

Van Mierlo

Waarom doe ik dit voorstel? De minister zegt zelf dat er een golfbeweging is. De primaire en secundaire doelstelling hebben er altijd onderdeel van uitgemaakt. De wijziging van het statuut is eerder het mechanisme dan de doelstelling. Ik wil de invulling van die doelstelling dan weleens zien. Ik ben misschien wat cynisch geworden doordat ik de laatste vijftien jaar heb gezien wat op dit terrein kan gebeuren.

Minister **Van Mierlo**: Voorzitter! Het lijkt mij dat je het bevriende lidstaten moeilijk kunt aandoen, twee jaar te wachten op de invoering. Nederland neemt dan een houding aan die ons niet past. Het mag wel en het kan ook. Ik vind het echter geen figuur om te zeggen dat eerst hard gewerkt moet worden aan een nieuw statuut en dan te wachten met de invoering.

Ik wijs nog op een ander punt. Het nieuwe statuut is niet voortgekomen uit het verlangen naar nieuwe doelstellingen. Het nieuwe statuut is er gekomen omdat er onregelmatigheden waren en omdat de controle te kort schoot. Dat wilden wij verbeteren.

Ik vraag de geachte afgevaardigde, zich te buigen over de vraag in hoeverre het instrument een beetje misbruikt wordt voor een ander doel dan waarvoor het in het leven werd geroepen. De herziening is bedoeld ter voorkoming van malversaties etcetera. Nou gebruiken wij de goedkeuring voor de verandering van doelstellingen die in het proces zelf niet aan de orde zijn geweest.

Wij maken deel uit van de Raad van Europa. Wij nemen nu ineens een houding aan die wij de Grieken en andere landen vaak verwijten, namelijk dat zij zo'n instrument op de verkeerde manier gebruiken om druk uit te oefenen. Als wij zeggen: wij doen niet mee, doen wij meer dan meer dan alleen het fonds afstemmen. Wij veranderen onze houding in de internationale gedragingen. Ik wil de Kamer dat ten krachtigste afraden.

Tegelijkertijd wil ik met nog grotere klem tot de Kamer zeggen dat wij de ministeriële conferentie hebben en de raad van bestuur waarvan Nederland lid is. Als een fonds rept van primaire en secundaire doelstellingen en wij voorzien dat het probleem dat betrokken is bij de primaire doelstellingen alleen maar groter wordt, dan vind ik het

ongepast als het fonds zich zou storten op die secundaire doelstellingen en als gevolg daarvan de financiële ruimte zou verkleinen voor het dienen van de primaire doelstelling. Via het beleid staan alle mogelijke wegen open. Het is inderdaad het beleid van de raad van bestuur dat het aldaar moet worden opgelost. Ik wil zien welke mogelijkheden er zijn om in de raad van bestuur dit probleem aan de orde te stellen.

Ik wil dan ook ingaan op het voorstel van de heer Van Middelkoop voor een paar dagen uitstel, maar niet twee jaar. Ik distantieer mij van het voorstel, twee jaar te wachten met de invoering. Wij hebben echt een serieus probleem bij de kop. Als ik vraag, daarvoor wat tijd te nemen, dan is dat niet bedoeld voor politiek beraad of voor dramatische dingen. Ik vraag dat om na te gaan of wij een weg kunnen vinden die zoveel mogelijk recht doet aan wat ons bindt. Ik vraag u, voorzitter, de beraadslagingen over dit onderwerp voor enige tijd te schorsen. Wij kunnen elkaar dan over een week of twee weer over dit onderwerp spreken. In de tussentijd moeten wij proberen om door informeel overleg uit de impasse te komen. Dat is mijn voorstel. Ik zeg de Kamer eerlijk dat ik van mening ben dat wij het niet kunnen maken om goedkeuring te weigeren. Ik vind dat het mijn plicht is om dat te voorkomen. Ik vind daar een paar kanten aan zitten die mij absoluut niet bevallen. Ik vind dus dat wij die weg niet op moeten. Ik wil bezien of de inventiviteit ons bij elkaar kan brengen.

De heer **Van den Bos** (D66): Ik stel voor de minister hierin te volgen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een later tijdstip dan dinsdag aanstaande over het wetsvoorstel en de ingediende motie te stemmen. Wellicht kan ondertussen in commissieverband verder gesproken worden over een eventuele brief of wat dan ook.

De heer **Leers** (CDA): Volgens mij is er sprake van een misverstand. Als wij informeel of hoe dan ook verder gaan met de beraadslaging, dan gaan wij nu niet stemmen over een motie.

De **voorzitter**: Dat is precies wat ik zeg. Opschorten dus en niet dinsdag aanstaande stemmen, maar op een later tijdstip, afhankelijk van verdere behandeling.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van 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 hervat.

□

Staatssecretaris **Vermeend**: Mijnheer de voorzitter! Ik dank alle leden voor de uitgesproken waardering. De ~~A~~A deed dat meer dan de ander. Ik proef een brede waardering voor het feit, dat het wetsvoorstel in gewijzigde vorm thans aan de orde is. De heer Reitsma heeft gevraagd naar de achtergrond van het gewijzigde wetsvoorstel. Naar zijn oordeel had het allemaal wat beter gekund, als er meer overleg zou zijn gevoerd. Collega Jorritsma en ik zijn in feite in een rijdende trein gestapt. De heer Reitsma wees hierop in andere bewoordingen. Het was de bedoeling dat op 1 januari 1995 het wetsvoorstel in werking zou treden. Dit verklaart veel van het oorspronkelijke wetsvoorstel. Ik wijs erop dat het oorspronkelijke wetsvoorstel niet veel afweek van regelingen in andere vignetlanden, zoals België, Luxemburg en Denemarken. Het week wel af van de Duitse regeling. Gezien de constructieve kritiek vanuit de Kamer en naar aanleiding van de uitvoerige gedachtenwisselingen met onder andere Transport en logistiek Nederland hebben wij gemeend het wetsvoorstel te moeten aanpassen en zoveel mogelijk aan te sluiten bij het Duitse systeem. Uit de schriftelijke behandeling bleek, dat een grote

Vermeend

meerderheid van de Kamer het kabinet adviseerde in die richting te handelen. Nogmaals, er is veel overleg gevoerd met Transport en logistiek Nederland. Wij betreuren het dat wij geen afschrift hebben gekregen van de brief aan de Kamer. Een aantal opmerkingen in de brief ± ik kom daarover nog te spreken ± had kunnen worden voorkomen. Wij hebben voortdurend goed overleg gevoerd. Transport en logistiek Nederland is betrokken geweest bij de voorbereiding en straks doet ze mee bij de herstructurering van de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtwagens. De brief verdient niet de schoonheidsprijs.

Voorzitter! De heren Van Middelkoop en Van der Vlies hebben gevraagd of het verdrag is gebaseerd op een nietige richtlijn en wat dit betekent voor de huidige situatie. De richtlijn is wel vernietigd, maar de rechtsgevolgen blijven in stand. Onderhandelingen over een nieuwe tekst kunnen nog wel enige tijd duren. Het verdrag en de Nederlandse wet zijn niet in strijd met het EU-recht in de thans bestaande situatie. De andere vignetlanden hebben dezelfde opvatting.

Voorzitter! De heer Kamp vraagt zich af of de werking van het gepresenteerde sanctiesysteem wel voldoende is. Ook mevrouw Van Zuijlen heeft hiervoor de aandacht gevraagd. In het wetsvoorstel zijn twee sancties neergelegd: een boete van maximaal 10.000 als er niet of te weinig belasting blijkt te zijn betaald (artikel 16, lid 1) en een boete van maximaal 250 als het certificaat niet wordt meegevoerd maar achteraf kan worden aangetoond dat voor de vrachtauto de belasting is betaald (artikel 16, lid 2). Voorzitter! Dit sanctiebeleid is losgekoppeld van het bedrag van te weinig betaalde belasting.

Waarom deze bedragen? Iedereen zal kunnen aanvoelen dat deze bedragen arbitrair van aard zijn. Toch is er sprake van een achtergrond die verband houdt met de jurisprudentie die aangeeft dat er geen sprake mag zijn van disproportionaliteit tussen opgelegde boete en overtreding. Daarover bestaat constante jurisprudentie en daarmee moet rekening worden gehouden als het boetebeleid wordt vastgesteld. Bij de tweede en volgende overtredingen loopt de boete op tot respectievelijk 10.000 en 250. Het is de bedoeling dat, mede met het oog op

de controle, deze wet voortdurend wordt geëvalueerd. Als na verloop van tijd zou blijken dat de genoemde boetebedragen niet preventief genoeg zouden werken, zouden die bedragen kunnen worden verhoogd. Wij houden de vinger aan de pols.

De heer Reitsma heeft een kernvraag gesteld over het karakter van het voorliggende wetsvoorstel. Een opmerking hierover tref ik ook aan in de brief van Transport en logistiek Nederland. In punt 2 van die brief wordt opgemerkt dat er sprake is van een houderschapsbelasting. Voorzitter! Er is wat dit betreft sprake van een misverstand; ik vind het jammer dat dit zo aan de Kamer is geschreven. De heer Reitsma wil graag overtuigd worden; ik denk dat hij op dit punt kan worden overtuigd. In artikel 2 is het belastbare feit aangegeven: het gebruik maken van de autosnelweg. In artikel 5 is de belastingplichtige aangewezen: de houder van het voertuig. Waarom is deze bepaling nodig? Dat zal iedereen kunnen bevroeden. Je moet ergens iemand aansprakelijk maken voor deze belasting. Het ligt simpel voor de hand dat men daarvoor de houder en niet de gebruiker kiest. Welnu, van een houderschapsbelasting zou sprake zijn wanneer het belastbare feit op enige wijze, bijvoorbeeld via inschrijving in het kentekenregister, verbonden zou zijn met het houden van het voertuig. Echter, er wordt niet belast op het houden van het voertuig maar op het gebruik van de autosnelweg. Het is in juridisch-technische zin dat men iemand nodig heeft die de belasting gaat betalen. Daarmee is het verschil aangegeven. Nogmaals, er zou sprake zijn van een houderschapsbelasting wanneer het enkele feit van het houden van het voertuig zou leiden tot het betalen van belasting. Ik neem aan dat het heel duidelijk is. Wij hoeven hier geen juridisch-technische betogen te houden, maar ik neem ook aan dat de heer Reitsma ervan overtuigd is ± en verder hoeft hij het niet met mij eens te zijn ± dat het belastbare feit in elk geval is het gebruik maken van de autosnelweg. En daar gaat het in dit geval om.

