

17de vergadering

Woensdag 25 oktober 1995

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Blaauw

Tegenwoordig zijn 110 leden, te weten:

Adelmund, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Augusteijn-Esser, Bakker, Beinema, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Blauw, Van Blerck-Woerdman, Boogaard, Van den Bos, Van Boxtel, Bukman, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Deetman, Van Dijke, Dittrich, Van den Doel, Doelman-Pel, Esselink, Essers, Fermina, Gabor, Van Gelder, Van Gijzel, Giskes, Van Heemskerck Pillis-Duvekot, Van Heemst, Heerma, Van der Heijden, Hendriks, Hessing, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Van Hoof, Hoogervorst, De Hoop Scheffer, Huys, Janmaat, Jeekel, De Jong, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, M.M.H. Kamp, Koekkoek, Korthals, Lambrechts, Lansink, Leers, Liemburg, Lilipaly, Van der Linden, Marijnissen, Mateman, Van Middelkoop, Van Nieuwenhoven, Nijpels-Hezemans, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Van Oven, Poppe, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Roethof, Van Rooy, Rosenmüller, Schimmel, Schutte, Schuurman, Sipkes, Smits, Soutendijk-van Appeldoorn, Stellingwerf, Sterk, Van der Stoel, Valk, Ter Veer, Verbugt, Verhagen, Verkerk, Versnel-Schmitz, Vliegenthart, Van der Vlies, Van Vliet, Voûte-Droste, Vreeman, J.M. de Vries, Wallage, Van Walsem, Van Waning, Weisglas, Van Wingerden, Woltjer, Ybema, Van Zijl, Zijlstra, Zonneveld en Van Zuijlen,

en de heer Van Mierlo, vice-minister-president, minister van Buitenlandse Zaken, mevrouw Jorritsma-Lebbink,

minister van Verkeer en Waterstaat, en de heer Vermeend, staatssecretaris van Financiën.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Rouvoet, Assen, Mulder-van Dam, Van der Ploeg en Verspaget, wegens bezigheden elders;

Aiking-van Wageningen, wegens bezigheden elders, ook morgen;

Apostolou, Crone, Huys, Rehwinkel, Vreeman en Vliegenthart, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering;

Dijksman en H. Vos, wegens ziekte;

M.M. van der Burg, Dijksma, Middel, Oudkerk en Witteveen-Hevinga, wegens verblijf buitenslands.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Goedkeuring van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens alsmede invoering van een belasting met betrekking tot zware motorrijtuigen (Wet belasting zware motorrijtuigen) (24070).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! U hebt zojuist het wetsvoorstel aangekondigd. Het is een hele mondvol. Het is gemakkelijker om te spreken van het wetsvoorstel eurovignet. Dan weet iedereen weer waar wij het over hebben.

De invoering van het eurovignet vloeit voort uit het verdrag tussen de Beneluxlanden, Denemarken en Duitsland. Wij hebben daarover in dit huis verscheidene malen gesproken, met name met de minister van Verkeer en Waterstaat. De CDA-fractie heeft in die debatten steeds naar voren gebracht dat zij liever een fiscale heffing op de accijns zag. De minister van Verkeer en Waterstaat dacht er, toen zij nog kamerlid was, ook zo over. Dit was echter niet haalbaar, omdat Duitsland moeilijk deed. De regering heeft uiteindelijk met de nu voorliggende oplossing ingestemd. Dat heeft onze instemming. Het is een kwestie van afwegen geweest. Als gekozen was voor het verhogen van de accijns in plaats van het introduceren van een eurovignet, zou er een breder draagvlak zijn geweest.

Het eurovignet dient in onze ogen als tijdelijk gezien te worden. Ik vraag de staatssecretaris of dat ook zijn inzet is. Zodra er een beter, variabel systeem is dat gebaseerd is op het aantal gereden kilometers, moet het eurovignet komen te vervallen. Bij een beter systeem denken wij aan toch een verhoging van de accijns of een vorm van rekeningrijden.

Vanaf de indiening van dit wetsvoorstel heeft mijn fractie forse kritiek geuit op de invulling van het wetsvoorstel. Deze invulling was ook niet nodig. Ik herinner de staatssecretaris aan enkele punten.

Reitsma

Als eerste wijs ik op het introduceren van het houderschapssysteem, terwijl wij een jaar geleden in de Kamer over de houderschap-belasting hebben gesproken. Voor het personenvervoer zijn wij er akkoord mee gegaan, maar voor het goederenvervoer vonden wij het een heel slecht systeem. Het mist elke flexibiliteit. Van het begin af aan hebben wij een pleidooi gehouden voor het Duitse model met dag-, week-, maand- en jaarcertificaten.

Onze tweede punt van kritiek is dat het kabinet het eurovignet verplicht stelt voor alle wegen. Andere landen, waaronder Duitsland, hebben van het begin af aan alleen voor de snelwegen gekozen. Het blijft voor ons een raadsel waarom het kabinet voor deze lijn heeft gekozen. Het geeft nogal wat concurrentievervalsing, vooral in de grensgebieden.

Het derde kritiekpunt is dat het wetsvoorstel tot een forse lastenverzwaring van 260 mln. zal leiden. Vanaf het begin heeft mijn fractie gezegd dat er volledige compensatie moest komen. Men kan daar de stukken over de verschillende debatten in de Kamer op nakijken. De CDA-fractie is daar consistent in geweest, al anderhalf jaar.

Het vierde kritiekpunt was dat het oorspronkelijke wetsvoorstel weinig flexibel was wat betreft het wisselen van een kleine naar een zware vrachtauto of omgekeerd. Daarbij denk ik aan de aanhangers achter de auto en het aantal assen.

Het vijfde punt was dat de kermis- en circusexploitanten ook onder het wetsvoorstel vielen.

Het zesde kritiekpunt was \pm dat kwam ook sterk naar voren in de stukken \pm dat bij het opstellen van het oorspronkelijke wetsvoorstel onvoldoende overleg is geweest met de branche-organisaties. Ik realiseer mij overigens goed dat deze staatssecretaris halverwege de rit op de kar is gesprongen. Ik heb het nu dus over het totaal, ook over zijn voorganger. Dat zijn de kernpunten van onze kritiek op het oorspronkelijke wetsvoorstel. De CDA-fractie heeft die helder verwoord in de schriftelijke inbreng.

Wij zijn verheugd dat het kabinet zich deze kritiek heeft aangetrokken en met een fors gewijzigd voorstel is gekomen. Mijn fractie heeft er grote waardering voor dat de staatssecretaris dit heeft opgepakt. Nu wordt gekozen voor het Duitse systeem,

met een dag-, een week-, een maand- en een jaarvignet, betrekking hebbend op alleen het gebruik van autosnelwegen. Er komt een ruimere vrijstellingsregeling. De uitvoering wordt gemakkelijker. De controle en de boeteregeling worden verbeterd. In die zin is het wetsvoorstel behoorlijk verbeterd.

De vraag blijft waarom eerst zo fors is ingezet. Kan de staatssecretaris dat nog eens uiteenzetten? Er is nauwelijks overleg met de branche-organisaties geweest. Er is geen draagvlak gecreëerd. Dat is ook duidelijk gebleken als ik kijk naar de acties van het afgelopen jaar. Verschillende kamerleden hebben het genoeg gehad om een stuk mee te rijden op een vrachtauto. Toen hebben ze diverse signalen gekregen over de kritiek. Er was echt geen draagvlak voor het oorspronkelijke systeem. De keuze voor het systeem van het belasten van de vaste kosten in plaats van de variabele kosten was dus verkeerd. Het lijkt er erg op dat de bewindslieden, zeker bij de opstelling van het oorspronkelijke wetsvoorstel, alleen maar hebben gekeken, gegeven het verdrag, naar een opbrengstmaximalisatie. Dat vinden wij een slechte benadering. Het verdrag gaf voldoende ruimte voor een andere invulling. Dat heeft de staatssecretaris nu ook bewezen. Waarom dus deze benadering?

De belangen van het bedrijfsleven op het punt van de concurrentie zijn ook onvoldoende in ogenschouw genomen, met name in de richting van Duitsland dat voor onze goederenvervoersector een belangrijk concurrentieland is. De brutoloonkosten van de Duitse chauffeurs bedragen op dit moment ongeveer 85% van die van de Nederlandse chauffeurs. Daarom moet de Nederlandse concurrentiepositie in de fiscaliteit worden betrokken. Anders wordt onze zo belangrijke goederenvervoersector, waar heel veel werkgelegenheid in zit, uit Nederland weg geconcentreerd. Het lijkt mij stug dat dit kabinet, dat "werk, werk en nog eens werk" in het vaandel heeft staan, dat als motto heeft.

De CDA-fractie stemt in met het thans voorgestelde systeem van een flexibel eurovignet. Wij stemmen er ook mee in om dit alleen toe te passen op de autosnelwegen. De opbrengst is aanzienlijk minder. Volgens de laatste berekeningen \pm ik heb die nog nagetrokken op het

departement van Financiën, want het was niet meer uit de stukken te halen \pm is de netto opbrengst ruim 100 mln. Dat is heel wat anders dan de netto opbrengst die in eerste instantie werd geschat, namelijk een bedrag boven de 200 mln. Het heeft mijn fractie in hoge mate verbaasd hoe de onderbouwing van het oorspronkelijke bedrag tot stand is gekomen. Wij zijn daar een beetje van geschrokken en in die zin is het vertrouwen van de rekenaars een beetje op de proef gesteld. Het aantal certificaatplichtige vrachtauto's is blijkens de nota van wijziging plotseling gedaald met 20.000. Ra, ra, hoe kan dat, zomaar 20.000 vrachtauto's weg? De cijfers zijn ontleend aan het kentekenregistersysteem van de RDW en tekenen de onbetrouwbaarheid van het systeem. Als de staatssecretaris in de toekomst nog eens berekeningen laat maken, moet hij maar niet te veel waarde hechten aan de uitkomst daarvan, want in de papieren stonden 20.000 vrachtauto's die er natuurlijk nooit zijn geweest. Dat vinden wij zorgelijk en het is ook nogal slordig om in eerste instantie een opbrengst ten bedrage van 260 mln. te berekenen. De sector is daar terecht boos over geworden.

De controle vindt plaats bij de belastingdienst en de Rijksverkeersinspectie aan de hand van foto's en aanhoudingen. Welke intensiteit hiervan staat de staatssecretaris voor ogen? Wij weten dat er nogal een aanslag is gedaan op de mensen in Apeldoorn door het introduceren van het systeem van houderschap en schorsing bij het personenvervoer. Is volgens hem de ruimte aanwezig waardoor deze controlefunctie tot haar recht kan komen? Het boetesysteem is aangepast en wat ons betreft verbeterd.

Een knelpunt in het systeem blijft de situatie waarin een vrachtauto in de reparatie moet. Door het flexibel eurovignet is het knelpunt enigszins verlicht, zoals de staatssecretaris in de stukken vermeldt. Waarom is er niet voor gekozen om een leen- of huurvrachtauto vrij te stellen voor iemand wiens eigen vrachtauto in de garage staat, terwijl de kosten van de belasting gewoon doorgaan? Ik heb kennis genomen van het antwoord dat de formulering van het verdrag dit niet toelaat. Ik proef daar uit dat de staatssecretaris het wel een punt vindt, dat dit kennelijk bij het formuleren van het verdrag over het

Reitsma

hoofd is gezien. Ik heb er begrip voor dat de staatssecretaris thans niet anders kan. Ik doe wel een beroep op hem en op de minister van Verkeer en Waterstaat om dit punt op tafel te leggen bij de eerste de beste gelegenheid, 1 januari 1997, wanneer Duitsland wil praten over verhoging van het tarief voor het eurovignet en om te bezien of er een oplossing kan worden gevonden. Graag verkrijg ik van de staatssecretaris hier een toezegging over.

