

Vergaderjaar 2001–2002

**28 014**

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

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 5 november 2001

#### **1. ALGEMEEN**

##### **1.1 Inleiding**

De leden van verschillende fracties hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer. Hierna zullen de schriftelijke vragen van de verschillende fracties zo goed mogelijk worden beantwoord. Daarbij zal de volgorde van het verslag zo veel mogelijk worden gevolgd.

De leden van de fractie van het CDA vinden het pakket maatregelen instrumenteel van aard. Zij zijn van mening dat de sturende rol van de fiscaliteit niet overschat mag worden. Zij twijfelen met name aan het vergroenende karakter van de regulerende energiebelasting (REB).

Over het instrumentele karakter kan het volgende worden opgemerkt. Het fiscale stelsel is een van de instrumenten voor het beleid inzake natuur, milieu en vervoer. Dat neemt niet weg dat de keuze tussen een fiscaal en een niet-fiscaal instrument, waaronder begrepen de keuze om al dan niet een bestaand niet-fiscaal instrument om te zetten in een fiscaal instrument en vice versa, uiteindelijk steeds zal worden genomen op basis van afwegingen van doeltreffendheid en doelmatigheid.

Ik deel niet de twijfels van deze leden omtrent het vergroenende karakter van de REB. Uit recent onderzoek<sup>1</sup> is naar voren gekomen dat het huishoudelijk gasverbruik in 1999 zonder REB 2,3% hoger zou hebben gelegen en het huishoudelijk elektriciteitsverbruik 6,3%. In dit onderzoek zijn de tariefsverhogingen in 2000 en 2001 nog niet verwerkt. Toepassing van de onderzoeksresultaten op de tarieven voor 2001 leidt tot een verwacht effect op het gasverbruik van – 5 à – 6% en op het elektriciteitsverbruik van ongeveer 15%.

<sup>1</sup> Drs. P.H.G. Berkhout, mw. drs. M.S. A. Ferrer-i-Carbonell en drs. A.C. Muskens: Het effect van de REB op huishoudelijk energiegebruik, Een econometrische analyse, Eindrapport, SEO, Amsterdam, 2001.

## 2. NATUUR EN MILIEU

### 2.1 Natuur

#### 2.1.1 Verruiming herinvesteringsreserve

De leden van de fractie van de PvdA stemmen evenals de leden van de ChristenUnie in met het voorstel van de regering om de reikwijdte van de herinvesteringsreserve in de inkomstenbelasting te verruimen naar bedrijven die in de EHS zijn gelegen en vrijwillig worden verplaatst naar grond die buiten de EHS is gelegen. Deze leden merken op dat hiermee zowel de realisatie van de EHS wordt versneld als het proces van herstructurering van land- en tuinbouw wordt gefacilieerd. In dat verband vragen de leden van de fractie van de PvdA welke kwantitatieve doelstellingen de regering hanteert op dit punt. Tevens vragen deze leden, evenals de leden van de fractie van D66, hoe het resterende bedrag van 5 miljoen euro dat in 2002 in de inkomstensfeer nog aan natuur mag worden besteed, wordt ingevuld.

Dat de leden van de fracties van de PvdA en de ChristenUnie instemmen met het voorstel om het begrip overheidsingrijpen in de inkomstenbelasting te verbreden verheugt mij. Deze verbreding maakt dat analoog aan de herinvesteringsreserve het voor ondernemers die hun bedrijf uitoefenen in beoogd EHS-gebied eenvoudiger wordt om hun bedrijf te verplaatsen en dat draagt uiteraard bij aan de geplande realisatie van de Ecologische Hoofd Structuur. Gevraagd naar de kwantitatieve doelstellingen merk ik op dat er uiteindelijk een EHS op het land moet ontstaan van circa 750 000 ha, waarvan circa 90 000 ha bestaat uit beheersgebied met hoofdfunctie landbouw. De andere 660 000 ha heeft de hoofdfunctie natuur. Van de EHS moet de komende jaren nog 216 000 ha worden gerealiseerd. Hiervan zal ongeveer 146 000 ha, voornamelijk landbouwgrond, nog moeten worden aangekocht, gesubsidieerd en in eigendom en beheer worden overgedragen aan Staatsbosbeheer.

De leden van de fractie van de PvdA en de leden van de fractie van D66 hebben gevraagd naar de invulling van de resterende 10 miljoen gulden die bestemd was voor een fiscale maatregel ten behoeve van de bevordering van natuur. Ik heb het voornemen de beschikbare 10 miljoen gulden aan te wenden in de sfeer van de inkomstenbelasting ten behoeve van de reeds bestaande vrijstelling van subsidies die worden toegekend voor de ontwikkeling en instandhouding van bos en natuur. Over de fiscale behandeling van subsidies toegekend op grond van de subsidieregeling voor de aanleg van bos zijn vragen gesteld door de leden Snijder-Hazelhoff en De Vries van de VVD. In een motie van het lid Klein Molekamp cs is voorts opgemerkt dat deze subsidieregeling in de praktijk een fiscaal knelpunt zou vormen. Meer specifiek zal ik om deze reden bezien in hoeverre subsidies die op grond van deze regeling worden toegekend onder de eerdergenoemde vrijstelling in de inkomstenbelasting kunnen worden gebracht. Overigens wil ik in reactie op de voornoemde motie van het lid Klein Molekamp cs nog graag opmerken dat er in de fiscaliteit veel wordt gedaan om de uitvoering van het natuurbeleid te vergemakkelijken. Zo zijn bijvoorbeeld inkomsten uit natuurterreinen en bossen in particulier bezit vrijgesteld van inkomstenbelasting via een vrijstelling in box III, behoren voordelen uit bosbedrijf op grond van de bosbouwvrijstelling indien de belastingplichtige daarvoor kiest niet tot de winst uit onderneming, gelden voor natuurschoonwetlandgoederen speciale faciliteiten in de schenkings- en successiesfeer en worden agrariërs die met hun bedrijf in beoogd EHS-gebied gevestigd zijn op een fiscaal positieve manier gestimuleerd het bedrijf te verplaatsen (zowel via een faciliteit in de overdrachtsbelasting als via de in het Belastingplan 2002-III voorgestelde verruiming van het begrip overheidsingrijpen in de inkomstenbelasting). Anders dan de motie lijkt te suggereren, is mijn verwachting dan ook niet

dat er veel fiscale knelpunten resteren die de uitvoering van het natuurbeleid zouden bemoeilijken. In de nota Landbouw en fiscus zal hier nader aandacht aan worden besteed.

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom een ministeriële regeling nodig is om de gevallen aan te wijzen waarvoor de regeling gaat gelden; de ecologische hoofdstructuur (EHS) en de strategische groenprojecten (SGP) worden immers planologisch vastgelegd door de provincies en door het Rijk getoetst. Het antwoord hierop luidt dat de aankoop van gronden plaatsvindt in begrensde gebieden van de EHS en SGP's. De planologische vastlegging door provincies en gemeenten van deze begrensde gebieden vindt echter in een later stadium meer concreet plaats. Mede in verband met aankopen die vooruitlopen op bedoelde planologische vastlegging is bedoelde ministeriële regeling nodig.

De leden van de fractie van de VVD vragen zich af of de EHS conform de huidige doelstelling uiterlijk in 2018 gerealiseerd kan worden, als voor de realisatie vrijwillige medewerking vereist is van bijvoorbeeld grondeigenaren. Verder stellen deze leden dat het goedkoper is om een fiscale regeling te treffen die verplaatsing van boeren bevordert in plaats van extra maatregelen te nemen om vernatting te voorkomen.

Ter zake van de vraag van de leden van de fractie van de VVD inzake de vrijwillige medewerking van ondernemers die in EHS-gebied gevestigd zijn is eerder door de staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij opgemerkt dat het instrument van onteigening alleen zou moeten worden toegepast in situaties waarin het in een gebied niet goed lukt om een goede natuurkwaliteit te realiseren, bijvoorbeeld omdat er nog één ondernemer aanwezig is die niet wil verplaatsen (kamerstukken II 2000–2001, 27 235, nr. 16). In datzelfde overleg heeft zij tevens aangegeven een en ander nog juridisch uit te zoeken. Nadere vragen op dit punt zou ik dan ook willen doorverwijzen naar de staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Naar aanleiding van de opmerking van de leden van de fractie van de VVD dat we in de fiscale sfeer maatregelen zouden moeten treffen om verplaatsing van boeren te bevorderen, merk ik op dat hieraan reeds volop aandacht wordt gegeven, ook binnen de fiscaliteit. Genoemd kan bijvoorbeeld worden de faciliteit in de overdrachtsbelasting voor agrariërs die hun bedrijf verplaatsen vanuit de EHS naar buiten de EHS. Verder wordt in het Belastingplan 2002-III een verruiming van het begrip overheidsingrijpen voorgesteld, hetgeen eveneens een positieve bijdrage kan leveren aan de realisatie van de EHS.

De leden van de fractie van het CDA geven aan zich te kunnen vinden in de verruiming van de herinvesteringsreserve met gevallen van verplaatsing van bedrijven in het kader van de aankoop van gronden voor de EHS en SGP. Helaas is het thans niet goed mogelijk – dit in reactie op de desbetreffende vraag van deze leden – om inzicht te geven in de voorwaarden die in de ministeriële regeling hieromtrent nog zullen worden opgenomen, aangezien deze ministeriële regeling nog in voorbereiding is en deze verruiming van de herinvesteringsreserve nog moet worden aangemeld bij de Europese Commissie en pas na goedkeuring in werking kan treden. Gaarne zeg ik toe de Kamer specifiek te informeren als deze regeling is afgerond.

De leden van de fractie van GroenLinks verwoordden het advies van de werkgroep fiscale vergroening II aldus dat de werkgroep heeft geadviseerd om eerst te zorgen voor een efficiëntere wijze van grondverwerving voor groene doelen, alsmede om door middel van wetgeving ervoor te zorgen dat verkoop van gronden ten behoeve van de EHS minder vrijblijvend wordt, waarna de fiscale doorschuifafaciliteit van artikel 3.64 Wet IB

2001 kan worden uitgebreid. Deze leden vragen waarom niet voor deze route is gekozen.

Thans ligt genoemde uitbreiding van de doorschuiffaciliteit van artikel 3.64 Wet IB 2001 voor. Het kabinet is van oordeel dat de door de werkgroep fiscale vergroening II voorgestelde aanpassing van deze faciliteit nu al een positieve bijdrage kan leveren aan het vergroten van het aanbod van grond voor groene doelen, meer specifiek voor de totstandkoming van de EHS. Een mogelijke inzet van andere instrumenten ten behoeve van het verwerven van gronden voor groene doelen is onderdeel van een separaat traject, dat is ingezet in het kader van het verschijnen van de nota Grondbeleid, de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het Structuurschema Groene Ruimte II.

## **2.2 Milieu**

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

De leden van de fractie van D66 zijn het er mee eens dat de Regeling duurzaam bouwen (DUBO-regeling) voor langere tijd is veilig gesteld. Wel zijn deze leden van mening dat duurzaam bouwen uiteindelijk geen uitzondering maar regel moet worden en er dus een moment zou moeten komen waarop de fiscale stimulering niet langer nodig is. Zij verzoeken aan te geven op welke wijze de ontwikkelingen op dit vlak worden gemonitord en aan de Kamer gemeld.

De Regeling groenprojecten, waarvan de DUBO-regeling een onderdeel is, richt zich met behulp van dynamisch geformuleerde criteria op voorhoede-projecten en is daardoor voortdurend aan verandering onderhevig. De criteria voor de DUBO-regeling zijn neergelegd in een bijlage bij de Regeling groenprojecten 2001, te weten de maatlat duurzaam bouwen. Deze maatlat wordt voortdurend aangepast aan de laatste technische en economische ontwikkelingen. Op deze wijze blijft het ambitieniveau van de onder de DUBO-regeling gerealiseerde woningen hoog en blijft de DUBO-regeling continu gericht op voorhoedeprojecten. Daardoor is dan ook niet zozeer sprake van een regeling die zichzelf overbodig maakt, maar van een voortdurende stimulans tot verbetering van het duurzaam bouwen. Dit jaar nog is uw Kamer via een gezamenlijke notitie van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de staatssecretaris van Financiën, aangeboden op 31 juli 2001 met kenmerk DGM/SB/2001068954, op de hoogte gesteld van het «groene» karakter van de Regeling.

De verhoging van de maximale stichtingskostengrens van € 181 512,09 (f 400 000) naar € 272 268,13 (f 600 000) blijft ook in 2002 gehandhaafd. Dit als antwoord op een vraag hiernaar van de leden van de fractie van de PvdA.

De leden van de fractie van GroenLinks willen weten waarom het kabinet niet kiest voor een strengere EnergiePrestatieNorm (EPN) voor nieuwbouwwoningen. Zij vragen of het niet effectiever is om de aanbodzijde van nieuwbouwwoningen te stimuleren tot duurzaam bouwen in plaats van de vraagzijde. Ook wensen zij een uitgebreide kabinetsreactie op dit onderdeel van het rapport van de werkgroep Vergroening van het fiscale stelsel II.

Uit onderzoek naar de mogelijke consequenties van verdere aanscherping van de energieprestatie-eisen voor nieuwbouwwoningen is onder andere gebleken dat een verdere aanscherping op dit moment te hoge kosten met zich meebrengt. Ook brengt verdere aanscherping problemen in relatie tot een gezond binnenmilieu van woningen met zich mee. De staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zal binnenkort een brief aan de Tweede Kamer sturen over het klimaatbeleid in de gebouwde omgeving, waarin aan deze aspecten nader

aandacht wordt besteed. In die brief staan ook voornemens om de aanbodzijde te stimuleren meer CO<sub>2</sub>-reductie te bewerkstelligen.

### *2.2.2 Verruiming MIA*

Kosten voor milieu-advies worden toegevoegd aan de lijst van milieu-investeringen. Dit betekent inderdaad – de leden van de fractie van de PvdA vragen daarnaar – dat het milieu-advies alleen onder de milieu-investeringsaftrek valt als de investering (of één van de investeringen) waarover het advies gaat, ook daadwerkelijk wordt gedaan. Naar aanleiding van de vraag van deze leden in hoeverre herstructurering en aanleg van duurzame bedrijfsterreinen onder de milieu-investeringsaftrek kan vallen, merk ik op dat dit niet het geval zal zijn.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de CDA-fractie over de Europese regelgeving merk ik het volgende op. Op grond van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu (PbEG 2001 C37), is de Commissie van mening dat adviesdiensten een belangrijke rol spelen voor de kleine en middelgrote ondernemingen. Hierdoor zullen zij in staat worden gesteld om vooruitgang te boeken op het gebied van milieubescherming. Daarom kan steun worden toegekend overeenkomstig de bepalingen van de Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen (PbEG L10). Achtergrond is dat de Commissie meent dat het grootbedrijf de expertise voor milieuvriendelijk investeren in huis heeft en het daarom niet meer nodig is om extra advies daartoe te steunen.

### *2.2.3 Wet belastingen op milieugrondslag*

#### *2.2.3.1 De afvalstoffenbelasting*

De regering heeft vorig jaar afgezien van de invoering van een belasting op de inzameling huishoudelijk restafval. De leden van de fractie van de PvdA vragen of zij erop mogen vertrouwen dat definitief van de invoering daarvan wordt afgezien. Ik kan deze vraag in ieder geval voor de huidige kabinetsperiode bevestigend beantwoorden.

De leden van de VVD-fractie twijfelen aan de effectiviteit van een verdere verhoging van de afvalstoffenbelasting voor het afvalbeleid. Zij vragen een reactie van de regering op het opengaan van de Europese grenzen in 2005.

De landsgrenzen voor brandbaar afval kunnen worden opgeheven wanneer er sprake is van een gelijk speelveld voor afvalsturende maatregelen, milieumaatregelen en afstemming van het afvalaanbod en de verbrandingscapaciteit in de met name ons omringende landen. Het is niet waarschijnlijk dat dit, zoals de vraagstellers stellen, in 2005 al het geval zal zijn. Wat betreft de verhoging van de afvalstoffenbelasting is bij de behandeling van het voorontwerp beleidskader van het Landelijk Afvalbeheersplan in juni jl. in de ministerraad afgesproken dat er in het kader van een IBO/MDW onderzoek apart gekeken zal worden naar de effecten van de voorgenomen verdere verhoging van de belasting op storten in vergelijking met andere sturingsinstrumenten. Momenteel worden deze onderzoeksresultaten verwerkt in het ontwerp Landelijk Afvalbeheersplan, dat begin januari 2002 naar de Tweede Kamer gezonden zal worden.

Ook de leden van de fractie van het CDA vragen naar de verhoging van de stortbelasting in relatie tot de Europese situatie. Zij menen dat Nederland niet vooruit moet lopen op Europese regelgeving en vragen een reactie hierop.

In Vlaanderen bestaat een stortverbod en een storthelling die vergelijk-

baar is met de Nederlandse aanpak. In Duitsland is een absoluut stortverbod in voorbereiding (dus zonder ontheffingsmogelijkheid). In Frankrijk zijn er op dit moment nog weinig ontwikkelingen in deze richting waar te nemen. Zoals ook in antwoord op de vraag ter zake van de leden van de VVD-fractie is aangegeven, wordt de in het voorontwerp beleidskader van het Landelijk Afvalbeheersplan voorgestelde verdere verhoging van de stortbelasting momenteel op haar effectiviteit ter realisering van de doelstellingen van het Landelijk Afvalbeheersplan onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zullen worden verwerkt in het ontwerp Landelijk Afvalbeheersplan dat begin januari 2002 naar de Tweede Kamer gezonden zal worden.

De leden van de D66-fractie vragen in verband met de aanpassing van de fictiebepaling inzake afvalstoffen op welke wijze deze fictie tot op heden nog meer wordt gebruikt. Daarvan is nog geen sprake geweest. De fictie is – en was – alleen van toepassing voor de afvalstoffenbelasting. De fictie heeft niet de bedoeling aan afvalstoffen het karakter van afvalstof te ontnemen voor de toepassing van andere regelgeving. De aanpassing strekt ertoe dit uitdrukkelijk vast te leggen.

De verhoging van de afvalstoffenbelasting op het storten van afval heeft de instemming van de leden van de fractie van GroenLinks. Zij vragen of ter zake van het storten van gevaarlijk afval het lage tarief wordt heroverwogen. Nee, dat is niet het geval. Voor het storten van gevaarlijk en ongevaarlijk afval geldt een laag tarief voor het afval dat niet herbruikbaar en niet brandbaar is en waarvoor geen andere verwerkingsmethoden dan storten bestaan. Voor afval dat brandbaar is en dus wel op een andere manier dan storten verwerkt kan worden geldt het hoge tarief. De bedoeling daarvan is om het storten van dit afval tegen te gaan en via hoge storkosten andere wijzen van verwerking te stimuleren. Er is geen reden om de gevaarlijke afvalstromen waarvoor geen alternatieve verwerkingsmethoden beschikbaar zijn onder het hoge tarief te laten vallen. Wel kunnen door techniekontwikkeling op den duur andere verwerkingsmethoden beschikbaar komen waardoor storten van ook dergelijke stromen voorkomen kan worden. In de sectorplannen van het Landelijk Afvalbeheersplan wordt per afvalstroom aangegeven wat, naar de huidige stand der techniek, de minimale hoogwaardigheid van verwerking is. Voor een mindere wijze van verwerking wordt dan geen vergunning gegeven.