De heer Reitsma (CDA): Ik denk dat de staatssecretaris gelijk heeft. Ik heb artikel 2 ook nog eens gelezen. Daar staat het duidelijk in. Dan rest voor mij de vraag of in dit wetsvoorstel de systematiek en degene die aangesproken wordt, identiek zijn aan die

in het wetsvoorstel voor de motorrijtuigenbelasting, zoals die voorheen was. Dat is dan een van de principiële vragen.

Staatssecretaris Vermeend: Deze constructie in de artikelen 2 en 5 is de normale constructie die voorkomt in de Wet motorrijtuigenbelasting 1994, zoals die voor vrachtauto's is opgenomen.

De heer Reitsma (CDA): Dan is voor mij dit punt opgehelderd. De brief heeft mij op het verkeerde been gezet.

Staatssecretaris Vermeend: Ik dank u voor deze ruiterlijke erkenning.

Ik ben al ingegaan op de vraag van de heer Reitsma over de achtergrond van het onderhavige wetsvoorstel en de gang van zaken. Ik heb al aangegeven dat het een rijdende trein is. Die vraag kan ik dus nu als beantwoord beschouwen.

De heer Reitsma en mevrouw Giskes hebben ook een vraag gesteld over de zogenaamde huur- of leenvrachtauto. De vraag is waarom die niet is vrijgesteld. Het antwoord is eigenlijk al gegeven door de heer Reitsma of mevrouw Giskes zelf. Het verdrag sluit die mogelijkheid op dit moment uit. Gevraagd is of wij dit punt willen meenemen in de verdragsonderhandelingen per januari 1997. Mocht blijken dat dit in de praktijk een probleem is, dan zijn wij bereid dit mee te nemen bij de verdragsonderhandelingen. Daarbij ben ik wel afhankelijk. Dat moeten wij ons realiseren, ook als wij toezeggingen doen. Wij kunnen best iets inbrengen, maar dat wil niet zeggen dat de verdragspartners daarmee zullen instemmen. Het is echter heel duidelijk dat als wij dat inbrengen, daarover in elk geval een gedachtenwisseling plaatsvindt met de verdragspartners. Dan komt het aan op onze overtuigingskracht of het al dan niet kan worden gerealiseerd.

Mevrouw Giskes heeft een vraag gesteld over de vrijstelling op verzoek. Zij merkte op dat er een gewone rechtstreekse vrijstelling is en dat er ook een vrijstelling op verzoek is. Die vrijstelling op verzoek geldt uitsluitend wanneer slechts over een geringe afstand gebruik van de autosnelweg wordt gemaakt. Dat staat in artikel 7 van het ontwerp-uitvoeringsbesluit. Wij doen dit om misbruik te voorkomen en om te

Vermeend

voorkomen dat er later interpretatieverschillen kunnen ontstaan. Feitelijk komt het erop neer dat in overleg met de inspecteur de verzoeker vooraf een route vaststelt. Daarover worden afspraken gemaakt en dat wordt dan formeel via zo'n verzoek geregeld. Het gaat om een typische regeling en om korte afstanden. Wij doen het op verzoek, om te voorkomen dat naderhand interpretatieverschillen ontstaan. Ook met het oog op de rechtszekerheid en de duidelijkheid vooraf is dit opgenomen.

De heer Kamp heeft een vraag gesteld over de zogenaamde wegomleidingen. Hij vraagt zich af of er een bepaling nodig is in geval van een noodzakelijke verkeersomleiding via de autosnelweg. Dat kan natuurlijk voorkomen in de praktijk. Ik ben ook hier voor een pragmatische oplossing. Een wettelijke bepaling lijkt mij hier niet nodig. Het kan in de praktijk opgelost worden. Wat mij betreft ± een toezegging ± zal dit worden meegenomen in de beleidsinstructie aan de inspecteur, de zogenaamde leidraad.

Mevrouw Giskes heeft een vraag gesteld naar aanleiding van de brief van Transport en logistiek Nederland over de compensatie in de sfeer van reis- en verblijfkosten voor chauffeurs en de zeescheepvaartfaciliteit. Met het schrappen van de aftrekbeperking voor reis- en verblijfkosten kun je je natuurlijk moeilijk beperken tot één beroepsgroep. Dat is ook niet gevraagd, maar ik wijs hierop. Zoiets kan dus niet met het oog op het gelijkheidsbeginsel. Mevrouw Giskes verwees ook naar het rapport van de commissie-Van Lunteren. Ik heb de Kamer een brief geschreven over het rapport van de commissie-Van Lunteren en daar het rapport bijgevoegd. Daarbij heb ik aangegeven welke werkwijze ik mij voorstel. Een aantal voorstellen die in het rapport worden gedaan, kunnen worden gerealiseerd in de uitvoeringssfeer. Op dit punt gaat het om een voorstel van de commissie-Van Lunteren waarmee wetswijziging is gemoeid. Tegelijkertijd is er sprake van een voorstel waaraan budgettaire consequenties zijn verbonden. Het heeft ook fiscaal-juridische consequenties met betrekking tot het gelijkheidsbeginsel. Het voorstel heeft aspecten die de werknemers-situatie betreffen. Ik heb de commissie-Van Lunteren gevraagd om het wetsvoorstel ook op die

aspecten te beoordelen. Vervolgens zal ik de Kamer daarover rapporteren. Het is niet mogelijk om specifiek voor één beroepsgroep een dergelijke uitzondering te maken.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik begrijp de uitleg van de staatssecretaris niet helemaal. Er is toch al een uitzondering gemaakt voor een beroepsgroep? De vraag is nu of aan die ene beroepsgroep nog een andere toe gevoegd moet worden.

Staatssecretaris **Vermeend**: Dat was de vraag niet. De vraag was tweeledig.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar dat was mijn vraag wel.

Staatssecretaris **Vermeend**: Daarover kom ik straks te spreken. De vraag die ik nu beantwoord, was tweeledig van aard. Er werd gesteld dat de zogenaamde 75%-regeling geldt. Ook in de brief is gevraagd: waarom kan niet opnieuw 100% gelden? Dat zou een tegemoetkoming zijn. Mevrouw Giskes heeft in dat verband gewezen op het gestelde in het rapport van de commissie-Van Lunteren. Daarover heb ik nu iets gezegd en daarbij aangegeven wat de werkwijze is. Daarnaast is gewezen op de loonkostenfaciliteit in de zeescheepvaart. Die faciliteit heeft een zeer specifieke achtergrond. Het debat daarover ga ik niet opnieuw voeren. Collega Jorritsma heeft afgelopen maandag uitvoerig met de Kamer van gedachten gewisseld over de problematiek van de zeescheepvaart en de over de keuzen die op dit terrein zijn gemaakt. Los van de vraag of dat in EU-verband mogelijk zou zijn, lijkt het mij niet gewenst een dergelijke faciliteit, een faciliteit die zeer specifiek en op basis van eigen merites, eigen keuzen en eigen mogelijkheden en ook meer met het oog op de mondiale concurrentie van de zeescheepvaart is getroffen, hier toe te passen. Als je op dit terrein iets zou doen, zou je ook al snel te maken krijgen met de problematiek ten aanzien van de staatssteunbepalingen en de concurrentievervalsing.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp de benadering bij de keus tussen de 75% en 100%. De staatssecretaris heeft gelijk in dat verband te wijzen op het gelijkheidsbeginsel. Ik spits

mijn vraag nu echter toe op de tweede faciliteit. Ik vind dat de staatssecretaris hier overtuigend moet aantonen waarom iets bij de zeescheepvaart wel kan en bij het beroepsgoederenvervoer in Nederland niet. Hij moet dat vooral doen omdat het Nederlandse beroepsgoederenvervoer over de weg al in een nadeliger concurrentiepositie zit als het gaat om de hoogte van de brutoloonkosten. Naar mijn oordeel is dan een discussie mogelijk over de mogelijkheid om specifiek voor het Nederlandse beroepsgoederenvervoer deze faciliteit te introduceren, althans als daartoe de politiek wil aanwezig is. Los van de vraag of die politieke wil er is, zie ik echter niet in welke inhoudelijke argumenten de staatssecretaris ter tafel zou kunnen brengen om dit punt niet op te nemen.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Over de aspecten die specifiek het beroepsgoederenvervoer betreffen, komt mevrouw Jorritsma straks nog te spreken. Ik wijs nu op het volgende.