Voorzitter! Ik heb begrepen dat unanimititeit van stemmen in de EU-raad een vereiste is om per 1 januari 1997 de tarieven te kunnen herzien, waar mijn fractie niet voor pleit. Ik roep de bewindslieden op om niet in te stemmen met een verdere verhoging van de heffing door middel van het eurovignet per 1 januari 1997. Er wordt namelijk ook in Duitsland over gesproken dat er zo snel mogelijk een systeem van elektronische heffing op vrachtauto's moet komen, een soort rekeningrijdensysteem ofwel "road pricing". Mijn fractie is daarvoor, want dat past bij de gedachte van variabelisatie, en dan zijn wij van deze vaste lasten af. Ik roep de bewindslieden op om de discussie per 1 januari 1997 aan te grijpen om die andere systematiek te kiezen. Natuurlijk kan er gesproken worden over de hoogte, maar laten wij die discussie in een totaalpakket voeren.

Mijn fractie denkt daarbij aan het volgende. De inzet is dat op Europees niveau de minimumtarieven in de motorrijtuigenbelasting worden afgeschaft en dat er voor de vrachtsector twee fiscale instrumenten overblijven, namelijk de accijns op diesel en een elektronische heffing op het gebruik van de weg als vervanging van het eurovignet. Dat zijn dus twee fiscaliteiten en dan zijn wij er \hat{A} \hat{A} n kwijt. Daarvoor is wel nodig dat de staatssecretaris zich ervoor inzet dat de vaste fiscale heffing voorlopig niet verder wordt verhoogd en de minimumtarieven worden afgeschaft, want daar lopen wij nu al mee vast; compensatie is nauwelijks in te vullen, omdat de systematiek in Nederland anders is dan de Europese regels voorschrijven. Het wordt dan eenvoudiger. Er zijn minder perceptiekosten. Ik houd een sterk pleidooi om dat tot de inzet van het Europese debat te maken.

Voorzitter! De CDA-fractie houdt haar kritiek op het kabinet ten

aanzien van het niet volledig compenseren van de invoering van het eurovignet. Mijn fractie doet alsnog een beroep op de bewindslieden om compensatievoorstellen in te dienen, mede gelet op de internationale concurrentiepositie van het beroepsgoederenvervoer. De staatssecretaris zal zich kunnen herinneren dat ik bij de behandeling van het belastingplan 1994 deze stelling met nadruk naar voren heb gebracht. Daar kan geen misverstand over bestaan. Ik heb toen samen met collega Van der Vaart een amendement ingediend dat ertoe strekte om 100% compensatie te bieden voor de toenmalige verhoging van de dieselaccijns met acht cent.

De heer **Kamp** (VVD): Is er in het plan van aanpak van het CDA ook 100 mln. voor dit doel vrijgemaakt?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik licht eerst nader toe waarom de CDA-fractie dit toen gezegd heeft en waarom mijn fractie vindt dat er nu een andere aanpak nodig is. Bovendien, als het kabinet domme dingen doet, moeten wij die dan in ons alternatieve plan corrigeren? Ik zeg tegen het kabinet dat het zijn huiswerk beter moet doen. Er worden steeds flauwe grapjes gemaakt die erop neerkomen dat wij dekking moeten aangeven voor plannen die het kabinet zelf niet verder invult. Zo lust ik er nog wel meer! Daar heb ik weinig boodschap meer aan. Ik zal straks aangeven waar wij mogelijkheden zien. Ik ben helemaal niet te beroerd om het kabinet een eindje op weg te helpen bij het zoeken naar compensatie. Men kan gerust zijn.

Voorzitter! Het toenmalige kabinet stelde voor, de helft van de verhoging van de dieselaccijns te compenseren. De andere 4 cent waren bestemd voor de compensatie van het eurovignet. Als ik het goed begrepen heb, heeft dit kabinet die lijn doorgetrokken. De CDA-fractie heeft van begin af aan \pm zowel tegen het vorige als tegen dit kabinet \pm gezegd dat zij die lijn onduidelijk vindt. Beide maatregelen moeten voor 100% gecompenseerd worden. Dat was de reden van het amendement-Reitsma/Van der Vaart.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Voorzitter! De heer Reitsma vergeet de andere helft van de maatregelen. Er is ook 130 mln. extra uitgetrokken voor een aantal infrastructurele

projecten. Naar mijn gevoel was ook de CDA-fractie sterk voor uitvoering daarvan. Als de wegvervoerders direct 100% compensatie geboden wordt, moet het bedrag van 130 mln. daarvoor gebruikt worden. Ik ben ervoor om deze middelen in te zetten ter verbetering van de infrastructuur.

De heer **Reitsma** (CDA): Het kabinet wil de voeding van het Infrastructuurfonds loskoppelen van de belastingen. Het kabinet wil de voeding van het Infrastructuurfonds loskoppelen van de motorrijtuigenbelasting. Ik neem aan dat het kabinet dan ook zo consistent is om de opbrengst van het eurovignet niet aan het Infrastructuurfonds ten goede te laten komen. Als de minister daarmee komt, valt zij in haar eigen zwaard. Zij heeft op dit punt geen recht van spreken, tenzij zij van plan is de twee wetsvoorstellen die nog door de Kamer behandeld moeten worden, in te trekken. Dan durf ik de discussie met haar weer aan. Op dit moment heeft zij haar recht verspeeld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is interessant dat u probeert in te spelen op mijn korte geheugen. Ik wil een poging doen, op uw korte geheugen in te spelen. Destijds was er een rechtstreekse relatie. Formeel is die er nog steeds, want de Kamer moet de wet nog behandelen. Er is 130 mln. extra naar het Infrastructuurfonds gegaan. Als u consistent bent en u vindt dat de compensatie niet via het Infrastructuurfonds moet lopen maar rechtstreeks aan de vervoerders moet worden gegeven, kunt u dat alsnog regelen. Het staat nog steeds zo in de wet.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Er gaat in deze kabinetsperiode jaarlijks 130 mln. naar het Infrastructuurfonds. Er wordt echter 1 mld. extra uit het Infrastructuurfonds en het FES gehaald. De minister heeft geen recht van spreken. Het kabinet gebruikt de middelen die zijn uitgetrokken voor verbetering van de infrastructuur om de begroting op orde te brengen. Dat is een nobel streven, maar de CDA-fractie had andere keuzen gemaakt.

De heer **Kamp** (VVD): De heer Reitsma sprak over 4 cent dieselaccijns, die vanwege een amende-

Reitsma

ment is gecompenseerd. De Kamer ging er toen van uit dat de last voor het bedrijfsleven door het eurovignet 260 mln. zou zijn. Daarvan is 130 mln. op dat moment gecompenseerd. Nu blijkt dat die last geen 260 mln. is, maar 150 mln. Dan is het toch voor het overgrote deel inmiddels al gecompenseerd?

De heer **Reitsma** (CDA): De lijn die de CDA-fractie in vijf of zes debatten heeft uitgezet, hield in dat de verhoging van 8 cent dieselaccijns \pm '8 cent erbovenop, kost ons de kop" \pm voor 100% gecompenseerd moest worden. Daar zijn wij consequent in geweest en daarom hebben wij met de PvdA een amendement ingediend. In diezelfde debatten heeft de CDA-fractie erop gewezen dat een jaar later het voorstel zou worden ingediend voor het eurovignet, dat volgens de berekeningen van de VVD 260 mln. zou kosten. Gezien de concurrentiepositie van het beroepsgoederenvervoer, moet ook dat voor 100% gecompenseerd worden. Het kabinet heeft ervoor gekozen, voor beide de helft te compenseren, maar daar zijn wij het niet mee eens, zoals wij helder hebben laten blijken. Wij zijn vorig jaar om dezelfde reden ook consequent geweest bij de aanpassingen van het belastingplan, die werden gesteund door de PvdA. Wij zijn consequent: wat wij toen hebben beloofd, spreken wij vandaag weer uit. En ik reken erop dat de VVD-fractie ook consequent zal zijn. Bij de algemene beschouwingen van dit jaar heeft zij immers, bij monde van de heer Bolkestein, uitgesproken dat zij uiterst kritisch zal zijn over lastenverzwaringen voor het wegvervoer wanneer die ons uit de pas doen lopen met de ons omringende landen. Maatregelen, zoals het eurovignet, zal de VVD enkel billijken wanneer zij in Europees verband worden genomen en wanneer de daaruit voortvloeiende lastenverzwaringen worden gecompenseerd. Tot zover de heer Bolkestein. Ik reken in dit debat op de consequente houding van de VVD.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Ik zal graag proberen daaraan tegemoet te komen. Ik heb overigens de indruk dat ik niet alleen sta als ik straks zal spreken, want het kabinet is naar mijn mening duidelijk op de goede weg.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wacht met belangstelling de voorstellen van de VVD-fractie af en ik zal ze beoordelen op hun consistentie.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daar twijfel ik niet aan. Ik sluit aan bij de vragen van de heer Kamp. Het bedrag van 130 mln. dat de heer Reitsma indertijd heeft voorgesteld, was gericht op een opbrengst van het eurovignet van 260 mln. Als dat bedrag beduidend lager is, is het dan niet logisch om ook die 130 mln. lager te stellen?

De heer **Reitsma** (CDA): Uiteraard. Daarom zal ik ook voorstellen om nu ongeveer 100 mln. te compenseren. Als het bedrag voor de punten die ik zojuist heb genoemd, wordt afgetrokken van 150 mln., dan kom je op 100 mln. Dat is dus de netto som.

De heer **Kamp** (VVD): De heer Reitsma haalt een paar bedragen door elkaar. Als hij praat over 100 mln., is dat het verschil tussen 260 mln. en 150 mln. Dat is ruim 100 mln. Die 150 mln. is de opbrengst en daarvan gaat ongeveer 15 mln. aan kosten af, zodat de netto opbrengst 135 mln. is.

De heer **Reitsma** (CDA): De laatste informatie die ik gisterenavond van het departement heb gekregen, is dat de totale opbrengst van dit wetsvoorstel 150 mln. is. Over die 260 mln. zal ik geen discussie meer voeren, want die is achterhaald. Een deel gaat naar Duitsland en een deel is inningskosten. Het kabinet komt dan op een netto opbrengst van iets minder dan 110 mln. Over dat bedrag hebben wij het vandaag. Ik had al gezegd dat wij het hoofdstuk over de dieselaccijns vorig jaar hebben afgerond, met 100% compensatie en gelukkig met steun van de PvdA. Wij hebben het nu over een nieuw wetsvoorstel. De CDA-fractie wil hierbij ook 100% compensatie hebben, omdat wij dat vorig jaar samen met de VVD hebben uitgesproken.

Daarom had ik eigenlijk een amendement willen indienen om de compensatie van ruim 100 mln. te zoeken in het verlagen van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's. Maar ik realiseer mij dat dit heel moeilijk is, omdat de Nederlandse systematiek voor de tariefstructuur niet af te stemmen is

op het Europese minimum. Als je een voorstel indient om die 100 mln. volledig te compenseren door de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's te verlagen, schiet je theoretisch onder het minimum-niveau van de EG. Ik zeg theoretisch, want het is praktisch niet te controleren, omdat wij een andere systematiek hebben.

Het beste zou zijn, als er thans een amendement wordt ingediend dat er compensatie wordt gezocht exact tot het niveau van het Europese minimum. Maar alle ambtenaren op de departementen bij elkaar zijn niet in staat, thans een dergelijk amendement te maken, omdat onze wetgeving voor de motorrijtuigenbelasting niet spoort met de tariefstructuur van Europa. Dit is dus een moeilijk begaanbare weg. Ik overweeg nog om het amendement in tweede termijn in te dienen, maar ik wil daar graag een inhoudelijke reactie van de staatssecretaris op hebben.

Welke consequenties heeft dit? Als de tariefstructuur van Nederland niet te vergelijken is met de Europese tariefstructuur, dan is ook nooit te bewijzen dat wij onder het minimum zitten, tenzij de tariefstructuur met grote spoed wordt aangepast aan de Europese benadering. Graag hoor ik hier een inhoudelijke reactie op, zodat ik een definitieve afweging kan maken of ik dat amendement indien, ja of nee. Mocht blijken dat dit geen begaanbare weg is, dan zal mijn fractie dat in een motie neerleggen, zodat de Kamer in ieder geval een uitspraak kan doen over de compensatie.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Ik zit met een probleem. Ik wil graag reageren op het amendement, maar ik ken het amendement officieel niet. Het is natuurlijk wel bij ons departement aangemeld, maar ik wil graag dat nog even helder wordt aangegeven hoe het amendement eruit zou kunnen zien.