In antwoord op de vragen van de leden van de PvdA-fractie over de criteria voor de reinigbaarheid van baggerspecie verwijs ik naar de brief over dit onderwerp die de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en mij op 22 oktober 2001 aan de Tweede Kamer heeft gezonden (kamerstukken II 2001–2002, 26 401, nr. 27). De reinigbaarheidscriteria voor baggerspecie zullen stapsgewijs worden ingevoerd. Met ingang van 1 januari 2002 zal baggerspecie met een zandgehalte van 60% of meer in het kader van de Wet belastingen op milieugrondslag als reinigbaar worden aangemerkt. Op een datum gelegen tussen 1 januari 2004 en 1 januari 2006 zullen de reinigbaarheidscriteria worden uitgebreid. Vanaf dat moment zal ook baggerspecie die met andere eenvoudige reinigingstechnieken kan worden verwerkt tot een product dat aan de milieueisen voldoet, als reinigbaar worden aangemerkt.

Voor het storten van reinigbare baggerspecie zal het lage tarief van de afvalstoffenbelasting gelden, te weten € 13.

De leden van de fractie van de VVD hebben nog enkele vragen over het vervallen van de beëindiging van de vrijstelling van de heffing op reinigbare baggerspecie, toegespitst op de situatie van de haven van Rotterdam en de Slufter.

Ook de Rotterdamse haven moet belasting gaan betalen indien door die haven reinigbare baggerspecie in een (baggerspecie)stortplaats wordt gestort. Dit geldt ook voor het storten in de Slufter. De systematiek van de

afvalstoffenbelasting maakt geen onderscheid tussen stortplaatsen die zijn bekostigd door of in beheer van degene die de afvalstoffen aanvoert en andere stortplaatsen. Ik merk overigens op dat de Slufter ook gedeeltematig door het Rijk is bekostigd.

De reinigbaarheidscriteria voor baggerspecie zullen stapsgewijs worden ingevoerd. Uitgangspunt daarbij is dat baggerspecie als reinigbaar wordt beoordeeld wanneer daarvoor in voldoende mate en tegen aanvaardbare maatschappelijke kosten verwerkingstechnieken beschikbaar zijn. Met het oog daarop wordt met ingang van 1 januari 2002 alleen baggerspecie met een zandgehalte van 60% of meer, in het kader van de Wet belastingen op milieugrondslag, als reinigbaar aangemerkt. Gelet op het gegeven dat de Slufter beschikt over een zandscheidingsinstallatie, waar ook nu de zandige specie afkomstig uit de Rotterdamse haven al in wordt behandeld, is de verwachting dat de afvalstoffenbelasting voor reinigbare baggerspecie met ingang van 1 januari 2002 geen merkbare gevolgen voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven met zich mee zal brengen.

In een nota van wijziging op dit wetsvoorstel zullen ook enkele wijzigingen in de Wet belastingen op milieugrondslag worden opgenomen in verband met het van toepassing worden van de afvalstoffenbelasting op het storten van reinigbare baggerspecie.

### 2.2.3.2 Aanpassingen van de REB

De leden van de fractie van het CDA vragen of het mogelijk is om ook gemeentelijke en provinciale instellingen in aanmerking te laten komen voor de teruggaafregeling die voor instellingen van maatschappelijke, sociale of culturele aard geldt. Met ingang van 1 oktober is de oorspronkelijke teruggaafregeling voor kerken – een teruggaaf van 50% van de betaalde REB – uitgebreid tot instellingen die, blijkens hun statuten, zich de uitoefening ten doel stellen van activiteiten van maatschappelijke, sociale of culturele aard. Het gaat daarbij om «non-profitinstellingen» die op andere gebieden werkzaam zijn dan op het gebied van enerzijds sport, waarvoor via de begroting van VWS reeds is voorzien in een compensatieregeling, en anderzijds gezondheidszorg en onderwijs, waarvoor de compensatie loopt via de prijsbijstelling. De teruggaafregeling is evenmin bedoeld voor gemeentelijke of provinciale instellingen, aangezien die al worden gecompenseerd via het gemeente- en provinciefonds, waarvoor eveneens de koppeling aan de prijsbijstelling van de rijksuitgaven geldt.

De leden van de fractie van GroenLinks menen dat de aanpassingen die de regering in de REB doorvoert momenteel nodig zijn. Voor de lange termijn is echter naar hun mening een fundamentele heroverweging van de huidige REB noodzakelijk. Deze leden vragen of kan worden ingegaan op de gedachten die hierover binnen de regering leven en wanneer deze structurele REB-aanpassingen aan de Kamer worden voorgelegd. Naar het oordeel van deze leden zouden daarbij vragen aan de orde dienen te komen zoals hoe moet worden omgegaan met de vrijstelling van duurzame energie bij een verdere verhoging van de REB 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. Zij vragen of bijvoorbeeld een verschillend tarief kan gaan gelden voor aardgas en kolen, die ook op de import van stroom van toepassing is.

In antwoord op de vragen van de leden van de fractie van GroenLinks kan worden opgemerkt dat generieke instrumenten zoals de REB voortdurend worden gezien op hun effectiviteit en op de noodzaak tot eventuele aanpassingen ten behoeve van het bereiken van de gestelde beleidsdoelstellingen. Een meer fundamentele kijk op de fiscale behandeling van de verschillende vormen van duurzaam opgewekte energie zal bij het

komende Energierapport aan de orde komen. Een complete heroverweging van de REB op dit terrein zal echter in deze kabinetsperiode niet aan de orde zijn. Wel kan worden opgemerkt dat de Werkgroep vergroening van het fiscale stelsel II, op verzoek van het kabinet en met het oog op de komende kabinetsformatie, heeft gerapporteerd over verdere fiscale mogelijkheden om het milieu te ontlasten, waarbij ook mogelijke maatregelen met betrekking tot de REB zijn besproken.

#### *WKK afdrachtskorting*

De leden van de fractie van de PvdA geven aan dat zij bij de behandeling van het Belastingplan 2001 gepleit hebben voor de verhoging van de afdrachtskorting voor installaties voor warmtekrachtkoppeling (WKK-installaties). Van de zijde van de regering is op basis van berekeningen de afweging gemaakt dat voorstel niet over te nemen. Op een later moment is door de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij een tijdelijke extra stimuleringsmaatregel aangekondigd. Het oordeel van de Europese Commissie is in deze gevallen en in de thans aangekondigde maatregelen cruciaal, aangezien de Commissie dergelijke maatregelen, voordat zij in werking kunnen treden, zal moeten goedkeuren vanwege de steunaspecten. Hierbij zij opgemerkt dat dit oordeel in sterke mate is gebaseerd op de steunintensiteit in relatie met de meerkosten van de productie van elektriciteit en warmte in een WKK-installatie. Deze meerkosten zijn afhankelijk van de marktomstandigheden. Een sterke wijziging in de marktomstandigheden is aanleiding geweest voor de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij om een extra stimulans voor te stellen en ligt ook ten grondslag aan de thans voorliggende wijzigingen. In de brief van de minister van Economische Zaken (kamerstukken II 2000–2001, 26 898, nr. 27) is uitgebreid ingegaan op de marktpositie van de WKK en op de perspectieven op de lange termijn. Een nadere toelichting op de ontwikkelingen is voorts gegeven in de brief van de minister van Economische Zaken (kamerstukken II 2000–2001, 26 898, nr. 29). De leden van de PvdA fractie merken terecht op dat de regeling inmiddels niet meer als tijdelijke maatregel is vormgegeven.

De leden van de fractie van de VVD vragen of de voorgestelde WKK-regeling van tijdelijke aard is. Hierbij kan worden opgemerkt dat, hoewel het dus niet gaat om een tijdelijk vormgegeven maatregel, een eventuele goedkeuring door de Europese Commissie op basis van de eerdergenoemde communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu maximaal geldig zal zijn voor een periode van vijf jaar. Bovendien zal de Europese Commissie hoogstwaarschijnlijk de voorwaarde stellen dat Nederland de positie van de WKK-exploitanten op de energiemarkt nauwlettend zal moeten volgen en de bevindingen aan de Commissie zal moeten rapporteren. De tijdelijkheid van de benodigde goedkeuring in Europees verband reflecteert ook de verhouding met het liberaliseringproces van de (Europese) energiemarkt.

De leden van de fractie van de VVD vragen in hoeverre de verhoging van de afdrachtskorting in de REB voldoende is voor een volwaardige concurrentiepositie van WKK-installaties. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen zich af of de verruiming van de voorwaarden wel leiden tot inspanningen om de CO<sub>2</sub>-emissies terug te dringen. Het verhogen van de afdrachtskorting is een onderdeel van een pakket aan maatregelen in de REB waarbij niet alleen de hoogte van de afdrachtskorting onderwerp van herziening is geweest, maar ook de voorwaarden en de verhoging van de bovengrens van de afdrachtskorting. Bij het aanpassen van de voorwaarden is ondermeer het energetisch rendement aan de orde geweest. Het zogenoemde SENTER rendement (elektriciteitsrendement + 2/3 warmterendement) is daarbij verlaagd van



65% naar 60%. Deze rendementseis is hiermee aangepast aan criteria die in de praktijk gesteld kunnen worden aan een hoog rendement. Overigens is een hoog energetisch rendement ook één van de vereisten voor goedkeuring van de maatregel in Brussel. Het doel van de aanpassingen in de REB in combinatie met een drietal wijzigingen buiten de REB is om de problemen van de WKK exploitatie het hoofd te bieden. De minister van Economische Zaken heeft u hierover bericht in haar brief van 23 mei 2001 (kamerstukken II 2000–2001, 26 898, nr. 27). Op 11 oktober is dit nader toegelicht (kamerstukken II 2000–2001, 26 898, nr. 29) en wordt onder meer geconstateerd dat het vertrouwen in de toekomst van WKK zich herstelt. Op basis van deze informatie en het constructieve overleg dat inmiddels plaatsvindt tussen de verschillende betrokken partijen, waaronder de brancheorganisatie COGEN, Dienst uitvoering en toezicht energie (Dte), EnergieNed, Energie Centrum Nederland (ECN) en het ministerie van Economische Zaken, heb ik de indruk dat de afdrachtkorting van 1,25 cent (0,57 eurocent) in combinatie met de overige maatregelen voldoende is.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat uiteindelijk een bijzondere stimuleringsregeling voor WKK vervangen dient te worden door een internationaal systeem van verhandelbare certificaten voor vermeden CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De regering participeert in nationale en internationale discussies rond systemen van emissiehandel. Over de mogelijkheden van een nationaal systeem voor CO<sub>2</sub>-emissiehandel zal de commissie Vogtländer binnenkort een advies uitbrengen. Als dergelijke systemen zullen worden ingevoerd zal ook de stimulering van duurzame energieopwekking in dat kader worden bekeken.

De leden van de D66-fractie hebben vragen gesteld over de goedkeuring van de Europese Commissie inzake de WKK. Deze is nog niet verkregen. Het gaat feitelijk om twee goedkeuringen, te weten de goedkeuring van maatregelen volgend uit het Belastingplan 2001 en van maatregelen volgend uit het Belastingplan 2002. Lopende de aanmeldingsprocedure van de maatregelen uit het Belastingplan 2001 heeft Nederland ook de thans voorliggende maatregelen aangemeld. De aanleiding hiervoor is geweest dat de Commissie nadere informatie heeft gevraagd over de berekeningswijze van de steunintensiteit naar aanleiding van de aanmelding van de maatregelen uit het Belastingplan 2001. De Nederlandse regering heeft bij de beantwoording van die vragen van de Commissie, de in het Belastingplan 2002 voorliggende wijzigingen reeds kunnen aankondigen overeenkomstig de brief van de minister van Economische Zaken (kamerstukken II 2000–2001, 26 898, nr. 27) over de marktpositie van de WKK en perspectieven op de lange termijn. Deze koppeling van maatregelen in de steunaanmelding komt de voortgang van het totale WKK-dossier uiteindelijk ten goede, aangezien de Commissie het pakket van maatregelen nu in zijn geheel beoordeelt en parallelle of opvolgende procedures kunnen worden vermeden. Mijn taxatie is thans dat de Commissie op dit moment voldoende informatie heeft om binnen de voor haar geldende termijn, voor het eind van het jaar, tot een beschikking te komen.

#### *Wijziging WKK definitie*

Naar aanleiding van de aangepaste WKK-definitie wijzen de leden van de VVD-fractie erop dat gewaakt moet worden voor inconsistentie in het beleid door een wijziging van definities. Tevens vragen de genoemde fractieleden om een inschatting van de budgettaire consequenties van de ruimere definitie.

Ik merk hierover het volgende op. De aanpassing van de WKK-definitie

voorkomt dat investeringen in installaties voor warmtekrachtkoppeling buiten de inputvrijstelling van de brandstoffenbelasting zouden vallen. Zoals in de memorie van toelichting op artikel X, vijfde lid, is vermeld, betreft het hier dus een correctie van een min of meer onbedoeld effect van de bij het Belastingplan 2001 aangebrachte wijzigingen. Daarom is aan de wijzigingen die hiermee verband houden terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2001 verleend. Hiermee is de wetssystematiek aangepast aan de praktijk en wordt overeenkomstig de wens van de genoemde fractieleden voorzien in beleidsconsistentie. Overigens wordt verwacht dat de wijziging van de WKK-definitie geen extra budgettair beslag met zich mee brengt.

#### *Liberalisering markt groene stroom*

De leden van de fractie van de PvdA geven aan dat de markt voor groene stroom is geliberaliseerd per 1 juli 2001, waarbij consumenten vrij zijn een leverancier te kiezen. Duurzame elektriciteit krijgt een groencertificaat zodat de oorsprong van de elektriciteit gegarandeerd is. De eisen, in het bijzonder die voor in het buitenland opgewekte groene stroom, worden opgenomen in de aangepaste Regeling groencertificaten Elektriciteitswet 1998. De leden van de PvdA-fractie vragen of deze regeling vóór de behandeling van het Belastingplan aan de Kamer kan worden toegezonden. Ik kan mededelen dat de Regeling groencertificaten Elektriciteitswet 1998 inmiddels is gepubliceerd in de Staatscourant van 26 oktober 2001 (nummer 208) en door de minister van Economische Zaken op 30 oktober 2001 toegezonden is aan de Tweede Kamer.

Het voorstel van de regering om waterkracht uit te sluiten van groene stroom, roept bij de leden van de PvdA-fractie een aantal vragen op. Ook de leden van de fracties van de VVD, het CDA en de ChristenUnie komen op dit punt met enkele vragen. Met betrekking tot de vraag van de PvdA-fractie over het oogmerk van de REB-vrijstelling voor groene stroom kan ik opmerken dat het stimuleren van de afname van groene stroom in Nederland inderdaad ten grondslag ligt aan de REB-vrijstelling. Hierbij is de overweging dat de afname gestimuleerd wordt wanneer duurzame elektriciteit concurrerend kan worden aangeboden met conventioneel opgewekte elektriciteit. Op het moment dat in een geliberaliseerde markt blijkt dat waterkracht, zowel kleinschalig als grootschalig, al overwegend rendabel kan worden opgewekt, is een dergelijke stimulans vanuit de REB niet meer nodig.

De leden van de fractie van de PvdA vragen zich af of de regering de bedoeling heeft de ontwikkeling van Nederlandse waterkracht te frustreren. Ook de leden van de fracties van het CDA en de ChristenUnie vragen zich af in welke zin de waterkracht zich onderscheidt van andere duurzame energiebronnen. Ik kan hierop antwoorden dat de elektriciteitsopwekking uit waterkracht zich in die zin onderscheidt van andere vormen van duurzame elektriciteit, dat de opwekking ervan overwegend economisch rendabel kan gebeuren. Voor de meeste vormen van duurzame energiebronnen geldt dat niet. Wanneer bepaalde vormen van duurzame elektriciteit in een geliberaliseerde markt rendabel zijn, dan kan het in stand houden van het nihiltarief voor deze vormen van duurzame elektriciteit zelfs contraproductief werken. Het blijven verlenen van het nihiltarief voor reeds rendabele buitenlandse waterkracht belemmert de ontwikkeling en innovatie van minder rendabele vormen van duurzame elektriciteit. Ik moet dan ook constateren dat het handhaven van het nihiltarief de Nederlandse waterkracht slechts in zeer beperkte mate zal kunnen helpen, omdat de concurrentiepositie ten opzichte van buitenlandse waterkracht hierdoor niet verbetert. Ik wil hier aan toevoegen dat de snelle liberalisatie van de Nederlandse markt in combinatie met een (te) gunstig fiscaal

regime voor reeds rendabele duurzame elektriciteit er bovendien toe kan leiden dat de productie van minder rendabele duurzame Nederlandse elektriciteit in korte tijd gemarginaliseerd raakt. Dit is de reden dat deze beslissing niet uitgesteld kan worden.

Toch constateer ik met de leden van PvdA- en de VVD-fractie dat de maatregel inderdaad gevolgen heeft voor de Nederlandse waterkrachtproductie. Dit punt zal dan ook nader worden gezien in het komend Energie-rapport 2002 als onderdeel van een meer structurele oplossing voor de behandeling van duurzame energie in Nederland. In dat opzicht kan ik de fractieleden van D66 ook mededelen dat de brief hieromtrent van de Provincie Noord-Holland door het kabinet zal worden beantwoord.

De fractieleden van de PvdA vragen ten slotte of de regering zich realiseert dat de maatregel een verschuiving van waterkracht naar biomassa kan bewerkstelligen. Het uitsluiten van waterkracht van het nihiltarief kan tot gevolg hebben dat er minder waterkracht zal worden geïmporteerd dan wanneer het nihiltarief gehandhaafd zou blijven. Dit betekent dat het mogelijk is dat de minder rendabele vormen van duurzame elektriciteit waarvoor nog wel het nihiltarief blijft gelden, zoals biomassa, hun aandeel behouden of vergroten in de totale elektriciteitsvoorziening. Dit geldt voor zowel de binnenlandse productie als de samenstelling van de import.

Overigens heb ik bij de totstandkoming van dit voornemen overwogen om bepaalde vormen van waterkrachtproductie wel een nihiltarief toe te kennen, maar de varianten die daarbij aan de orde zijn geweest, waaronder die door de leden van de PvdA gesuggereerd worden, zijn discutabel wat betreft bijvoorbeeld de waardering van herinvesteringen en het vaststellen van een objectieve begindatum. Daarnaast leidt het zeker gezien de snelle totstandkoming van een geliberaliseerde energiemarkt tot problemen in de uitvoering, met name op het gebied van controleerbaarheid en fraudegevoeligheid. Ten slotte wijs ik ook op mogelijke Europeesrechtelijke bezwaren in het kader van de interne markt. Op basis van bovenstaande afwegingen zie ik geen aanleiding om het voornemen te herzien of uit te stellen in afwachting van meer structurele oplossingen.

