diesel.

### *3.2.2 Stimulering zuinige personenauto's*

De leden van de fractie van D66 kunnen zich vinden in de keuze voor de premievariant voor de stimulering van zuinige auto's, toegespitst op de A- en B-labels.

De voorgestelde teruggaafregeling voor zuinige personenauto's onderscheidt zich van regelingen in andere lidstaten. De leden van de fractie van de ChristenUnie zouden er de voorkeur aan geven de premie te koppelen aan auto's die in absolute zin goed scoren. Nu voor een andere opzet is gekozen, vragen zij waarop de verwachting is gebaseerd dat de verkoop van auto's met een A-label met 100% zal toenemen en die van auto's met een B-label met 33%.

### *3.2.3. Continuering BPM-vrijstelling voor elektrische en hybride auto's*

Verlenging van de BPM-vrijstelling voor elektrische en hybride auto's kan rekenen op de instemming van de leden van de D66-fractie.

### *3.2.4. Veiligheidsbevordering en vergroening lijst vrijgestelde BPM-accessoires*

De leden van de fractie van D66 zijn het eens met de voorgestelde opschoning en uitbreiding van de lijst van autoaccessoires waarvoor vrijstelling van de BPM geldt.

De leden van de fractie van de ChristenUnie juichen het toe dat de aanschaf en toepassing van veiligheidsbevorderende voorzieningen fiscaal wordt gestimuleerd. Zij verzoeken de regering aan te geven op grond van welke criteria wordt overgegaan tot enerzijds fiscale stimulering en tot anderzijds een wettelijk voorschrift.

## **3.3 Aanpassing inrichtingseisen bestelauto's**

Voor bestelauto's wordt voorgesteld de blinderingseis voor de rechterachteruit te laten vervallen uit een oogpunt van verkeersveiligheid. De leden van de PvdA-fractie hebben hier meermalen op aangedrongen. Het risico van aanzuigende werking voor particulieren op de grijs kentekenregeling wordt onderkend. In de antwoorden op de schriftelijke vragen wordt de gedachte om alleen aan fiscaal ondernemers nog een grijs kenteken te verstrekken afgewezen. Welke alternatieve aangrijpingspunten zijn er om misbruik van de regeling te voorkomen?

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd met het feit dat de in de wet BPM en de Wet MRB opgenomen blinderingseis van de zijruit wordt aangepast. Veiligheid staat ook bij de VVD voorop! Gaat de maatregel al per 1 januari 2002 in en komt er nog een nadere regeling waarin wordt bepaald aan welke eisen (afmeting en plaats) de zijruit moet voldoen? Graag concrete informatie. In hoeverre geldt dit ook voor de vrachtwagen? Overweegt de regering ook fiscale stimulansen om de dode hoekproblematiek bij vrachtwagens op te lossen?

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel om, met het oog op de verkeersveiligheid, een niet-geblindeerde zijruit aan de rechterzijde van de laadruimte toe te gaan staan. Deze leden zijn blij dat er eindelijk een oplossing is gevonden voor dit veiligheidsprobleem, maar verzoeken de regering wel nadrukkelijk te blijven volgen of deze oplossing afdoende is. De leden van deze fractie zien graag toegelicht of en hoe die monitoring is voorzien en wanneer de eerste evaluatie valt te verwachten.

Het is de leden van de fractie van de ChristenUnie niet duidelijk waarom blinding van de zijruit aan de linkerkant van de laadruimte wel blijft voorgeschreven. Leidt die blinding niet eveneens tot onveilige situaties?