De heer **Reitsma** (CDA): Nogmaals, ik heb het amendement nog niet ingediend, omdat ik vermoed dat er nogal wat haken en ogen aan zitten, zoals ik net heb uitgelegd. Het zou er zo uit kunnen zien dat de ruim 100 mln. die dit wetsvoorstel netto opbrengt, volledig wordt versleuteld in een verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's. Er is een model te bedenken om dat zo

Reitsma

rechtvaardig mogelijk te doen, maar dan loop ik tegen het probleem aan dat er een Europees minimum is afgesproken. Dat minimum is niet te definiëren, omdat onze tariefstructuur niet aansluit bij de definiëring van het Europese minimum.

Daarom zeg ik: in theorie schiet ik onder het minimum, maar dat is niet te bewijzen, omdat onze systematiek daar niet op aansluit. Ik vraag de staatssecretaris of men in Europa problemen kan maken, als ik dit amendement indien, omdat wij theoretisch onder het minimum-niveau zitten, terwijl dat materieel niet te bewijzen is, omdat onze tariefstructuur niet te vergelijken is met de Europese. Het is een moeilijk verhaal, maar ik kan het niet anders uitleggen. Ik neem aan dat de staatssecretaris nu precies weet wat ik bedoel. Volgens mij wist hij wel wat ik bedoelde, maar iedereen moet het kunnen weten. De CDA-fractie overweegt dus in tweede termijn met een motie of amendement te komen.

Voorzitter! Ik zou graag van de staatssecretaris willen horen of hij bereid is mee te denken over het introduceren van een belasting- of premiefaciliteit conform de zeescheepvaart bij het beroepsgoederenvervoer, als de motorrijtuigenbelasting niet verlaagd kan worden. De gezamenlijke branche-organisaties hebben in een brief aan de Kamer voorgesteld om nog eens te kijken naar het verhogen van de aftrekbaarheid van de verblijfkosten van 75% naar 100%. Een andere mogelijkheid is om echt een bedrag te reserveren voor doelgroepstroken, waar mevrouw Jorritsma het al even over had. Volgens de laatste brief van de gezamenlijke organisaties te weten EVO, KNV en TLN, zijn zij het niet eens met het eventuele bedrag dat aan de infrastructuur besteed wordt. Zij vragen zich af of de middelen die daarvoor vrijgemaakt worden, daadwerkelijk benut worden voor het vrachtvervoer. Daarom verbaasde mij de blijheid van de minister van Verkeer en Waterstaat een beetje. Volgens deze brief bestaat hierover grote onvrede. Ik hoor graag de reactie van de bewindslieden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Zou ik de heer Reitsma mogen vragen of wij een kopie van die brief kunnen krijgen? Als er brieven naar kamerleden worden gestuurd en zij vragen daarover

stellen, is dat interessant. Helaas is de organisatie vergeten ook een kopietje aan het ministerie te sturen opdat wij adequaat kunnen reageren.

De voorzitter: Kan de heer Reitsma aan dit verzoek voldoen?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik zal ervoor zorgen dat u de twee brieven krijgt die wij per fax ontvangen hebben.

De voorzitter: De brieven zullen worden rondgedeeld.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wanneer komen de bewindslieden met een andere opbouw van de tariefstructuur in de motorrijtuigenbelasting? Mijn fractie is van mening dat in de tariefstructuur voor de motorrijtuigenbelasting de component voor het milieu verzaamd dient te worden. Wij vragen de staatssecretaris of de systematiek van de Duitse MRB niet milieuvriendelijker is. Zou Nederland deze systematiek niet kunnen overnemen? Dat geldt ook voor het personenvervoer. Wil de staatssecretaris hierop reageren?

De CDA-fractie blijft voorstander van het gespreid betalen van de motorrijtuigenbelasting. Wij hebben bij de discussie over de houderschapsbelasting de toezegging van de staatssecretaris gekregen dat de motorrijtuigenbelasting bij het personenvervoer geïntroduceerd zou worden via een automatisch betalingssysteem gespreid over het hele jaar. Ik meende dat dit in 1997 mogelijk zou zijn. Ik doe dan ook een beroep op de staatssecretaris dezelfde systematiek voor het vrachtverkeer te kiezen, vooral als het om jaar kaarten gaat.

Bij de vrijstelling die geïntroduceerd is voor kermis- en circus-exploitanten heeft de staatssecretaris voldaan aan de kritiek die wij bij de schriftelijke voorbereiding hebben geuit. Wij bedanken hem daarvoor.

Een goed dekkend netwerk voor verkooppunten is noodzakelijk. Het overleg met het bedrijfsleven is nog gaande, zo hebben wij begrepen. Wat is de stand van zaken bij dat overleg over het netwerk? De fractie blijft van oordeel dat de ministeries van Financiën en van Verkeer en Waterstaat in eerste instantie verantwoordelijk zijn voor een goed dekkend netwerk.

De staatssecretaris houdt vast aan de systematiek van de houderschapsbelasting in de wetgeving. Ook dat wordt in de brief van logistiek Nederland nog eens naar voren gebracht. Het bezit blijft daarmee formeel belast in plaats van het gebruik. Wij vinden dat geen goede benadering. Daarvoor was bij het vrachtverkeer niet gekozen. Je loopt het risico dat er dubbel belasting geheven wordt bij wisselende samenstellingen. Ik bedoel daarmee het koppelen van een oplegger aan een truck. Is introductie van een certificaat voor opleggers of aanhangwagens eventueel mogelijk? Daarmee zou dat probleem opgelost zijn.

Mijn fractie houdt er bezwaar tegen dat het begrip houderschap in het wetsvoorstel wordt gehandhaafd. Ik ben bezig met de voorbereiding van een amendement op dit punt. Technisch is dat nogal moeilijk. Er zijn nogal wat complicaties om het begrip houderschap weer uit de wet te halen en het begrip "gebruik" weer te introduceren. Ik hoop dat ik in de loop van het debat het amendement kan voorleggen.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Is het de heer Reitsma ontgaan dat bij nota van wijziging het artikel 2 is gewijzigd, waarmee de overgang is gemaakt van houderschapsbelasting naar gebruiksbelasting?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat heb ik gezien. Artikel 5 blijft echter spreken over de houder. Als ik het mis heb, hoor ik dat graag van de staatssecretaris. Niet alleen ik, maar ook de branche-organisaties hebben de indruk dat de houder aangeslagen wordt. Het instrument van de houderschapsbelasting is dus niet verdwenen. Misschien kan de staatssecretaris toelichten dat dit wel het geval is. Ik constateer nog een spanning in het wetsvoorstel.

De heer **Kamp** (VVD): Het lijkt mij goed, na te gaan in hoeverre de heer Reitsma het voorstel op dit punt goed begrepen heeft. De vraag is wat het belastbare feit is. Dat wordt in artikel 2 genoemd. Dat is het gebruik. Vervolgens moet je die belasting natuurlijk wel van iemand kunnen innen. In artikel 5 wordt aangegeven dat zij geënd moet worden van de houder van het motorrijtuig. Ik denk dus dat wat u vraagt, al geregeld is.

Reitsma

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb gezegd daar een lastig probleem te zien. In mijn denken en in het denken van de branche-organisaties zit er nog enige spanning in het wetsvoorstel. Als de staatssecretaris die spanning er met een toelichting uit kan halen, laat ondergetekende zich graag overtuigen. Ik zie nu echter nog een spanning. Ik heb het probleem neergelegd. Als dat probleem weggenomen kan worden zonder een amendement in te dienen, is dat mooi.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de heer Reitsma nieuw staatsrecht aan het bouwen is door amendementen in eerste termijn aan te kondigen die mogelijkterwils in tweede termijn worden ingediend. Normaal gesproken dienen wij amendementen in de behandeling van een wetsvoorstel. Wat dat betreft evolueren ook wij in dit huis en willen wij het uiteraard niet blokkeren.

De heer **Reitsma** (CDA): Had u liever gehad dat ik vanmorgen met een voorstel gekomen was om het debat op te schorten omdat ondergetekende nog niet klaar was met zijn amendementen? Het kabinet heeft er immers belang bij dat wetsvoorstellen in een hoog tempo door de Kamer gehaald worden.

De **voorzitter**: Of "ondergetekende" niet op tijd klaar is met zijn amendementen gaat mij niet zoveel aan. Er is ruim de tijd geweest om dit debat voor te bereiden. Dat waren weken. Wat dat betreft vind ik het merkwaardig. Ik wil het niet scherp spelen. Wij gaan verder zoals u zelf heeft voorgesteld en wij zien met belangstelling uw reactie af nadat de regering haar eerste termijn heeft beëindigd.

De heer **Kamp** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De VVD-fractie heeft in maart van dit jaar laten weten grote bezwaren te hebben tegen het voorstel om het eurovignetverdrag goed te keuren en een belasting op zware motorrijtuigen in te voeren. Wij zagen in de eerste plaats weinig heil in een nieuwe belasting en zeker niet voor de wegtransportsector. In de tweede plaats vonden wij de uitwerking van de wet slecht. Wij onderkennen daarbij vier elementen.

Het eerste element was dat er sprake was van een houderschapsbelasting, terwijl het verdrag uitdrukkelijk sprak over een gebruiksbelasting. Het tweede element was dat Nederlandse vrachtwagens zouden moeten betalen voor het gebruik van alle wegen in Nederland, terwijl buitenlandse vrachtwagens alleen voor het gebruik van autosnelwegen zouden moeten betalen. Het derde element bestond eruit dat Nederlandse vrachtwagens een vast bedrag per jaar zouden moeten betalen, terwijl buitenlandse vrachtwagens alleen zouden betalen voor de dagen dat zij in Nederland van de autosnelwegen gebruik maken. Het vierde element wees erop dat het een financiële last voor de sector inhield van, zoals aangekondigd, 260 mln.

Als het gaat om ons bezwaar in de eerste plaats, het bezwaar dat wij sowieso hebben tegen een nieuwe belasting, dan wilden wij over dat bezwaar heen stappen. Het feit ligt er dat met dit verdrag, en dus met de nieuwe belasting die er een uitwerking van is, een eenzijdige Duitse heffing op het vrachtverkeer kan worden voorkomen. Dat is zeer in het belang van de Nederlandse wegvervoerders. De bezwaren die ik in tweede plaats heb aangegeven namens de VVD-fractie vielen in de net genoemde vier elementen uiteen. Over die bezwaren wilden wij niet heen stappen. De uitwerking die door het kabinet met het voorstel gegeven was aan het verdrag, betekende een forse verslechtering van de concurrentiepositie van de Nederlandse goederenvervoerders op de weg ten opzichte van de buitenlandse vervoerders. De sector wegtransport mag dan een van de paradepaardjes van het Nederlandse bedrijfsleven zijn, er wordt op het scherp van de snede geconcurrereerd en de rendementen zijn al jaren bijzonder laag. Aantasting van de concurrentiepositie kan dan ingrijpende, negatieve gevolgen hebben.

Uit lezing van het aangepaste voorstel van de regering moet geconstateerd worden dat er adequaat op onze inbreng is gereageerd. Het voorstel is drastisch gewijzigd. Wij zijn daar bijzonder gelukkig mee. Het leidt ook tot een andere opstelling van de VVD-fractie. In de eerste plaats wordt het nu toch een gebruiksbelasting. In de tweede plaats gaat de belasting alleen

gelden voor het gebruik van autosnelwegen, zowel voor Nederlandse als voor buitenlandse vrachtwagens. In de derde plaats vervalt het verplichte jaarcertificaat en mag nu door iedereen betaald worden per dag, per week, per maand of per jaar. In de vierde plaats worden de lasten voor de sector beperkt tot 150 mln., afgezien van de compensatie waar ik nog over kom te spreken.

De VVD-fractie kan het voorstel nu positief-kritisch tegemoet treden, waarbij wij op een aantal punten behoefte hebben aan een nadere gedachtenwisseling met de staatssecretaris en de minister. Het gaat ons daarbij vooral om praktische punten die in de sfeer van de concurrentiepositie van de betrokken bedrijven gezocht moeten worden.