#### *Reparatie grondslag REB*

Met betrekking tot de reparatie van de heffingsgrondslag van de REB zijn door verschillende fracties vragen gesteld. De leden van de PvdA-fractie geven aan verheugd te zijn over de stimulans die wordt gegeven aan de productie van waterstof uit aardgas waarbij de vrijkomende CO<sub>2</sub> wordt afgevangen en op milieuverantwoorde wijze definitief wordt verwijderd. De leden van de fractie van de VVD zijn van mening dat het in de heffing betrekken van waterstof als ware het aardgas niet zal leiden tot een stimulering van de waterstofeconomie. Deze fractieleden vragen zich af het waterstofproject van Proton Chemie door deze maatregel niet in gevaar wordt gebracht. De leden van de D66-fractie vragen zich af waar de passage op blz. 6 en 7 van de memorie van toelichting over klimaatneutrale energiedragers, inclusief de daarvoor uitgetrokken middelen, toe leidt.

Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven vormt de productie van klimaatneutrale waterstof één van de technologieën waarbij in feite sprake is van de vervaardiging van klimaatneutrale c.q. schoon-fossiele energiedragers. In het onderhavige wetsvoorstel wordt in zijn algemeenheid geregeld dat waterstof dat als vervanging van aardgas wordt gebruikt, op dezelfde wijze in de heffing van de Brandstoffenbelasting (BSB) en REB wordt betrokken als aardgas. Hiermee wordt voorkomen – dit in reactie op de opmerking van de leden van de VVD-fractie over de

waterstofeconomie – dat ter zake van niet-klimaatneutrale waterstof belastingdervingen plaats vinden die geen klimaatvoordelen opleveren. In zoverre wordt met de voorgestelde wijzigingen voorkomen dat een onbedoeld heffingslek ontstaat.

Daartegenover staat dat bij wijze van tegemoetkoming ten aanzien van klimaatneutrale energiedragers een generieke fiscale faciliteit in de REB wordt uitgewerkt overeenkomstig de toezeggingen die in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid deel I (kamerstukken II 1998–99, 26 603, nrs. 1 en 2) zijn gedaan. In dit verband werd in het op 13 juni 2001 aan de Tweede Kamer aangeboden vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4) opgemerkt dat nog deze kabinetsperiode een voorstel voor een generieke fiscale regeling ter stimulering van het gebruik van klimaatneutrale energiedragers zal worden opgesteld en aan de Europese Commissie worden voorgelegd, opdat de regeling per 1 januari 2003 van kracht kan worden. Tevens is aangegeven dat de regeling zo zal worden vormgegeven dat de verminderde belastinginkomsten voor de overheid naar verwachting niet groter zullen zijn dan het in de Uitvoeringsnota klimaatbeleid genoemde bedrag van f 50 mln. (€ 23 mln.) per jaar (als onderdeel van het bedrag voor positieve prikkels).

Mede naar aanleiding van de vraag van de leden van de D66-fractie merk ik voorts nog het volgende op. Op basis van het hierboven kort geschetste beleidsmatige en budgettaire kader wordt thans in interdepartementaal overleg een generieke fiscale regeling voorbereid met het oog op de inzet van klimaatneutrale energiedragers. In de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid wordt klimaatneutraal als volgt gedefinieerd: «Een energiedrager is klimaatneutraal indien deze in zijn gehele levenscyclus niet of nauwelijks broeikasgassen uitstoot». Om uit fossiele brandstoffen klimaatneutrale energiedragers te produceren dient de conversie gepaard te gaan met een ontkolingsproces. Waar het gaat om het afvangen en vervolgens adequaat opslaan of nuttig gebruiken van CO<sub>2</sub> moet nog een aantal vragen tot een oplossing worden gebracht, waaronder het vaststellen van een hanteerbare begripsbepaling en afbakening ten aanzien van klimaatneutrale (fossiele) energiedragers die onder de regeling dienen te gaan vallen alsmede de criteria die daarbij worden gehanteerd. Op dit moment wordt in opdracht van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) een onderzoek uitgevoerd naar vormen van nuttig gebruik van CO<sub>2</sub> en de mate van CO<sub>2</sub>-reductie die daarmee gepaard gaat. De uitkomsten van dit onderzoek worden eind 2001 verwacht en zullen worden betrokken bij de opzet van de regeling. Ten aanzien van het door de leden van de VVD-fractie aangehaalde waterstofproject van Proton Chemie is op dit moment niet aan te geven in welke mate er daadwerkelijk CO<sub>2</sub> wordt gereduceerd. Hiervoor is nader onderzoek en toetsing van het project aan de uitkomsten nodig. Wel kan in zijn algemeenheid worden gesteld dat met het tot stand komen van de beoogde generieke fiscale faciliteit in de REB aan projecten waarbij uit fossiele brandstoffen klimaatneutrale energiedragers worden geproduceerd zal kunnen worden tegemoetgekomen.

#### *2.2.4 Heffing op vaartuigen*

Argumenten dat een rijksbelasting op bezwaren stuit van de relatief hoge perceptiekosten en gebrek aan draagvlak hebben de leden van de fractie van de PvdA niet kunnen overtuigen van de noodzaak om voorshands van een heffing op vaartuigen af te zien. Wel erkennen deze leden dat er internationale bezwaren zijn. Zij vragen in welk licht de internationale dimensie komt te staan als gevolg van het verschijnen in september jl. van het tweede Witboek transport van de Europese Commissie. De leden van de fractie van de VVD vragen waarom in technische zin werk

wordt verricht voor een heffing waartegen bezwaren bestaan en waarover pas bij een volgend Regeerakkoord – eventueel – een discussie wordt gevoerd.

De leden van de fractie van het CDA vragen een nadere toelichting op de problemen die de regering verwacht over de rechtsgrond. Voorts vragen deze leden waarom de beroepsvaart niet in de heffing betrokken zou kunnen worden, mede gezien in het licht van een heffing als de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) die ook alleen voor personenauto's en motorrijwielen geldt. Ten slotte vragen deze leden naar een standpuntbepaling van de regering inzake het idee van een watersportbijdrage en de voordelen hiervan ten opzichte van een rijksbelasting op vaartuigen.

De leden van de fractie van D66 hebben begrip voor de overwegingen van het kabinet om thans geen heffing op vaartuigen in te voeren. Deze leden vragen wanneer de technische informatie over de haalbaarheid van een watersportbijdrage voor pleziervaartuigen aan de Kamer wordt gezonden. De leden van de fractie van GroenLinks tonen zich zeer teleurgesteld dat de afspraak in het Regeerakkoord over de introductie van een heffing op vaartuigen niet kan worden nagekomen. Zij vragen of de opdracht in het Regeerakkoord zag op alle vaartuigen of alleen op pleziervaartuigen. Verder vragen deze leden of Nederland voldoende moeite doet om de verdragen die thans belemmeren dat de beroepsvaart mede in een heffing wordt betrokken, de Akte van Mannheim en het Scheldetraktaat, aan te passen en wat daarvan de resultaten zijn. Deze leden vragen waarom de regering meegaat in de door de werkgroep Kamminga bepleite omschakeling van een regulerende heffing naar een bestemmingsheffing, vooral gezien de omstandigheid dat de vigerende begrotingsafspraken een bestemmingsheffing in de weg staan, daardoor een budgettaire neutrale invoering op oneigenlijke gronden dwarsbomend.

De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken de regering aan te geven welke acties zijn ondernomen sinds het verschijnen van het rapport van de werkgroep Kamminga. Zij vragen naar de budgettaire gevolgen van het feit dat de belasting thans niet wordt ingevoerd. Verder vragen deze leden naar de situatie op dit punt in andere lidstaten.

De vaarbelasting maakte onderdeel uit van een totaalpakket ten tijde van het Regeerakkoord 1998. Het totale pakket is tijdens de huidige kabinetsperiode regelmatig bijgesteld. Door inkomstenmeevallers is de lastenverlichting toegenomen. De bijstelling van het totale lastenpakket bevat ook het thans niet invoeren van de vaarbelasting. Het niet invoeren van de vaarbelasting heeft vanzelfsprekend tot gevolg dat het bedrag dat in het regeerakkoord werd genoemd in het huidige beeld tot 2002 niet meer is ingeboekt. Er zijn dus geen inkomsten begroot voor de vaarbelasting. Vervolgens is nader ten principale bezien welke redenen en mogelijkheden er voorts voor introductie van een dergelijke heffing waren. Daar bedoel ik mee zowel de politieke wenselijkheid als de fiscaal-juridische randvoorwaarden. Voor de laatste zijn zaken als de ratio van de heffing, de verhouding tussen opbrengst en perceptiekosten, de behandeling van buitenlanders en dergelijke van essentieel belang. Verder spelen nog afwegingen als de doelmatigheid van de heffing en of sprake is van voldoende maatschappelijk draagvlak. Voor deze punten waren geen oplossingen aangedragen door de werkgroep onder leiding van Commissaris der Koningin Kamminga. De werkgroep heeft in zijn rapport van december 1999 wel aangegeven dat maatschappelijk draagvlak kon worden verkregen als de opbrengst van een heffing voor de pleziervaart mede ten goede zou komen aan projecten in de sfeer van de watersport. Een nieuwe rijksbelasting dient, ook naar vaste opvatting van de Raad van State, aan bepaalde voorwaarden te voldoen. Een voor de hand liggende grondslag van een nieuwe algemene rijksbelasting op vaartuigen zou het profijtbeginsel kunnen zijn, een ratio die ook ten grondslag ligt aan de

motorrijtuigenbelasting. De bestaande oude verdragen Akte van Mannheim en Scheldetraktaat bepalen evenwel dat de beroepsvaart op geen enkele wijze mag worden belemmerd in een vrij gebruik van de grote rivieren en haar zijarmen. De beroepsvaart zou dus niet in een algemene heffing kunnen worden betrokken. Dit houdt in dat genoemde ratio geweld wordt aangedaan als de heffing wordt beperkt tot alleen de pleziervaartuigen. Als de invalshoek vooral zou worden gezocht in de sfeer van milieumaatregelen speelt eveneens dat de beroepsvaart schade aan het milieu veroorzaakt. Voor een algemene rijksbelasting zou ook hier dus sprake zijn van een onevenwichtige grondslag als de heffing beperkt zou worden tot de pleziervaart.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft reeds aangegeven in het kader van eerlijke beprijzing op enig moment ook de beroepsvaart in een afstandsgerelateerde heffing te willen betrekken. Bij de betrokken Rijnvaartverdragsstaten is dit punt door Nederland ook al aan de orde gesteld. Op dat moment bleek echter dat de andere lidstaten voorshands weinig voelden voor het openbreken van het verdrag teneinde een heffing mogelijk te maken. Nederland is voornemens om dit onderwerp, gezien het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), opnieuw op de agenda te plaatsen. In het tweede Witboek van de Europese Commissie wordt voor de binnenvaart vooral ingezet op terugdringing van emissies. Dit betreft de grootste kostenpost. Voorlopig is dus geen ruimte voor een algemene rijksbelasting op vaartuigen, zij het dat de regering wel streeft naar wijziging van de bestaande belemmeringen.

Dat de bpm alleen op bepaalde voor particulier gebruik bestemde motorrijtuigen wordt geheven doet hieraan niet af. Dat hangt samen met de historische achtergrond van deze heffing die een species was van de omzetbelasting, destijds een bijzondere verbruiksbelasting gericht op luxe goederen voor particulier gebruik. Voor alleen pleziervaartuigen zou een dergelijke registratiebelasting ook wel denkbaar zijn, maar daarvoor geldt dat de jaarlijkse opbrengst zeer laag zou zijn: de aanwas per jaar van nieuwe personenauto's is vele malen groter dan die van pleziervaartuigen. Daar komt bij dat de kosten van een nieuw op te zetten registratiesysteem voor pleziervaartuigen relatief hoog zijn.

In interdepartementaal overleg is gezocht naar mogelijkheden om toch te komen tot een heffing in beperkte vorm, waarvan de opbrengst zou kunnen worden besteed aan watersportprojecten. Dit heeft geleid tot de gedachte van een watersportbijdrage, bijvoorbeeld in stickervorm, die onder de verantwoordelijkheid van de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zou kunnen worden geheven. Door deze vorm geldt niet het bezwaar dat algemene middelen worden aangewend voor een bepaalde beleidssector wat wel het geval zou zijn als voor de vorm van een rijksbelasting zou worden gekozen. Voor de begrotingsregels maakt deze juridische indeling echter geen verschil.

Wat de budgetteringsregels betreft, wijs ik erop dat deze evenzo – en een zeer essentieel – onderdeel zijn van het Regeerakkoord.

In het kader van een nieuw Regeerakkoord zouden op dit punt afspraken kunnen worden gemaakt om zowel de inkomsten- als de uitgavenkant tegelijkertijd te verhogen waardoor dan de watersportbijdrage wordt mogelijk gemaakt. Het in de memorie van toelichting bedoelde onderzoek is er op gericht of en, zo ja, op welke wijze een dergelijke heffing zou kunnen worden vormgegeven, zodat snel de relevante beslispunten beschikbaar zijn. Het is daarbij niet de bedoeling deze in deze kabinetsperiode aan de Kamer voor te leggen.

Heffingen op vaartuigen in het buitenland zijn door de werkgroep Kamminga in bijlage 6 bij haar rapport in beeld gebracht. Korthedshalve moge ik naar die bijlage verwijzen.

### 2.2.5 Belasting op oppervlakedelfstoffen

De leden van de fractie van de PvdA merken op meerdere malen te hebben aangedrongen op een heffing op de winning van oppervlakedelfstoffen. Zij 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 volgens deze leden niet hetzelfde als «in het kader van besluitvorming over deel 3 van het Structuurschema Oppervlakedelfstoffen II». Deze leden vragen wat nu het voornemen is van de regering. Zij geven voorts aan verheugd te zijn dat de regering aankondigt een wetsvoorstel voor de BOD voor te bereiden en vragen of de hoofdlijnen van dit wetsvoorstel kunnen worden geschetst. De leden van de fractie van de ChristenUnie uiten hun teleurstelling dat de invoering van een belasting op oppervlakedelfstoffen (BOD) zo lang op zich laat wachten en vragen op welke termijn op zijn vroegst kan worden overgegaan tot de invoering van een BOD. Met betrekking tot de stand van zaken ten aanzien van een BOD geven de leden van de fractie van D66 aan de verdere voorstellen met belangstelling af te wachten.

In antwoord op de gestelde vragen met betrekking tot invoering van een BOD merk ik allereerst op dat in de memorie van toelichting bij het Belastingplan 2002 werd toegelicht dat nog een aantal problemen bestaat, ten aanzien waarvan het kabinet het niet mogelijk acht op korte termijn oplossingen te vinden. Aangegeven werd dat met name de terugsluisproblematiek alleen oplosbaar lijkt indien deze in een ruimer financieel kader wordt geplaatst door een volgend kabinet. Daarnaast werd toegelicht dat de BOD tevens aan de orde is in het kader van de besluitvorming over deel 3 van het structuurschema oppervlakedelfstoffen II (SOD II). In het kader van deel 1 van het SOD II heeft het kabinet in juni 2001 aangekondigd drie financiële instrumenten te bestuderen, namelijk de BOD, een stimuleringsfonds duurzame bouwgrondstoffen-voorziening met voeding door bijdragen van het bouwbedrijfsleven en het tijdelijk deels afschaffen van de domeinvergoeding voor zand uit rijkswateren. Tevens werd gemeld dat het kabinet in het kader van de besluitvorming over deel 3 van het SOD II een beslissing zal nemen over deze instrumenten.

Ten aanzien van het tot standkomen van een stimuleringsfonds duurzame bouwgrondstoffenvoorziening merk ik op dat hier sprake is van een nog niet concreet uitgewerkt, voorstel van het bedrijfsleven tot het invoeren van een wettelijke heffing op nieuwbouw is. Dit heeft bij het bedrijfsleven een breed draagvlak indien de belasting op oppervlakedelfstoffen niet wordt ingevoerd. De opbrengst (genoemd is ca. € 45 mln of f 100 mln per jaar) gaat dan in een zogenoemd stimuleringsfonds voor duurzame bouwgrondstoffenvoorziening en wordt besteed aan onderzoek, proefprojecten, faciliteren van het bedrijfsleven ter bevordering van alternatieven, etc. Dit met name voor bouwgrondstoffen waarbij sprake is van knelpunten in de voorziening zoals beton- en metselzand. Het kabinet acht het door het bouwbedrijfsleven voorgestelde fonds in plaats van de belasting van oppervlakedelfstoffen, een interessante gedachte, waarbij het echter aantekent dat het de voeding van het fonds door middel van een wettelijke heffing, feitelijk een bestemmingsheffing, niet haalbaar acht. Het kabinet stelt als alternatief voor het fonds te voeden door bijdragen van het bouwbedrijfsleven. Hierover zal met het bedrijfsleven overleg worden gevoerd.

In het kader van de studie als vermeld in deel 1 van het SOD II heeft op dit moment het beoogde overleg met het bedrijfsleven prioriteit. Daarnaast wordt, als aangegeven in het Belastingplan 2002, een wetsvoorstel voor de BOD technisch voorbereid, zodat eventuele invoering in een volgende kabinetsperiode – op zijn vroegst per 1 januari 2003 – mogelijk is. Ik acht het thans prematuur op de uitwerking van dit wetsvoorstel nader in te

gaan, omdat de uitwerking van bepaalde elementen nog niet voldoende is uitgekristalliseerd. In het voorjaar van 2002, als het vaststellen van deel 3 van het SOD II aan de orde is, zal het kabinet een besluit nemen over de bovengenoemde drie instrumenten.

### **3. VERVOER**

#### **3.1 Inleiding**

De leden van de fractie van de PvdA merken op, dat in de voorbereiding van het Algemeen overleg over de brief inzake fiscale aspecten van de mobiliteit (kamerstukken II 2001–2002, 27 829, nr. 1) van de zijde van de Kamer 105 vragen zijn gesteld. Deze vragen, die zijn beantwoord op 2 oktober jl., hadden voor het overgrote deel betrekking op voorstellen die in dit deel van het Belastingplan zijn opgenomen. Deze leden geven aan om die reden in deze fase relatief weinig vragen en opmerkingen met betrekking tot dit onderwerp te hebben. Zij merken verder op, dat bij de Financiële beschouwingen reeds is stilgestaan bij met name de uitvoering van de motie Hofstra/Crone (kamerstukken II 1999–2000, 26 800 IXB, nr. 35).

De leden van de fractie van de VVD vragen of ik, mede gelet op mijn uittalingen tijdens het algemene overleg over fiscale aspecten van mobiliteit, de mening van deze leden deel 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. Hoewel er inderdaad sprake is van een groot aantal verschillende regelingen die samenhangen met de fiscale behandeling van reiskosten, merk ik op dat wel steeds als uitgangspunt heeft gegolden en nog steeds geldt dat, binnen de systematiek van de wet, voor gelijke situaties een vergelijkbare fiscale behandeling dient te gelden, maar dat tevens rekening wordt gehouden met verschillen in situaties. Het kan hierbij zowel gaan om een verschil in de hoogte van de aan een bepaalde vorm van vervoer verbonden kosten als om de wenselijkheid om het gebruik van bepaalde vormen van vervoer te stimuleren. Logische consequentie van dit uitgangspunt is, dat er veel verschillende regelingen nodig zijn. Het is daarbij onvermijdelijk dat het geheel van regelingen enigszins complex wordt. Naast het feit dat het gaat om verschillende vormen van vervoer (eigen auto, ter beschikking gestelde auto, openbaar vervoer, fiets, vervoer vanwege de werkgever, carpoolen), is ook de kwalificatie van het vervoer (zakelijk, privé of gemengd) van belang en dient tevens onderscheid te worden gemaakt tussen de vergoedingen (al dan niet belast) en de kosten (al dan niet aftrekbaar).