## **3.4 Aanpassing autokostenfictie**

### *3.4.1 Versoepeling regime bestelauto's en auto's voor wachtdiensten*

De leden van de fractie van de PvdA presenteerden reeds in april dit jaar een alternatief voorstel voor de fiscale behandeling van de bestelbus. De werknemers die gebruik maken van een bestelbus waren vanaf 1 januari geconfronteerd met aanzienlijke administratieve lasten en in veel gevallen met een aanzienlijke lastenverzwaring. Indien immer geen sluitende kilometeradministratie kan worden overgelegd bij de aangifte over 2001,

zullen de bestelbusrijders geconfronteerd worden met een bijtelling van 25% van de nieuwwaarde van de bus bij zijn inkomen. Het PvdA-voorstel behelsde een aanmerkelijk vereenvoudiging en de mogelijkheid van een veel lagere forfaitaire bijtelling. De zorg van deze leden over de nieuwe regeling werd bevestigd in een peiling gehouden door MKB-Nederland en het FNV.

De leden van de PvdA-fractie zijn verheugd dat de hoofdlijn van de door hen bepleitte aanpassingen worden overgenomen door de regering in het voorliggende Belastingplan, deel II. Er is sprake van een forse vereenvoudiging van het regime voor bestelauto's en auto's voor wachtdiensten. Reeds bij besluit van 15 juni jl. is het toegestaan dat ook bestelauto's die meer dan 4000 maar minder dan 7000 km privé worden gebruikt, kan worden volstaan met een registratie van de privé-ritten en opgave van het aantal zakelijke kilometers op jaarbasis. Deze «halve» administratie is naar de inschatting van deze leden echter kwetsbaar voor fraude. Ook de aanduiding van de wachtdienstkilometers als zakelijk is in lijn met ons voorstel en heeft onze steun.

De leden van de PvdA-fractie spreken hier opnieuw de zorg uit dat in het lopende belastingjaar de zeer bewerkelijke kilometeradministratie bij de aangifte over het jaar 2001, begin volgend jaar, tot grote problemen zal leiden voor veel bestelbusrijders. En in veel gevallen ook tot een forse extra en onverwachte aanslag. Deelt de regering deze zorg? Zoals eerder bepleit zijn deze leden van mening dat het nieuwe regime ook al betekenis zal moeten krijgen in het nog lopende belastingjaar. Zij trekken hierbij de parallel met de zgn. kantine-regeling waarbij de regering eveneens onlangs heeft besloten tot een aanmerkelijk eenvoudiger, forfaitair regime en deze aanpassing in de vorm van een keuzemogelijkheid ook in het lopende belastingjaar aan betrokken aangifteplichtigen aan te bieden. De leden van de fractie van de PvdA komen hierop bij het debat over het Belastingplan 2002 zeker terug.

Kan nog eens worden ingegaan op de gedachte de bijtelling te belasten tegen een uniform tarief voor al diegenen die van een bestelwagens gebruik moeten maken en tevens meer dan 500 kilometer privé rijden? Is hier een analogie met de aangepaste kantine-regeling waarbij maaltijd-vergoedingen eveneens met een eindheffing tegen een uniform tarief worden belast? Hoe kijkt de regering aan tegen het voordeel dat een keuze voor een eindheffing betekent dat de werkgever de heffing kan innen en werknemers niet hoeven te worden geconfronteerd met een aanslag? Tenslotte vragen de leden van de PvdA-fractie wat de stand van zaken is in het overleg met bedrijfsleven en vakbonden over de uitwerking van de nieuwe fiscale regeling voor bestelwagens.

In het NVVP wordt gesproken over internalisering van de kosten van de bestelauto. Ook in het rapport van de commissie Fiscale vergroening II wordt gesproken over gelijktrekken van de fiscale behandeling van de bestelauto en de personenauto. Vindt de regering dat ook de binnenvaart, de scheepvaart en de spoorwegen hun maatschappelijke kosten moeten betalen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af in hoeverre het versoepelde fiscale regime voor de bestelauto uitvoerbaar is nu de regering onderscheid gaat maken tussen bestelauto's die vergelijkbaar zijn met personenauto's en derhalve niet vallen onder het zogenoemde milde regime en bestelauto's die wel vallen onder het milde regime. Welke objectieve criteria gaat de regering nu hanteren bij de uitvoering van de regeling als het gaat om het bepalen welke bestelauto's wel en welke niet onder het milde regime vallen? Overweegt de regering deze maatregel met terugwerkende kracht per 1 januari 2001 in te voeren?