Voorzitter! Het eerste punt betreft de compensatie, waarover ook de heer Reitsma heeft gesproken. In de andere vier verdragslanden wordt de nieuwe belasting voor ongeveer de helft gecompenseerd. Dat was ook de bedoeling van de Nederlandse regering, toen twee maatregelen tegelijkertijd speelden. De eerste maatregel betreft de 8 cent dieselaccijnsverhoging en de tweede is de belasting zware motorrijtuigen, waarover wij thans spreken. Iedere maatregel zou 260 mln. opbrengen en iedere maatregel zou voor de helft gecompenseerd worden in de visie van de regering. De Kamer heeft destijds de motie-Terpstra/Melkert en het amendement-Reitsma/Van der Vaart aangenomen. Volgens de regering werd daarmee beoogd het onderscheid tussen die beide compensaties op te heffen en er één totaalbedrag van te maken. Nu stellen de branche-organisaties en de heer Reitsma voor, de compensatie voor de accijnsverhoging op 100% te brengen en het later nog eens te hebben over een compensatie voor de belasting zware motorrijtuigen. Bij het laatste gaat het niet meer om een opbrengst van 260 mln., maar om 150 mln. Netto is dat voor het Rijk 130 mln. Als je dat bedrag tegenover de redenering van de regering zet, dan is het bedrag al voor het overgrote deel in centen gecompenseerd. Bovendien is de dekking van 130 mln. gebruikt voor een extra investering tot 2002 van 1,1 mld. in de infrastructuur, waarmee wij inmiddels akkoord zijn gegaan. In de nota naar aanleiding van het verslag haalt de regering er

Kamp

ook nog eens de generieke lastenverlichting uit het regeerakkoord bij. Al met al is dat geen helder beeld. Volgens de branche is er geen compensatie gegeven voor deze nieuwe belasting en volgens de regering is er meer dan een dubbele compensatie gegeven. Ik meen, dat de bewindslieden hun interpretatie van de motie en het amendement eens moeten toelichten en aan ons duidelijk moeten maken, in hoeverre er nu gecompenseerd is. Mijn voorlopige conclusie is dat er iets meer dan 100% compensatie is in een of andere vorm heeft plaatsgevonden.

De heer **Reitsma** (CDA): De conclusie van de heer Kamp is dat er op een of andere manier meer dan 100% is gecompenseerd. Wat bedoelt hij daarmee? Geldt dat voor beide wetsvoorstellen, de accijnsverhoging en het eurovignet?

De heer **Kamp** (VVD): Er is een verschil van uitleg van de motie en het amendement. De regering en de Kamer bleven van mening dat er 50% compensatie moest plaatsvinden. Wij hebben die 50% voor die 8 cent dieselaccijns en die 50% ter zake van het onderhavige wetsvoorstel bij elkaar gevoegd en er één bedrag van gemaakt. Als die redenering juist is, dan is er voor 50% van 260 mln. gecompenseerd. Het bedrag van 260 mln. is inmiddels verlaagd naar 150 mln. Dat houdt in dat in centen voor 100% is gecompenseerd. Daarover bestaat een meningsverschil. Ik heb daarover de mening van het kabinet gevraagd. Zelfs als de uitleg van het kabinet niet de juiste is, blijft overeind het feit, dat er gesproken is over een compensatie in de vorm van een extra investering in de infrastructuur. De vraag rijst of dat de allermooiste compensatie is. Ik vind zelf van niet. Wij zijn er wel mee akkoord gegaan. Inmiddels zijn er al plannen. Als de regering gelijk heeft, is er meer dan dubbel gecompenseerd, als de branche gelijk heeft, is in ieder geval voor 100% gecompenseerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Die rekensommetjes zijn wel fraai, maar ze kunnen worden nagelezen in de toelichting op het amendement. Ik raad de heer Kamp aan dat nog eens na te lezen. De heer Kamp blijft van mening ± en dat is het politieke punt ± dat er voor de 8 cent dieselaccijns

en het eurovignet in totaliteit 100% compensatie moet komen. Over de vorm valt te discussiëren.

De heer **Kamp** (VVD): Ik zal het nu voor de derde keer zeggen. Ik heb aangegeven waar het interpretatieverschil tussen de heer Reitsma en de branche en de regering zit. Ik heb aan de regering een reactie daarop gevraagd. Zelfs als de branche gelijk heeft, blijft overeind de compensatie in de vorm van een extra investering in de infrastructuur. Je kunt je kritisch afvragen of dat de beste vorm is. Er is in ieder geval wel toe besloten. Dat is geld dat uitgegeven is. Je kunt het geld geen twee keer uitgeven.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat erken ik. Ik heb al gezegd dat men verschillend kan denken over de wijze waarop er moet worden gecompenseerd. Echter, voor mij is van belang of u in politieke zin van mening bent dat er 100% compensatie moet komen voor de verhoging met 8 cent één voor het eurovignet. Dat politieke antwoord wil ik van u hebben.

De heer **Kamp** (VVD): Ik ben graag bereid om politieke antwoorden te geven. Daar zit ik hier voor, maar ik wil dat doen op het moment dat het mij schikt. Ik heb het probleem op tafel gelegd en aangegeven waar het interpretatieverschil zit. De bewindslieden die hierover gesproken hebben in hun nota naar aanleiding van het verslag, heb ik gevraagd om hierover hun interpretatie te geven. Vervolgens zal ik mijn politieke conclusie trekken, maar niet eerder dan op dat moment.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan herinner ik u opnieuw aan de uitspraak van uw fractievoorzitter die helder heeft gezegd dat het eurovignet moet worden gecompenseerd. Uw fractie heeft bij de behandeling van het voorstel inzake de verhoging met 8 cent gesteld dat zij een compensatie van 100% verlangde. In politieke zin kan ik geen andere conclusie trekken dan dat u in verschillende debatten duidelijk heeft gesteld dat er voor beide lastenverzwarende maatregelen 100% compensatie moet komen. Ik bespeur nu dat u op mijn vragen hierover geen ondubbelzinnig antwoord wenst te geven.

De heer **Kamp** (VVD): Ik word graag

herinnerd aan uitspraken van mijn fractievoorzitter. Dat je daar een heel eind mee kunt komen, is inmiddels wel gebleken. Waar het in dit geval om gaat, is dat er compensatie moet komen en dat die compensatie zodanig moet zijn dat het bedrag dat bij het Rijk binnenkomt, er ook weer uitgaat. Het bedrag dat bij het Rijk binnenkomt, is ofwel één keer ofwel twee keer gecompenseerd. Zelfs als het maar één keer is gecompenseerd, is dat gebeurd in de vorm van extra investeringen in de infrastructuur. Dat feit kan men niet ontkennen. Als wij daarmee niet akkoord hadden willen gaan, hadden wij dat eerder moeten zeggen, maar dat hebben wij niet gedaan. Dat betekent dat die compensatie overeind blijft. De discussie gaat over de vraag of er niet meer dan één keer is gecompenseerd. Daarop is de vraag gericht die ik de bewindslieden heb voorgelegd.

De **voorzitter**: Ik vraag de heer Reitsma of hij zijn vraag opnieuw gaat formuleren of iets nieuws gaat vragen. Ik meen dat wij in herhalingen vervallen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal een nadere toelichting vragen omdat de woordvoerder van de fractie van de VVD geen helder politiek signaal afgeeft. Het vorige jaar heeft het kabinet bij de behandeling van de verhoging met 8 cent ± die leidde tot een lastenverzwaring van 260 mln. ± voor 130 mln., de helft, gecompenseerd. De Kamer heeft dit gecorrigeerd en daarvoor ook dekking gezocht. Dit jaar komt het kabinet met het eurovignet en het kabinet blijft volhouden dat ook ten aanzien daarvan voor de helft moet worden gecompenseerd. Het kabinet is duidelijk: in beide situaties wil het voor de helft compenseren. Ik vraag de heer Kamp of hij het eens is met deze stellingname van het kabinet. Als hij die vraag bevestigend beantwoordt, is hij in strijd met de uitspraken die zijn fractie in deze Kamer heeft gedaan. Of zegt hij nu dat zijn fractie van oordeel is dat er in beide gevallen voor 100% moet worden gecompenseerd? Dat is de politieke vraag.

De heer **Kamp** (VVD): De heer Reitsma vraagt nu voor de vierde keer hetzelfde. Ik zal hem voor de vierde keer hetzelfde antwoord geven. Ik heb al gezegd dat er verschillen van inzicht kunnen

Kamp

bestaan over de uitleg van de motie en het amendement. Dat punt heb ik aan de bewindslieden voorgelegd. Ik heb hun reactie gevraagd en vervolgens zal ik met mijn conclusie komen. Ik heb voorts gezegd dat er behalve dat punt van compensatie nog een ander punt van compensatie is, waarvoor wij ook verantwoordelijkheid dragen. Ik wil mij daar niet onderuit draaien. Ik zal zeker niet proberen om via dit wetsvoorstel een gat van 100 mln. in de begroting van de regering te schieten. Ik houd het dus bij het antwoord dat ik zojuist heb gegeven.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is helder. U heeft in de afgelopen periode toezeggingen gedaan en als u die waar wilt maken, zit u met een gat van 100 mln. U zegt dus in feite met terugwerkende kracht dat u er onderuit kruipt. Dat is helder, maar zeg dat dan ook eerlijk.

De heer **Kamp** (VVD): Dat is absoluut niet "helder". Het is een kwestie \pm ik zeg het nu voor de vijfde keer \pm van één of twee keer compenseren. De eerste compensatie, de bodem, is er in de vorm van investeringen in de infrastructuur. Het gaat er nu om of daarnaast een verdergaande compensatie heeft plaatsgevonden. Dat punt heb ik aan het kabinet voorgelegd en graag zal ik daarop een reactie verkrijgen om vervolgens mijn conclusie te trekken.

Het tweede punt dat ik aan de bewindslieden wil voorleggen, is het aspect van de houderschapsbelasting. De nieuwe belasting is door een wijziging van artikel 2 omgezet van een houderschapsbelasting in een gebruiksbelasting. Dat aspect van de gebruiksbelasting geldt ook voor de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens. Bewust is daar geen houderschapsbelasting van gemaakt, toen wij daarover in 1994 discussieerden, toen het ging over een voorstel om die houderschapsbelasting voor de motorrijtuigenbelasting voor personenwagens in te voeren. Het hoofdargument om een andere behandeling te kiezen voor de vrachtwagens was dat wij wilden voorkomen dat er een verdere lastenverzwaring voor de vervoersector zou zijn. Dat argument geldt voor ons nog steeds. Nu willen wij op één punt de staatssecretaris om duidelijkheid vragen. Dat gaat om het onderzoek dat hij heeft aange-

kondigd naar de mogelijkheden om de heffingsgrondslagen voor de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens per 1 januari 1997 aan te passen. Wij zijn geïnteresseerd in dat onderzoek. Wij denken ook dat dit onderzoek goed is, omdat dit onderzoek ons de mogelijkheid zou kunnen bieden om op het minimum te gaan zitten van de EU-richtlijn voor de tarieven van de motorrijtuigenbelasting. Wij hebben daar dus allerminst bezwaar tegen, maar gaan er wel van uit dat de systematiek die eruit komt, nog steeds blijft een systematiek van de gebruiksbelasting en dat wij niet via een omweg alsnog overgaan op een houderschapsbelasting voor de zware motorrijtuigen, voor de vrachtwagens.

Het derde punt betreft de aanhangwagens. Ook de heer Reitsma heeft daarover gesproken. Een van de sterke punten van de Nederlandse vrachtvervoerders is hun flexibiliteit. Er zijn nogal wat ondernemers die naast een groot aantal motorwagens een klein aantal aanhangwagens hebben, die zij vervolgens zo flexibel mogelijk en zo gunstig mogelijk aan elkaar koppelen. Voor die aanhangwagens moeten iedere dag dagcertificaten worden gekocht. De hoogte van de prijs van de dagcertificaten is zodanig dat daarbij is uitgegaan van een hele combinatie van een motorwagen met aanhangwagen, terwijl je dat certificaat alleen maar koopt voor die aanhangwagen. Dat leidt dus tot forse meerkosten voor zo'n bedrijf en voor veel extra administratief werk, omdat je iedere dag weer die certificaten voor je aanhangwagens moet kopen. Het verdrag voorziet niet in certificaten voor aanhangwagens, omdat die in de andere vier landen niet geregistreerd worden. Bij ons worden die wel geregistreerd. Nu is de vraag aan de staatssecretaris of het verdrag ons vrij laat, of het verdrag de mogelijkheid openlaat om in Nederland toch een aanhangwagencertificaat in te voeren.