De leden van de VVD-fractie merken op dat inmiddels op veel verschillende terreinen en in verschillende nota's aandacht aan de mobiliteit wordt besteed. De leden vragen wanneer zij integrale voorstellen tegemoet kunnen zien waarin de verschillende op mobiliteit gerichte plannen – onder andere van het NVVP, NMP-4 en de kilometerheffing – tot uitdrukking komen.

In het regeerakkoord is bevestigd dat het regeringsbeleid met betrekking tot de auto zich richt op variabelisering van de kosten. Dit principe was daarvoor al vastgelegd in het NMP-3. In het NVVP wordt het beleid tot 2020 op hoofdlijnen vastgesteld en ook hier wordt de lijn van variabelisering doorgezet. De verschillende rapporten worden vanuit andere perspectieven geschreven en de functie die mobiliteit in de diverse rapporten en nota's heeft is wisselend. Enerzijds kan zij een centrale rol spelen, terwijl zij anderzijds slechts ondersteunend is aan een veel breder kader. Het kabinet stelt het beleid met betrekking tot verkeer en vervoer



uiteindelijk vast op basis van een integrale afweging van de verschillende rapporten en notities. De fiscaliteit is slechts één aspect van het mobiliteitsvraagstuk.

De leden van de fractie van de VVD vragen om een oordeel over de stelling dat de reiskosten eigenlijk niet in de driehoek werkgever/werknemer/belastingheffer horen, maar een zaak zijn van de werkgever en de werknemer en niet van een belastingheffer die zich nu gedetailleerd met deze materie bezig houdt. Uitsluiting van de belastingheffer in de door deze leden genoemde driehoek acht ik niet goed mogelijk. Enerzijds zou de consequentie kunnen zijn dat de vergoeding van reiskosten in alle gevallen als belast loon wordt aangemerkt, hoewel ik aanneem dat dit niet de bedoeling van deze leden zal zijn. Anderzijds zou de consequentie kunnen zijn dat de vergoeding, ongeacht de hoogte daarvan, steeds onbelast wordt gelaten. Dat zou echter betekenen dat het zowel voor de werkgever als voor de werknemer aantrekkelijk wordt om op dit moment belast loon om te zetten in een in beginsel ongelimiteerde reiskostenvergoeding. Om dit te voorkomen dienen regels te worden gesteld inzake de hoogte van de vergoeding die onbelast kan worden verstrekt.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoe de fiscale bemoeienis van de overheid met de reiskosten zich verhoudt met de kernboodschap van het NVVP over keuzevrijheid: burgers kiezen zelf, maar betalen de kosten van hun keuze. Deze leden vragen of het zo bezien niet wenselijk is 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 vervoerskeuze nog sterker bij de burger komt te liggen.

Naar mijn mening betekent de door deze leden genoemde kernboodschap niet dat de belastingheffer zich op dit punt zou moeten terugtrekken. Ook in het NVVP wordt die consequentie daar niet aan verbonden, maar wordt belastingheffing juist gezien als een belangrijk instrument bij bijvoorbeeld de realisatie van de beoogde variabilisering van de autokosten. Dat neemt niet weg dat ik in beginsel wel voorstander ben van het laten vervallen van specifieke aftrekposten, indien de opbrengst daarvan op evenwichtige wijze kan worden teruggesluisd en de inkomenseffecten beperkt blijven. Dit is ook een van de belangrijkste onderdelen van de Belastingherziening 2001 geweest. Ook in de in dit jaar uitgebrachte verkenning Belastingen en premies (een verkenning naar nieuwe mogelijkheden vanuit het belastingstelsel 2001) is uitgebreid aandacht besteed aan de nog bestaande mogelijkheden op dit punt. Overigens spreekt de gedachte van een verruiming van de onbelaste reiskostenvergoeding mij niet aan. Afgezien van de te verwachten omzetting van belast loon naar een onbelaste reiskostenvergoeding, zou dit in strijd zijn met het huidige beleid om voor meer milieuvriendelijke vormen van vervoer ruime mogelijkheden voor de onbelaste vergoeding van de daaraan verbonden toe te staan en de mogelijkheden voor andere vormen van vervoer te beperken. Het bovenstaande laat overigens onverlet dat de vaststelling van de hoogte van reiskostenvergoeding – evenals dat bij de hoogte van het loon het geval is – uiteraard een zaak van de werkgever en de werknemer is.

De leden van de fractie van de VVD vragen om nadere kwantitatieve informatie omtrent de maatregelen op het gebied van vervoer, waarin de aantallen die aan de raming ten grondslag liggen wordt vermeld.

Onderstaande tabel geeft het door deze leden gevraagde overzicht.

	Volumes	2002	2002
Vervoer	Aantallen auto's	mIn euro	mIn gld
Verlaging MRB met 6,5%		- 73	- 160
Waarvan Lpg-auto's	334 000	- 6	- 13
Waarvan benzine-auto's	5 443 000	- 67	- 147
Accijnsverlaging	MIn liters	- 25	- 55
Waarvan lpg	1 500	- 5	- 10
Waarvan benzine	5 500	- 20	- 45
Auto van de zaak	Aantal auto's		
Autokostenfictie personenauto's	490 000	0	0
Autokostenfictie bestelauto's	70 000	- 5	- 10
	Aantallen		
Aanpassing onbelaste kilometervergoeding i.v.m. Euro	150 000	- 5	- 10
Aanpassing carpoolregeling	2 700	0	0
Verruiming fietsregeling	2 500	- 2	- 5
Stimulering zuinige auto's (premieregeling BPM)	121 000	- 64	- 140
Continuering faciliteit in de BPM voor elektrische en hybride auto's	500	- 2	- 5
Vergroening lijst vrijgestelde accessoires BPM	75 000	18	40
Dieselakkoord	MIn liters	- 43	- 95
Afschaffen paarse dieselregeling	2 800	39	85
Verlaging accijns op diesel	6 000	- 82	- 180

Ik betreur het ten zeerste dat de leden van de fractie van GroenLinks het gevoel hebben dat de maatregelen die in het onderhavige voorstel zijn neergelegd, niet de juiste zijn. De leden geven aan teleurgesteld te zijn over het feit dat er een verdergaande lastenverlichting voor de automobilist is doorgevoerd, en merken op dat zij een lastenverzwaring een logischer maatregel achten.

In het regeerakkoord heeft het kabinet het principe vastgelegd om de kosten met betrekking tot de auto te variabiliseren. Door middel van het variabiliseren wordt een duidelijker verband gelegd tussen gebruiken en betalen. Ter uitvoering van de moties Hofstra/Crone en later Dijkstal c.s. (kamerstukken II 2000-2001, 27 400, nr. 17), is in het onderhavige voorstel een aantal maatregelen neergelegd, dat binnen het beleid van variabilisering past. In de moties wordt het kabinet onder andere verzocht voorstellen te doen voor een verlaging van de autobelastingen. Deze verlaging dient gepaard te gaan met een vergroening van de autobelastingen. De eerste stappen ter uitvoering van bovengenoemde moties zijn reeds genomen in het Belastingplan 2001.

### 3.2 Verlaging en vergroening van autobelastingen

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

De leden van de fractie van de PvdA hebben instemmend gereageerd op de tweede stap in de uitvoering van de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s. Zij noemen met name de stimulering van de zuinige auto's in de belasting op personenauto's en motorrijwielen, de verlenging van de vrijstelling in de bpm voor elektrische en hybride auto's en de gekozen oplossing voor de gedwongen beëindiging van de teruggaafregeling paarse dieselolie. Ik ben ook verheugd te kunnen constateren dat de leden van de D66-fractie positief staan tegenover het door de regering gevolgde beleid van variabilisering.

De leden van de PvdA-fractie vragen in dit verband een reactie van het kabinet op de motie Crone c.s.<sup>1</sup> om onder meer de motorrijtuigenbelasting te verlagen met 10% in plaats van met de voorgestelde 6,5%. In de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s. is het kabinet onder meer gevraagd om in lijn met het algemene streven van variabilisatie, meerjarige samenhangende voorstellen te doen voor een combinatie van vergroening van autobelastingen en verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Het kabinet benadrukt dat de maatregelen die in dit wetsvoorstel worden voorgesteld om zowel een lastenverlichting voor de automobilist als een vergroening van de autobelastingen te bewerkstelligen, zijn genomen binnen de prioriteitsafweging en de omvang van de lastenverlichting voor 2002. Wat betreft de motie Crone c.s. is van belang dat deze motie niet alleen een extra verlaging van de motorrijtuigenbelasting bevat, maar dat de motie daarnaast ook tot extra lastenverlichting leidt. Bovendien wordt een maatregel gericht op het stimuleren van het arbeidsaanbod (verhoging van de arbeidskorting) ingeruild voor maatregelen voor inkomensondersteuning (verhoging aanvullende kinderkorting en verhoging ouderenkorting). De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe het voornemen van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer om het gebruik van LPG als autobrandstof uit te faseren en 500 à 600 LPG-locaties te verplaatsen dan wel te sluiten, zich verhoudt tot het feit dat LPG een relatief schone brandstof is waarvan het gebruik decennia lang door de overheid is gestimuleerd. Voorts vragen zij wat het effect is van het verplaatsen of sluiten van 500 à 600 LPG-locaties op de files. Zoals de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer in zijn brief van 19 september 2001 heeft aangegeven, heeft het kabinet een onderzoek aangekondigd waarin zal worden nagegaan of het gelet op een brede maatschappelijke kosten/batenanalyse en het LPG stimuleringsbeleid maatschappelijk verdedigbaar is het gebruik van LPG als brandstof voor personenauto's uit te faseren over een lange periode, bijvoorbeeld 10 tot 15 jaar. Van een voornemen tot uitfasering kan dus niet worden gesproken; het is niet aan de orde om vooruit te lopen op de resultaten van het onderzoek. Wat betreft het mogelijk verplaatsen dan wel sluiten van 500 à 600 LPG-locaties is het niet de verwachting dat een mogelijke sanering zoals hier bedoeld de voorziening van LPG als motorbrandstof aantast. Een sanering is dus niet strijdig met het thans gevoerde stimuleringsbeleid ten aanzien van LPG. Met betrekking tot het effect op de files zij opgemerkt dat de circa 500 à 600 LPG-stations, die niet aan de in het NMP4 voorgestelde normstelling voldoen, hoofdzakelijk in de bebouwde kom zijn gelegen. De verkoop van LPG vindt voornamelijk plaats bij de stations langs rijkswegen en LPG-rijders maken gewoonlijk veelvuldig gebruik van de rijkswegen. Het is dan ook niet de verwachting dat mogelijke sluiting van stations in de bebouwde kom van invloed zal zijn op de files.

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd naar het marktaandeel laagzwavelige benzine en in welk tempo dit aandeel zal worden vergroot. Op dit moment is laagzwavelige benzine nog slechts beperkt verkrijgbaar. Over het tempo waarin het aandeel laagzwavelige benzine zal toenemen is het moeilijk om voorspellingen te doen. Wanneer de regeling net zo succesvol zal blijken als de stimuleringsregeling voor laagzwavelige diesel die er toe heeft geleid dat in enkele maanden vrijwel de gehele markt is overgeschakeld, is dit een goed resultaat. Of er voor de laagzwavelige benzine een aparte pomp nodig is – de leden van de VVD-fractie vragen dit – is afhankelijk van het te voeren beleid door de oliemaatschappij of het desbetreffende tankstation. Indien men deze beide brandstoffen (laagzwavelige en andere) naast elkaar wil voeren zijn er inderdaad afzonderlijke pompen noodzakelijk. Dit ligt echter niet in de lijn der verwachtingen. Men zal waarschijnlijk – net als bij de introductie voor laagzwavelige diesel – kiezen voor een volledige omschakeling en de verkoop van «hoogzwavelige» benzine beëindigen. Deze leden stellen voorts de vraag

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2001–2002, 28 000 IXB, nr. 7.

of een accijnsverlaging van 1,36 eurocent (3 cent) per liter voldoende stimulant is voor een versnelde introductie van laagzwavelige benzine. Er wordt vanuit gegaan dat deze 1,36 eurocent voldoende is om de meerkosten, verbonden aan de productie en distributie van laagzwavelige benzine, weg te nemen, waardoor dit product concurrerend op de markt kan worden gebracht. Verwezen zij naar het onderzoek<sup>1</sup> dat CE (Centrum voor energiebesparing en schone technologie) in samenwerking met TNO heeft uitgevoerd. Hoewel de onderzoekers aangeven dat het moeilijk is deze meerkosten te bepalen, komt men tot een schatting die varieert van 0,64 eurocent (1,4 cent) per liter tot 2,3 eurocent (5,07 cent) per liter. Een stimuleringsbedrag van 1,36 eurocent – als grof gemiddelde – zal naar verwachting de werkelijkheid redelijk benaderen. Mij hebben geen geluiden bereikt dat deze veronderstelling niet juist zou zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering haar meest recente standpunt over de optimale samenstelling van de brandstofmix kan geven. Het onderzoek naar de herijking van de optimale brandstofmix voor het wegverkeer is onlangs afgerond. Op basis van dit onderzoek beraadt het kabinet zich momenteel over het in te nemen standpunt over dit onderwerp. Zodra de beraadslagingen daarover zijn afgerond, zal de Kamer daarover geïnformeerd worden.

Deze leden vragen zich in dit kader af of de overheid niet zou moeten volstaan met het beoordelen van de relevante aspecten en vervolgens de markt zijn werk moet laten doen. Uiteraard worden alle milieutechnische aspecten beoordeeld, maar is sommige gevallen is een fiscale ondersteuning op haar plaats. Het gebruik van bepaalde brandstoffen zou anders niet of moeilijker van de grond komen of brandstoffen zouden van de markt verdwijnen. Op basis van alle relevante aspecten, zoals milieutechnische en kostenfactoren, moet worden beoordeeld of de overheid in fiscale zin moet (bij)sturen.

De leden van de D66-fractie verwijzen naar de moties, naar aanleiding waarvan is opgeroepen tot vergroening en verlaging van de autobelastingen. Het is onduidelijk voor de leden uit welk meerjarenperspectief de nu voorgestelde maatregelen een voortvloeiende zijn. Zij vragen voorts of het nu uitgetrokken bedrag voor lastenverlichting in deze sfeer eigenlijk volledig is bepaald door het aflopen van de derogatie voor de zogenoemde teruggaafregeling paarse diesel en de gevolgen die dat moet hebben voor de accijns op diesel. Ter uitvoering van de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s., heeft het kabinet gekozen voor een stappenplan. De verschillende stappen worden zoveel mogelijk ingepast in het algemene kabinetsbeleid van variabilisatie en vergroening van de autobelastingen en dienen te passen binnen de beschikbare budgettaire ruimte.

In het algemeen deel van de memorie van toelichting (paragraaf 3.2.1) heb ik aangegeven welke maatregelen in het verleden reeds zijn genomen ter uitvoering van de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s. Een deel van deze maatregelen was opgenomen in het Belastingplan 2001 (verlaging motorrijtuigenbelasting, stimulering schone personen- en bestelauto's, accijnsverlaging laagzwavelige diesel) met een gezamenlijk budgettair belang van circa € 280 mln (f 615 mln). In het onderhavige Belastingplan 2002 is wederom een aantal maatregelen ter uitvoering van genoemde moties opgenomen, te weten de stimulering van zuinige personenauto's, verlaging motorrijtuigenbelasting, accijnsverlaging voor dieselolie, laagzwavelige benzine en LPG. Deze maatregelen hebben een budgettair belang van ongeveer € 226 mln (f 500 mln). Het totale pakket aan maatregelen ter uitvoering van de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s., omvat derhalve een budgettair beslag van ongeveer € 500 mln (f 1,1 mld), waarvan zo'n € 340 mln (f 750 mln) structureel (een deel van de maatregelen zoals de stimulering van zwavelarme brandstoffen is tijdelijk). Dit pakket omvat dus meer dan de verlaging van de accijns op brandstoffen

---

<sup>1</sup> «Vervroegde introductie van schonere benzine en diesel in Nederland» (Een analyse van emissiepotentieel en kosteneffectiviteit), oktober 2000.

en van de motorrijtuigenbelasting zoals opgenomen in het onderhavige voorstel.

De leden van de D66-fractie hebben voorts aangegeven behoefte te hebben aan meer inzicht in de achtergrond van de keuze om, gegeven het feit dat de dieselaccijns met 2,4 eurocent (5,29 cent) per liter omlaag moet als gevolg van het Europees beleid, de motorrijtuigenbelasting voor benzine- en LPG-auto's te verlagen met het budgettaire equivalent van een verlaging van 2,4 eurocent (5,29 cent) op de accijns op de benzine respectievelijk de LPG. In mijn reactie op de vragen van de leden van de vaste Commissie voor Financiën op de brief inzake fiscale aspecten mobiliteit (kamerstukken II, 2001–2002, 27 829, nr. 2) heb ik reeds aangegeven dat niet zozeer is gezocht naar een budgettaire equivalent van een accijnsverlaging van 2,4 eurocent (5,29 cent) op benzine en LPG, maar meer naar een voor alle automobilisten naar verhouding vergelijkbare lastenverlichting op micro-niveau. Uitgangspunt daarbij is geweest de lastenverlichting in de brandstofkosten voor de gemiddelde dieselrijder als gevolg van de accijnsverlaging op diesel van in eerste instantie 1,04 eurocent (2,29 cent) per liter met ingang van 1 januari 2002. Dat voordeel is het uitgangspunt geweest voor de berekening van de vergelijkbare lastenverlichting in absolute zin voor benzine- en LPG-rijders. Dit bedrag is vervolgens omgezet naar een percentuele verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor de benzine- en LPG-auto. Voor een equivalente lastenverlichting voor de benzine- en LPG-rijder tegenover de dieselaccijnsverlaging van 1,49 eurocent (3,29 cent) per liter met ingang van 1 oktober 2002 is aansluiting gezocht bij de wens om de introductie van laagzwavelige benzine (verplicht per 1 januari 2005) te versnellen door de accijns voor deze specifieke brandstof te verlagen met 1,36 eurocent (3 cent) per liter. De tegelijkertijd voorgestelde verlaging van de LPG-accijns houdt hiermee gelijke tred. Op deze wijze is naar mijn mening een voor de onderscheiden brandstofsoorten evenwichtige belastingverlaging gecreëerd, en is – anders dan de leden van de D66-fractie zich afvragen – geen sprake van een willekeurige rekenexercitie.

De leden van de fractie van de ChristenUnie menen dat het huidige streven naar verlaging van de autobelastingen het risico herbergt dat het politiek en maatschappelijk draagvlak zou wegvallen voor een verhoging van de variabele lasten in de vorm van een kilometerheffing.

De huidige intentie voor de invoering van een kilometerheffing is een budgettair neutrale omzetting van met name vaste lasten in een bedrag per kilometer. In algemene zin leidt dit niet tot een lastenverhoging. Wel zal uiteraard bij een kilometerheffing er een lastenverschuiving plaats vinden van de automobilisten die relatief weinig kilometers rijden naar de automobilisten die relatief veel kilometers rijden, maar dat is nu eenmaal eigen aan variabilisatie van vaste lasten. De automobilisten die veel kilometers rijden, zullen in vergelijking tot de situatie voorafgaande aan de invoering van een kilometerheffing meer gaan betalen; de automobilisten die relatief weinig kilometers rijden zullen erop vooruit gaan.