Wat betreft de fiscale behandeling van het privé-gebruik van een bestelauto zijn de leden van de CDA-fractie van mening dat ook het bijtellings-



percentage van 10 kan leiden tot een onevenredig hoge waardering van het genoten voordeel. Hoe beoordeelt de regering de door VNO-NCW voorgestelde staffel voor bestelauto's, om de overgangen niet te scherp te maken. Ook hebben deze leden nog een aantal uitvoeringstechnische vragen inzake de autokostenfictie voor de bestelauto. Op welke andere wijze dan door rittenregistratie kan worden aangetoond dat minder dan 500 km voor privé-doeleinden zijn afgelegd? En hoe wordt beoordeeld of een bestelauto door zijn aard of inrichting feitelijk slechts tot een beperkt voordeel voor de bezitter leidt beoordeeld?

Nadat ook de fractie van D66 geruime tijd erop heeft aangedrongen dat een oplossing wordt gevonden voor de lastige kwestie van het privé-gebruik van echte bedrijfsauto's, lijkt er nu naar de mening van de leden van deze fractie een voldoende aanvaardbare regeling te worden voorgesteld. Vooralnog hebben zij daar geen kanttekeningen bij.

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat er veel knelpunten bestonden voor de autokostenfictie bij bestelauto's die hebben geleid tot (noodzakelijke) wijzigingen. Deze leden kunnen echter de nu gekozen benadering niet goed beoordelen. Zeker omdat nog geen helderheid is geschapen welke categorie de 10% bijtelling «bestelauto's die in meerdere opzichten opvallend verschillend zijn van personenauto's» gaat vormen. Kan de regering aangeven wanneer het overleg is afgerond? Kan de regering aangeven met welke insteek zij in dit overleg staat. Is een zeer ruime toepassing wenselijk, of moet het gaan om een beperkte categorie?

### *3.4.2 Aanpassing staffeling i.v.m. belasten woon-werkkilometers*

Uit rechtvaardigheidsoogpunt zijn vanuit de PvdA-fractie reeds eerder vraagtekens gesteld bij het verschil in behandeling van het woon-werkverkeer tussen diegenen die met een auto van de zaak en diegenen die zich met eigen auto tussen werk en huis verplaatsen. De regering zegde daarop bij de behandeling van het Belastingplan 2001 toe deze regeling nader te bezien. In het voorliggende Belastingplan wordt ervoor gekozen het woon-werkverkeer voor beiden deels als privé te beschouwen. Dit betekent voor de auto-van-de-zaak dat de woon-werkkilometers voortaan moeten meetellen voor de bijtelling. Voor woon-werkverkeer met de eigen auto kan de werkgever belastingvrij een vergoeding geven indien de reis meer dan 10 km bedraagt en de maximale vergoeding is afgestemd op de gemiddelde kosten bij een reisafstand enkele reis van meer dan 20 km maar minder dan 30 km. In analogie wordt voor de auto-van-de-zaak voorgesteld reisafstanden enkele reis tot 10 kilometer en alles boven de 30 kilometer als privé aan te merken. Voorbeeld: Als de reisafstand enkele reis 50 km beloopt, wordt dus 20 kilometer als privé aangemerkt. Dit voorstel kan door de leden van de PvdA-fractie vanuit een oogpunt van rechtvaardigheid en vanuit milieu- en congestieoverwegingen worden gesteund. Genoemde leden hechten eraan dat gekozen is voor een budgetneutrale oplossing: om te voorkomen dat het aanmerken van een deel van het woon-werkverkeer als privé-kilometers tot lastenverzwaring leidt wordt de staffeling van de bijtelling aangepast. Daardoor krijgen uiteindelijk circa 36% van de bezitters van een auto-van-de-zaak straks te maken met de maximale bijtelling van 25%, tegen 38% in de huidige situatie. De insteek is hier dus geenszins een lastenverzwaring voor de automobilist maar een correctie van een evident geval van ongelijke behandeling. Verder vindt ook generieke lastenverlichting plaats die ook aan de rijders van lease-auto ten goede komt doordat in 2002 de MRB in de voorstellen van de regering 6,5% en in de motie Crone c.s. zelfs 10% wordt verlaagd.