Ik kom vervolgens bij het punt van de gespreide betaling. Ik heb al gezegd dat er lage rendementen zijn in de branche. Het laatste jaar waarover gegevens bekend zijn, lagen die beneden de 2%. Dat betekent, omdat dit al een aantal jaren het geval is, dat de financiering van bedrijven niet zelden een probleem is. Dat probleem wordt

vergroot als de jaarcertificaten steeds vooraf moeten worden betaald. Wij kunnen ons voorstellen dat dit frictie zal geven met verdragspartners die helemaal geen regeling hebben getroffen voor die gespreide betaling, maar wij vragen ons af of in dit geval het belang van de getroffen Nederlandse ondernemingen niet zwaarder zou moeten wegen. Wij vragen ons af of het niet verstandig is en of het toegestaan is om alsnog met een gespreide betalingsregeling te komen. Het toestaan lijkt ons geen probleem. Die regeling is er namelijk ook in België. Dat het daar een slechte regeling is, zou ons ertoe kunnen leiden om tot een betere regeling te komen.

Wij zijn met de bewindslieden van mening dat er een goed dekkend net van verkooppunten voor de certificaten moet komen. Er is wat onduidelijkheid over de inbreng die van beide zijden, van de Nederlandse overheid en van de sector, daarin geleverd zou kunnen worden. Er is gesproken over 40 en over 100 douanekantoren, die zouden moeten bijdragen aan in totaal 150 of 250 verkooppunten. Ik zou graag horen naar welk net de regering streeft en of er ook zicht is in welke mate het net gerealiseerd zal worden en of er in voldoende mate bereidheid is bij het bedrijfsleven om die verkooppunten in te passen. Die bereidheid van het bedrijfsleven zou ik zeer gepast vinden, omdat het kabinet op verzoek van de Kamer en op verzoek van de branche op een heel andere systematiek is overgegaan. Om die systematiek vervolgens ook in de praktijk te kunnen laten werken, is het helemaal niet verkeerd als daartoe van beide kanten een inzet is.

Ik kom bij het aspect van de boete. De controle is in de gewijzigde opzet moeilijker. Dat betekent dat er extra aandacht nodig is voor een effectief boetebeleid. Wij lezen in de nota naar aanleiding van het verslag dat er sprake is van een maximumboete van \pm 10.000. Dat klinkt bijzonder afschrikwekkend, totdat je leest dat de boete \pm 50 bedraagt als je voor de eerste keer geen certificaat bij je hebt en dat de boete \pm 100 bedraagt als je voor de eerste keer helemaal geen certificaat hebt gekocht. Dat is dan toch wel minder afschrikwekkend. Wij vragen ons af of het kabinet niet met ons van mening is, dat de overgang op deze nieuwe systematiek een effectief boetemechanisme

Kamp

vereist en of niet andere boetes aan de orde moeten zijn dan die nu uiteindelijk opgelegd zullen worden.

Voorzitter! Vervolgens wil ik iets zeggen over de opmerkingen van minister Wissmann, de collega van minister Jorritsma. Hij zei al meermalen voorstander te zijn van een verdrievoudiging van het tarief voor het certificaat en hij kondigde aan daarvoor te zullen zorgen. Ons is inmiddels duidelijk dat een besluit daartoe alleen genomen kan worden met unanimititeit van stemmen in de EU-raad en dat betekent dat de goedkeuring van alle lidstaten voor een dergelijk besluit nodig is. Wij kunnen ons voorlopig niet voorstellen dat die goedkeuring door de lidstaat Nederland ook gegeven zal worden. Graag horen wij van de bewindslieden of het juist is dat met het verdrag voor Duitsland de mogelijkheid is weggevallen om nog in de een of andere vorm met een eigen heffing voor zware vrachtwagens te komen. Als dat zo is, is ook het drukmiddel weggevallen en dan moeten wij op dit punt wat minder bezorgd zijn.

Ten slotte wil ik nog enkele kleinere punten, althans gelet op de tijd die ik eraan zal besteden, aan de orde stellen. Het eerste betreft het eventuele voortbestaan van de belasting op zware motorrijtuigen nadat een systeem van rekeningrijden is ingevoerd. Het kabinet laat dit punt een beetje in het midden, maar voor de VVD-fractie is het glashelder dat zodra wij overstappen op een systeem van rekeningrijden de belasting op zware motorrijtuigen onmiddellijk moet komen te vervallen.

Het tweede punt betreft het feit dat wij met de vorige spreker geschrokken zijn naar aanleiding van de mogelijke verschillen als op basis van het kentekenregister beleid wordt gemaakt voor de vrachtwagens in Nederland. Eerst gaat men uit van 110.000 vrachtwagens en vervolgens blijken het er 90.000 te zijn. Het lijkt ons heel belangrijk, dat de staatssecretaris duidelijk maakt hoe dit verschil heeft kunnen ontstaan en dat hij zegt hoe wij kunnen voorkomen dat voortaan bij de voorbereiding van het beleid dergelijke foutieve gegevens bestaan. De volgende keer zouden wij dus goede gegevens moeten hebben.

Voorzitter! Het derde punt betreft de situatie die zich onlangs in België

heeft voorgedaan. Je hebt geen certificaat, je rijdt buiten de autosnelwegen en vanwege een wegomleiding moet je een klein stukje over de autosnelweg. Vervolgens krijg je een bekeuring aan je broek. Ik vraag aan de bewindslieden of met dit voorstel in dit verband een regeling is getroffen, zodat voor het geval iemand vanwege wegomleggingen onverwacht van een autosnelweg gebruik moet maken, er een soort hardheidsclausule geldt waardoor de betreffende persoon niet met een onredelijke boete wordt geconfronteerd.

Het laatste punt, voorzitter, is ook het allerkleinste, maar voor de systematiek van de wetgeving misschien toch wel van belang. Wij hebben de snelheidsbegrenzer ingevoerd voor vrachtwagens vanaf 12.001 kg en wij gaan deze nieuwe belasting invoeren voor vrachtwagens vanaf 12.000 kg. Door het verschil weg te werken, zouden wij op een heel klein puntje enigszins kunnen bijdragen aan de duidelijkheid en inzichtelijkheid van de wetgeving.

□

De heer **Van Middelkoop** (GPV): Voorzitter! Meestal voert mijn collega Schutte bij de behandeling van dit soort onderwerpen het woord. Hij laat zich nu echter verontschuldigen, zodat u het even met mij zult moeten doen. U ziet de heer Schutte echter nog terug.

Voorzitter! We zouden het bijna vergeten, maar het wetsvoorstel dat de invoering van een belasting op zware motorrijtuigen regelt, betreft de goedkeuring van het verdrag dat in februari 1994 is gesloten. Het verdrag vormt het kader waarbinnen de verdragsluitende landen een heffing voor zware motorrijtuigen op hun grondgebied kunnen invoeren en het past binnen een raamwerk dat in EU-verband is opgesteld om te komen tot fiscale harmonisering van het wegvervoer.

Dat raamwerk is ondertussen aan het wankelen gebracht nu het Europese Hof de desbetreffende EG-richtlijn nietig heeft verklaard. De rechtsgevolgen van de richtlijn zouden echter wel blijven gelden. Is dat internationaalrechtelijk geen vreemde constructie als wij hier een verdrag gaan goedkeuren dat mede gegrond is op een inmiddels nietige

richtlijn? Kijk maar eens naar de overwegingen voor het opstellen van het verdrag. Daarin wordt nadrukkelijk naar de richtlijn verwezen. Mag ik op dit juridische punt een antwoord? Wanneer is de nieuw op te stellen richtlijn gereed? Bestaat de kans dat de nieuwe richtlijn zodanig wordt gewijzigd, dat ook het verdrag wijziging behoeft? Nu naar de zaak zelve.

De twee doeleinden die aan dit wetsvoorstel ten grondslag liggen, zijn het streven naar meer evenwichtige concurrentieverhoudingen in het Europese goederenvervoer over de weg en de doorberekening van infrastructuurkosten. Met deze doelstellingen kan mijn fractie instemmen. Zeker na de pogingen in Duitsland om eenzijdig tot een dergelijke regeling over te gaan, is eenstemmigheid hier noodzakelijk en van nationaal belang.

Dat in het gemeenschappelijk vervoersbeleid wordt overgestapt van het nationaliteitsbeginsel op het territorialiteitsbeginsel, waarbij de toerekening van de infrastructuurkosten geschiedt op basis van het gebruik van de infrastructuur in zowel het land van registratie als de andere lidstaten van de Gemeenschap, is een goede en ook logische ontwikkeling. Het wegvervoer is een sterk internationaal georiënteerde bedrijfstak, die als gevolg hiervan ook grensoverschrijdend gebruik maakt van de infrastructuurlevoorzieningen in de betrokken landen. Bovendien past een toerekening van deze kosten op basis van het gebruik van de infrastructuur mijns inziens ook in een beleid dat gericht is op een zorgvuldig omgaan met die infrastructuur.

Daarmee komen wij automatisch op het vlak van de terugdringing van de automobiliteit. Een spaarzaam gebruik van de infrastructuur zal naast andere voordelen ook leiden tot minder infrastructuurkosten. Ik vind het een gemis dat in het verdrag en in het wetsvoorstel hiermee in het geheel geen relatie wordt gelegd. Integendeel, de opbrengst van het eurovignet zal in Nederland worden besteed aan de aanleg van nieuwe wegen. Dat getuigt mijns inziens niet van een integrale visie op het wegvervoer. Wij voeren een belasting op zware motorrijtuigen in om daarmee de infrastructuurkosten af te dekken, maar tegelijkertijd leggen wij nieuwe wegen aan die weer kunnen leiden

Van Middelkoop

tot extra weggebruik en dus extra infrastructuurkosten. Daarmee komen wij terecht in een vicieuze cirkel van steeds meer wegen en steeds meer vrachtwagens, die slechts doorbroken kan worden als ook het vrachtvervoer zelf onderwerp van discussie wordt. Het verdrag is wat dat betreft ook aardig dichtgetimmerd. Om eventueel de tarieven verder te verhogen is unaniemiteit van stemmen nodig. Dan wordt het wel heel moeilijk om, vanuit het motief om het goederenvervoer over de weg terug te dringen, dit instrument hiertoe aan te wenden.

Het wetsvoorstel zoals het nu voor ons ligt is een belangrijke verbetering ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel. Collega Reitsma wees daar al op. Terecht is het systeem van het verplichte jaarcertificaat vervangen door de flexibiliteit van een systeem met dag-, week-, maand- en jaar kaarten. Ik mis nog een dalurenkaart en een 65-pluskaart, maar misschien komen die er ook nog. Hiermee wordt meer recht gedaan aan het principe dat het gebruik van de weg wordt belast, terwijl het verplichte jaarcertificaat het karakter van een houderschap-belasting kreeg, ongeacht het gebruik van de weg. Toch doet ook het nieuwe systeem niet volledig recht aan het gebruikersprincipe, omdat de betaling niet per definitie plaatsvindt daar waar de infrastructuur wordt gebruikt. Er vindt achteraf wel een verrekening tussen de lidstaten plaats, maar het vrachtvervoer wordt niet direct geconfronteerd met de gemaakte gebruikskosten.

Mijn fractie beschouwt met de regering het eurovignet nadrukkelijk als een tussenoplossing op weg naar een meer nauwkeurige doorberekening of toerekening van infrastructuurkosten via het territorialiteitsbeginsel. Wat dat betreft vind ik de in artikel 20 van het verdrag genoemde geldigheidsduur van het verdrag, tot 31 december 2019, wel erg lang. Is dit een willekeurige datum? Ik neem aan van niet. In het door de regering aangeboden tijdschema voor de invoering van rekeningrijden gaat de discussie voortdurend over invoering vlak voor of na het jaar 2000. Welke consequenties heeft de invoering van het rekeningrijden voor bijvoorbeeld de verrekening met de lidstaten van dit verdrag? Ligt het in de rede om het verdrag bijvoorbeeld op te zeggen, zodra het rekeningrijden in

Nederland is ingevoerd? Wat is de relatie tussen het één en het ander?