De leden van de fractie van de ChristenUnie merken op dat bij de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de vormgeving van het pakket maatregelen ter uitvoering van de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s. wordt vermeld dat waar mogelijk de variabele lasten verhoogd dienen te worden. Deze leden vragen in hoeverre dit een rol heeft gespeeld. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de overweging waar de leden naar verwijzen, is dat de lastenverlichting zo veel mogelijk in lijn dient te liggen met het beleid van variabilisatie. Dit wordt als volgt uitgelegd: waar mogelijk dienen de vaste lasten verlaagd te worden en de variabele lasten verhoogd. De thans voorgestelde maatregelen leiden per saldo tot een lastenverlichting. Deze wordt zodanig vormgegeven dat zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan het variabilisatiebeleid zodat er een duidelijker verband wordt gelegd tussen gebruiken en betalen. De verlaging van de

motorrijtuigenbelasting heeft tot gevolg dat in het totaal de variabele lasten relatief zwaarder drukken dan de vaste lasten.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen tot slot of het wel terecht is om de lastenverlichting gedeeltelijk te baseren op de afschaffing van de paarse dieselregeling, aangezien de brandstofprijzen niet meer zo hoog zijn als ten tijde van de invoering van die regeling. De teruggaafregeling paarse dieselolie had geen relatie met de hoogte van de brandstofprijzen. Deze regeling is in 1997 in het leven geroepen ter compensatie voor de accijnsverhoging op dieselolie van 5 cent per liter als onderdeel van een variabilisatie van de autobelastingen. Tegelijk met deze verhoging werd voor alle weggebruikers de motorrijtuigenbelasting verlaagd, hetgeen toentertijd niet mogelijk was voor de zware vrachtwagens (vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa van 12 000 kg of meer) omdat de daarvoor geldende tarieven voor de motorrijtuigenbelasting ongeveer gelijk waren aan de in Europees verband vastgestelde minimumtarieven. Om een lastenverzwaring voor deze zware vrachtwagens te voorkomen is toen besloten tot de introductie van de paarse dieselregeling waardoor aan de houders van zware vrachtwagens een accijnsteruggaaf kon worden verleend ten bedrage van de accijnsverhoging van 5 cent. Dit bedrag is elk jaar aangepast aan de inflatie en bedraagt inmiddels 5,29 cent.

### *3.2.2 Stimulering zuinige personenauto's*

Met betrekking tot de voorgestelde stimuleringsregeling merk ik op dat ik bij Nota van wijziging nog een verbetering in het wetsvoorstel zal aanbrenge. Anders dan was voorzien zal worden aangesloten bij het tijdstip waarop het kentekenbewijs te naam wordt gesteld. Aangezien het niet mogelijk is gebleken de code van het label (de energie-efficiëntieklasse) op deel I van het kentekenbewijs af te drukken, dreigden die auto-kopers waarvan het deel I van het kentekenbewijs voor 1 januari was opgemaakt maar waarvan het kentekenbewijs na 31 december 2001 te naam wordt gesteld, buiten de regeling te vallen. De aan te brengen wijziging ondervangt dit.

De leden van de fractie van de ChristenUnie merken op dat de voorgestelde regeling zich onderscheidt van die in andere lidstaten en dat zij er de voorkeur aan zouden geven de regeling te koppelen aan auto's die in absolute zin goed scoren.

Ik moge deze leden er op wijzen dat andere lidstaten geen fiscale stimuleringsregeling kennen. Waar deze leden naar ik aanneem op doelen zijn de etiketteringsregelingen in de lidstaten op grond van richtlijn 1999/94/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (PbEG 2000, L 12). Deze richtlijn bevat minimumvereisten en biedt de lidstaten de mogelijkheid om verder te gaan, bijvoorbeeld om uit te gaan van een relatieve norm. Door de verantwoordelijke bewindslieden van Economische Zaken en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is in het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's gekozen voor een relatieve zuinigheidsnorm. Over deze keuze is op 8 november 2000 in een Algemeen overleg uitvoerig van gedachten gewisseld met de Kamer. Tijdens dit Algemeen overleg was er een kamerbrede steun voor de invoering van een relatief energielabel voor nieuwe personenauto's.

Samengevat komt het erop neer dat het hanteren van het absolute brandstofverbruik onvoldoende garantie biedt voor het tot uiting komen van technische vernieuwingen aan auto's om het brandstofverbruik terug te dringen. Kleine en lichte personenauto's hebben nu eenmaal vrijwel altijd een lager absoluut brandstofverbruik dan grotere en zwaardere

personenauto's. Bij toepassing van een norm gebaseerd op het absolute brandstofverbruik zouden kleine personenauto's als zuiniger gekwalificeerd worden dan grotere personenauto's. Grotere personenauto's die door technische vernieuwingen ten opzichte van vergelijkbare personenauto's een relatief laag verbruik hebben, zouden bij een absolute norm nooit, zoals deze leden het noemen, «goed scoren». Daarnaast zij opgemerkt dat de consument veelal van tevoren heeft bepaald of hij een grotere of kleinere auto gaat aanschaffen. Binnen deze keuze moet hij optimaal worden geïnformeerd over het brandstofverbruik binnen de door hem gekozen klasse.

Behalve uit een oogpunt van consumentenvoorlichting acht ik de keuze voor de relatieve zuinigheid ook uit fiscaal oogpunt de beste, namelijk het stimuleren van personenauto's die door het gebruik van nieuwe technieken beter scoren dan vergelijkbare personenauto's.

Deze leden vragen voorts waarop de verwachting is gebaseerd dat de verkoop van personenauto's met een A-label met 100% zal toenemen en van personenauto's met een B-label met 33%. Deze verwachting is gebaseerd op de ons ter beschikking staande gegevens van het aanbod en het te verwachten aanbod van nieuwe modellen en het onderzoek dat door het RIVM in samenwerking met de RAI en BOVAG is uitgevoerd naar de meest effectieve methode voor het stimuleren van zuinige personenauto's. Het rapport daarvan is aan de Kamer op 26 maart 2001 toegezonden door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

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

Het doet me genoeg dat de leden van de PvdA-fractie en van de D66-fractie hun instemming hebben geuit met de voorgestelde maatregelen voor elektrische en hybride auto's.

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

De leden van de fracties van D66 en ChristenUnie ondersteunen het voorstel van een nieuwe lijst van vrijgestelde accessoires op de leest van milieu en veiligheid. Laatstgenoemde leden vragen de regering aan te geven op grond van welke criteria wordt overgegaan tot enerzijds fiscale stimulering en anderzijds een wettelijk voorschrift.

Voertuigeisen zijn in beginsel vastgelegd in Europese regelgeving. De lijst is bedoeld om de aanschaf van accessoires die (nog) niet verplicht zijn maar wel wenselijk worden geacht te stimuleren. Dit houdt tevens in dat zodra bepaalde voorzieningen verplicht zijn aangewezen, de noodzaak van een fiscale tegemoetkoming kan komen te vervallen. Bedacht moet hierbij worden dat de lijst voorzieningen zal bevatten die in het algemeen nog slechts incidenteel in de motorrijtuigen zijn aangebracht.

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

De leden van de fracties van de PvdA, VVD en D66 stemmen in met het vervallen van de blinderingseis voor de rechter achterruit in bestelauto's vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. De leden van de PvdA-fractie vragen welke alternatieve aangrijpingspunten er zijn om misbruik van de regeling te voorkomen. Ik veronderstel dat de mogelijkheden om nog verder aan te sluiten bij de technische onderscheidende kenmerken tussen personenauto's en bestelauto's langzamerhand uitgeput raken. Wellicht zullen alternatieven dan eerder in de richting van een principiële heroverweging moeten worden gezocht.

Op de desbetreffende vragen van de leden van de VVD-fractie kan ik antwoorden dat de maatregel inderdaad op 1 januari 2002 ingaat en er

geen nadere eisen aan de rechter zijruit gesteld zullen worden. Vrachtauto's behoren niet tot de groep voertuigen waarvoor belasting van personenauto's en motorrijwielen verschuldigd is. Hierdoor is het niet nodig in het kader van deze wet technische onderscheidende inrichtingseisen te stellen. Op nieuwe vrachtauto's wordt over het algemeen standaard een zichtveldverbeterend systeem gemonteerd. Oudere vrachtwagens kunnen gebruik maken van de bestaande subsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, waardoor fiscale stimulansen overbodig zijn. Zoals aangekondigd in de memorie van toelichting – de leden van de fractie van D66 vragen hiernaar – zal de invloed van het aanpassen van de inrichtingseisen gemonitord worden. Dit gebeurt door de ontwikkelingen op de markt voor bestelauto's periodiek te inventariseren. Een eerste inventarisatie kan uiteraard eerst plaatsvinden nadat er voldoende gegevens bekend zijn over de periode na de aanpassing van de inrichtingseisen voor bestelauto's.

Op de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie waarom de blinding van de linkerachterrauit van bestelauto's gehandhaafd blijft merk ik op dat de dode-hoek problematiek zich met name aan de rechterzijde van het voertuig, waar de chauffeur het verst vandaan zit, afspeelt. De verbetering van de verkeersveiligheid bij rechts afslaan wordt daarom, net als bij vrachtauto's het geval is, behaald door het verbeteren van het uitzicht aan die zijde van het voertuig.

### **3.4 Aanpassingen autokostenfictie**

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

De leden van de fractie van de PvdA geven aan verheugd te zijn dat de hoofdlijnen van het in april van dit jaar door de leden van deze fractie gepresenteerde alternatieve voorstel voor de fiscale behandeling van de bestelauto zijn overgenomen in dit Belastingplan. Er is naar het oordeel van deze leden sprake van een forse vereenvoudiging van het regime voor bestelauto's en auto's voor wachtdiensten. Zoals deze leden terecht opmerken is bij besluit van 15 juni 2001, nr. RTB 2001/793 M «Vragen en antwoorden privé-gebruik auto», reeds goedgekeurd, dat voor 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 een opgave van het aantal zakelijke kilometers op jaarbasis. Met betrekking tot de door deze leden veronderstelde kwetsbaarheid van deze regeling voor fraude merk ik op, dat als gevolg van de eis dat naast een registratie van de privé-ritten ook een opgave moet worden gedaan van het aantal zakelijke kilometers het frauderisico relatief beperkt is. Verder is van belang dat het in feite gaat om een overgangsregeling van slechts een jaar. Het is de bedoeling dat bij aanvaarding van de nu voorgestelde wettelijke regeling het genoemde besluit van 15 juni 2001 wordt aangepast. Daarbij zal in elk geval de genoemde bewijsmogelijkheid voor het gebruik van bestelauto's verdwijnen. Voor bestelauto's die voldoen aan de daarvoor geldende criteria komt er immers een andere, vereenvoudigde, regeling, terwijl de overige bestelauto's zodanig vergelijkbaar zijn met personenauto's dat een bijzondere regeling voor die auto's niet meer voor de hand ligt.

In het hiervoor genoemde besluit van 15 juni 2001 is tevens goedgekeurd, dat de tijdens een wachtdienst gereden kilometers onder voorwaarden als zakelijk worden aangemerkt. De leden van de fractie van de PvdA geven aan dat dit in lijn is met hun eigen voorstel en derhalve hun steun heeft.

De leden van de fractie van de PvdA spreken hun ongerustheid uit over de gevolgen voor bestelbusrijders van de bewerkelijke kilometeradministratie bij de aangifte over het jaar 2001. Juist om de kilometeradministratie



voor bestelauto's te vereenvoudigen is het meergenoemde besluit van 15 juni 2001 genomen en is hierin de goedkeuring opgenomen, dat ook voor bestelauto's die meer dan 4000 maar minder dan 7000 km privé worden gebruikt kan worden volstaan met een registratie van de privéritten en een opgave van het aantal zakelijke kilometers op jaarbasis. Ik verwacht dan ook dat daardoor het grootste deel van de bestelbusrijders met een eenvoudige administratie zal kunnen slagen in het bewijs voor het beperkte gebruik van de bestelauto. Bovendien is aan de gevolgen voor bestelbusrijders uitgebreid en expliciet aandacht besteed in overleg met vertegenwoordigers van ondernemers, vakbonden en brancheorganisaties. Daarnaast zullen veel bestelbusrijders door publicatie van de besluiten en door berichten in de pers daarover van de fiscale gevolgen op de hoogte zijn.

De leden van de fractie van de PvdA blijven van mening dat het nieuwe regime voor bestelauto's ook al betekenis zou moeten krijgen in het nog lopende belastingjaar. Zij trekken hierbij een parallel met de zogenoemde kantine-regeling, waarbij is besloten het nieuwe eenvoudigere, forfaitaire regime in de vorm van een keuzemogelijkheid aan betrokken belastingplichtigen aan te bieden. Ook de leden van de fractie van de VVD vragen of wordt overwogen de regeling voor de bestelauto's met terugwerkende kracht per 1 januari 2001 in te voeren.

Zoals ik in antwoord op de vragen van de leden van de vaste Commissie voor Financiën inzake de notitie Fiscale aspecten van mobiliteit heb aangegeven, is er voor gekozen de in het wetsvoorstel Belastingplan 2002-III Natuur, milieu en vervoer opgenomen regeling voor bestelauto's per 1 januari 2002 in werking te laten treden. Daarbij is onder meer van belang dat de regeling voor bestelauto's die niet in aanmerking komen voor de 10%-regeling onder omstandigheden tot een zwaardere bewijslast leidt als gevolg van het vervallen van de onder de huidige regeling geldende lichtere bewijslast voor deze categorie bestelauto's. Bovendien is er sprake van een zekere samenhang tussen deze regeling en het voorstel om met ingang van 1 januari 2002 een deel van het regelmatige woon-werkverkeer als voor privé-doeleinden gereden kilometers aan te merken. Voor een bestelauto die niet in aanmerking komt voor de 10%-regeling, kan het voorstel om een deel van het woon-werkverkeer als privé-kilometers aan te merken immers tot een hogere bijtelling leiden. Bovendien wordt ook eerst per 1 januari 2002 de uit de aanpassing van de staffel voortvloeiende mogelijkheid van een bijtelling van 10% ingevoerd voor personenauto's en bestelauto's die niet in aanmerking komen voor de 10%-regeling, maar wel slechts in beperkte mate voor privé-doeleinden worden gebruikt. Het eveneens met terugwerkende kracht invoeren van deze regeling zou echter nadelig zijn voor de belastingplichtigen die er als gevolg van de combinatie van het deels als privé aanmerken van het woon-werkverkeer in combinatie met de aanpassing van de staffel op achteruit gaan. Door het gedeeltelijk meetellen van woon-werkverkeer kan men in een klasse met een hoger bijtellingspercentage komen te vallen dan op grond van de huidige regeling de uitkomst zou zijn. Tevens is in het kader van de afweging van de noodzaak om de regeling met terugwerkende kracht in werking te laten treden gewezen op de in meergenoemd besluit van 15 juni 2001 opgenomen en hiervoor al genoemde goedkeuringen met betrekking tot de lichtere bewijslast voor bestelauto's die meer dan 4000 maar minder dan 7000 kilometer voor privé-doeleinden worden gebruikt en met betrekking tot de tijdens een wachtdienst gereden kilometers.

De leden van de fractie van de PvdA vragen om nog eens in te gaan op de gedachte achter de voorgestelde regeling voor een ter beschikking gestelde bestelauto.

Op grond van het onderhavige wetsvoorstel vindt de bijtelling voor het ter beschikking krijgen van een bestelauto plaats tegen een vast percentage indien het gebruik door aard of inrichting van de bestelauto wordt beperkt. De bedoeling hiervan is om de administratieve lasten te beperken in gevallen waarin weliswaar een voor de belastingheffing relevant voordeel wordt genoten, maar het feitelijke voordeel in het algemeen beperkt zal zijn. Het gaat hierbij om situaties waarin het voor de hand ligt dat het privé-gebruik van de ter beschikking gestelde bestelauto's relatief beperkt is. Met vakbonden en het bedrijfsleven zijn onlangs mogelijke criteria besproken die invulling kunnen geven aan het begrip beperkt gebruik door aard en inrichting. Mede op basis van dit overleg wordt thans nog gewerkt aan de verdere uitwerking van deze regeling.

In het genoemde overleg is ook de door de leden van fractie van de PvdA genoemde mogelijkheid van de overgang op een systeem van eindheffing aan de orde geweest. De leden van de fractie van de VVD vragen of de hele regeling van de autokostenfictie – dus ook voor de personenauto – niet als een via de werkgever geïnde heffing kan worden vormgegeven. Bij de afweging of de overgang naar een dergelijk systeem al dan niet wenselijk zou zijn, is naast de zonder meer aanwezige voordelen voor de uitvoering naar mijn mening tevens van belang dat het voordeel van een ter beschikking gestelde auto evenals andere inkomensbestanddelen bepalend is voor de draagkracht van de werknemer. Bij een systeem waarbij de werkgever de over dit voordeel verschuldigde belasting voor zijn rekening neemt, hetgeen in een systeem van eindheffing het geval is, wordt hier naar mijn mening onvoldoende rekening mee gehouden. Bovendien blijft het voordeel in dat geval ook buiten beschouwing bij de beoordeling van het recht op inkomensafhankelijke regelingen, hetgeen naar mijn mening eveneens onwenselijk is. Verder is van belang dat het in de grondslag voor de loonheffing opnemen van het voordeel van een ter beschikking gestelde auto tot een verzwaring van de administratieve lasten van de werkgever leidt. Ten slotte wordt opgemerkt dat de wenselijkheid van de overgang naar een systeem van eindheffing, dat overigens uitsluitend betekenis kan hebben in situaties waarin een auto aan een werknemer ter beschikking wordt gesteld en niet voor de situatie dat een IB-ondernemer die een tot het ondernemingsvermogen gerekende auto tevens voor privé-doeleinden gebruikt, mede afhankelijk is van het antwoord op de vraag of een goede onderbouwing kan worden gevonden voor de daaraan verbonden lastenverschuiving van werknemers naar werkgevers. Naast de reeds genoemde toename van de administratieve lasten, heeft dit systeem immers tot gevolg dat de belastingheffing ter zake van het voordeel van de ter beschikking gestelde auto niet langer voor rekening van de werknemer komt, maar voor rekening van de werkgever.

De door de leden van de fractie van de PvdA genoemde analogie met de aangepaste kantine-regeling waarbij maaltijdvergoedingen wel met een eindheffing tegen een uniform tarief worden belast gaat naar mijn mening niet helemaal op. Bij de genoemde kantine-regeling gaat het om relatief geringe voordelen. Bovendien is daar – anders dan in het algemeen bij het voordeel van een ter beschikking gestelde auto het geval is – sprake van bezwaarlijk te individualiseren loon.

De door de leden van de fractie van de VVD genoemde gedachte om te komen tot een regeling die onafhankelijk is van de catalogusprijs spreekt mij niet erg aan. Hoewel toegegeven moet worden dat de catalogusprijs niet alles zegt over de mate waarin de ter beschikkingstelling van een auto voor een belastingplichtige feitelijk tot een voordeel leidt, zou een regeling waarbij het genot van auto van f 30 000 voor hetzelfde bedrag in de belastingheffing wordt betrokken als het genot van een auto van f 100 000 niet mijn voorkeur hebben. Daarbij dient te worden bedacht dat de ter beschikkingstelling van een (dure) auto in veel gevallen ook wordt gebruikt als beloningsinstrument of secundaire arbeidsvoorwaarde, zoals

ook de leden van de fractie van GroenLinks terecht opmerken. Door de regeling los te koppelen van de catalogusprijs zou dit alleen maar aantrekkelijker worden.