De geachte afgevaardigde kent de bepalingen inzake staatssteun in de artikelen 92 t/m 94 van het EG-verdrag. Ook in het rapport van prof. Peeters en in de toelichting op de regelgeving staat, dat wij zoveel mogelijk blijven binnen het kader van het voorgenomen EU-beleid op dit punt. Als we hier een specifieke steunmaatregel zouden treffen voor het beroepsgoederenvervoer, zou dat ongetwijfeld leiden tot een procedure op grond van de artikelen 92 t/m 94 van het EG-verdrag. Kijkend naar het EU-beleid dat op dit moment wordt toegepast in het beroepsgoederenvervoer, zal een en ander onmiddellijk leiden tot een dergelijke procedure. Het zal worden opgevat als een vorm van concurrentievervalsing. Er is sprake van een heel gevoelige sector. Wij hebben exact aangegeven waarom de zeescheepvaart zo bijzonder is. Zo speelt er bijvoorbeeld het uitvlagprobleem. Er is mondiale concurrentie en EU-beleid. In de toelichting hebben wij aangegeven dat wij bereid zijn om de regelgeving die wij nu treffen rondom de zeescheepvaart, in te passen in een toekomstig EU-beleid op dit punt. Er is dus een wezenlijk verschil tussen deze en die andere sector.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben het

Vermeend

niet helemaal met de staatssecretaris eens. Het gaat mij er niet zozeer om of de politieke wil er is. Dat is een zelfstandige vraag. Waarom ik hier zo aan vasthoud, is omdat ik voldoende zicht op de materie wil hebben. Zijn er voldoende fiscale argumenten op een rij te zetten waarom dit in de zeevaart wel kan en in het beroepsgoederenvervoer niet? Dit punt zal het komende jaar vermoedelijk meerdere keren terugkomen. Ik vraag de staatssecretaris om de fiscale aspecten en de aspecten van EU-beleid in een notitie op een rij te zetten, zodat wij er inhoudelijk over kunnen discussiëren. Nogmaals, de komende tijd zullen wij vaker tegen deze discussie aan lopen. Ik ben niet overtuigd door de paar argumenten die de staatssecretaris heeft genoemd.

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik stel voor, deze discussie te voeren bij de behandeling van het wetsvoorstel rondom de fiscale zeevaartregeling. Wij zullen dan nog eens heel duidelijk op een rijtje zetten waarom daar een fiscale faciliteit is toegepast. In dat kader kan aangegeven worden waarom die situatie wezenlijk afwijkt van andere situaties. Dit debat kunnen wij vrij snel met elkaar hebben.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mag ik uit de 7500-discussie afleiden dat de staatssecretaris niet van plan is, dat deel van de adviezen van de commissie-Van Lunteren te concretiseren in wetsvoorstellen?

Staatssecretaris **Vermeend**: Nee, dat mag u niet. Bij brief heb ik gemeld dat hier budgettaire, maar ook fiscaal-juridische aspecten aan kleven met een doorwerking naar de werknemerskant. Wij betrekken dit element bij de technische herziening van de loon- en inkomstenbelasting. De werkgroep is gevraagd, dit in de advisering mee te nemen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dus de mogelijkheid blijft open.

Staatssecretaris **Vermeend**: Mijn benadering blijkt uit mijn brief. Laten wij maar eens kijken waar de juridische problemen nog liggen. Ik verwacht een voorstel van de werkgroep. Wat de budgettaire aspecten betreft heeft de werkgroep een voorstel gedaan tot gedeeltelijke dekking, waarvoor hulde. Vervolgens

zal een wetsvoorstel de normale procedure doorlopen. Ik ben positief over het rapport, omdat het bijdraagt aan een forse vermindering van de administratieve lasten. Een dergelijke verlichting kan rekenen op een ruime kamermeerderheid. Ik stel voor, hierover verder te praten op het moment dat er een voorstel van het kabinet ligt.

De heer Van der Vlies heeft een amendement voorgesteld tot afschaffing van de vrijstelling voor kermis- en circusauto's. Wij hebben besloten tot een dergelijk algehele vrijstelling, omdat dit voordelen heeft. Een belangrijk deel van de kermis- en circusvrachtwagens is niet bestemd voor vervoer van goederen. Dat blijkt uit de praktijk. Om afbakeningsproblemen, die zich altijd voor kunnen doen, te voorkomen, hebben wij heel pragmatisch gekozen voor een algehele vrijstelling in de wet. Aanneming van het amendement van de heer Van der Vlies kan aanleiding zijn voor praktische problemen, die wij met deze expliciete vrijstelling juist voorkomen. Ik ben ook geen voorstander van aanneming van het desbetreffende amendement, omdat ik in de praktijk zal worden geconfronteerd met de vraag of die auto's nu wel of niet voor vervoer van goederen zijn bestemd. Door de vrijstelling zo neer te leggen, voorkom je dat. Het is dus een heel pragmatische oplossing. Er worden problemen voorkomen. Ook met het oog op de rechtszekerheid geef ik de voorkeur aan een dergelijke vrijstelling.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter! Dat is wel heel pragmatisch en heel praktisch. Ik houd van praktische oplossingen, maar ze moeten wel een beetje grond hebben. Ik heb de staatssecretaris gewezen op het rijtje, waarvan deze vrijstelling ook deel uitmaakt, namelijk defensie, politie, brandweer, wegonderhoud en nog wat andere doelgroepen van transport. De wegbelasting van die groepen is zo incidenteel en zo beperkt dat ze een vrijstelling hebben gekregen. Bij de eerstgenoemde voorbeelden gaat het om publieke functies. Kermissen en circussen zijn commercieel. Dat was voor mij al voldoende aanleiding om daar zeer kritisch over te zijn. Praktische problemen zijn er om te worden opgelost. Daar heeft de staatssecretaris een reputatie in.

Daar ben ik dus niet zo van onder de indruk. Laat de bewijslast maar bij die exploitanten liggen!

Staatssecretaris **Vermeend**: De praktijk is dat een belangrijk gedeelte van de kermis- en circusvrachtwagens niet is bestemd voor vervoer van goederen. Wat de heer Van der Vlies zei, zal wel een keer voorkomen. Als wij dan met afbakeningsproblemen te maken krijgen, dan kost dat nogal wat in termen van papier, administratie en controle. Bekend is wel of het om een kermis- of een circusvrachtwagen gaat, want dat is herkenbaar. Er moet gewoon een keuze worden gemaakt. Om die afbakeningsproblemen te voorkomen, hebben wij gekozen voor de vrijstelling. Wij hadden ook kunnen kiezen voor de benadering van de heer Van der Vlies. Wij hadden de zaak ook kunnen omdraaien. Laat ze het maar bewijzen. Dan leg je het neer bij de kermis- en de circusexploitanten. Dat is overwogen, maar wij denken dat de gekozen aanpak, uit het oogpunt van rechtszekerheid en het voorkomen van problemen, het meest praktisch is.

De heer **Van der Vlies** (SGP): De staatssecretaris is het dus eens met mijn principiële benadering.

Staatssecretaris **Vermeend**: Principieel zou je kunnen zeggen: bewijs het maar! Je kunt het omdraaien, maar als het gaat om wetgeving, dan moet je de afweging maken waar je op een bepaald moment de problematiek neerlegt. Kijkend naar de praktijk, wetend dat de kermis- en circusvrachtwagens voor een belangrijk gedeelte niet zijn bestemd voor het vervoer van goederen, hebben wij gekozen voor een algehele vrijstelling. Als de praktijk anders zou zijn geweest, hadden wij waarschijnlijk de benadering van de heer Van der Vlies gekozen. Dan hadden wij gezegd: bewijs het maar.

De heer **Van der Vlies** (SGP): De vraag blijft waarom het voor deze bedrijfstak, deze branche, wel gebeurt en voor andere niet. Ik heb een concreet voorbeeld genoemd, zonder in casu estiek te vervallen. Ik heb ook niet de pretentie om dat in totaliteit te kunnen overzien. Ik heb gewezen op het transport van

Vermeend

landbouwwerktuigen van het boerenerf naar de akker.

Staatssecretaris **Vermeend**: Daar heeft mevrouw Giskes naar gevraagd, en ik heb gezegd dat wij daarvoor een pragmatische regeling getroffen hebben. Er kan een verzoek ingediend worden en er wordt keurig aangegeven wat het traject is. Het is dus een keurige, pragmatische regeling.

Voorzitter! De heer Reitsma heeft gevraagd hoe Brussel kan zien of wij onder de MRB-minima zitten, als wij het zelf niet kunnen. Het is een interessante vraag, waarop hij zelf al het antwoord heeft gegeven dat de integrale vergelijking van de nationale MRB-tarieven met de richtlijntarieven zeer gecompliceerd is. Dat geldt ook voor de Commissie in Brussel. Je kunt het natuurlijk wel berekenen voor de individuele vrachtauto's; dan kun je gewoon de tarieven vergelijken, en dat zal de Commissie ook doen. De heer Reitsma gaf zelf al het antwoord in het door hem verwoorde maar nog niet ingediende amendement. Dat amendement zal door de Commissie op die wijze worden gezien ± dat verwacht ik althans ± en levert dan strijd op, zoals de heer Reitsma suggereerde toen hij het amendement verwoorde. Ik zou aanvaarding van het amendement dan ook alleen om die reden al moeten ontraden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Aanvaarding van een amendement wordt pas ontraden als het ingediend is.

Staatssecretaris **Vermeend**: Dat is mijn probleem.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het dus een beetje voorbarig, maar ik begrijp het signaal. Toch moet de staatssecretaris erkennen dat dit een probleem is. Het is de politieke wil van de CDA-fractie om in Nederland op het minimumniveau te zitten. Als dat ook de wil is van een politieke meerderheid, zijn wij door de krakkemikkige wetgeving in Nederland...

Staatssecretaris **Vermeend**: Die is niet krakkemikkig.

De heer **Reitsma** (CDA): ...die niet spoort met de tariefstructuur in Nederland...

Staatssecretaris **Vermeend**: Dat is wat anders.