Los van de vraag of de vergelijking tussen woon-werkverkeer met de auto van de zaak en met de eigen auto een adequate is, vragen de leden van de VVD-fractie of het niet even goed van belang is dat de overheid zich betrouwbaar opstelt. Is het de regering bekend dat een aantal personen zoals vertegenwoordigers niet altijd invloed hebben op het soort auto dat ze moeten rijden en dat ze in veel gevallen voor enkele jaren vast zitten aan een leasecontract? Hoe rechtvaardigt de regering dat de ene rijder een bijtelling heeft over zijn negen kilometer naar de zaak en de andere rijder die elf kilometer van de zaak woont niet?

Is het niet zo, zo vragen de leden van de VVD-fractie, dat in bepaalde individuele gevallen er door de nu voorgestelde staffel grote inkomenswijzigingen (zowel positief als negatief) kunnen plaatsvinden? Kan de regering eens voorrekenen wat de financiële gevolgen zijn van de voorgestelde staffel voor iemand die op 1 september van dit jaar een nieuwe baan heeft aanvaard waarvan de woon-werkafstand 75 kilometer bedraagt, die daarom heeft gekozen voor een lease-auto van f 50 000 met een leasetermijn van 4 jaar, die de auto alleen zakelijk gebruikt en valt in het 52%-tarief? Kan eenzelfde berekening gemaakt worden voor iemand met een lease-auto van f 75 000 en f 125 000?

Vindt de regering het van belang dat de overheid rechtszekerheid biedt voor de burgers?

Tijdens de behandeling van de belastingherziening 2001 heeft de regering aangegeven dat het woon-werkverkeer een overwegend zakelijk karakter heeft. Dat gaf voor de regering de doorslag om in de voorstellen van destijds op te nemen dat woon-werkverkeer bij het bepalen van de bijtelling wegens privé-gebruik buiten beschouwing blijft. De Raad van State noemt het nu voorliggende voorstel een ommezwaai. Deelt de regering dit oordeel van de Raad van State, vragen de leden van de VVD-fractie. Zo neen, waarom niet, en zo ja, komt door deze ommezwaai de rechtszekerheid van de burgers in het geding?

Heeft de regering de effecten van de belastingherziening op het gebied van de auto reeds geëvalueerd, zo vragen de leden van de VVD-fractie. In de huidige staffel zijn er personen die hun lease-auto niet privé gebruiken om zo de bijtelling te ontlopen. Het zijn met name deze personen die er door de nieuwe staffel op achteruit gaan. Daarnaast wordt in de nu voorgestelde staffel voor deze personen de prikkel om de auto te laten staan kleiner.

In hoeverre sporen deze effecten met het streven van de regering om te komen tot variabilisatie van de autobelastingen, zo vragen de leden van de VVD-fractie zich af.

Kan de regering een onderbouwing geven van de wijze waarop is berekend dat de wijziging van de staffel budgettair neutraal uitpakt op macro-niveau. Kan zij aangeven hoeveel autorijders er door de nieuwe staffel financieel op achteruitgaan en met welk bedrag?

De leden van de VVD-fractie zijn zeer benieuwd naar de hardheid van de stelling dat er sprake zou zijn van budgetneutraliteit daar de regering in het antwoord op vraag 98 bij de notitie fiscale aspecten van mobiliteit heeft aangegeven dat een klasse-indeling van de cataloguswaarde van personenauto's met een bijtelling niet beschikbaar is.

Overigens stellen de leden van de VVD-fractie vast dat ook bij de gewijzigde staffel er veel rompslomp blijft voor de auto van de zaak. Stijgen de administratieve lasten voor ondernemers door de nieuwe staffel, zo vragen de leden van de VVD-fractie zich af.

Denkt de regering dat de nu voorgestelde regeling het gebruik van het openbaar door bezitters van de auto van de zaak stimuleert. Zo ja, kan de regering hierbij concreet aangeven – in aantallen – in welke mate dit het geval zal zijn?