Zowel in het NVVP als in het rapport van de commissie Fiscale vergroening II wordt gesproken over het gelijkstellen van de fiscale behandeling van bestelauto's en personenauto's, zo merken de leden van de fractie van de VVD op. Het gaat daarbij om het internaliseren van de kosten. Nu vragen de leden van de fractie van de VVD, of dit volgens de regering ook betekent dat de kosten voor de binnenvaart, de scheepvaart en de spoorwegen geïnternaliseerd dienen te worden.

In het NVVP wordt gesproken over het streven van de Nederlandse regering naar doorberekening van alle kosten die gerelateerd zijn aan het gebruik van infrastructuur, inclusief de milieukosten, aan de gebruikers. Dit streven is in overeenstemming met het Witboek infrastructuurheffingen van de Europese Unie. Het rapport van de commissie Fiscale Vergroening II bouwt voort op dit streven. In het NVVP wordt aangegeven dat onderzocht zal worden of het mogelijk is het onderscheid tussen bestelauto's en personenauto's te wijzigen. De bestelauto wordt nu fiscaal veel gunstiger behandeld dan de personenauto. Het rapport Fiscale Vergroening II adviseert om stapsgewijs de tarieven voor bestelauto's op het niveau te brengen dat overeenkomt met de werkelijke kosten en dat is berekend op dezelfde wijze als de kosten van andere vormen van transport. Het NVVP besteedt ook aandacht aan het doorberekenen van kosten voor het gebruik aan spoorwegaansluitingen en binnenvaart. Met ingang van 1 januari 2001 moeten spoorwegaansluitingen een vergoeding betalen voor het gebruik van het spoor. Deze gebruiksvergoeding zal in een aantal stappen worden verhoogd. Voor de binnenvaart wordt internaliseren van de kosten ook wenselijk geacht. De commissie Fiscale Vergroening II heeft een aantal vergroeningsopties bekeken voor de binnenvaart. Zowel in het NVVP als in het rapport Fiscale Vergroening II wordt de beperkende werking in dezen aangegeven van de Akte van Mannheim. In internationaal verband moet bezien worden wat de mogelijkheden zijn om voor de binnenvaart de kosten te internaliseren.

De leden van de fractie van de VVD vragen zich af in hoeverre het versoepelde fiscale regime voor de bestelauto uitvoerbaar is nu onderscheid wordt gemaakt 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. Het is de verwachting, dat door invoering van objectieve criteria, waarover met bedrijfsleven en vakbonden overleg gevoerd wordt, de uitvoering in dit opzicht aanzienlijk eenvoudiger zal worden.

De leden van de fractie van het CDA zijn van mening dat ook het voor een bestelauto voorgestelde bijtellingspercentage van 10% tot een onevenredig hoge waardering van het genoten voordeel kan leiden en vragen in dit verband om een oordeel over de door VNO-NCW voorgestelde staffel voor bestelauto's. In deze staffel wordt de bijtelling op 4% gesteld bij 500–4000 privé-kilometers, op 6% bij 4000–8000 privé-kilometers, op 8% bij 8000–10 000 kilometer en op 10% bij meer dan 10 000 privé-kilometers. Ik acht een dergelijke staffel om meerdere redenen niet wenselijk. Als een van de grootste bezwaren tegen de toepassing van de autokostenfictie voor de bestelauto is steeds genoemd, dat de administratieve lasten die verbonden zijn aan het bijhouden van een rittenregistratie zo hoog zijn. Aangezien de meeste bestelauto's zich in mindere mate lenen voor privé-gebruik dan personenauto's zal juist voor bestelauto's relatief vaak minder dan 7000 kilometers voor privé-doeleinden worden gereden en is het bijhouden van een (beperkte) rittenregistratie noodzakelijk om in aanmerking te komen voor het bij dit kilometrage behorende bijtellings-

percentage, hetgeen zoals gezegd in de praktijk als zeer bezwaarlijk wordt ervaren. Mede om die reden wordt thans door mij een regeling voorgesteld, waarbij de rittenregistratie achterwege kan blijven. Het voorstel van VNO-NCW brengt het probleem van de administratieve lasten in zijn volle omvang terug.

Dat een bijtelling van 10% bij een beperkt aantal privé-kilometers tot een hoge kilometerprijs kan leiden is zonder meer waar. Dit geldt echter eveneens bij een ter beschikking gestelde personenauto die slechts in beperkte mate voor privé-doeleinden wordt gebruikt. Bovendien is de in deze situaties resulterende kilometerprijs nog steeds lager dan de kilometerprijs van een vergelijkbare auto die in privé wordt aangeschaft en eveneens in vergelijkbare geringe mate voor privé-doeleinden wordt gebruikt. Daarbij dient te worden bedacht dat het in de brief voor een wat kilometrage betreft extreme situatie genoemde bedrag van f 11,98 per kilometer niet het bedrag is dat de betreffende werknemer per kilometer kwijt is, maar het bedrag dat omgerekend per kilometer als voordeel in aanmerking wordt genomen. De feitelijke kosten zijn afhankelijk van het marginale belastingtarief van de belastingplichtige en bedragen maximaal (bij een marginaal belastingtarief van 52%) f 6,23.

Mijn derde bezwaar tegen de door VNO-NCW voorgestelde staffel is dat de staffel ook bij een hoog aantal privé-kilometers nog tot een relatief laag bijtellingspercentage leidt. Mijns inziens is er onvoldoende reden om voor een bestelauto die door de werknemer voldoende geschikt wordt geacht om er meer dan een substantieel aantal kilometers voor privé-doeleinden mee te rijden een lagere bijtelling te laten gelden dan voor een personenauto. In die situatie kan mijns inziens niet worden volgehouden dat de bestelauto voor de toepassing van de autokostenfictie niet vergelijkbaar zou zijn met een personenauto.

De leden van de fractie van het CDA vragen op welke andere wijze dan door een rittenregistratie aangetoond kan worden dat minder dan 500 kilometer voor privé-doeleinden afgelegd zijn.

In meergenoemd besluit van 15 juni 2001 wordt de vraag met betrekking tot de mogelijkheid om te bewijzen dat een auto van de zaak minder dan 500 kilometer voor privé-doeleinden gebruikt is als volgt beantwoord: «Naast de rittenadministratie, zoals die ook gold onder de Wet op de inkomstenbelasting 1964, kan ander bewijs geleverd worden dat de auto niet of nauwelijks voor privé-doeleinden wordt gebruikt. Zo is in de jurisprudentie bijvoorbeeld als bewijs aanvaard de combinatie van een eigen auto en gescheurde en met vet besmeurde bekleding van de stoelen in de auto van de zaak, en ook de combinatie van een eigen auto en het niet verzekerd zijn van de auto van de zaak buiten de door de werkgever gecontroleerde dienstreizen. Ook een arbeidscontract waarin is opgenomen dat de ter beschikking gestelde auto niet voor privé-doeleinden mag worden gebruikt kan daarbij een rol spelen. Van groot belang is dan wel dat aan deze contractuele bepaling aantoonbaar de hand wordt gehouden. Zoals ook de Hoge Raad in zijn arrest van 15 december 1999 (BNB 2000/211 c) heeft overwogen kan de werknemer/aandeelhouder hierbij niet op één lijn gesteld worden met een gewone werknemer. Bij gegronde twijfel aan het handhavingsbeleid van de werkgever zal de inspecteur naast het arbeidscontract nader bewijs kunnen verlangen voor het laten blijken van het (vrijwel) ontbreken van privé-gebruik, waarbij ook het antwoord op de vraag telt hoe de werknemer en zijn gezin de normaal te achten privé-kilometers aflegt als dat niet met de auto van de zaak gebeurt. Aan dat bewijs zal natuurlijk het hebben en rijden van een eigen auto die voor privé-gebruik evenzeer of meer geschikt is dan de auto van de zaak, sterk bijdragen. Steeds zal echter het geheel van feiten en omstandigheden in hun onderlinge samenhang moeten worden beoordeeld.»

De leden van de fractie van het CDA vragen hoe wordt beoordeeld of een bestelauto door zijn aard of inrichting feitelijk slechts tot een beperkt voordeel voor de bezitter leidt. Ook de leden van de fractie van GroenLinks vragen om duidelijkheid over de daarbij toe te passen criteria. Zoals hiervoor is aangegeven zijn met vakbonden en het bedrijfsleven onlangs mogelijke criteria besproken die invulling kunnen geven aan het begrip beperkt gebruik door aard en inrichting. Mede op basis van dit overleg wordt thans nog gewerkt aan de verdere uitwerking van deze regeling. We hopen dit overleg binnen enkele weken af te ronden. In antwoord op de vraag van GroenLinks wordt opgemerkt dat wordt geprobeerd de voor deze regeling kwalificerende categorie bestelauto's zodanig af te bakenen, dat enerzijds alle bestelauto's waarbij daadwerkelijk sprake is van een beperking van het privé-gebruik door aard of inrichting voor de regeling in aanmerking komen en anderzijds het aantal bestelauto's dat onbedoeld van deze regeling profiteert zo beperkt mogelijk wordt gehouden.

Ook de leden van de fractie van D66 geven aan van mening te zijn, dat er een voldoende aanvaardbare regeling wordt voorgesteld voor de in de afgelopen periode ook door deze leden aan de orde gestelde kwestie van het privé-gebruik van bedrijfsauto's. Vooralsnog hebben deze leden hier geen kanttekeningen bij.

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

De leden van de fractie van de PvdA geven te kennen vanuit een oogpunt van rechtvaardigheid en vanuit milieu- en congestieoverwegingen het voorstel te steunen om voor de toepassing van de autokostenfictie een deel van het woon-werkverkeer als privé te beschouwen. Zoals deze leden terecht constateren, vloeit dit voorstel voort uit de eerdere toezegging deze regeling nader te bezien in verband met de ook door de leden van de PvdA-fractie gestelde vraagtekens bij het verschil in behandeling van het woon-werkverkeer tussen diegenen die met een auto van de zaak en diegenen die zich met de eigen auto tussen werk en huis verplaatsen. Ik bevestig dat er sprake is van een budgetneutrale oplossing, die is gerealiseerd door middel van een aanpassing van de staffel.

De leden van de fractie van de VVD vragen of de regering het van belang acht dat de overheid zich betrouwbaar opstelt en rechtszekerheid biedt aan haar burgers. Het woon-werkverkeer is altijd een gevoelig onderwerp geweest binnen de mobiliteitsproblematiek. Bij de parlementaire behandeling van de Belastingherziening 2001, is de toezegging gedaan te analyseren of er sprake is van ongelijkheid tussen de behandeling van het woon-werkverkeer met de auto van de zaak en de eigen auto. Ik acht het van groot belang dat de burgers erop kunnen vertrouwen dat de overheid een consistente lijn volgt in haar beleid, waar de beginselen van gelijkheid en rechtszekerheid aan ten grondslag liggen. In dit licht is nogmaals nagegaan hoe het fiscale regime voor het woon-werkverkeer met de auto van de zaak het best kan worden vormgegeven. Geconcludeerd is in de notitie «Fiscale aspecten mobiliteit», dat het beste kan worden aangesloten bij de behandeling van het woon-werkverkeer met de eigen auto, wat ook in het onderhavige voorstel is neergelegd.

De leden van de fractie van de VVD signaleren 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. Deze constatering is inderdaad juist. Indien er bij deze personen sprake is van regelmatig woon-werkverkeer, hetgeen in ieder geval bij een vertegenwoordiger lang niet altijd aan de orde zal zijn, en zij er niet voor (kunnen) kiezen dit regelmatig woon-werkverkeer niet

met de ter beschikking gestelde auto af te leggen, maar deze auto bij de werkgever te laten staan en het regelmatige woon-werkverkeer per openbaar vervoer of eigen auto af te leggen, kunnen de voorstellen tot lastige situaties leiden. Dit is echter de consequentie van de gekozen lijn om de fiscale behandeling van woon-werkverkeer met de ter beschikking gestelde auto zoveel mogelijk af te stemmen op de fiscale behandeling van het met de eigen auto afgelegde woon-werkverkeer. Bovendien is het de vraag of de eventuele compensatie van de gevolgen van dit voorstel voor de belastingheffing over het voordeel van een door de werkgever ter beschikking gestelde auto in deze situaties niet primair een verantwoordelijkheid van de werkgever is. Overigens beraad ik mij nog over de gedachte om met de hulp van een overgangsregeling de inkomenseffecten voor bepaalde groepen te beperken.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoe kan worden gerechtvaardigd dat een reisafstand van 9 kilometer tot een hogere bijtelling kan leiden en een reisafstand van 11 kilometer niet. De leden van de fractie van het CDA vragen in hoeverre ik het redelijk acht dat een werknemer die minder dan 10 kilometer van het werk woont, maar wel met de ter beschikking gestelde auto naar het werk moet komen omdat hij vanuit kantoor naar diverse afspraken moet rijden geconfronteerd kan worden met een hogere bijtelling dan thans.

Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven, vloeien de door de leden van deze fracties genoemde consequenties voort uit de keuze om de behandeling van het woon-werkverkeer met een auto van de zaak af te stemmen op de behandeling van het woon-werkverkeer met een eigen auto. In de laatstgenoemde situatie is een vergoeding slechts mogelijk indien de reisafstand enkele reis meer dan 10 kilometer belooft. Het bedrag van de onbelast te verstrekken vergoeding bij een afstand van 10 tot 15 kilometer is afgestemd op de gemiddelde reisafstand in deze klasse (12,5 kilometer). Dat betekent dat ook in dat systeem sprake is van een abrupte overgang. De vergoeding die wordt verstrekt aan iemand die met de eigen auto reist over een afstand van 9 kilometer wordt volledig belast, terwijl de op een reisafstand van 10 tot 15 kilometer afgestemde vergoeding voor iemand die over een reisafstand van 11 kilometer reist met de eigen auto volledig onbelast wordt gelaten en niet alleen dat deel van de vergoeding dat betrekking heeft op de kilometers boven de 10-kilometergrens. Het resultaat van dit voorstel is, dat de door deze leden genoemde belastingplichtige in een vergelijkbare positie wordt gebracht als de werknemer die de afstand van minder dan 10 kilometer met zijn eigen auto aflegt, aangezien de vergoeding die deze werknemer eventueel ontvangt voor de aan deze reizen verbonden kosten wordt belast, zoals uit het voorgaande volgt. Vanuit dat oogpunt bezien kan het voorstel mijns inziens niet als onredelijk worden aangemerkt.

Is het niet zo, zo vragen de leden van de fractie van de VVD, dat er door de nu voorgestelde staffel in bepaalde individuele gevallen zowel grote positieve als negatieve inkomenswijzigingen kunnen ontstaan.

Dienaangaande merk ik op dat inderdaad door de nieuwe staffel in individuele gevallen zowel positieve als negatieve wijzigingen in het inkomen kunnen optreden. De omvang en de richting van deze effecten is mede afhankelijk van de woon-werkafstand. Voor de helft van de totale groep automobilisten die met een auto van de zaak rijdt, werkt het voorstel echter inkomensneutraal uit.

Kan worden voorgerekend, zo vragen de leden van de VVD-fractie, wat de financiële gevolgen zijn van de voorgestelde staffel voor iemand die op 1 september 2001 een baan heeft aanvaard waarvan de woon-werkafstand 75 kilometer bedraagt, ervan uitgaande dat de auto van de zaak een

cataloguswaarde van f 50 000 heeft, de auto alleen zakelijk wordt gebruikt en dat voor de belastingplichtige een marginaal belastingtarief van 52% geldt.

Tevens vragen deze leden de berekening ook uit te voeren voor een cataloguswaarde van f 75 000 en f 125 000 gulden.

Voor de beantwoording is ervan uitgegaan dat er sprake is van regelmatig woon-werkverkeer en dat deze belastingplichtige dit woon-werkverkeer het gehele jaar met de ter beschikking gestelde auto aflegt en er niet voor kiest deze auto bij de werkgever te stallen en het woon-werkverkeer met de eigen auto of per openbaar vervoer af te leggen. In 2001 is er geen bijtelling, omdat de woon-werk kilometers niet als privé worden aangemerkt en de auto ook overigens niet privé wordt gebruikt.

In 2002 wordt van de reisafstand van 75 kilometer een afstand van 45 kilometer als voor privédoeleinden gereden kilometers aangemerkt. Uitgaande van 200 werkdagen bedraagt het aantal voor privédoeleinden gereden kilometers op jaarbasis in dat geval 18 000. Dit leidt tot een bijtelling van 25%, zijnde het voordeel dat de werknemer met een auto van de zaak in deze situatie heeft ten opzichte van een werknemer die dezelfde woon-werkafstand met een eigen auto aflegt. De over dit inkomen te betalen belasting is af te lezen uit de volgende tabel.

Catalogus-waarde in euro (gld)	Bijtelling in 2002 i.v.m. auto van de zaak	Te betalen belasting in 2002	
		In euro	In guldens
22 689 ( 50 000)	25%	2 950	6 500
34 034 ( 75 000)	25%	4 424	9 750
56 723 (125 000)	25%	7 374	16 250

De leden van de fractie van de VVD vragen om een toelichting op het door de Raad van State als ommezwaai aangemerkte voorstel om een deel van het woon-werkverkeer niet langer als zakelijk maar als privé aan te merken. Ook de leden van de fractie van het CDA, die tot mijn spijt aangeven moeite te hebben met het voorstel de woon-werkkilometers deels als zakelijk aan te merken, vragen naar een toelichting op dit punt. De leden van de fractie van de ChristenUnie, die aangeven kennis te hebben genomen van het voornemen voor de behandeling van het woon-werkverkeer met de auto van de zaak aan te sluiten bij het regime dat geldt voor het woon-werkverkeer dat met de eigen auto wordt afgelegd, vragen eveneens om een nadere toelichting op de beslissing om nu een andere lijn te kiezen dan bij de Belastingherziening 2001. Zoals in de memorie van toelichting op het onderhavige wetsvoorstel is aangegeven, zou de behandeling van het woon-werkverkeer in de situatie waarin een auto ter beschikking wordt gesteld aan een werknemer zowel kunnen worden vergeleken met de situatie waarin er sprake is van vervoer vanwege de werkgever als met het fiscale regime voor het woon-werkverkeer met de eigen auto. Bij de Belastingherziening 2001 is er aanvankelijk voor gekozen om aan te sluiten bij de behandeling van vervoer vanwege de werkgever, dat in alle gevallen als zakelijk wordt aangemerkt. Bij nader inzien is daarbij onvoldoende stilgestaan bij het daaruit voortvloeiende verschil in behandeling ten opzichte van het woon-werkverkeer met de eigen auto. Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van de Belastingherziening 2001 bleek behoefte te bestaan aan een nader onderzoek naar de vormgeving van de regeling, aangezien het daaraan verbonden verschil in behandeling tussen het woon-werkverkeer van de auto van de zaak ten opzichte van de eigen auto door velen als minder wenselijk werd gezien. Gelet op het stadium waarin de behandeling van de Belastingherziening 2001 zich op dat moment reeds bevond en

het oordeel dat dit aspect een grondig onderzoek verdiende, is er voor gekozen de aanvankelijk gekozen vormgeving in eerste instantie te handhaven en toe te zeggen dat op basis van het nadere onderzoek zou worden bezien in hoeverre het de voorkeur verdient de regeling later alsnog aan te passen. Op basis van dit onderzoek, waarvan de conclusies en de afwegingen waarop deze zijn gebaseerd zowel zijn opgenomen in de notitie Fiscale aspecten van mobiliteit als in de memorie van toelichting op het onderhavige wetsvoorstel, is besloten om de regeling in lijn met hetgeen door een deel van de Kamer in het plenaire debat over de Belastingherziening 2001 naar voren is gebracht aan te passen. Leidend hierbij was dat ik bij nader inzien van mening was, dat de auto van de zaak meer overeenkomsten heeft met de eigen auto dan met vervoer vanwege de werkgever. Aansluiting bij het regime dat geldt voor het woon-werkverkeer met de eigen auto betekent dat een deel van het woon-werkverkeer als voor privé-doeleinden gereden kilometers wordt aangemerkt.