De heer **Reitsma** (CDA): ...daar dus niet toe in staat. Dat is een manco, dat zo snel mogelijk opgelost moet worden. Dan kan een fatsoenlijk amendement, dat niet strijdig is met de EG-regeling, worden ingediend. Het gaat dus om de politieke doelstelling.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Er staat toch in het stuk dat de staatssecretaris druk bezig is om een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden om de huidige systematiek aan te passen? Waar vraagt de heer Reitsma nu naar?

De heer **Reitsma** (CDA): Die opmerking begrijp ik wel. De heer Kamp zit met het probleem dat hij geen compensatie wil geven. De opmerking is dus een afleidingsmanoeuvre. De staatssecretaris introduceert per 1 januari 1996 een nieuwe belasting, waarvoor de CDA-fractie compensatie wil door verlaging van de MRB, maar uiteraard niet tot onder het EG-minimum. Ik waardeer het dat de staatssecretaris over een jaar de tariefstructuur aanpakt, maar in het tussenliggende jaar zitten wij wel met een probleem. En ik vind het jammer dat ik geen amendement kan indienen.

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik begrijp dat de heer Reitsma het jammer vindt. Ik wil niet in herhaling vervallen. De heer Kamp heeft het antwoord al gegeven; ik ben inderdaad bezig met herstructurering van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's.

Mevrouw **Giskes** (D66): Hoe komt het toch, mijnheer Reitsma, dat de CDA-fractie in al de jaren waarin zij de gelegenheid had om dergelijke mankementen op te lossen, dat niet heeft gedaan?

De heer **Reitsma** (CDA): U kent mij langer dan vandaag. Ik heb wel eens vaker kritische opmerkingen aan "vak K" gericht, toen er een andere coalitie was.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover ik weet, is vorig jaar voor het eerst over herziening van de MRB gesproken.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan hebt u een aantal debatten gemist, mevrouw de minister.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! De heren Kamp, Reitsma, Van der Vlies, Van Middelkoop, mevrouw Giskes en mevrouw Van Zuijlen hebben allemaal naar de toekomst gekeken. De heer Reitsma deed het zoëven nog. Het gaat dan over de herstructurering van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's. Ik heb al gezegd dat ik bezig ben met een onderzoek en dat ik een voorstel op dit terrein voorbereid. Dat doe ik overigens in buitengewoon goed overleg met de desbetreffende sector. Ik hoop dat de samenwerking zo goed kan blijven als ze was. Een aantal van deze aspecten, zoals de vragen over houderschapsbelasting en gebruiksbelasting, zullen daarbij uitgebreid aan de orde komen. Dat geldt ook voor de problematiek van de EU-richtlijn, waar de heer Reitsma naar verwees. Het is allemaal buitengewoon gecompliceerd, maar ik hoop in de loop van 1996 een wetsvoorstel ter zake in te dienen. Dan kunnen wij de gedachtenwisseling op dit punt voortzetten.

Ook werd gevraagd naar de mogelijkheden om milieu-componenten een rol te laten spelen in de hoogte van de MRB van zowel vrachtwagens als personenauto's. De werkgroep Vergroening is hier op dit moment mee bezig. Deze werkgroep heeft overigens recentelijk een eerste tussenrapport uitgebracht over de problematiek van milieu-componenten in de BPM. Dit staat los van de herstructurering waar ik het zoëven over had.

Mevrouw Van Zuijlen en de heren Van Dijke en Van der Vlies hebben vragen gesteld over de bewaarplicht. In de toelichting op het wetsvoorstel is aangegeven dat de bewaarplicht een noodzakelijke voorwaarde is voor het goed toepassen van controles, en met name fotocontroles. Binnen de verdragslanden is geen sprake van een uniform registratiesysteem en dat geldt ook voor de verkoop van vignetten. In Duitsland vindt de registratie geautomatiseerd plaats. In Denemarken en België is er geen registratie van de verstrekkingen, ook niet van de verstrekkingen aan buitenlanders.

De bewaarplicht kan niet achterwege blijven als er goed moet worden gecontroleerd. Dat kan

Vermeend

trouwens ook niet omdat het vignet als betalingsbewijs dient en deel uitmaakt van de bescheiden die moeten worden bewaard in het kader van de inkomstenbelasting of de vennootschapsbelasting. Er wordt overlegd met de Duitse regering over de mogelijkheid om de gegevens uit het Duitse bestand hier ter beschikking te krijgen. Dit verzoek wordt thans door de Duitse overheid bezien, rekening houdend met privacy-aspecten en technische uitvoerbaarheid. De bewaarplicht is dus noodzakelijk met het oog op de controle.

Er zijn vragen gesteld over de mogelijkheden tot controle. In Duitsland vindt controle uitsluitend plaats door het staande houden. Deze methode werkt daar bevredigend. In Nederland zal er gewerkt worden met fotocontroles, het staande houden en administratieve controles in de bedrijven. Bij de belastingdienst en bij de Rijksverkeersinspectie zijn in totaal 35 formatieplaatsen voorzien. Wij denken daarmee aan de controle-behoefte te kunnen voldoen, maar de praktijk moet dat uitwijzen.

Bij de Rijksverkeersinspectie zal het accent liggen op het staande houden van zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtauto's. De belastingdienst zal zijn taak op dit punt uitvoeren door middel van fotocontroles, het staande houden en administratieve controles. Vooral door de fotocontroles kan de controle-intensiteit worden verhoogd, zonder dat meer vrachtauto's behoeven te worden staande gehouden. Er dient rekening gehouden te worden met de verkeersveiligheid en oponthoud dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.

Er is gevraagd waar bij de verkooppunten de verantwoordelijkheid ligt. Voorzitter! De eerstverantwoordelijke is degene die hier het wetsvoorstel verdedigt. Daarom is ook in eerste instantie gekozen voor het maximale aantal van 100 douanepunten. Maar toen bestond feitelijk nog geen concreet zicht op de deelname van het bedrijfsleven zelf. Inmiddels heeft het voortdurend overleg met de branche-organisaties en het bedrijfsleven geleid tot ongeveer 220 aanmeldingen van geïnteresseerde bedrijven. Dus ook bij het bedrijfsleven blijkt interesse te bestaan voor het installeren van de mogelijkheid voor de vignetten. Van

deze 220 bedrijven wordt thans bezien hoe de ligging is, wat de openingstijden zijn en of de bereidheid bestaat om ook aan de collega's te verkopen. Dat wordt nu getoetst en tegelijkertijd wordt bekeken of er sprake kan zijn van uitwaaiing. Wij weten nog niet hoeveel bedrijven er over zullen blijven, maar wij streven naar een totaal van 200 vaste verkooppunten. Daarbij wordt gedacht aan 26 douanekantoren, 100 bedrijven en 74 locaties bij tankstations en wegrestaurants. De laatste informatie is dat er op dit moment 26 douanepunten definitief zijn aangewezen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Een praktische vraag. Is er aan bedrijven een financiële vergoeding in het vooruitzicht gesteld als zij dat zelf willen doen?

Staatssecretaris **Vermeend**: Daar zal mevrouw Jorritsma straks op ingaan.

Voorzitter! De heren Kamp en Van Dijke hebben gevraagd naar de mogelijkheid van gespreide betaling. Het verdrag voorziet niet in een regeling voor gespreide betaling. Het is duidelijk dat er juridische problemen zijn te verwachten als Nederland eenzijdig een dergelijke regeling wil treffen. Overigens is het de vraag of die gespreide betaling zo dringend noodzakelijk is, omdat in het nieuwe systeem, dat thans voorligt, vrij flexibel kan worden geopereerd. Er zijn dagkaarten, weekkaarten en maandkaarten. Los daarvan zie ik op grond van het verdrag geen mogelijkheid om een dergelijk systeem in te voeren.

De heer **Reitsma** (CDA): Hoe verhoudt zich dat met de situatie in België, waar schijnbaar wel toegestaan wordt dat om het halfjaar betaald wordt?

Staatssecretaris **Vermeend**: Dan ben je wel dunder uit, heb ik begrepen.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, de informatie die ik heb is dat men een jaarkaart in België in tweeën mag knippen en dat men per halfjaar mag betalen. Die informatie heb ik gekregen, maar als zij onjuist is, hoor ik het graag. Het zou ook in strijd zijn met het verdrag. Dan heb ik nog een vraag. Als gespreide betaling, waarvan de staatssecretaris voorstander is gegeven zijn toezegging bij de MRB voor

personenauto's, strijdig is met het verdrag, is de staatssecretaris dan bereid om ook dat punt bij de eerstvolgende discussie op de agenda te plaatsen?

Staatssecretaris **Vermeend**: U geeft zelf aan dat ik in een ander verband een voorstander ben van gespreide betaling. Ik heb nu feitelijk moeten constateren dat het verdrag niet voorziet in een regeling. Ik heb ook gezegd dat ik juridische problemen verwacht als ik gespreide betaling toesta. Ik zal de Belgische situatie laten analyseren. Overigens ben ik bereid, zonder dat ik op dat punt een toezegging kan doen, om die zaak nog eens nader te bezien, ook verdragstechnisch. Maar ik kan niet zelfstandig, buiten zo'n verdrag om, een regeling treffen. Wel ben ik bereid om dit punt nog eens aan te kaarten bij de verdragspartners.

Voorzitter! Dan kom ik bij het punt dat de heren Reitsma, Kamp en Van der Vlies aan de orde hebben gesteld, namelijk de problematiek van de zogenoemde hernieuwde betaling bij gebruik van meer assen. Ook wat dit betreft stuiten wij op het verdrag. Het verdrag kent alleen vignetten voor combinatievoertuigen of trekkers op basis van een gegeven periode en een gegeven aantal assen. Het verdrag kent geen aanvullend certificaat of iets dergelijks voor incidenteel gebruik van meer assen dan waarvoor betaald is. Dat is het probleem.