Via de nu voorgestelde staffel kan worden uitgerekend wat het feitelijke tarief is voor een gereden privé-kilometer. Voor een automobilist met een auto van f 75 000, die tussen de 500 en 4000 km privé rijdt en die in het

52% tarief valt is dit maximaal f 9,73 per kilometer en minimaal f 0,98. Kwalificeert de regering dit als gelijke behandeling, zo vragen de leden van de VVD-fractie zich af. Zeker in vergelijking met de onbelaste woon-werkvergoeding en de bewuste € 0,28 per kilometer.

Al met al vragen de leden van de VVD-fractie zich of de voorgestelde staffel nu de juiste oplossing is. De lappendeken blijft en de rompslomp blijft. Moet er op termijn niet gekomen worden tot eenvoudige regeling onafhankelijk van de catalogusprijs van de auto en moeten de belastingen niet geïnd worden via de werkgever, zo vragen zij zich af?

De regering stelt voor dat voor zakelijke reizen met de privé-auto van de werknemer de werkgever een belastingvrije vergoeding kan verstrekken van € 0,28 per kilometer. Tijdens het algemeen overleg over de fiscale aspecten van mobiliteit heeft de staatssecretaris van Financiën aangegeven dat dit bedrag eigenlijk te hoog is. Wat is volgens de regering de juiste vergoeding per kilometer en hoe verhoudt deze zich tot de kilometerprijzen die behoren bij de fiscale vergoeding reiskosten voor woon-werkverkeer met de auto van de zaak en de feitelijk betaalde prijs per woon-werkkilometer door de gebruiker van de auto van de zaak?

De leden van de fractie van het CDA wensen nog wel aan te geven moeite te hebben met het voorstel de woon-werkkilometers met de auto van de zaak als privé-kilometers aan te merken. In de eerste plaats zijn deze leden van mening dat de kilometers die moeten worden afgelegd om op het werk te komen als zakelijk dienen te worden bestempeld, vooral als deze afstand de 10 kilometer overschrijdt. In het verlengde hiervan vragen de leden hoe deze maatregel zich verhoudt met het standpunt van de regering ten tijde van de Belastingherziening dat het overwegend zakelijke karakter van het woon-werkverkeer de doorslag heeft gegeven om voor de auto van de zaak het woon-werkverkeer gelijk te stellen met vanwege de werkgever georganiseerd vervoer dat niet voor rekening van de werknemer komt. Ook de Raad van State en de BOVAG wijzen op deze inconsequentie. Daarnaast vrezen deze leden dat de voorgestelde maatregel strijdt met de variabiliseringsgedachte. De voorgestelde maatregel belast werknemers die minder dan 10 kilometer van het werk wonen zwaarder dan mensen die stel 25 kilometer van het werk wonen. Dit heeft onder andere tot gevolg dat werknemers die meer dan 30 km van het werk wonen worden ontmoedigd om minder dan 10 kilometer van het werk te gaan wonen. De leden hebben behoefte aan een nadere uitleg.

De vraag rijst of de regering de fiscale gevolgen redelijk acht in de situatie dat een werknemer die minder dan 10 kilometer van het werk woont, maar die wel met de auto naar het werk moet komen, omdat hij vanuit kantoor naar diverse afspraken moet rijden. Het gevaar is niet ondenkbaar dat hij nu geconfronteerd wordt met een fiscale bijtelling.

Een complicatie in de uitvoeringssfeer geeft de terminologie «regelmatic woon-werkverkeer». Bij de beoordeling of sprake is van woon-werkverkeer speelt de 40-dagenregeling een belangrijke rol (plegen te reizen). De leden van de fractie van het CDA gaan ervan uit dat deze 40-dagenregeling ook moet worden toegepast op onderhavige regeling. Dat zou echter betekenen dat de 10 kilometer/30 kilometer maatregel al van toepassing is in gevallen waarin de werknemer 40 dagen of meer van zijn woning naar een werkplaats reist. Dit kan naar het oordeel van genoemde leden niet de bedoeling zijn. Hoe wil de regering dit voorkomen, met aanvullende ingewikkelde regelgeving?