Overigens merk ik op – dit mede in antwoord op de vraag van de leden van de fractie van de VVD – dat ik me op dit moment aan het beraden ben over de mogelijkheden voor een geleidelijkere overgang van de huidige regeling naar de voorgestelde regeling.

De leden van de fractie van de VVD vragen of de regering de effecten van de belastingherziening op het gebied van de auto reeds heeft geëvalueerd. Meer specifiek vragen de leden van de fractie van het CDA hoe de regering het alternatief van de BOVAG-RAI en de Nederlandse Vereniging van Autoleasebedrijven (VNA) beoordeelt om reeds in 2002 een evaluatie te houden naar de effecten van de in de belastingherziening doorgevoerde aanscherping van het privé-gebruik van de auto van de zaak. Zoals bepaald in de Invoeringswet Wet inkomstenbelasting 2001, zal in het jaar 2005 verslag worden gedaan over de doeltreffendheid en de effecten van de Wet inkomstenbelasting 2001 in de praktijk. Bij deze evaluatie zal tevens worden ingegaan op de fiscale regelingen met betrekking tot de auto.

De leden van de fractie van de VVD stellen dat met name personen die hun lease-auto niet privé gebruiken om zo de bijtelling te ontlopen er door de nieuwe staffel op achteruit gaan en dat voor deze personen de prikkel kleiner wordt om de auto te laten staan. Deze leden vragen in hoeverre deze effecten sporen met het streven van de regering om te komen tot variabilisatie van de autokosten. Ook de leden van de fractie van het CDA geven aan te vrezen dat de voorgestelde maatregel strijdt met de variabiliseringsgedachte. De leden van de fractie van GroenLinks geven te kennen het eens te zijn met de gekozen benadering om het woon-werkverkeer met een ter beschikking gestelde auto op dezelfde wijze te behandelen als woon-werkverkeer in plaats van dit gelijk te stellen met vervoer vanwege de werkgever. Wel stellen deze leden dat het uitgangspunt van budgetneutraliteit tot een verkeerde vormgeving heeft geleid, aangezien het totaaleffect volgens deze leden wel eens slechter voor het milieu zou kunnen uitpakken. Zij vragen om een uitgebreide reactie op dit punt. Vooropgesteld dient te worden dat met de aanpassing van de regeling uitsluitend wordt beoogd om woon-werkverkeer dat met de auto van de zaak plaats vindt op dezelfde wijze te behandelen als bij het gebruik van de eigen auto. De gevolgen van deze aanpassing zijn sterk afhankelijk van de individuele omstandigheden. Er zijn belastingplichtigen die als gevolg van de aanpassing van de staffel voordeel ondervinden van dit voorstel en er zijn ook belastingplichtigen die er op achteruit gaan. Het gaat bij deze laatste groep overigens niet alleen om de door de leden van de fractie van de VVD en van de fractie van het CDA genoemde belastingplichtigen die thans de ter beschikking gestelde auto niet voor privé-doeleinden gebruiken maar wel meer dan 500 kilometer voor als privé-



kilometers aan te merken woon-werkverkeer, maar eveneens om belastingplichtigen die ook onder de huidige regeling reeds boven de grens van 500 kilometer uitkwamen en op grond van het aantal als privé aan te merken kilometers uit hoofde van het woon-werkverkeer naar een hogere klasse overgaan. Naar mijn oordeel is dit voorstel niet in strijd met het streven om te komen tot variabilisatie van de autokosten. Anders dan onder de huidige regeling worden als gevolg van dit voorstel immers ook de kosten van een deel van het woon-werkverkeer in zekere mate variabel. Het feit dat de kosten niet meer toenemen zodra een bepaalde grens – in dit geval van 10 000 kilometer – is bereikt doet daar niet aan af. Bovendien is er naar gestreefd het aantal mensen dat de grens, waarboven de maximale bijtelling geldt, bereikt onder het voorgestelde systeem niet groter te laten zijn dan onder de huidige regeling. Tegenover het vervallen van de prikkel voor de door de leden van de fractie van GroenLinks genoemde belastingplichtigen die als gevolg van hun reisafstand tussen woning en werk in aanmerking komen voor de maximale bijtelling, staat de prikkel voor de even grote groep belastingplichtigen die als gevolg van dit voorstel niet meer in aanmerking komt voor de maximale bijtelling. Overigens gaat het hierbij niet alleen om de afweging om de auto al dan niet te laten staan, maar eveneens om de vergelijkbare afwegingen ten aanzien van de vraag of men al dan niet privé een auto aanschafft. Door de voorgestelde wetswijziging zal dit voor de ene groep eveneens aantrekkelijker zijn en voor de andere minder.

De stelling van de fractie van het CDA dat mensen die meer dan 30 kilometer van het werk wonen als gevolg van de voorgestelde regeling worden ontmoedigd om minder dan 10 kilometer van het werk te gaan wonen deel ik niet. Afgezien van het feit dat iedere kilometer die wordt gereden bij een reisafstand tussen 0 en 10 kilometer even zwaar meetelt voor de hoogte van de bijtelling als een kilometer boven de 30 kilometer en het uitsluitend vanuit dat oogpunt bezien in ieder geval reeds bij een reisafstand van 40 kilometer voordelig is om naar een woning op een afstand van minder dan 10 kilometer van het werk te gaan wonen, moet voor ogen worden gehouden dat de hoogte van de bijtelling in het algemeen hoogstens een bijkomende factor zal zijn bij de keuze van de woonplaats. In het algemeen wordt de keuze van de woonplaats echter door andere factoren bepaald, zoals de reistijd tussen woning en werk, de eventuele plaats van arbeid van de partner, de beschikbaarheid van een passende woning, de woonomgeving en de sociale contacten. Ook de leden van de fractie van GroenLinks wijzen op de relatief beperkte invloed van de bijtelling op de beslissing de met de ter beschikking gestelde auto af te leggen afstand tussen woning en werk te beperken.

De leden van de fractie van de VVD vragen om een onderbouwing van de wijze waarop is berekend dat de wijziging van de staffel op macro niveau budgettair neutraal uitpakt. Tevens vragen deze leden of kan worden aangegeven hoeveel autorijders er door de nieuwe staffel financieel op achteruitgaan en met welk bedrag.

Onderstaande tabel geeft inzicht in de onderbouwing van de budgettaire neutraliteit van de voorgestelde staffel.

**Tabel aantallen automobilisten met een auto van de zaak met positief, negatief of neutraal effect en de budgettaire consequenties**

Huidige verdeling aantal auto's van de zaak	Positief effect		Negatief effect		Neutrale uitwerking		Budgettaire consequenties
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
Huidige staffeling							in mln euro (gld)
0-< 500 km	112 052	0	53 700	48%	58 300	52%	71 ( 157)
500-< 4 000 km	106 329	65 500	12 800	12%	28 000	26%	- 21 (- 47)
4 000-< 7 000 km	83 839	58 600	12 500	15%	12 800	15%	- 23 (- 51)
> 7 000 km	187 779	37 800	0	0%	150 000	80%	- 27 (- 59)
<b>Totaal</b>	<b>490 000</b>	<b>161 900</b>	<b>79 000</b>	<b>16%</b>	<b>249 100</b>	<b>51%</b>	<b>0 ( 0)</b>

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het voorstel voor 51% van de automobilisten neutraal uitwerkt, terwijl 33% van de automobilisten erop vooruit gaan. Voor 16% van de automobilisten treedt een negatief inkomenseffect op. Een nadere uitsplitsing is in onderstaande tabellen opgenomen. De tabellen geven een indruk van de gemiddelde inkomenseffecten die naar verwachting optreden.

**Tabel verdeling voor de groep automobilisten met een auto van de zaak voor wie het voorstel negatieve inkomensgevolgen heeft**

Huidige verdeling aantal auto's van de zaak	Huidig bijtel-percentage	0%	10%	15%	20%	25%	Totaal	
		0-< 500 km	112 052	0%	0	36 200	6 400	4 600
500-< 4 000 km	106 329	15%	0	0	0	2 500	10 300	12 800
4 000-< 7 000 km	83 839	20%	0	0	0	0	12 500	12 500
> 7 000 km	187 779	25%	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>490 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>36 200</b>	<b>6 400</b>	<b>7 100</b>	<b>29 300</b>	<b>79 000</b>
Gemiddeld negatief inkomenseffect in euro (gld) op jaarbasis				998 (2 200)	1 495 (3 295)	1 463 (3 225)	1 119 (2 465)	1 125 (2 475)

**Tabel verdeling voor de groep automobilisten met een auto van de zaak voor wie het voorstel positieve inkomensgevolgen heeft**

Huidige verdeling aantal auto's van de zaak	Huidig bijtel-percentage	0%	10%	15%	20%	25%	Totaal	
		0-< 500 km	112 052	0%	0	0	0	0
500-< 4 000 km	106 329	15%	0	65 500	0	0	0	65 500
4 000-< 7 000 km	83 839	20%	0	0	58 600	0	0	58 600
> 7 000 km	187 779	25%	0	0	16 000	21 800	0	37 800
<b>Totaal</b>	<b>490 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>65 500</b>	<b>74 600</b>	<b>21 800</b>	<b>0</b>	<b>161 900</b>
Gemiddeld positief inkomenseffect in euro (gld) op jaarbasis				498 (1 100)	605 (1 330)	498 (1 100)	0 (0)	548 (1 205)

Naar aanleiding van de vraag van deze leden naar de hardheid van de cijfers merk ik op dat nadrukkelijk gaat om ramingen, die echter voldoende hard zijn om betrouwbaar inzicht te geven in de budgettaire verdelingseffecten.

De leden van de fractie van de VVD vragen of de administratieve lasten voor ondernemers door de nieuwe staffel stijgen.

Vooropgesteld dient te worden dat de eventuele administratieve lasten van deze regeling niet bij de werkgever zitten, maar bij de werknemer aan wie een auto ter beschikking is gesteld en bij de IB-ondernemer die een tot zijn ondernemingsvermogen gerekende auto tevens voor privé-doeleinden gebruikt. Het antwoord op deze vraag is verder sterk afhankelijk van de individuele omstandigheden van de belastingplichtige. Voor belastingplichtigen die zowel onder de oude als onder de nieuwe regeling meer dan 10 000 privé-kilometers rijden verandert er niets. Zij krijgen de maximale bijtelling en hoeven geen administratie te voeren. Ook voor belastingplichtigen die aannemelijk kunnen maken dat zij de auto minder dan 500 km voor privé-doeleinden gebruiken verandert er niets. Belastingplichtigen die onder de oude regeling met behulp van volledige kilometeradministratie bewijs voerden voor een privé-gebruik van minder dan 4000 of 7000 km zullen waarschijnlijk ook onder de nieuwe regeling een volledige rittenadministratie gaan bijhouden. Ook voor hen treedt dus geen verzwaring op.

Belastingplichtigen die onder de oude regeling op andere wijze dan met een rittenadministratie, hetgeen bij minder dan 500 voor privé-doeleinden gereden kilometers is toegestaan, slaagden in het bewijs dat zij de auto privé minder dan 500 km gebruikten, maar die onder de nieuwe regeling, door het feit dat een deel van hun woon-werk kilometers ook mee gaat tellen, niet meer in dit bewijs zullen slagen, zullen waarschijnlijk wel de behoefte gaan voelen een administratie bij te houden. Hetzelfde zou kunnen gelden voor belastingplichtigen die meer dan 7000 maar minder dan 10 000 km privé rijden. Daar staat tegenover dat belastingplichtigen die, exclusief het als privé aangemerkte deel van het woon-werkverkeer, minder dan 7000 km privé rijden, maar inclusief dit deel van het woon-werkverkeer meer dan 10 000, nu geen behoefte meer zullen hebben aan een kilometeradministratie.

De leden van fractie van de VVD vragen in hoeverre met de voorgestelde regeling het gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Ook de fractie van D66 gaat in op de relatie tussen deze regeling en het gebruik van het openbaar vervoer.

Hoewel het niet goed mogelijk is om – zoals de leden van de fractie van de VVD vragen – hier kwantitatieve uitspraken over te doen, ben ik het eens met de stelling van de leden van de fractie van D66 dat met de huidige voorstellen in aanzienlijke mate tegemoet is gekomen aan de bedoeling van de motie Giskes (kamerstukken II 2001–2002, 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. Zoals in de eerder genoemde notitie Fiscale aspecten van mobiliteit is geconcludeerd, ben ik van mening dat een verdergaande stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer door de bezitter van de auto van de zaak binnen de bestaande wetgeving noch wenselijk noch mogelijk is. In de brief van de VNA, waar de leden van de fractie van D66 naar verwijzen, wordt deze conclusie ook onderschreven. Wel wordt in die brief aandacht gevraagd voor een alternatieve benaderingswijze van dit vraagstuk en wel in de vorm van het fiscaal bevorderen van de aanbidding aan gebruikers van een auto van de zaak van een zogenoemd flexibel mobiliteitsarrangement, waarbij op basis van vrijwillige deelname prikkels zijn ingebouwd om waar dat mogelijk en doelmatig is ook (dat wil zeggen naast de auto van de zaak) gebruik te maken van het openbaar vervoer. Hoewel deze gedachte in deze brief niet verder is uitgewerkt, komt het mij voor dat het in die brief genoemde inbouwen van prikkels die verder gaan dan de stimulansen die reeds uit dit wetsvoorstel voortvloeien, eveneens

stuit op de in de notitie Fiscale aspecten van mobiliteit genoemde bezwaren. Zoals daar is aangegeven heeft een bezitter van een auto van de zaak reeds een voordeel ten opzichte van iemand die de kosten van bezit en gebruik van de auto voor privé-doeleinden geheel uit zijn netto-inkomen moet betalen en lijkt het om die reden niet redelijk de bezitter van auto van de zaak een specifieke fiscale begunstiging te geven, die niet aan andere gebruikers van het openbaar vervoer ten deel zou vallen. Daarnaast is in deze notitie geconstateerd dat een verdere fiscale facilitering van het openbaar vervoer bijna niet mogelijk is, nu de kosten voor woon-werkverkeer per openbaar vervoer ook als iemand daarnaast een auto van de zaak heeft bijna altijd integraal te vergoeden zijn. Dat laatste geldt uiteraard ook voor andere reizen die met openbaar vervoer worden afgelegd. Ten slotte is van belang dat het ook vanuit het oogpunt van rechtsgelijkheid niet voor de hand ligt een positieve stimulans te creëren die zich alleen richt op bezitters van een auto van de zaak.

De leden van de fractie van de VVD stellen dat 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 kilometer rijdt en die in het tarief van 52% valt, wordt de kilometerprijs door deze leden berekend op maximaal f 9,73 en minimaal f 0,98. Deze leden vragen in hoeverre dit, in vergelijking met de onbelaste woon-werkvergoeding en de vergoeding van € 0,28 voor zakelijke kilometers, kan worden gekwalificeerd als een gelijke behandeling. Mijns inziens is er wel degelijk sprake van een evenwichtige fiscale behandeling. Zoals eerder is aangegeven kan niet worden ontkend dat een bijtelling van 10% bij een beperkt aantal privé-kilometers tot een hoge kilometerprijs kan leiden. De in deze situatie resulterende kilometerprijs is echter nog steeds lager dan de kilometerprijs van een vergelijkbare auto die in privé wordt aangeschaft en eveneens in vergelijkbare geringe mate voor privé-doeleinden wordt gebruikt. Daarnaast is van belang dat, anders dan in de vraag van de leden van de fractie van de VVD ligt besloten, geen onbelaste vergoeding mogelijk is voor de kosten van het met de eigen auto afgelegde woon-werkverkeer indien de reisafstand minder dan 10 kilometer of voor zover deze meer dan 30 kilometer belooft. Met betrekking tot de eveneens door deze leden genoemde vergoeding van € 0,28 voor zakelijke kilometers, merk ik op dat de regeling voor bezitters van een auto van de zaak op dit punt juist gunstiger is dan voor belastingplichtigen die deze zakelijke kilometers met de eigen auto afleggen. Anders dan bij de bezitter van een auto van de zaak kan de laatstgenoemde belastingplichtige een deel van de kosten van de zakelijke kilometers zelf moeten dragen, aangezien de onbelast te verstrekken vergoeding is gemaximeerd op het genoemde bedrag van € 0,28 per kilometer.

De leden van de VVD-fractie vragen, naar aanleiding van mijn opmerking tijdens het AO dat het bedrag van de maximum belastingvrije vergoeding ad € 0,28 voor zakelijke kilometers die gereden worden met de auto van de werknemer eigenlijk een te hoog bedrag is, wat volgens de regering de juiste belastingvrije vergoeding per kilometer is voor zakelijke reizen met de privé-auto.

Voorts vragen deze leden hoe zich dit bedrag verhoudt ten opzichte van de kilometerprijzen die horen 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. Mijn opmerking met betrekking tot de maximale kilometervergoeding die onbelast verstrekt kan worden ad € 0,28 doelt op de soort kosten die door deze vergoeding gedekt zouden moeten worden. De achterliggende gedachte van de kilometervergoeding is dat deze vergoeding voldoende moet zijn om de variabele autokosten te dekken. Het bedrag van € 0,28

dekt, zoals ook uit gegevens van de ANWB blijkt, deze kosten in bijna alle gevallen ruimschoots.

Met betrekking tot de verhouding tussen dit bedrag en de kilometerprijzen die horen bij de fiscale vergoeding van reiskosten in het woon-werkverkeer met de auto van de zaak en de feitelijk door de gebruiker van de auto van de zaak betaalde prijs per woon-werkkilometer merk ik het volgende op.

De werknemer die een auto van de zaak ter beschikking heeft maakt in beginsel geen kosten waarvoor hij een vergoeding kan vragen. De kosten van kilometers die hij in het woon-werkverkeer aflegt worden doorgaans volledig door de werkgever betaald. Wel zal, volgens het voorstel dat bij de Kamer ingediend is, het woon-werkverkeer vanaf 1 januari 2002 (mede-)bepalend zijn voor het bijtellingspercentage in de autokostenfictie. Door de gekozen methode van belastingheffing over het privé-genot van een aan de werknemer ter beschikking gestelde auto, namelijk het forfaitair belasten van gereden privé-kilometers (waarbij volgens het voorstel woon-werkverkeer, zij het beperkt, als privé-kilometers aangemerkt wordt) volgens een staffel met een beperkt aantal bijtellingspercentages, is het niet mogelijk de bijtelling ter zake van de woon-werkkilometers in zijn algemeenheid uit te drukken in een prijs per kilometer. Dit is mede een gevolg van het feit dat het in de staffel genoemde percentage moet worden vermenigvuldigd met de cataloguswaarde van de auto, die vanzelfsprekend per auto verschillend is, en dat de bijtelling mede wordt bepaald door het aantal overige privé-kilometers. Ten slotte merk ik op dat een feitelijke eigen bijdrage die de werknemer aan de werkgever betaalt terzake van het gebruik van de aan hem ter beschikking gestelde auto op de bijtelling in mindering gebracht mag worden.