Ik ben wel gevoelig voor de argumentatie die door de leden naar voren is gebracht, maar ik zou zeer zeker in strijd komen met het verdrag als ik een regeling zou treffen. Het amendement dat de heer Van der Vlies in het vooruitzicht heeft gesteld, moet ik op die grond ontraden. Niettemin ben ik bereid om dit met de verdragspartners te bespreken, kijkend naar de problemen die zich zouden kunnen voordoen. Ik zou willen dat men mij de gelegenheid geeft om de problematiek die hier naar voren is gebracht, eens aan te kaarten. Ik kan melden dat deze problematiek bij de parlementaire behandeling van het voorliggende wetsvoorstel vrij breed naar voren is gebracht. Dan kan ik nader bezien hoe de verdragspartners daarop reageren. Vervolgens zal ik terugkoppelen naar deze Kamer wat de uitkomst daarvan is. Dat lijkt mij beter dan het risico te

Vermeend

lopen dat ik juridisch onderuit ga, om het eens huiselijk te zeggen.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter! Ik dank de staatssecretaris voor deze sympathieke reactie. Hij deelt het inhoudelijke punt in feite met dat deel van de Kamer dat zich daarover heeft uitgesproken. Ik heb mij heel sterk afgevraagd of ik een amendement moest indienen, want uit de stukken was mij bekend dat wij tegen het verdrag op lopen. Het politieke punt is natuurlijk dat het kabinet verdragspartner is. Dat moet in wetgeving worden neergelegd. Wij gaan een verdrag goedkeuren. Is het nu een kwestie van slikken of stikken? Ik zeg het even populair, maar de staatssecretaris begrijpt wat ik bedoel. Ik neem het hem niet kwalijk, want ik begrijp zijn positie. Ik heb besloten om het amendement toch in te dienen. Wat let mij? Ik geef daarmee aan dat wij het met een onderdeel van het verdrag niet eens zijn, respectievelijk dat wij nog een hiaat aanwezig vinden in het verdrag.

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik begrijp uw positie. Ik moet reageren zoals ik reageer. Ik heb gezegd wat ik van plan ben op dit punt.

De heer **Van der Vlies** (SGP): De juridische consequenties zijn niet onbelangrijk, maar het zou kunnen dat de verdragspartijen expliciet bezwaar hebben geuit. Is dit een onderdeel geweest van de onderhandelingen bij de totstandkoming van het verdrag? Het zou best kunnen dat men zegt: wat een geweldig idee levert het parlement van de Staat der Nederlanden, dat moeten wij gauw overnemen!

Staatssecretaris **Vermeend**: Het antwoord moet ik schuldig blijven, want ik ben niet betrokken geweest bij de onderhandelingen over het verdrag. Het enige wat ik kan doen, heb ik al toegezegd. Ik ben bereid om dit punt aan de orde te stellen, omdat het door verschillende leden naar voren is gebracht als een mogelijk knelpunt.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik ben buitengewoon verheugd dat wij eindelijk dit prachtige wetsvoorstel in deze Kamer mogen behandelen. Ik

geloof dat voor de heer Vermeend en mijzelf geldt dat dit ongeveer onze grootste hobby is geworden in de loop van de tijd. Wij waren ook buitengewoon verheugd, toen wij in eerste instantie verplicht waren om dit wetsvoorstel bij de Kamer in te dienen, zoals het er toen uit zag. Wij konden niet anders dan het zo indienen. Als wij toen hadden besloten, de uiteindelijk zeer rigoureuze wijzigingen toe te passen, hadden wij niet kunnen voldoen aan de toen nog levende wens om het gewoon per 1 januari 1995 ingevoerd te krijgen.

Ik ben de Kamer zeer dankbaar voor de reactie die zij heeft gegeven. Ik geloof dat het niet gebruikelijk is om complimentjes aan collega's uit te delen, maar ik vind dat de heer Vermeend en het ministerie van Financiën buitengewoon creatief zijn geweest in het nadenken over een oplossing voor een probleem, waarvoor wij eerst geen oplossing zagen. Laten wij ons goed realiseren dat wij ervan uitgingen dat wij nooit iets konden bedenken om in Nederland de Duitse systematiek in te voeren. Ik ben heel blij dat wij er toch uit zijn gekomen.

Het bedrijfsleven vindt nog steeds dat wij te weinig overleg hebben gepleegd, maar ik weet zo langzamerhand niet hoe wij ooit nog meer overleg zouden kunnen plegen. Dan is het blijkbaar niet tevreden te stellen en dat spijt mij zeer. Net als de heer Vermeend ben ik een beetje geëriteerd door de brief die op het laatst nog is gestuurd. Daarin staan onderwerpen vermeld, waar wij naar mijn mening al uit waren gekomen. Een aantal daarvan zijn ook gewoon onjuist, maar daar heeft de heer Vermeend al iets over gezegd.

Er is nog gevraagd naar de provisies die bedrijven krijgen die verkooppunt willen zijn. Zij krijgen 50 per maand, inclusief tien vignetten, 1 per vignet voor de eerste 500 vignetten, 0,75 voor de volgende 500 en 0,50 voor alle vignetten na de eerste 1000. Het gaat dan om aantallen vignetten per maand. Er is dus een keurige postkantoorregeling voor gemaakt, om het zo maar te noemen.

Ik meen mij te kunnen beperken tot twee belangrijke elementen die door de leden zijn aangevoerd en waarover gediscussieerd is. Dat betreft in de eerste plaats de compensatie en in de tweede plaats de discussie over de tarieven die

ongetwijfeld rond 1 januari 1997 zal plaatsvinden. Ik zou met dat tweede punt willen beginnen.

Ik moet weer even in de historie duiken. Ik kijk dan bijna in de richting van de heer Reitsma die er in de historie voortdurend bij geweest is. Hij zal zich ongetwijfeld herinneren, evenals enkele andere kamerleden, dat toen het toenmalige kabinet met de zeer verheugende mededeling uit Brussel kwam dat er een overeenkomst was over het eurovignet niet iedereen in deze Kamer daarmee even gelukkig was. Een enkele fractie heeft ervoor gepleit niet zoiets te doen, maar het meer te zoeken in verhoging van de accijnzen met mogelijkheden om transitolanden te compenseren. Dat was niet de fractie van het CDA. Laat ik daarover helder zijn.

Ik vind het heel plezierig dat de heer Reitsma nu zegt dat als wij op 1 januari 1997 over de tarieven gaan praten, wij toch ook eens moeten inbrengen of niet over die accijnsverhoging gepraat zou kunnen worden dan wel over het afschaffen van de minimumnorm voor de motorrijtuigenbelasting en dat wij die discussie moeten aangrijpen om verder te praten over road pricing. De heer Reitsma kan ervan overtuigd zijn dat deze minister dat van harte zal doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wij zullen deze minister als zij deze lijn inzet, van harte steunen, zelfs vanuit de oppositie.

Voor de geschiedschrijving wil ik wel het volgende opmerken. Ik herinner mij dat de VVD-fractie in het allereerste algemene overleg toen de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat met het idee kwam om een verdrag te sluiten ± het was toen nog niet gesloten ± zei: liever niet, wij kiezen voor accijnzen. De CDA-fractie was het toen ook met de VVD-fractie eens, maar in Duitsland was daarvoor geen draagvlak. Om die reden hebben wij tegen de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat gezegd dat wij voorlopig konden instemmen met haar voorstel om een eurovignet te introduceren, gegeven de stand van zaken in Duitsland. Zij kon voor accijnsverhoging geen draagvlak krijgen en er moest een doorbraak komen, want anders zouden enkele slechte maatregelen op ons afkomen. Dat was de situatie in het algemeen overleg. Ik hecht eraan dat de

Jorritsma-Lebbink

minister deze benadering, met die nuancering meedeelt.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Desalniettemin ben ik van mening dat als toen met veel meer politieke kracht een anti-vignettenbeleid was gevoerd en veel meer gepoogd was om de accijnzen werkelijk een belangrijk onderwerp te doen zijn, wij er vandaag de dag misschien anders voor hadden gestaan. Ik heb niet het vermoeden dat de toenmalige bewindspersoon zo van harte achter de accijnzverhogingen stond. De conclusie is nu dat de fracties inmiddels meer voor dat soort zaken voelen dan voor het vignet. De heer Reitsma kan van mij aannemen dat ik waar ik dat kan zeker zal proberen, een beter systeem voor elkaar te krijgen.

Het verdrag laat overigens wel toe dat wij overgaan van het eurovignet naar bijvoorbeeld road pricing. Die mogelijkheden zitten in het verdrag. Ook al zouden wij voor dat soort systemen kiezen de komende jaren, dan behoeft het verdrag daarvoor niet gewijzigd te worden. Wij moeten het natuurlijk wel met elkaar eens worden. Ik neem aan dat in de gesprekken die de vaste commissie met de heer Wissmann heeft gevoerd, het haar duidelijk geworden is dat ook de heer Wissmann vindt dat het eurovignet een stap is in de richting van een werkelijk territorialiteitsbeginsel, te weten een aan de afstand gerelateerd elektronisch systeem. Wij noemen dat gewoon road pricing. Ik zal al dit jaar een overleg met de heer Wissmann hebben over de uitkomsten van de eerste proeven in Duitsland ter zake.