Hoe beoordeelt de regering het alternatief dat de BOVAG-RAI en VNA aandragen, zo vragen de leden van de CDA-fractie, namelijk om in 2002 een evaluatie te houden van de effecten die het gevolg zijn van de aanscherping van het privé-gebruik van de auto van de zaak voortvloeiende uit het per 1 januari 2001 ingevoerde nieuwe belastingstelsel teneinde een beeld te krijgen van het gewijzigde privé-gebruik? En vervolgens op basis van deze resultaten in overleg met de sector tot een techni-

sche uitwerking van de behandeling van de woon-werkkilometers te komen die als redelijk en evenwichtig kunnen worden ervaren?

De leden van de fractie van D66 beschouwen het als een enorme doorbraak dat eindelijk wordt voorgesteld het woon-werkverkeer per auto van alle werkenden gelijk te behandelen, ongeacht of het gaat om de eigen auto dan wel een auto van de zaak. De leden van deze fractie herinneren er graag aan dat zij hier al sinds 1995 op aandringen. Voor zover de D66-fractie nog vragen heeft bij dit onderwerp, betreft het dus zeker niet het principe van deze verandering.

De leden van de fractie van D66 hebben kennis genomen van de keuze van de regering om de herijking van de woon-werkkilometers met de auto van de zaak budgettair neutraal vorm te geven. Zij begrijpen dat daarbij wordt verwezen naar de afspraken in het regeerakkoord, maar hebben niet kunnen reproduceren welke afspraak de regering dan precies op het oog heeft. Deze leden vernemen graag welke de budgettaire implicaties zouden zijn geweest als deze wijziging bovenop het bestaande systeem was gekomen. Met andere woorden, hoeveel potentiële opbrengsten zijn versleuteld met de aanpassing van de staffel op de nu voorgestelde wijze? De leden van de fractie van D66 zijn van mening dat met de nu voorgestelde behandeling van het woon-werkverkeer pas echt uitvoering is gegeven aan de afspraak in het regeerakkoord dat «het forfaitaire karakter van de autokostenfictie wordt vervangen door een benadering die beter aansluit op het feitelijk privé-gebruik van de auto van de zaak», en vragen de regering of in ruil daarvoor niet tot een simpeler systeem van bijtellen kan worden overgegaan.

Bij de bespreking van de notitie Fiscale aspecten mobiliteit heeft de D66-fractie bij monde van haar woordvoerder al aangegeven teleurgesteld te zijn over de beperkte uitleg die het kabinet geeft aan de motie Giskes (26 727, nr. 118) waarin werd verzocht de mogelijkheid te onderzoeken van een fiscale regeling die het gebruik van openbaar vervoer door bezitters van een auto van de zaak stimuleert, rekening houdende met de wijze waarop elders in de Wet IB 2001 met regelmatig woon-werkverkeer met eigen vervoer wordt omgegaan. De regering doet voorkomen dat met deze motie alleen werd gedoeld op weer een nieuwe stimuleringsregeling voor het gebruik van openbaar vervoer. Uit het voorgaande zal duidelijk zijn dat de leden van de fractie van D66 van mening zijn dat met de huidige voorstellen al in aanzienlijke mate aan de bedoeling van deze motie tegemoet is gekomen. Wel wijzen de leden van deze fractie graag op de enthousiaste steun uit de hoek van de Nederlandse Vereniging van Autoleasemaatschappijen, die naar aanleiding van deze motie aandacht vraagt voor het belang van maximale steun aan de gedachte van ketenmobiliteit. Wil de regering hierop ingaan?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn het eens met de gekozen benadering van de regering om het woon-werkverkeer gelijk te behandelen als woon-werkverkeer met de eigen auto, en de gelijkheid van vervoer vanwege de werkgever als minder vergelijkbaar te beschouwen. Deze leden menen echter dat het uitgangspunt van budgetneutraliteit leidt tot een verkeerde vormgeving. Het totaaleffect zou nu wel eens slechter voor het milieu kunnen uitpakken. De prikkel om privé-kilometers beperkt te houden zal voor werknemers met een langere woon-werkafstand dan 30 km kunnen komen te vervallen. De invloed op woon-werkverkeer (verhuizen of overstappen op openbaar vervoer) is zeker op de korte termijn geringer dan de invloed van de werknemer op de overige privé-kilometers. De leden van de fractie van GroenLinks menen dat er nu te veel ad-hoc gekozen is voor een wijziging die ondanks de in principe goede benadering van het woon-werkverkeer, namelijk het woon-werkverkeer in overwegende mate als privé kwalificeren, belangrijke nadelen kent. Deze nadelen komen vooral voort uit het feit dat de regering