Een belangrijk deel van de discussie gaat over de vraag op welke wijze het wegvervoer voor deze belasting moet worden gecompenseerd. Compensatie voor het wegvervoer is mijns inziens aantrekkelijker indien een verlaging van de motorrijtuigenbelasting een verdere variabilisatie van de autokosten kan bevorderen. Deze verlaging zal dan zoveel mogelijk gekoppeld moeten zijn aan een gebruikersrecht dat direct het gebruik van de weg beïnvloedt. Deze discussie is in een wat ander daglicht komen te staan nu een verdere verlaging van de motorrijtuigenbelasting niet kan worden gerealiseerd, omdat de minimumtarieven van de motorrijtuigenbelasting die in EU-verband zijn vastgesteld, dit niet toestaan. Bovendien is de netto opbrengst als gevolg van het herziene certificatenstelsel met ruim 100 mln. verminderd. Op bladzijde 14 van de nota naar aanleiding van het verslag staat dat met de budgettaire compensatie en middelen ten behoeve van infrastructuur werken jaarlijks een bedrag gemoeid is dat hoger is dan de opbrengst die behoort bij de voorgestelde systeemwijziging. Wat betekent de verminderde opbrengst van ruim 100 mln. echter voor de beoogde compensatie?

De regering zoekt nu naar mogelijkheden om de heffingsgrondslag in Nederland in overeenstemming te brengen met de Europese tariefopbouw. Zal dit echter wel voldoende ruimte opleveren om alsnog via verlaging van de motorrijtuigenbelasting tot compensatie over te gaan? Zal deze verlaging ook gekoppeld worden aan een gebruikersrecht dat direct het gebruik op de weg beïnvloedt?

Tot 1 januari 1997 is dit echter geen oplossing. Hoe zal het vrachtverkeer voor die kortere termijn worden gecompenseerd? Is het niet erg gemakkelijk om in dit verband de extra middelen die voor de infrastructuur worden ingezet, aan te merken als "compensatie in natura"? Ik heb begrepen dat deze extra middelen tot en met 2002 zijn gereserveerd voor investeringen in de infrastructuur. Ik kan mij ook voorstellen dat een belangrijk deel van de structurele opbrengst van de nieuwe belasting wordt aangewend om bijvoorbeeld te investeren in het

spoor- en de waterinfrastructuur. Hoe staat de regering hier tegenover?

Dan iets over de uitvoeringsaspecten. De uitvoering van de regeling is uit kosten oogpunt vereenvoudigd door de belastingdienst een centrale rol hierin te laten vervullen en door het aantal verkooppunten te beperken tot 150 of 250 terminals. Ik denk dat dit voldoende is om de verkrijgbaarheid van certificaten te verzekeren. Voldoende controle op de naleving van de regeling is wel belangrijk. Bij het oorspronkelijke systeem van verplichte jaarcertificaten leek dit niet zo'n probleem. In het nu voorliggende systeem bestaat de mogelijkheid om per dag de keuze te maken om wel of niet te betalen. Naar keuze van de belastingplichtige kan de belasting voor een korter of een langer tijdvak worden betaald. Indien per 1 januari een aanvraagformulier aan de potentiële belastingplichtige wordt toegezonden, bestaat de mogelijkheid om voor slechts één dag een formulier in te vullen. Na die dag is de belastingdienst voor de controle op de naleving van de regeling afhankelijk geworden van controle aan de hand van foto's. Is dat nu een waterdicht en effectief systeem? Voor in elk geval buitenlandse motorrijtuigen blijft het staande houden de enige wijze van controleren. Gezien de werklast van de Rijksverkeersinspectie vraag ik mij af of dit instrument voldoende effectief zal zijn. Ik neem aan dat dit bijna vragen naar de bekende weg is. Kortom, is in dit verband geen nadere afstemming met de andere lidstaten nodig?

Ik kom tot een conclusie. Het wetsvoorstel tot goedkeuring van het verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens alsmede invoering van een belasting met betrekking zware motorrijtuigen is zo luidt de volledige titel is een tussenstap naar verdere fiscale harmonisering van het Europese wegvervoer. Dat is goed. Het flexibele certificatenstelsel, waarvoor nu uiteindelijk is gekozen, betekent een belangrijke verbetering ten opzichte van het starre, verplichte jaarcertificaat. De toenemende aandacht voor het gebruik van de weg moet mijns inziens echter ook leiden tot een zorgvuldig omgaan met die weg. Met name op dit punt acht ik een nadere

Van Middelkoop

aanscherping van het beleid, nu en in de nabije toekomst, noodzakelijk.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik miste in het rijtje van de heer Van Middelkoop de extra dure zondagskaart. Die had ik mij ook nog wel kunnen voorstellen.

De heer **Van Middelkoop** (GPV): Die wordt onmiddellijk toegevoegd.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Goede ideeën moet je koesteren. Gaat mevrouw Giskes dat voorstellen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik niet.

De heer **Van Dijke** (RPF): Bent u bereid om het te steunen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ook dat niet. De heer Van Dijke moet niet vragen naar de bekende weg.

De gedachte dat het gebruik van de grote wegen aan belasting onderhevig is, is voor de fractie van D66 zeker geen onbespreekbare. Uiteraard heb je het dan over lastenverzwaring voor een bepaalde branche. Daarmee moet je voorzichtig zijn, maar het feit dat er enorme bedragen zijn gemoeid met de aanleg en het onderhoud van een dergelijke infrastructuur mag onzes inziens wel degelijk doorklinken in de kosten van degene die daarvan gebruik maakt. Echter, voor de manier waarop het kabinet daarvoor in eerste instantie voorstellen deed, had mijn fractie weinig waardering, met name gezien de rigiditeit van het systeem van het houderschap, dat toen werd voorgesteld. Dat voorstel is nu aangepast. In de richting van het CDA merk ik op dat dit niet alleen te danken is aan de klachten van het CDA daarover. Het lag heel breed in de Kamer. Ook om die reden ligt er een nieuw voorstel.

Uiteraard is ook D66 meer geporteerd voor een systeem dat beter en preciezer rekening houdt met het feitelijk gebruik van de weg, via road pricing of welk ander systeem daarvoor ook wordt bedacht. Maar zolang dat er niet is, stemmen wij in met deze gedachte van het eurovignet. Het is niet eens zozeer een kwestie van instemmen, alswel van uitvoering geven aan een regeling waarmee wij al op Europees niveau hebben ingestemd.

Het heeft ook de D66-fractie verbaasd dat er onduidelijkheid lijkt te bestaan over het aantal vrachtauto's waar wij rekening mee moeten houden. Wij hebben ons, evenals de heer Reitsma, wel even achter de oren gekrabd toen wij hoorden over 20.000 vrachtauto's minder. Is dat geen reden om toch een voorkeur op te vatten voor houderschapsbelasting, ook voor de vrachtauto's? Ik weet dat daartegen weer andere bezwaren bestaan, maar dit soort aantallenkwesities geeft natuurlijk wel te denken. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt gemeld dat de regering wellicht aanleiding ziet om weer te overwegen om vrachtauto's inderdaad in het houderschapsstelsel te brengen. Hoe staat het daarmee? Wat moet ik mij daar eigenlijk bij voorstellen?

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw Giskes zal het toch met mij eens zijn dat de registratie van het systeem duidelijk moet zijn, ongeacht of er wordt gekozen voor een gebruikersheffing of voor een houdersheffing?

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat lijkt mij wel.

De heer **Reitsma** (CDA): En daar ligt het probleem.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is één van de problemen. Wij hebben dat bij de houderschapsbelasting in andere zin ook geconstateerd. Een belangrijke aanleiding is juist die registratie.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar een onduidelijk systeem voor registratie in Veendam wordt niet opgelost door te kiezen voor houderschapsbelasting. Die keuze heeft er niet mee te maken; het systeem moet gewoon goed zijn. Dat bent u toch met mij eens?

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat ben ik met u eens. En mijn vraag is gewoon, of het geen tijd wordt om de mogelijkheid van invoering van houderschapsbelasting voor vrachtauto's te bezien. Ik zeg niet dat ik ervoor ben; ik sta overal voor open. Ik wil alleen weten wat er op dat gebied gaande is.

Voorzitter! Nog los van het aantal vrachtauto's waarmee moet worden gerekend, blijkt door het nu voorgestelde systeem de opbrengst

aanmerkelijk lager te zullen zijn dan aanvankelijk was voorzien. Er is al heel wat heen en weer gepraat over de opbrengsten en over de eventuele compensaties daaromtrent. Ik meen dat ik het geheel overzie, maar voor de zekerheid leg ik mijn interpretatie aan de staatssecretaris voor.

Aanvankelijk was een opbrengst van 260 mln. uit de heffingen per eurovignet voorzien. Er was bovendien sprake van 130 mln. die gecompenseerd moest worden in verband met accijnsverhogingen. Twee jaar geleden is gezegd dat de helft van de opbrengst uit het eurovignet ook gecompenseerd zou moeten worden. Als ik het goed begrijp, heeft de regering al in de memorie van toelichting voorgesteld om terug te komen op de gedachte uit het amendement-Reitsma/Van der Vaart om die twee maal 130 mln. op één hoop te gooien en integraal uit te smeren over alle vrachtauto's. In plaats daarvan wil de regering weer de 130 mln. inzake accijns integraal doen en die andere 130 mln. niet integraal maar gericht op de certificaatplichtige rijders. Dat heeft de regering dus al in eerste instantie voorgesteld. Nu blijkt dat de opbrengst lager zal zijn. Als je daar toch de helft van zou nemen ± ik kan het mij voorstellen, maar het hoeft niet per se ± dan zou het bedrag dus nog lager zijn. Als ik het goed begrijp, is de regering dus van zins om op twee punten af te wijken van de handelwijze die tot op heden werd gevolgd. Ik hoor graag of deze interpretatie klopt met de werkelijkheid, zoals de bewindslieden haar beleven.

Daarnaast bevatten de beoogde compensaties twee elementen: terug naar de rijders en compensatie op het gebied van infrastructuur. Mij is het niet helemaal duidelijk. De regering stelt in de nota naar aanleiding van het verslag dat alles ten koste moet gaan van de compensatie in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting. Als de totale opbrengst zoveel minder wordt als nu wordt voorzien, blijft er dus nul gulden over voor verlaging van de motorrijtuigenbelasting en komt alles ten goede aan de infrastructuur, waarbij de regering twee snelwegen voor ogen heeft. Is dit een goede interpretatie? Zo nee, dan hoor ik graag hoe wij de informatie wel moeten interpreteren. Ik neem aan dat de bewindslieden toch al van

Giskes

plan waren om op dit onderwerp nog terug te komen.

Het bedrag van 1 mld. voor infrastructuur dat in de loop van een aantal jaren beschikbaar komt, heeft de regering toegedacht aan de A50 en de A73. Aan minister Jorritsma vraag ik: waarom juist deze wegen en geen andere? Welke afweging heeft hieraan ten grondslag gelegen? Nogmaals, wat betekent de verandering in opbrengst uiteindelijk voor deze doelstelling?

Ik kom terug op twee van de in de nota naar aanleiding van het verslag genoemde compensatiemogelijkheden. Er is gezegd dat er geen mogelijkheden zijn op het punt van de reis- en verblijfkosten voor chauffeurs. Dat zou niet stroken met de Oort-wetgeving. Ik meen dat onlangs de commissie-Van Lunteren heeft voorgesteld om dit punt opnieuw te bezien. Wellicht plaatst dit een en ander in een nieuw perspectief. Graag hoor ik van de staatssecretaris een reactie hierop.

De doelgroepenstroken worden naar mijn mening iets te gemakkelijk terzijde geschoven. Waarom vormen die geen reële mogelijkheid voor de aanwending van eventuele opbrengsten?

Ook bij de fractie van D66 is er behoefte aan meer inzicht in de plannen om op termijn de tariefstructuur van de motorrijtuigenbelasting aan te passen aan de Europese richtlijnen. Aanpassing is kennelijk niet eenvoudig. Waarom is aanpassing nodig en wat betekent een eventuele aanpassing voor dit wetsvoorstel?

Ik wacht met belangstelling de reactie van de staatssecretaris af op de vragen over de leenauto's en de auto's die in reparatie zijn. Ook ben ik benieuwd naar zijn nadere reactie inzake de verkooppunten.