Tegen de heer Van der Vlies zeg ik dat wij moeten oppassen dat wij niet road pricing en road pricing door elkaar halen in dit geval. Het road-pricingsysteem dat ik voorstel in het kader van de filebestrijding is een op de Randstad gericht systeem waarbij juist in de stedelijke agglomeraties gespeeld kan worden met een tarief tussen spits en buiten de spits. Als het gaat over road pricing in de sfeer van het langeafstandsgoederenvervoer, dan hebben wij het over een misschien technisch gelijkwaardig systeem, maar een qua betaling of qua prijs ander systeem. In dat systeem gaat het erom dat vrachtwagens die een langere afstand rijden meer betalen dan vrachtwagens die een kortere afstand rijden. Wij vinden immers

met elkaar dat wij in principe moeten proberen voor het echte langeafstandsvervoer zoveel mogelijk alternatieven te gebruiken zoals water en rail. Dan is er ook een wat eerlijkere verdeling van kosten naarmate men langere afstanden rijdt.

Ik kan de Kamer zeggen dat dit ook de inzet zal zijn als het gaat om de tarievendiscussie. Ik weet dat de druk van Duitse zijde zeer groot is om het niveau van het eurovignet per 1 januari 1997 te verdrievoudigen. De Kamer weet \pm dat wist de Kamer al lang \pm dat ik daar geen voorstander van ben. Ik heb begrepen dat een kamerbrede meerderheid in een gesprek met de heer Wissmann aan hem heeft gemeld daar ook geen voorstander van te zijn. Ik neem dus aan dat inmiddels genoegzaam bekend is bij onze oosterburen dat wij liever zo snel mogelijk een road-pricingsysteem voor het vrachtwagen-goederenvervoer zouden willen invoeren. Daar is de sector het overigens ook over eens.

Ik kom te spreken over de compensatie. Dat is natuurlijk een buitengewoon interessante discussie. Laat ik maar proberen om ook hier de geschiedenis op te halen. Indertijd is door Melkert en Terpstra een motie ingediend en door Reitsma en Van der Vaart een amendement. In de motie hebben de kamerleden gevraagd om een volledige compensatie van de lastenstijging als gevolg van de verhoging van de dieselaccijns met 8 cent per 1 januari 1994. Het vorige kabinet heeft, nadat de motie was aanvaard, er de volgende invulling aan gegeven: 130 mln. structurele compensatie, voor 4 cent van de dieselaccijns, door verlaging van de motorrijtuigenbelastingtarieven voor bestel- en vrachtauto's en 130 mln. compensatie via het een jaar naar voren halen van de per 1 januari 1995 beoogde compensatie voor het eurovignet en dat dan tot en met het jaar 1998, verdeeld over de vignetplichtige vrachtwagens. Dat was de bedoeling van het toenmalige kabinet.

Daarna is het amendement-Reitsma/Van der Vaart aangenomen. Daarmee is de tweede 130 mln. niet toegekend aan de vignetplichtige vrachtwagens, maar verdeeld over alle bestel- en vrachtwagens, te zamen in principe dus een 100% compensatie voor de stijging van de

dieselaccijns. Het kabinet heeft daar vervolgens in de memorie van antwoord bij aangetekend dat de tweede 130 mln. bij een eventuele invoering van het eurovignet wel degelijk geldt als gedeeltelijke compensatie voor dat eurovignet. Het bedrag vormt een compensatie van 50% van de indertijd geraamde bruto opbrengst van het eurovignet van 260 mln. Wat dan nog resteert, is het toespitsen van de tweede 130 mln. naar de vignetplichtige vrachtauto's. Dat is indertijd ook beoogd door de indieners van het amendement, zo lees ik in de toelichting daarop. In het amendement zelf wordt niet gerept van extra compensatie. In de laatste alinea staat dat in de gekozen uitwerking de koppeling van de tariefopzet aan het eurovignet is losgelaten. Bij de indiening van het wetsvoorstel over het eurovignet moet nader worden gezien welke herschikking binnen de motorrijtuigenbelasting met het oog daarop moet worden aangebracht. Daarover heeft de heer Vermeend al gesproken. Wij zijn er hard mee aan het werk. Het is echter knap wat gecompliceerder dan men indertijd heeft kunnen voorzien. Wij proberen, overigens samen met de branche, wel degelijk de verschuiving aan te brengen. Er zijn nu een groot aantal vrachtwagenrijders die nooit een eurovignet hoeven te betalen en in feite wel de compensatie hebben binnengehaald. Ik vind het dan eerlijk om het ook werkelijk gerealiseerd te krijgen.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister probeert de geschiedenis neer te zetten. Ik pleeg een correctie. De minister heeft geciteerd uit de memorie van antwoord. Terecht! Zo heeft het kabinet het toen ook gezegd. Daarna is het amendement-Reitsma/Van der Vaart ingediend en heeft de Kamer uitgesproken dat zij het met de voorgestelde compensatie, de mix van de twee, niet eens was. In alle eerlijkheid moet ik zeggen dat de fractie van de PvdA toen heeft gezegd 100% compensatie voor de dieselaccijns te willen en geen compensatie voor het eurovignet. Die laatste discussie zou men dan wel voeren als het kabinet het wetsvoorstel dienaangaande zou indienen. De CDA-fractie zei toen ook 100% compensatie te willen voor de dieselaccijns. Het amendement was dan ook de brug tussen PvdA en CDA. Bij de discussie over het

Jorritsma-Lebbink

wetsvoorstel over het eurovignet zou de CDA-fractie eisen dat er ook daar 100% compensatie kwam. Het deed mij toen veel deugd dat de VVD-fractie zich daarbij aansloot.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil nog wel verder gaan met de geschiedenis. Intussen is per 1 januari jl. natuurlijk wel met het begrotingsjaar 1995 130 mln. aan extra inkomsten eurovignet op mijn begroting bijgeboekt ten behoeve van infrastructuuruitgaven, terwijl het wetsvoorstel met de dekking ervan nog niet eens was ingediend. Beter gezegd: het wetsvoorstel was nog niet in de Kamer behandeld. Door het bedrijfsleven is indertijd geaccepteerd dat het 50% gecompenseerd zou krijgen in natura, te weten verlaging van de motorrijtuigenbelasting en dat 50% toegevoegd zou worden aan infrastructuur die door hetzelfde bedrijfsleven op dat moment toen het akkoord was bereikt over het eurovignet buitengewoon belangrijk werd gevonden, namelijk de A73 en de A50. Ik herinner mij dat twee jaar lang met een sterretje in de begroting heeft gestaan dat die infrastructuur gefinancierd zou moeten worden uit de opbrengsten van het eurovignet. Dat sterretje heb ik inmiddels verwijderd, omdat dit kabinet heel verstandig niet meer dezelfde systematiek hanteert als het vorige kabinet, namelijk belastingverhogingen onmiddellijk gebruiken om de uitgaven mee te financieren. Als wij belastingen moeten verhogen door bijvoorbeeld internationale verdragen, proberen wij die onmiddellijk terug te sluiten naar de burger doordat wij het uitgavenplafond niet gelijktijdig verhogen. Het ware veel beter geweest als het verdrag inzake het eurovignet niet twee jaar geleden was gesloten, maar gewoon nu. Dan was er ook geen compensatieprobleem geweest. Het vorige kabinet heeft in de boeken de opbrengsten en de uitgaven meegenomen. Als wij nu zeggen dat er extra gecompenseerd moet worden dan betekent dat per saldo dat wij bovenop alle lastenverlichtingen nog eens een stuk extra lastenverlichting moeten geven, waarvoor geen dekking is. De heer Reitsma kan straks bij de behandeling van het belastingplan en de dekkingsvoorstellen een amendement indienen, inhoudende dat de 100 mln. extra vanwege het

eurovignet niet aangewend zal worden voor algemene lastenverlichting, maar specifiek voor die sector. Zo werkt het tegenwoordig.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat doen wij ook. Het onderhavige wetsvoorstel maakt deel uit van 29 andere wetsvoorstellen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo doen wij dat tegenwoordig.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij kunnen niet knippen. Het mooiste was geweest als alle wetsvoorstellen tegelijkertijd hadden kunnen worden behandeld. Wij hadden dan een integrale wijziging kunnen voorstellen. Reken er maar op, dat wij erop terugkomen.

De minister is zo tevreden over het overleg met het bedrijfsleven. Zij kent de brief van het bedrijfsleven: prachtige verhalen, kabinet, maar het is geen compensatie. Ik begrijp wel dat de minister zich in alle bochten wil wringen om toch onder die 100 mln. uit te komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, hoor.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is niet ingeboekt. Het bedrijfsleven zegt heel helder dat beide compensaties generieke compensaties zijn en geen compensaties voor de individuele ondernemers. Ik pleit ervoor dat de minister oog heeft voor de zorgen van de individuele ondernemers en dat op hen de compensatie wordt gericht. Ik zet mij daarvoor in. De minister heeft geen oog voor de werkelijke concurrentiepositie van de individuele ondernemer. Zij heeft er wel oog voor, dat zij meer geld op haar eigen begroting krijgt. Dat zou ik ook leuk vinden. Hiermee is het probleem van de individuele ondernemer niet opgelost.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De individuele ondernemer die in het internationale goederenvervoer zit betaalt dit jaar al lang een vignet. Hij rijdt immers op Duitsland of België. Voor die individuele ondernemer verandert er volgend jaar niets, behalve dat de belastingcenten niet meer rechtstreeks komen bij de Duitse of Belgische overheid, maar bij de Nederlandse overheid.

Het standpunt van het vorige kabinet was dat er al 50% gecompenseerd was. Dat was 130 mln. Dat de

heer Reitsma of de meerderheid van de Kamer daarover een andere opvatting had, mag zo zijn. Onder tussen is in de meerjarencijfers alles keurig gebleven zoals het was. Er is 130 mln. naar de begroting van Verkeer en Waterstaat gegaan op verzoek van het bedrijfsleven en gereserveerd voor twee belangrijke projecten waarbij vooral het vervoerend bedrijfsleven belang had. Dat het nu aan de Kamer een andere brief schrijft, vind ik, eerlijk gezegd, getuigen van een korte memorie. Dat spijt mij zeer. Ik zal dat de dames en heren ook vertellen als ik hen zie, en dat is aanstaande zaterdag.