halsstarrig deze maatregel budgettair neutraal meent te moeten vormgeven. Kan de regering ingaan op de milieu-effecten van de voorgestelde wijziging, vooral op het gevaar zoals hierboven beschreven, dat de prikkel voor vermindering van de overige privé-kilometers waarschijnlijk kleiner zal zijn? Kan de regering aangeven of zij een onderscheid wenst te maken tussen werknemers die al een leasecontract zijn aangegaan versus nieuwe gevallen, in relatie tot de betrouwbaarheid van de overheid? Vooral voor nieuwe gevallen is het van belang of werknemers die ver van hun werk wonen een lease-auto nog wel aantrekkelijk vinden. Hiermee zou het «secundaire arbeidsvoorwaarde karakter» van de lease-auto kunnen verminderen. Deze leden menen dat dat een gunstige ontwikkeling zou zijn voor de effectiviteit van het (prijs- en variabiliseringsbeleid) mobiliteitsbeleid. De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering op het voorgaande uitgebreid te reageren.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennis genomen van het voornemen voor woon-werkverkeer in de auto van de zaak alsnog hetzelfde fiscale regime te gaan hanteren als voor het woon-werkverkeer met de eigen auto. Zij zijn wel van mening dat de motivering voor deze ommezwaai, zoals de Raad van State de voorgestelde beleidswijziging noemt, in de toelichting nog onvoldoende naar voren komt. De regering is «alles afwegende» tot het voorstel gekomen. Welke afwegingen hebben precies plaatsgevonden? Op basis van welke nieuwe gegevens is de regering ertoe gekomen nu een andere lijn te kiezen dan bij de Belastingherziening 2001?

Het is de leden van de fractie van de ChristenUnie opgevallen dat de regering het advies van de Raad van State de regeling in die zin te wijzigen dat steeds de eerste tien kilometer reisafstand voor regelmatig woon- en werkverkeer geacht wordt voor privé-doeleinden plaats te vinden niet wil honoreren. Zij verzoeken om een nadere onderbouwing van het regeringsstandpunt, ervan uitgaand dat het ook mogelijk is de regeling voor een eigen auto ook in die zin aan te passen.

Deze leden constateren dat uitgangspunt van de voorgestelde aanpassing budgettaire neutraliteit is. Zij zijn niet overtuigd van de noodzaak hiervan. In elk geval leidt dit uitgangspunt ertoe dat de staffeling wordt aangepast. Verwacht de regering niet dat degenen die tot nu toe voor de maximale bijtelling in aanmerking kwamen, omdat ze meer dan 7000 kilometer per jaar voor privé-doeleinden reden, door deze wijziging meer privé-kilometers zullen gaan rijden?