De heer Van der Vlies heeft een amendement ingediend dat ertoe strekt, de kermis- en circus-exploitanten te ontzien. Mijn fractie kan zich voorstellen dat er redenen zijn om deze exploitanten vrij te stellen van de heffing, maar wellicht zijn er zwaarwegende argumenten die daartegen pleiten. Ik wacht de verdere gedachtenwisseling tussen de staatssecretaris en de heer Van der Vlies met belangstelling af.

Voorzitter! Mede op ons verzoek krijgt de Kamer inzicht in de concept-AMvB. Ik wil in dat verband graag weten wat de diepere achtergronden zijn van de discussie

over de beantwoording van de vraag wel of geen vrijstelling op verzoek.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP): Mijnheer de voorzitter! De gang van zaken met betrekking tot het aan de orde zijnde wetsvoorstel, dat voorziet in de invoering van een belasting op zware motorrijtuigen per 1 december a.s., heeft op zichzelf een boeiend verloop. Op 31 januari van dit jaar dient de regering het wetsvoorstel in. Het meest markante punt, de kern van het wetsvoorstel, is de introductie van een systeem van jaarcertificaten, inhoudende dat iedere vervoerder die gebruik wil maken van de weg, al is het maar voor één dag, voor een heel jaar belasting dient te betalen.

Op 13 maart levert de Kamer de inbreng voor het verslag. Daaruit wordt duidelijk dat het voorgestelde systeem niet op een meerderheid in de Kamer hoeft te rekenen. Op 13 juni ontvangt de Kamer een brief waarin de regering aangeeft, het systeem grondig te willen aanpassen. Vervolgens wordt op 22 september de nota naar aanleiding van het verslag uitgebracht, met daarbij gevoegd een forse nota van wijziging. Daarin wordt inderdaad uitvoering gegeven aan de voornemens uit de brief van 13 juli. Het systeem van jaarcertificaten is van de baan en heeft plaats gemaakt voor een gedifferentieerd heffingensysteem van dag-, week-, maand- en jaarcertificaten. De regering is "om" en de Kamer heeft haar zin, zou je zeggen. Ik geef toe: het gewijzigd voorstel van wet is werkelijk een verbetering ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel.

Voorzitter! Nederland distributieland, Nederland met zijn sterke transportsector is gevoelig voor de effecten van heffingen en dergelijke op het vrachtverkeer. De concurrentiepositie moet in het geheel uitdrukkelijk worden meegenomen en dat dwingt natuurlijk tot harmonisatie op ten minste Europees niveau. Gelukkig is daar ook oog voor; ik verwijs naar de overeenkomsten die inmiddels zijn gesloten.

Voorzitter! In de nota naar aanleiding van het verslag wordt melding gemaakt van het feit dat het Hof van Justitie op 5 juli van dit jaar de richtlijn waaraan in het onderhavige wetsvoorstel uitwerking wordt gegeven, nietig heeft verklaard op

grond van schending van vormvoorschriften. De rechtsgevolgen van de richtlijn worden echter in stand gehouden totdat de Raad een nieuwe richtlijn heeft vastgesteld. Aldus ontstaat de merkwaardige situatie, dat wij hier zaken regelen die feitelijk geen rechtsgrond hebben, want de richtlijn bestaat formeel niet meer. Bovendien is de verwachting dat het vaststellen van een nieuwe richtlijn geruime tijd in beslag zal nemen. Wat is trouwens "geruime tijd"? Zal de nieuwe richtlijn een kopie zijn van de onderhavige richtlijn, of bestaat de mogelijkheid dat tevens andere zaken, of zelfs zaken anders worden geregeld? Kan de regering hieromtrent mededelingen doen? Bestaat de mogelijkheid dat tengevolge van het vaststellen van een nieuwe richtlijn wetswijzigingen noodzakelijk blijken? Moet de implementatie desnoods niet worden opgeschort totdat duidelijkheid bestaat over de nieuwe richtlijn? Wat is het gevoelen van andere lidstaten hierover?

Voorzitter! In artikel 2 staat het duidelijk: in Nederland wordt een belasting voor zware motorrijtuigen geheven ter zake van het gebruik van de autosnelweg met een zwaar motorrijtuig. Gebruik wordt dus belast. Ik merk echter op dat dit een gebruik betreft gedurende een bepaald tijdvak. Dit hoeft dus nog niets te zeggen over de intensiteit van het gebruik. Op een dag of in een week kan er veel of weinig worden gereden. In die zin sluit dit niet aan bij het gebruik dat mijn fractie voor ogen staat, namelijk het gebruik over een bepaalde afstand. Wij zijn dan beland in de discussie over het rekeningrijden. De regering is in haar informatie daarover in de nota naar aanleiding van het verslag erg sober. Indien een systeem van rekeningrijden zal worden geïntroduceerd, zou overwogen kunnen worden om, indien dit een overlap met het eurovignet betekent, beide systemen te integreren. Waarom drukt de regering zich zo voorzichtig uit? Haar staat toch ook een systeem van rekeningrijden voor ogen waarin het daadwerkelijke gebruik, gemeten over werkelijk afgelegde kilometers, wordt belast? Wat zou de functie van het eurovignet naast een systeem van rekeningrijden nog kunnen zijn? Welke inspanningen verricht de regering overigens om een discussie binnen Europa over het rekeningrijden te blijven voeren?

Van der Vlies

Tengevolge van de wijziging van de heffingssystematiek, ziet de regering de opbrengsten uit de belasting zware motorrijtuigen met circa 100 mln. teruglopen. Ik heb op dit moment geen zicht op de precieze consequenties van die opbrengstenderving. Gaarne verzoek ik de regering daaraan in de beantwoording aandacht te besteden.

In de reeds genomen compenserende maatregelen ten bedrage van 260 mln. die ten goede komen aan alle vracht- en bestelauto's, wil de regering nu verandering aanbrengen door een gedeelte van die compenserende maatregelen ten bedrage van 130 mln. alleen ten goede te laten komen aan de eurovignetplichtige motorrijtuigen. Dit houdt tegelijk een lastenverhoging in voor de niet-vignetplichtige motorrijtuigen. Met welk bedrag zal de verhoging van de motorrijtuigenbelasting voor niet-vignetplichtigen in individuele gevallen kunnen stijgen? En welk voordeel levert de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vignetplichtigen concreet op?

Voorzitter! Mijn fractie is verbaasd over de vrijstelling voor het vervoer van kermis- en circusbenodigdheden die bij nota van wijziging is ingebracht. Het is naar onze mening niet verstandig om een dergelijke vrijstelling expliciet in de wettekst op te nemen. Deze vrijstelling heeft immers een doelgroep die van een andere orde is dan bijvoorbeeld die van defensie, politie, brandweer en wegonderhoud. De laatste refereert aan publieke taken, en dat doet het vervoer van kermis- en circusbenodigdheden niet, want dat is gewoon een commercieel gebeuren.

Een limitatieve opsomming in de wet impliceert dat het aan andere branches gerelateerde vervoer is uitgesloten van vrijstelling van de heffing. Ik kan mij echter wel degelijk vergelijkbare omstandigheden voorstellen in andere bedrijfstakken, die dan ook voor vrijstelling in aanmerking komen. Ik denk dan concreet aan het vervoer van landbouwmachines in de agrarische sector. Daarvoor wordt echter geen vrijstelling gecreëerd.

Hoe is een en ander te verenigen met de rechtsgelijkheid, die zeker bij het vrijstellingsbeleid moet worden betracht? De constructie van het expliciet in de wettekst opsommen van bepaalde categorieën, sluit uit dat hiervoor in de toekomst nog

categorieën in aanmerking komen. Voor iedere nieuwe categorie zou dan wetwijziging nodig zijn, hetgeen een veel te omslachtige en tijdrovende procedure is. De regering geeft in de nota naar aanleiding van het verslag op pagina 23 zelf ook aan, dat zij uitbreiding van de categorieën die in aanmerking komen voor vrijstelling, niet uitsluit.

Het komt ons voor dat het beter is om de vrijstelling voor dergelijke categorieën, zo zij er al moet komen, met het oog op toekomstige ontwikkelingen te regelen bij algemene maatregel van bestuur. Wat ons betreft wordt het vervoer van kermis- en circusbenodigdheden hierbij niet opgenomen, vanwege het commerciële karakter van die branche, tegenover de publiekrechtelijke taken die ik zojuist noemde.

Een verzwaring van exploitatielasten vanwege het opgelegde eurovignet kan toch worden versleuteld in entreprijzen en dergelijke? Het komt mij voor dat dit een slechts zeer lichte verhoging per entreprijs voor een attractie zou inhouden. Graag verneem ik hierop een reactie van de regering. Mijn fractie heeft hierover een amendement ingediend, zoals al gereleveerd.

Voorzitter! Dan kom ik op de dubbele belasting in verband met het aantal assen. De regeling bepaalt dat de kosten van een certificaat voor een bepaald tijdvak afhankelijk zijn van het aantal assen van het motorrijtuig. Dat is duidelijk. Minder duidelijk is de volgende situatie. Stel dat een vervoerder een jaarcertificaat heeft voor drie assen. Nu wil hij in enige week met vier of meer assen gebruik maken van de autosnelweg. Dat komt hem op een weekcertificaat ten bedrage van 71 te staan, zie artikel 11. In dit tarief zit een stukje dubbele belasting, namelijk dat gedeelte dat hij door middel van zijn jaarcertificaat reeds heeft betaald voor drie assen.

Nu moeten wij in het algemeen niet zoveel hebben van dubbele belastingheffing, ook in dit geval dus niet. De SGP-fractie vindt het dan ook juist, de vervoerder in dat geval slechts het verschil te laten betalen tussen het tarief van drie of minder en vier of meer assen. Bij een weekcertificaat zal dit neerkomen op 71 min 43 is 28 en bij een maandcertificaat op 269 min 161 is 108. Wij zullen hierover een amendement indienen. Ik heb de opmerking van de voorzitter tegen

de heer Reitsma vernomen. Ik heb het amendement hier, maar het is nog even ter toetsing voorgelegd aan deskundigen. Het zal zo snel mogelijk, maar uiteraard in de loop van de voormiddag, officieel worden ingediend.

In dat amendement is alleen voorzien in het betalen van het verschil tussen het tarief van drie of minder en vier of meer assen bij week- of maandcertificaten indien reeds een jaarcertificaat tegen het tarief van drie of minder assen aanwezig is. Ingeval van een maandcertificaat bestemd voor drie of minder assen is van deze situatie naar onze mening niet of nauwelijks sprake, omdat in een dergelijke periode voorzienbaar lijkt te zijn dat tijdelijk eventueel met meer dan drie assen gebruik moet worden gemaakt van de weg. Graag hoor ik een reactie van de regering op dit punt.

Voorzitter! Deze sector wordt gekenmerkt door flexibiliteit, zoals de heer Kamp al zei. Die sterke factor moet niet worden ontmoedigd, vandaar onze aandacht hiervoor.

□

De heer **Van Dijke** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Vanaf 1965 werd de mogelijkheid van een Europese heffing voor het wegvervoer overwogen, vanwege de bestaande concurrentiedistorsies tussen verschillende landen en het toerekenen van de kosten van de infrastructuur aan de verbruiker. Een dergelijke heffing wordt door de RPF-fractie als zinvol ervaren. Naast de zojuist genoemde doelstellingen ziet de RPF deze heffing ook als een voorloper van het rekeningrijden. De gebruiker van de weg betaalt mee aan de kosten van de infrastructuur en voor de vervuiling door het verkeer. Het rekeningrijden zal pas dan zinvol zijn wanneer het op grotere schaal wordt ingevoerd dan slechts in Nederland. Het eurovignet geeft mogelijkheden om een dergelijk systeem gezamenlijk op te zetten. In hoeverre is de minister van plan zich hiervoor in te zetten? Ik hoop dat een verdrag inzake rekeningrijden sneller zal gaan dan dat van het eurovignet.

Mede vanwege de eigenzinnige voornemens van Duitsland in de jaren negentig ten aanzien van het weggebruiksrecht werd de noodzaak groter om tussen de verschillende landen tot afspraken te komen.