De 130 mln. extra opbrengst moet voor een klein deel gebruikt worden om Duitsland te compenseren. Voor een deel is sprake van perceptiekosten. Het overige komt gewoon terug in de algemene lastenverlichting waarvan ons goederenvervoer profiteert. Ik weet bijna zeker, dat men per saldo per 1 januari een lastenverlichting krijgt die meer oplevert dan de 100 mln. die nu naar de Nederlandse overheid gaat in plaats van de Duitse overheid.

De heer **Reitsma** (CDA): Het blijft een macro-verhaal. De individuele ondernemer wordt geconfronteerd met een lastenverzwaring van 1600 tot bijna 2700 en u draagt geen oplossing aan in de vorm van een compensatie voor die lastenverzwaring. Alle verhalen eromheen, dat er generieke lastenverlaging komt, dat u extra middelen op uw begroting krijgt enz., heb ik al gelezen. Het probleem blijft voor de individuele ondernemer dat hij door deze maatregel, ten aanzien van dit onderdeel, wordt geconfronteerd met lastenverzwaring.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is niet waar. Ja, natuurlijk, wordt de individuele ondernemer op dit onderdeel geconfronteerd met een lastenverzwaring maar als u dat niet wil aanvaarden, moet u tegen het eurovignet stemmen. Dan vindt u dat dit onderdeel niet moet. De individuele ondernemer zal het volgende jaar, via de generieke lastenverlichting, een voordeel incasseren. Ik weet bijna zeker dat voor vrijwel iedere individuele ondernemer deze generieke lastenverlichting groter is dan de lastenverzwaring via het eurovignet. Dat hebben wij laten doorrekenen omdat wij weten dat de verminde-

Jorritsma-Lebbink

ring van de werknemerslasten ook voor het goederenvervoer van betekenis is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb de geschiedenis niet vanaf 1823 of zo meegemaakt ± daar wordt hier naar verwezen ± maar ik vraag mij af of mijn conclusie juist is dat die 130 mln., die indertijd werden voorzien, wel degelijk zijn teruggesluisd naar het bedrijfsleven. Als die conclusie juist is, vindt er in feite een overcompensatie plaats.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als je het uitgangspunt van het vorige kabinet zou volgen en de volledige 260 mln. terug zou geven ± de ene helft via verlaging van de motorrijtuigenbelasting en de andere helft in de sfeer van de infrastructuur ± dan zou er inderdaad worden overgecompenseerd. Dat dit ook werkelijk helemaal zo is, is een stelling waar je vraagtekens bij kunt zetten. Ik vind het niet fraai dat iedere keer uitgavenverhogingen worden gekoppeld aan belastingverhogingen en daarom ben ik er blij om dat wij die systematiek hebben verlaten. De huidige werkwijze is veel plezieriger; daarbij kunnen rechtstreeks relaties in de fiscale sfeer worden gelegd. In het verleden gebeurde het te vaak dat, als er weer sprake was van een lastenverhoging, ook de uitgaven werden verhoogd. Toch was dat de situatie waarmee het huidige kabinet werd geconfronteerd toen het aantrad. Het is wel bijzonder gemakkelijk wanneer een van de toenmalige regeringspartijen nu zegt dat ze het daarmee nooit eens is geweest. De realiteit was wel dat het zo allemaal keurig was ingeboekt.

Voorzitter! Duitsland kan niet onder het verdrag uit en men kan ook geen eigen vignetten meer invoeren. Dat is men ook niet van plan. Natuurlijk zal er fors met Duitsland overleg moeten worden gevoerd over de toekomst. Het doel van mijn Duitse collega en mijzelf is dat er zo snel mogelijk wordt gekomen tot een afstandafhankelijk systeem. Het tempo waarin men in Duitsland nu al wil praten over lastenverzwaringen is mij overigens iets te hoog.

Er zijn enkele vragen gesteld over de verschillen in aantallen voertuigen. Dit is een lastig punt wanneer de registratietechniek niet is afgestemd op de gestelde vragen. Als gevolg daarvan ontstaan er

verschillen van inzicht. Wij hebben de gegevens van de Rijksdienst voor het wegverkeer getoetst aan de gegevens van het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting en de SIEV-NIWO-cijfers toen bleek dat de identificatie van vignetplichtige voertuigen boven 12 ton niet helemaal juist was ingeschat. Een belangrijk probleem was de schatting van het aantal voertuigen net beneden 12 ton ledig gewicht die, in combinatie met een aanhangwagen, wel boven deze grens uitkomen. Daarom is de tamelijk spectaculaire bijstelling nodig geweest tot 90.000 vignetplichtige voertuigen.

Voorts is gevraagd waarom middelen worden ingezet ten behoeve van infrastructuurprojecten en niet ten behoeve van doelgroepstroken. Voorzitter! Inmiddels ± en dat is een wijs besluit geweest ± heeft het kabinet de koppeling tussen inkomsten en uitgaven losgemaakt. Zowel de A73 als de A50 heeft zijn eigen prioriteit. Over een van die wegen heeft een tamelijk uitgebreid kamerdebat plaatsgevonden. Wij zijn overigens volop op weg om zoveel mogelijk doelgroepstroken aan te leggen. Als het bedrijfsleven dit als compensatie wil beschouwen, is het daarbij natuurlijk van harte welkom. Maar doelgroepstroken zitten voor een deel in het MIT. Voor meer doelgroepstroken speelt met name de benutting en de te doorlopen MER-procedure in de tijd een belangrijke rol. Op een aantal plekken onderzoeken wij of wij dit bij uitbreiding van de infrastructuur voor doelgroepen of vrachtvervoer zouden moeten doen. Dan moet je wel een afweging maken, want zo'n strook moet efficiënt gebruikt worden. Als er maar een enkele vrachtwagen op rijdt, ga je natuurlijk niet een extra strook aanleggen. Die moet dan ook voldoende efficiënt zijn.

Er is ook gevraagd waarom er nu eigenlijk twee grenzen zijn. Bij de snelheidsbegrenzer geldt het voor vrachtauto's vanaf 12.001 kg en de nieuwe belasting geldt voor 12.000 kg en zwaarder. Het lastige is dat het hier om twee volstrekt verschillende richtlijnen gaat. De ene betreft de veiligheid en de andere is een belastingmaatregel. Ik ben het met de heer Kamp eens en ook met de organisaties, dat het mooier zou zijn als er een eenduidige grens zou zijn. Ik denk dat dit typisch een onderwerp is dat wij in een discussie over

een mogelijke aanpassing nog eens aan de orde moeten stellen. Ik weet alleen niet zeker of de verdragspartners ervoor zullen kiezen om de systematiek van de huidige snelheidsbegrenzersregeling over te nemen in deze richtlijn of dat zij zullen zeggen dat de snelheidsbegrenzersregeling moet worden aangepast. Als dat laatste zou gebeuren, weet ik niet of de belangenorganisaties nog zo enthousiast zullen zijn over een gelijktrekking van de systematiek. Dat betekent namelijk dat op meer vrachtwagens de snelheidsbegrenzer van toepassing zou zijn.

Ten slotte is gevraagd of wij met de SELA-regeling nog iets kunnen doen. Dat kan op dit moment niet, want de SELA-regeling kan alleen maar toegepast worden als er een norm Euro III is vastgesteld. Ik ben een groot voorstander van dit soort stimulansen, maar je kunt het pas doen als een nieuwe norm is vastgesteld. Ik kan u ervan verzekeren dat op het moment dat Euro III werkelijk tot een norm verheven wordt op de wat langere termijn, wij zullen proberen in de sfeer van de versnelde aanschaf van vrachtauto's volgens Euro III.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Heeft u enig idee wanneer dit zou kunnen zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Het ziet er ook nog heel weinig concreet uit. Daarom kan ik er ook niet zoveel over zeggen. Er zijn wel discussies gaande, maar het is nogal moeizaam. Het gaat namelijk over een generatie vrachtauto's voor een vrij lange termijn.

De heer Vermeend heeft al de nodige opmerkingen gemaakt over de zeescheepvaartfaciliteit. Ik vind dat u hier voorzichtig moet zijn om de vergelijking met de zeescheepvaart voor het goederenvervoer te maken. Dat klopt niet, want wij hebben geen uitvlagproblematiek bij het goederenvervoer. In algemene zin ben ik het volstrekt met de heer Reitsma eens dat wij zeer voorzichtig moeten zijn met onze brutoloonkosten. Dat geldt echter niet alleen voor het beroeps-goederenvervoer, dat geldt in feite voor alle arbeid in Nederland. Wij moeten bij alles waarmee wij bezig zijn, proberen de wigproblematiek kleiner te maken. Dat is ook de inzet

Jorritsma-Lebbink

van het kabinet. Er is echt geen verhaal te houden waarom wij in onze Europese concurrentie specifieke voordelen zouden moeten geven aan Nederlandse chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer. De zeescheepvaartfaciliteit is ook niet gericht op concurrentie met EU-onderdanen. Juist niet. Die is puur gericht op prijsconcurrentie met kwalitatief goede mensen uit niet EU-landen. Bij de zeescheepvaart weten wij ook dat het heel makkelijk is om te zeggen dat men ~~te~~ überhaupt niet meer onder Nederlandse vlag vaart, maar dat men onmiddellijk gaat varen onder een vlag van een ander land, waarbij overigens alles hetzelfde blijft.