### **3.5 Aanpassing carpoolregeling**

De aanpassing van de carpoolregeling heeft de instemming van de leden van de PvdA-fractie. In het Belastingplan wordt geen verdere invulling gegeven aan de mogelijkheden om langs fiscale weg het gebruik van deelauto's (Greenwheels e.d.) te stimuleren. Een verlaging van de BPM en MRB, analoog aan de taxi, wordt door de regering van de hand gewezen omdat er geen waarborgen zijn dat dergelijke lastenverlichting wordt vertaald in lagere prijzen voor de klant. Datzelfde dilemma speelt ook bij de verlaging van het BTW-tarief op arbeidsintensieve diensten en toch is Nederland daarvan een groot pleitbezorger in de Europese Unie. Ook speelt dit gebrek aan zekerheid bij het onder het lage BTW-tarief brengen van sportaccomodaties, zoals nu wel voorgesteld in het Belastingplan 2002, deel IV. Waarom weegt dit «geen zekerheid vooraf» bij dit dossier zo veel zwaarder dan in de andere genoemde dossiers, zo vragen de leden van de fractie van de PvdA.

De vervanging van de bonusregeling door de kilometerregeling lijkt de leden van de fractie van D66 een goede gedachte.

### **3.6 Verruiming fietsregeling**

De leden van de PvdA-fractie zijn zeer verheugd over de uitvoering van de motie Crone inzake de fiets met elektronische trapondersteuning. De gekozen oplossing is eenvoudig doch doeltreffend: er zal geen sprake meer zijn van een maximale fietsprijs maar van een maximaal vrijstellingsbedrag. Wel hebben de leden nog vragen over de grens van 10 kilometers in de fietskostenaf trek. Hoe verhoudt deze zich tot het korterittenbeleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Is het niet juist de bedoeling om werknemers voor korte ritten zoveel mogelijk gebruik te laten maken van de fiets? Daarnaast hebben deze leden grote twijfel bij de eis dat minimaal drie dagen per week de afstand woon-werkverkeer moet worden afgelegd. Waarom deze voorwaarde? Met name deeltijdwerkers worden hierdoor benadeeld. In de fiscale regeling voor de OV-reiskosten is een dergelijke dageneis niet opgenomen? Is de regering bereid de regeling op dit punt aan te passen?

De leden van de fractie van D66 zijn blij met het afschaffen van de maximumprijs van de fiets voor de toepasselijkheid van de fiscale regeling. Teleurgesteld zijn deze leden over het feit dat de ondergrens van 10 kilometer voor de woon-werkafstand overeind blijft. Zij zouden liever zien dat in het geheel geen grens wordt gehanteerd, teneinde het gebruik van de fiets voor dit doel beter te stimuleren. Welke belemmeringen ziet de regering hiervoor? Tenslotte vindt de fractie van D66 het maximum van f 0,12 per zakelijke fietskilometer aan de krappe kant. Volgens de Fietsersbond bedragen de werkelijke kosten f 0,22. De leden van de D66-fractie verzoeken de regering in te gaan op de vraag of de grens in kwestie verhoogd kan worden, wederom teneinde het gebruik van de fiets te stimuleren.

### **3.7 Belastingvrije kilometervergoeding**

De omzetting van de f 0,60 kilometervergoeding in € 0,28 betekent een verhoging met f 1,7 cent. Dat is een verhoging met bijna 3%. De leden van de fractie van D66 vernemen graag waarom niet is gekozen voor € 0,275, teneinde zo dicht mogelijk te blijven bij de afspraak van enige jaren geleden om de kilometervergoeding te bevriezen.

#### *Tenslotte*

De leden van de D66-fractie herhalen hun oproep bij de behandeling van de notitie Fiscale aspecten mobiliteit om alle mogelijkheden te benutten die er zijn om het individueel autogebruik te beperken, en te beseffen dat daarbij vele feitelijke en psychologische barrières zijn te nemen. Het is naar de mening van de fractie van D66 te simpel om te stellen dat gedeeld autogebruik per definitie goedkoper is dan gebruik van een eigen auto en daarom geen enkele steun vanuit de overheid zou behoeven. De fractie van D66 hoort graag terug tot welke inzichten het overleg met vertegenwoordigers van organisaties die actief zijn op het gebied van gedeeld autogebruik heeft geleid, waartoe tijdens het algemeen overleg over de notitie Fiscale aspecten mobiliteit is opgeroepen.

De voorzitter van de commissie,  
Van Gijzel

De griffier van de commissie,  
Berck