Van Dijke

Zodoende is het verdrag inzake het eurovignet gelukkig relatief snel tot stand gekomen. In 1994 kwam het verdrag tussen België, Duitsland, Denemarken, Luxemburg en Nederland eindelijk tot stand, ondanks de blijvende onderlinge meningsverschillen.

Mocht de totstandkoming van het verdrag tussen genoemde landen lang geduurd hebben, de Nederlandse werking en de invoering ervan gaat ook moeizaam. De invoering is in elk geval later dan 1 januari 1995, de afgesproken datum. Zelfs de invoering per 1 juli bleek niet haalbaar, vanwege de kritiek die de Kamer leverde op het eerste voorstel. Hoe dan ook, essentiële zaken zijn nu gewijzigd. Ik waardeer die wijziging. Onduidelijk blijft wel waarom dit kabinet zo'n klaarblijkelijke confrontatie heeft gezocht met de sector. De sector was onvoldoende betrokken bij het vooroverleg. Met een dergelijk optreden riskeer je de goede verhoudingen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Nu zou ik bijna willen protesteren. Als dit kabinet één ding heeft gedaan, dan is het wel dat het zeer uitgebreid met de sector heeft overlegd!

De heer **Van Dijke** (RPF): Dat overleg heeft er niet toe geleid dat de minister gevoelig was voor de argumenten die later, toen de Kamer deze naar voren bracht, wel aanleiding gaven tot de wijziging die per 13 juli is voorgesteld.

Het is een hele verbetering dat het vrachtverkeer slechts gebonden is aan het eurovignet wanneer het gebruik maakt van de snelwegen. Men heeft daarbij de keuze uit dag-, week-, maand- of jaar kaarten. Om deze veranderingen heeft onder meer mijn fractie gevraagd. Op deze wijze wordt meer tegemoetgekomen aan de uitgangspunten van het eurovignet.

Het huidige voorstel voldoet meer aan de doelstelling dat de gebruiker van de infrastructuur ook betaalt, in tegenstelling tot het eerste voorstel dat helemaal gebaseerd was op het houderschap. Of daarmee definitief afscheid van het houderschap genomen is, is na de inbreng van de heer Reitsma misschien weer ter discussie gekomen. Misschien kan het kabinet over dit punt klaarheid scheppen. De huidige vorm van het eurovignet ligt dicht bij de vorm die

Duitsland hanteert, zodat ook de concurrentiedistorsies tussen deze landen kunnen afnemen.

Mijnheer de voorzitter! Ik juich de voorgestelde manier van invoering van het eurovignet dus toe. Slechts een enkele vraag blijft over voordat wij er zeker van kunnen zijn dat het eindresultaat ook datgene wordt wat wij ervan verwachten. De eerste vraag betreft de betaling van de jaar kaart. Deze moet vooraf geschieden. De mogelijkheden om te komen tot kwartaalbetaling zodat de bedrijven niet vooraf al een aanzienlijke investering behoeven te doen, worden niet voorzien. Ik wil toch vragen of daarvoor ruimte gemaakt kan worden. Ik hoor graag de reactie van het kabinet.

Ik heb met het voornemen geleefd om een amendement te maken op de dubbele belasting bij wisselende samenstelling van opleggers en aanhangwagens. De tijd daarvoor ontbrak mij. Het bleek allemaal nogal complex te zijn. Ik wil toch vragen of het kabinet in de beantwoording daarop kan ingaan, omdat het een aantoonbaar probleem is en een zekere mate van onrechtvaardigheid in zich heeft. Daarbij frustriert het de flexibiliteit van het Nederlandse wegtransport.

Een ander punt dat ik aan de orde wil stellen, is de controle. Het bezitten van buitenlandse certificaten kan niet direct gecontroleerd worden. Daarom moeten de bedrijven deze certificaten in bezit houden voor controle. Dit moet in elk geval voor wat betreft Duitsland voorkomen kunnen worden door bijvoorbeeld het koppelen van het Duitse bestand aan het Nederlandse bestand. Ik hoor hierop graag een reactie. Ook een ander punt is van belang. Welk controlesysteem hanteert Duitsland en in welke mate conflicteert dat met het Nederlandse systeem?

Ik maak nog een opmerking over het amendement dat de heer Van der Vlies heeft ingediend inzake de kermisexploitanten. Ik deel de opvatting van de heer Van der Vlies op dit punt en ik ben dan ook voornemens het amendement te steunen. Ik vraag of het kabinet op dit punt geen fraudegevoeligheid voorziet. Een kermis staat een tijdlang ergens en intussen zijn de vrachtwagens beschikbaar voor andere doeleinden. Dat is een vraag die om antwoord vraagt, net als de vragen die al door de heer Van der Vlies op dit punt gesteld zijn.

□

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Met dit wetsvoorstel wordt uitvoering gegeven aan het tussen Duitsland, Denemarken en de Benelux tot stand gekomen verdrag inzake de heffing van rechten op het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens. Lange tijd is de besluitvorming omtrent dergelijke fiscale harmonisatiemaatregelen moeizaam geweest. Toen Duitsland uit onvrede over het gebrek aan voortgang in Brussel in oktober 1989 besloot om medio 1990 een "Strassenbenutzungsgebühr" in te voeren, kwam een ander in een stroomversnelling. De Duitsers vonden dat buitenlandse vervoerders te weinig bijdroegen aan de dekking van de Duitse infrastructuurkosten. Deze eenzijdige Duitse invoering zou extra administratieve rompslomp, oponthoud aan de grens en een doorkruising van het nagestreefde gemeenschappelijke vervoersbeleid betekenen. Uiteindelijk werd in 1993 een oplossing gevonden voor het conflict via de mogelijkheid van het gemeenschappelijk gebruiksrecht, dat later bekend is geworden onder de naam eurovignet.

De doelstelling van het wetsvoorstel is fiscale harmonisatie om concurrentievervalsingen van fiscale aard tussen vervoerders in de EU te voorkomen en om te komen tot toerekening van de kosten van infrastructuur aan de gebruikers. De vormgeving van de heffing wordt weliswaar bepaald door het verdrag, maar op essentiële onderdelen: belastingplicht, tijdvak en tarieven, wordt aan de partners een vrijheid gelaten. De Nederlandse regering heeft daar in het oorspronkelijke wetsvoorstel gebruik van gemaakt op een manier die het is al een paar keer eerder gezegd die de Kamer niet echt beviel. De sector zou worden opgescheept met een weinig flexibel systeem. De concurrentieverhoudingen, vooral met Duitsland, zouden negatief worden beïnvloed en de relatie tussen gebruik en kosten werd onvoldoende gelegd.

Voorzitter! Dat de bewindslieden in sterke mate tegemoet zijn gekomen aan de door de Kamer geuite bezwaren verdient hulde. Het systeem van de verplichte jaar kaart is vervangen door een flexibel systeem van dag-, week- en maandkaarten. De kaart is, net als in

Van Zuijlen

Duitsland, alleen op autosnelwegen van toepassing. Er wordt een relatie gelegd tussen gebruik en kosten en de lastenverzwaring voor het bedrijfsleven is aanzienlijk minder. Dit heeft naast de genoemde positieve gevolgen voor de sector, ook tot gevolg dat de invoering is opgeschoven van 1 juli 1995 naar 1 januari 1996 en dat de opbrengst minder zal zijn, dit laatste onder andere tengevolge van registratie-onduidelijkheden waar de bewindslieden straks nader op in zullen gaan.

Aangezien mijns inziens zoveel mogelijk is getracht de negatieve gevolgen in de uitwerking te beperken en de Kamer bovendien zelf heeft gevraagd om de aanpassingen, zal ik mij beperken tot een paar vragen. Is het op dit moment mogelijk Duitse en Nederlandse systemen aan elkaar te koppelen, zodat de bewaarplicht voor het bedrijfsleven wordt beperkt? Ten aanzien van de uitvoering verwacht ik weinig problemen. De voorlichting lijkt goed. Zijn de bewindslieden van plan in de voorlichting ook aandacht te besteden aan het verschijnsel van omrijden om kosten te besparen? Ik verwacht niet dat het echt veel zal voorkomen, maar enig irrationeel gedrag is ook op dit punt te zien geweest. Ten aanzien van de verkooppunten, die eventueel additioneel kunnen worden ingesteld, zal de staatssecretaris met de sector overleggen over het inrichten van verkooppunten bij het bedrijfsleven. Ik ga ervan uit, dat de bewindslieden zich als eerste verantwoordelijk blijven voelen voor een goed dekkend netwerk. De sector schijnt zich hierover zorgen te maken. Het controlesysteem is zo dicht mogelijk en de boete is vrij hoog.

Ten aanzien van de compensatie zijn wij van mening, dat de "in natura", de extra middelen die tot het jaar 2002 worden ingezet voor versterking van de infrastructuur \pm een bedrag van ruim 1,1 mld. \pm niet onaanzienlijk is. Wij kunnen ons voorstellen dat de sector de "betaling in natura" wat erg generiek vindt. De bewindslieden schrijven dat dit een gevolg is van het gehanteerde nieuwe begrotingsbeleid, waarin een directe koppeling tussen inkomsten en uitgaven is verlaten. Er is geen sprake van het feitelijk ongericht zijn. Ik begrijp dat niet helemaal. Hoe is het mogelijk dat het geld direct gebruikt wordt, dat er een

directe relatie wordt gelegd tussen de A50 en de A73? Een sterkere sturing in de richting van doelgroepstroken zou ook een mogelijkheid zijn geweest. Ik hoor hierop graag een toelichting.

Wij vinden evenals de bewindslieden dat de compensatie meer ten goede zou moeten komen aan een meer beperkte groep van certificaatplichtige voertuigen. Hiervoor is echter een herschikking binnen de motorrijtuigenbelasting nodig die gepaard gaat met aanzienlijke lastenverschuivingen en technische voorbereidingen, aangezien daarvoor een ombouw van de tariefstructuur van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens naar de tariefstructuur van de Europese richtlijn nodig is. De staatssecretaris streeft ernaar, dat per 1 januari 1997 te laten geschieden. Dat blijft aan de late kant. Eerder is echter onmogelijk. Ik begrijp uit de nota naar aanleiding van het verslag dat op de kortere termijn een vernieuwde SELA-subsidieregeling geen vorm van compensatie zou kunnen inhouden. Is dat op de langere termijn \pm bijvoorbeeld per 1 januari 1997 \pm wel een mogelijkheid? Wanneer is het overleg in Brussel over de norm afgerond?

Voorzitter! Uiteindelijk wil de PvdA de infrastructuurkosten doorberekenen aan de gebruiker door middel van een systeem van road pricing of rekeningrijden. Proeven met elektronisch rekeningrijden zijn op dit moment aan de gang. Helaas is dat nu nog niet over een grotere lijn mogelijk. Het eurovignet is een eerste stap op deze weg en kan bij een goed werkend alternatief systeem worden opgeheven. Vinden de bewindslieden dat ook?

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 11.56 uur tot 13.00 uur geschorst.

Voorzitter: Zijlstra

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de

Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, de spreektijden bij de brief over het najaarsoverleg vast te stellen op ten hoogste 5 minuten per fractie.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Mateman.

De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De minister van Economische Zaken heeft ons verrast met een mededeling die wij via de pers hebben ontvangen. Hij heeft de heer Maljers belast met een nader onderzoek naar de problematiek van Fokker. Ik vraag u, de minister te verzoeken om een brief naar de Kamer te zenden waarin hij de taak van de heer Maljers omschrijft en ingaat op de vraag hoe de staatsrechtelijke verantwoordelijkheid is geregeld en de vraag of een en ander niet tot vertraging leidt.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar de minister van Economische Zaken.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

Vragen van het lid Verhagen aan de minister van Buitenlandse Zaken, over **het interview met de minister van Justitie in de Franse krant "Le Figaro" van zaterdag 21 oktober 1995.**

De heer **Verhagen** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De nieuwe wind die volgens dit kabinet nodig was om de relaties met belangrijke Europese hoofdsteden te verbeteren, dreigt inmiddels meer stof te doen opwaaien dan ons lief is. Met name ten aanzien van Frankrijk rijst de vraag of deze nieuwe wind tot nu toe heeft bijgedragen aan een verbeterde verstandhouding tussen Parijs en Den Haag. Immers, zelden zijn de uitlatingen van Frankrijk ten aanzien