De leden van de CDA-fractie verwachten een complicatie in de uitvoerings sfeer waar het gaat om de terminologie «regelmatig woon-werkverkeer». Deze leden gaan er terecht van uit dat de 40-dagenregeling, die bepalend is voor de beoordeling van woon-werkverkeer, ook van toepassing is bij de bijtelling voor de auto van de zaak. Dat betekent inderdaad dat de 10 kilometer/30 kilometermaatregel al van toepassing is in het geval de werknemer 40 dagen of meer van zijn woning naar zijn werkplaats reist. De leden oordelen dat dit niet de bedoeling kan zijn. Zij vragen hoe de regering dit wil voorkomen, met aanvullende ingewikkelde regelgeving? De 40-dagenregeling vormt een onlosmakelijk onderdeel van de reiskostenregeling woning-werk en is als zodanig eveneens van toepassing ingeval van een auto van de zaak. Deze uitwerking is niet anders dan in de gevallen waarin op andere wijze dan met de auto van de zaak wordt gereisd tussen woonplaats en werkplaats. De regering is derhalve niet voornemens te komen met aanvullende ingewikkelde regelgeving.

De leden van de fractie van D66 geven te kennen het als een enorme doorbraak te beschouwen dat, in overeenstemming met de sinds 1995 door deze leden bepleite lijn, 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 genoemde fractieleden merken op dat het kabinet ervoor heeft gekozen de herijking van het woon-werkverkeer met de auto van de zaak budgettair neutraal te laten verlopen. Gevraagd wordt uit welke afspraak in het regeerakkoord deze keuze voortvloeit.

In de notitie «Fiscale aspecten mobiliteit» is een aantal mogelijkheden met de daaraan gekoppelde consequenties in beeld gebracht om de aanpassing van het woon-werkverkeer vorm te geven. Het voorstel met betrekking tot het woon-werkverkeer met de auto van de zaak is uitsluitend gericht op de nadere afstemming van de fiscale behandeling van het woon-werkverkeer met een auto van de zaak op de behandeling van het

woon-werkverkeer met een eigen auto. Het verdient dus de voorkeur deze aanpassing budgettair neutraal te laten verlopen.

De leden van de fractie van D66 vragen welke de budgettaire implicaties zouden zijn geweest als bij het deels belasten van de woon-werk kilometers in de autokostenfictie de huidige staffeling zou zijn gehandhaafd.

Ik deel deze leden mee, dat in dat geval een budgettaire opbrengst van circa 136 mln euro (circa 300 mln gulden) zou resulteren.

De leden van de fractie van D66 zijn van mening dat met de nu voorgestelde regeling volledig uitvoering wordt gegeven aan de afspraak in het regeerakkoord dat het forfaitaire karakter van de autokostenfictie wordt vervangen door een benadering die beter aansluit op het feitelijke privé-gebruik van de auto van de zaak, en vragen of in ruil daarvoor niet tot een simpeler systeem van bijtellen kan worden overgegaan.

In het kader van de Belastingherziening 2001 is bij de autokostenfictie het systeem van een vast percentage van de catalogusprijs vervangen door een van het feitelijke privé-gebruik afhankelijk percentage. Deze maatregel, die voortvloeit uit de genoemde afspraak uit het Regeerakkoord en de al langer bestaande wensen bij de diverse fracties, maakt onderdeel uit van het beleid tot variabilisatie van de autokosten. De omstandigheid dat thans wordt voorgesteld om bij de toepassing van de autokostenfictie een deel van het woon-werkverkeer als privé-kilometers te beschouwen is naar mijn mening geen reden om weer terug te gaan naar een systeem van een vast percentage van de catalogusprijs. Afgezien van het feit dat een dergelijk systeem in situaties dat slechts een relatief beperkt aantal kilometers voor privé-doeleinden wordt gereden tot een erg hoge kilometerprijs leidt, maakt het in dit systeem geen verschil of bijvoorbeeld 2000 of 20 000 kilometers voor privé-doeleinden wordt gereden, hetgeen vanuit het oogpunt van variabilisatie van de autokosten mijns inziens minder wenselijk is. Bovendien is het de vraag in hoeverre een systeem met een vast percentage echt eenvoudiger is. In beide systemen is het hoge percentage het uitgangspunt, maar wordt de belastingplichtige de gelegenheid geboden om te bewijzen dat minder dan een bepaald aantal kilometers voor privé-doeleinden wordt gereden. Dat dit tegenbewijs er niet alleen toe kan leiden dat de bijtelling op nihil wordt gesteld, maar ook op een ander percentage maakt het systeem niet wezenlijk minder simpel. Het enige verschil is dat, afhankelijk van de hoogte van het kilometrage waarbij de grens wordt gelegd, het aantal mensen dat dit tegenbewijs zal proberen te leveren kleiner wordt, zodat hier ook minder vaak discussie over zal hoeven te worden gevoerd. Gelet op het bovenstaande zie ik niet direct een aanleiding om het huidige systeem met de van het aantal voor privé-doeleinden gereden kilometers afhankelijke staffel thans weer te vervangen door een systeem met één percentage.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen om een nadere onderbouwing van de beslissing om, in afwijking van het advies van de Raad van State, de eerste tien kilometer reisafstand voor regelmatig woon-werkverkeer niet in alle gevallen als voor privé-doeleinden gereden kilometers aan te merken.

Zoals in het nader rapport is aangegeven en ook uit de memorie van toelichting volgt, zou het volgen van dit advies tot gevolg hebben dat het woon-werkverkeer met de auto van de zaak ongunstiger wordt behandeld dan het woon-werkverkeer dat met een eigen auto plaats vindt. Zoals deze leden terecht opmerken, zou dit kunnen worden voorkomen door ook de regeling voor het woon-werkverkeer met de eigen auto op dit punt aan te passen. Dat zou echter tot gevolg hebben dat alle werknemers die over een afstand van meer dan 10 kilometer met hun eigen auto naar het werk reizen in beginsel een lastenverzwaring zouden ondervinden, hetgeen

naar mijn mening moeilijk te verdedigen zou zijn. Om die reden acht ik een dergelijke aanpassing niet wenselijk.

De leden van de fractie van de ChristenUnie geven aan niet overtuigd te zijn van de noodzaak van budgettaire neutraliteit die als uitgangspunt heeft gediend voor het aanpassen van de staffel in de autokostenfictie.

Ik merk dienaangaande op, dat het voorstel met betrekking tot het woon-werkverkeer met de auto van de zaak is gericht op een nadere afstemming van de fiscale behandeling van het woon-werk verkeer met een auto van de zaak op de behandeling van het woon-werk verkeer met de eigen auto. Het realiseren van een meeropbrengst heeft hierbij niet vooropgestaan. Daarom is ervoor gekozen de staffel budgettair neutraal aan te passen. Verder vragen deze leden of de regering niet verwacht dat diegenen die tot nu toe voor de maximale bijtelling in aanmerking kwamen, omdat zij meer dan 7000 kilometer per jaar voor privédoeleinden reden, door de aangepaste staffel meer privékilometers zullen gaan rijden. Naar aanleiding hiervan merk ik het volgende op. Bij de voor 2001 geldende staffel maakt het voor deze groep niet uit of bijvoorbeeld 7500 of 15 000 privékilometers worden gereden, aangezien in beide gevallen de maximale bijtelling van 25% geldt. Woon-werkkilometers spelen hierbij bovendien geen rol. Bij de thans voorgestelde staffel kan deze groep belastingplichtigen de bijtelling beperkt houden tot 15% indien niet meer dan 8000 privé-kilometers worden gereden of tot 20% indien niet meer dan 10 000 privé-kilometers worden gereden. Voor de genoemde groep kan de voorgestelde staffel onder omstandigheden derhalve juist leiden tot een grotere prikkel om minder privékilometers te rijden, inclusief de als privé aangemerkte woon-werkkilometers.

### **3.5 Aanpassing carpoolregeling**

Met betrekking tot de zogenoemde deelauto wijzen de leden van de fractie van de PvdA op het feit dat de regering geen waarborgen ziet dat een eventuele fiscale stimulering in de vorm van een verlaging of vrijstelling motorrijtuigenbelasting of bpm ook inderdaad wordt vertaald in een prijsverlaging voor de consument. De leden van de PvdA-fractie geven aan dat hetzelfde dilemma ook speelt bij de toepassing van het verlaagde btw-tarief op arbeidsintensieve diensten en het gebruik maken van sportaccommodaties. Naar aanleiding van de vraag van deze leden waarom deze «onzekerheid» in dit dossier zwaarder weegt dan bij de andere genoemde dossiers merk ik het volgende op.

Het ontbreken van de waarborgen inzake een prijsverlaging als gevolg van een belastingverlaging ten gunste van de verhuurder is slechts een van de argumenten die de regering hebben doen besluiten van een stimuleringsregeling voor de deelauto af te zien. Er kleven meer bezwaren aan een verlaging van de motorrijtuigenbelasting en de bpm dan alleen het ontbreken van bedoelde waarborgen. Zo is het effect van deze verlagingen te gering om per verhuur een doorslaggevende factor te zijn. Daarnaast moet de auto worden gevolgd (bewaakt) om er voor zorg te dragen dat de auto weer in de heffing van de motorrijtuigenbelasting wordt betrokken en dat de «rest-bpm» wordt voldaan op het moment dat de auto anders dan als deelauto zal worden gebruikt. Het argument dat de deelauto in een groot aantal gevallen nu al goedkoper is dan bijvoorbeeld de eigen auto is ook een belangrijke factor. Tot slot wil ik er nog op wijzen dat het aantrekkelijk maken van de deelauto ten opzichte van bijvoorbeeld de auto van de zaak een dusdanige hoge fiscale stimulering zou vragen dat het budgettaire belang daarvan niet meer in verhouding staat tot het na te streven doel. Overigens merk ik op dat een BTW-verlaging herkenbaarder in de consumentenprijs tot uitdrukking komt of kan komen dan een verlaging van de motorrijtuigenbelasting of de bpm die slechts – net

als bijvoorbeeld de personeelskosten en de andere overheadkosten – enkele van de kostprijsvormende factoren van de prijs vormen die uiteindelijk als vergoeding voor een dienst aan de huurder in rekening wordt gebracht.

### **3.6 Verruiming fietsregeling**

Het verheugt mij dat de fracties van PvdA en D66 hun instemming kunnen betuigen met betrekking tot de fiscale facilitering van de fiets met elektrische trapondersteuning en de wijze waarop deze facilitering, namelijk door vervanging van de maximum fietsprijs door een maximum vrijstellingsbedrag, vorm gegeven is.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de ondergrens van 10 kilometer in de fietsaf trek zich verhoudt tot het korte rittenbeleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De leden van de D66-fractie uiten hun teleurstelling met betrekking tot het handhaven van de ondergrens van 10 kilometer in de fietsaf trek, en zouden in het kader van stimulering van het fietsgebruik liever zien dat in de fietsaf trek geen ondergrens gehanteerd wordt wat betreft de minimum-afstand. Ze vragen het kabinet welke belemmeringen er zijn om in dit kader in het geheel geen ondergrens te hanteren.

De leden van de PvdA-fractie hebben twijfels bij de minimum-eis dat drie dagen per week met de fiets het woon-werkverkeer moet worden afgelegd, en vragen waarom deze eis in de wet opgenomen is. Zij wijzen op het nadeel dat deeltijdwerkers van deze eis ondervinden, en vragen of het mogelijk is de regeling op dit punt aan te passen.

Er is bij de fietsaf trek gekozen voor een minimum-eis met betrekking tot het aantal dagen dat gefietst moet worden en de afstand die met de fiets afgelegd moet worden. Deze minimum-eisen zijn opgenomen met inachtneming van de budgettaire gevolgen en de uitbreiding van de administratieve lasten die met het in alle situaties toestaan van de fietsaf trek gepaard gaan. Het aantal belastingplichtigen dat van de regeling gebruik kan maken wanneer de minimumdagen-eis en de minimumafstand-eis zouden vervallen is veel forser dan het aantal dat van de huidige fietsaf trek gebruik kan maken. Daarbij zou het bedrag van de fietsaf trek bovendien relatief gering zijn indien het huidige jaarbedrag slechts voor 1/5 of 2/5 deel in aanmerking genomen wordt.

De vraag is of het toekennen van een relatief geringe aftrekpost voor een groot aantal personen die betrekkelijk beperkt gebruik maken van de fiets (omdat zij niet hoofdzakelijk werken of slechts een betrekkelijk geringe afstand afleggen) te rijmen is met de achterliggende gedachte van de fietsaf trek. Die gedachte is dat er een beperkte aftrekmogelijkheid moet bestaan in de inkomstenbelasting voor die belastingplichtige die bijna iedere dag van de week met de fiets naar het werk gaat, daarbij een behoorlijke afstand overbrugt en van zijn werkgever hiervoor geen vergoeding krijgt. Bovendien zou een wanverhouding ontstaan tussen het fiscale voordeel en de daaraan verbonden administratieve lasten.

De fractie van D66 vindt, met het oog op de vaststelling van de Fietzersbond (ENFB) dat fietskosten gemiddeld € 0,10 per kilometer bedragen, het maximumbedrag van de onbelast te vergoeden kosten van zakelijke fietskilometers ad € 0,05 aan de krappe kant. De fractie vraagt of dit bedrag in het kader van de stimulering van het fietsgebruik verhoogd kan worden. De werkgever mag onbelast € 0,05 vergoeden voor zakelijke kilometers, inclusief woonwerkkilometers waarvoor het reiskostenforfait niet van toepassing is, die met de fiets van de werknemer afgelegd worden. De kosten die aan een fietskilometer toe te rekenen zijn bestaan uit vaste kosten (met name afschrijving) en variabele kosten. Het is, net als bij de vergoeding ad € 0,28 van vergelijkbare kosten die met de auto van de



werknemer gemaakt worden, niet de bedoeling van de wetgever het onbelast vergoeden van alle kosten toe te staan. Aanschaf en gebruik van een fiets door een werknemer hebben vooral een privé-karakter. Onbelaste vergoeding van de variabele kosten is integraal mogelijk, en deze bedragen bij een fiets nog geen € 0,02 per kilometer. Een vergoeding van € 0,05 dekt deze variabele kosten derhalve geheel, en dekt daarnaast een aanzienlijk deel van de vaste kosten. Ik zie daarom geen aanleiding om het bedrag te verhogen.

### **3.7 Belastingvrije kilometervergoeding**

De leden van de D66-fractie stellen vast dat de omzetting van het bedrag van de vrijgestelde kilometervergoeding van f 0,60 in € 0,28 een verhoging betekent met f 0,017 ofwel bijna 3%. Zij vernemen graag waarom niet is gekozen voor een bedrag van € 0,275, teneinde zo dicht mogelijk te blijven bij de afspraak van enige jaren geleden om de kilometervergoeding te bevroeren.

Om te voorkomen dat het na afronding geldende bedrag in euro's lager uitvalt dan het in guldens luidende bedrag, is voorgesteld het bedrag vanaf 2002 te stellen op € 0,28. Van de vaststelling op een bedrag in tienden van eurocenten is afgezien omdat de loonbelasting en de inkomstenbelasting de eurocent als kleinste rekeneenheid kennen.

### **Tenslotte**

In het kader van de door de leden van de D66-fractie gewenste fiscale stimulering van het gedeeld autogebruik geven deze leden aan dat het naar hun mening te simpel is 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. Ik zou daar graag het volgende over willen opmerken. Zoals ik ook reeds in de notitie «Fiscale aspecten mobiliteit» heb aangegeven, strekt een fiscale stimulering er toe om een bepaald gewenst gedrag te stimuleren indien dat niet van de grond komt omdat dat gedrag duurder is dan het getoonde gedrag. In het geval van de deelauto zou een fiscale stimulering er dan ook toe moeten leiden dat deze goedkoper wordt dan de eigen auto. Zoals de vertegenwoordigers van de organisaties die actief zijn op het gebied van de deelauto zelf in hun stukken aangeven, is de deelauto goedkoper voor iedereen die minder dan 7000 kilometer per jaar rijdt. Dat zijn ongeveer één miljoen autobezitters. Een fiscale stimulering zou er toe leiden dat de deelauto voor die groep nog voordeliger wordt dan hij nu al is en dat de groep autobezitters die voordeel zullen genieten bij gebruik van een deelauto wordt uitgebreid. Genoemde organisaties hebben gevraagd om de groep uit te breiden tot die categorie die ongeveer 12 000 kilometer per jaar rijdt. Bij de te verwachten effectiviteit van een dergelijke uitbreiding zijn naar mijn mening enige kanttekeningen te plaatsen. Gelet op het huidige gebruik van de deelauto is de financiële prikkel voor de groep tot 7000 kilometer niet voldoende om over te stappen naar de deelauto. Er zijn blijkbaar andere argumenten die aan een dergelijke overstap in de weg staan. De groep die tussen de 7000 en de 12 000 kilometer per jaar rijdt is – gelet op dat hogere kilometrage – naar verwachting nog meer afhankelijk van of hecht grotere waarde aan de eigen auto dan de eerste categorie autobezitters waarvoor de deelauto nu al voordeliger is. Het is dan ook weinig waarschijnlijk dat vergroting van de categorie autobezitters tot een evenredige toename van de deelauto zal leiden. Ik hecht er aan op te merken dat ik in dezen slechts kan aangeven twijfels te hebben over het nut (en de noodzaak) ten aanzien van het eerder gedane verzoek om een fiscale stimulering van de deelauto. Ik ben me bewust van het feit dat er andere obstakels zijn die aan het algemeen toepassen van de deelauto in de weg staan. De organisaties hebben daarvoor in het

kader van het overleg dat zij met de Tweede Kamer hebben gehad een achttal aandachtspunten gepresenteerd, waarvan de fiscaliteit er één is. Naar mijn mening ligt het, gelet op het vorenstaande, niet voor de hand om thans ertoe over te gaan de deelauto fiscaal te stimuleren.

De leden van de D66-fractie vragen naar het overleg dat op het ministerie van Financiën is gevoerd met de organisaties die actief zijn op het gebied van de deelauto. De organisaties hebben in dat overleg aangegeven dat zij op dit moment vooral er op uit zijn om in overleg met de overheid (en met name ook de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) te kunnen werken aan de verdere beleidsontwikkeling ten aanzien van de deelauto in den brede. Van de zijde van Financiën is aangegeven positief te staan ten opzichte van een participatie in een dergelijk overleg. De organisaties hebben ook aangegeven een uitgebreid en wetenschappelijk onderzoek te willen doen uitvoeren naar de mogelijke milieuvoordelen en de besparing van auto-kilometers die van het gebruik van de deelauto een gevolg zouden kunnen zijn.

De Staatssecretaris van Financiën,  
W. J. Bos