Bij het beroepsgoederenvervoer is wat dat betreft gelukkig van een heel andere situatie sprake. Ik moet zeggen dat dankzij het fantastische bedrijfsleven in die sector, Nederland ondanks het feit dat de loonkosten hier echt aan de hoge kant zijn, het in de kosten/kwaliteit-verhouding ontzettend goed doet in de concurrentie. Wij moeten natuurlijk ervoor zorgen dat die loonkosten zo laag mogelijk blijven, maar dat geldt ook voor andere sectoren. Aan de andere kant moeten wij met elkaar proberen om dat bedrijfsleven zo goed mogelijk te laten concurreren als het gaat om de voorzieningen. En dan hebben wij het over investeringen in infrastructuur, het ervoor zorgen dat de zaken reilen, dat het goed wordt afgewikkeld en dat de logistieke kennis van het bedrijfsleven op een zo hoog mogelijk niveau is. Dat zijn zaken waar de overheid, waar zij dat kan, zal helpen en stimuleren. Ik heb echter wel wat problemen als mij vervolgens wordt toegevoegd dat wij eigenlijk niet goed bezig zijn met het bedrijfsleven. Dat verwijt kan aan deze regering in elk geval niet gemaakt worden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! In eerste termijn heb ik gevraagd naar de voortgang omtrent het eventueel toch in een houderschapssysteem brengen van de vrachtwagens. Ik heb de vraag gesteld naar aanleiding van de verwarring over de aantallen vrachtwagens. In de nota naar aanleiding van het verslag las ik, dat van regeringszijde zou kunnen worden gezien of het gestelde niet voor zware motorvoertuigen zou moeten gaan gelden.

Staatssecretaris **Vermeend**:

Voorzitter! Ik heb aangegeven dat we bezig zijn met de herstructurering en dat we, in overleg met het bedrijfsleven, deze problematiek onderzoeken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daar hoort dit punt bij?

Staatssecretaris **Vermeend**: Ja.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil de bewindslieden danken voor de beantwoording van de vragen. Zij zijn redelijk helder geweest. Het is misschien toch goed nog eens te herinneren aan de kritiek die de CDA-fractie op het oorspronkelijke wetsvoorstel had. Die kritiek is omgeslagen in een forse waardering voor deze twee bewindslieden. Zij zijn dus goed omgegaan met de kritiek en zij zijn op de juiste manier in een rijdende trein gesprongen. Ik heb dit al in eerste termijn gezegd, maar voor de duidelijkheid herhaal ik het. Deze opmerking staat los van mijn inbreng over het compensatieverhaal. Daarover kom ik straks te spreken. Voor de inhoudelijke aanpak van het wetsvoorstel heb ik echter waardering.

Voorzitter! Ik wil nu dan ingaan op enkele punten die nog niet afgehandeld zijn. Het eerste betreft de opbrengstmaximalisatie. De staatssecretaris heeft niets gezegd op de vraag waarom er nu in een keer 20.000 voertuigen bij waren. Hij heeft niet aangegeven waarom dat aantal niet bij de eerste raming was voorzien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb op die vraag zojuist geantwoord. Het verschil had te maken met de registratiesystematiek. Net onder de grens van 12 ton bleken er veel meer wagens te zijn. Dat had te maken met het feit dat in de registratie niet de aanhanger of de oplegger was meegenomen. Daarom bleken er uiteindelijk veel meer wagens boven de twaalf ton te zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn zin klopt dus nog steeds. De staatssecretaris is namelijk niet op dit punt ingegaan, maar de minister wel. Ik dank de minister voor deze correctie.

Voorzitter! Mij heeft vandaag verder nog het signaal bereikt dat de opbrengst nu op 150 mln. bruto is geschat. De signalen die mij vandaag uit het bedrijfsleven bereikten, gaven

aan dat dit vermoedelijk een te lage raming zal zijn. Ik kan dit niet verifiëren. Kan de staatssecretaris toezeggen, dat hij na een jaar een rapportage geeft met betrekking tot de opbrengst? Kan opnieuw een discussie worden gevoerd over de besteding van deze middelen als er sprake mocht zijn van een forse verhoging van de opbrengst? Dat is mijn eerste punt. Nu mijn tweede. Dat betreft de compensatie.

In eerste termijn heb ik ervoor gepleit zoveel mogelijk compensatie te verstrekken met het verlagen van de motorrijtuigenbelasting naar het minimum. Ik erken dat dit thans met deze wetsystematiek moeilijk is. Voor de CDA-fractie blijft in dit debat wel de vraag over: kan de staatssecretaris aangeven, welke ruimte er nu nog wel is tussen het huidige niveau van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's en het minimumniveau? Op zijn minst zou dat deel benut kunnen worden. Of is de staatssecretaris ook niet in staat om dat stukje ruimte aan te geven?

De tweede vraag die de CDA-fractie nog heeft betreft andere fiscale mogelijkheden om compensatie te geven. In eerste termijn heb ik gewezen op de belasting- en premiefaciliteit die bij de zeevaart geldt. De minister van Verkeer en Waterstaat zei terecht dat daarbij in die zin een ander aspect speelde dat het vooral ging om de niet-EU-landen. Daar is weinig tegenin te brengen; dat moet erkend worden. Toch blijft mijn fractie van mening dat er nader onderzoek moet plaatsvinden, gericht op de EU-landen. Daarbij moet worden gezien of er, gezien de concurrentiepositie en de hoogte van de arbeidskosten in Nederland, toch niet enige faciliteit in welke vorm dan ook mogelijk is. Wij hebben wat dit betreft behoefte aan een nadere studie op dit onderdeel om toch een definitief punt te kunnen zetten achter deze discussie.

Ik blijf met belangstelling de discussie volgen omtrent 75% of 100% vergoeding van de verblijfkosten. In die zin wacht ik ook de concrete voorstellen van de staatssecretaris af. Als het te lang duurt, zullen wij hem daaraan helpen herinneren. Wij hebben behoefte aan nadere rapportage over het eerste punt, want ik ben er niet van overtuigd dat het geen begaanbare weg is.

Reitsma

Alles afwegende, blijft de vraag of de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financiën dit punt zo snel mogelijk op de Europese agenda willen plaatsen, zeker als wij op niet al te lange termijn overgaan tot een elektronische heffing ter zake van het eurovignet, dus echt gebaseerd op het gebruik van de weg. De minister is daarvoor, de CDA-fractie ook. Wanneer de minimumtarieven in de motorrijtuigenbelasting worden afgeschaft, hebben landen de vrijheid om uiteindelijk te kiezen voor twee fiscale instrumenten: de accijns en een vorm van rekeningrijden. Dan zijn wij ook af van de tariefstructuur, wat nu een moeilijk punt van discussie is en wat wij misschien voor de korte termijn moeten doen. Misschien moeten wij het laten liggen en moeten wij het zoeken in een heel andere oplossing. Daar geeft de CDA-fractie eigenlijk de voorkeur aan. Dan zou het verhaal van de compensatie, zij het met enige vertraging, ook wat gemakkelijker te houden zijn. Ik hoef dan geen beroep op de staatssecretaris te doen om met andere belasting- of premiefaciliteiten te komen. Dat zou de allerbeste oplossing zijn. Graag verneem ik een nadere reactie.

Mijn fractie blijft van mening dat er wel compensatie moet worden gegeven. Dat geeft ons aanleiding tot het indienen van een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat alle verdragslanden bij de invoering van het Eurovignet compenserende maatregelen hebben genomen;

voorts overwegende, dat door aanvaarding van het amendement-Reitsma/Van der Vaart de verhoogde dieselaccijnzen voor 100% zijn gecompenseerd en de koppeling met het Eurovignet is losgelaten;

van mening, dat volledige compensatie dient plaats te vinden;

verzoekt de regering maatregelen te nemen om het niveau van de motorrijtuigenbelasting te verlagen naar het EU-minimumniveau en in overleg te treden met de sector om

te komen met nadere compensatievoorstellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (24070).

Staatssecretaris Vermeend: Voorzitter! Ik heb al luisterend naar de motie snel meegerkend. Het komt alles bij elkaar eigenlijk neer op een bedrag van 100 mln. aan compensatie.

De heer Reitsma (CDA): Ja, ik heb de cijfers gekregen via de medewerkers van de staatssecretaris. Ik dacht dat het op zo'n 107 mln. uitkwam. Laten wij het maar de 100 mln. compensatie noemen; dat klinkt ook wat gemakkelijker.

De heer Kamp (VVD): Voorzitter! Zou de heer Reitsma mij toch nog iets willen uitleggen? Bij de behandeling van de begroting, wanneer het hele financiële overzicht voor het jaar 1996 in beeld wordt gebracht, wordt er een plan van aanpak gepresenteerd door de fractie van het CDA. Dan wordt er over die 100 mln. niet gesproken. Dat is voorbij en dan komt er een voorstel waarmee een gat in de stukken voor volgend jaar wordt gesloten. Waarom kom je daar niet mee op het moment dat je je plan van aanpak presenteert?

De heer Reitsma (CDA): Het heeft mij geweldig deugd gedaan dat de minister van Financiën in de derde termijn van de financiële beschouwingen in de Kamer heeft gezegd dat het plan van aanpak van de CDA-fractie een deugdelijke financiële onderbouwing heeft. Dat compliment hebben wij gaarne aanvaard. Tegelijkertijd heeft de minister van Financiën de drie coalitiepartijen hier fors gekapitteld over het niet stellen van prioriteiten en posterioriteiten. Ik zou zeggen: neem daar nou maar eens akte van!

De CDA-fractie heeft een plan van aanpak voorgesteld, waarin binnen de begroting prioriteiten worden gesteld. De dekking was deugdelijk. Bij de behandeling van alle voorstellen zullen wij overgaan tot het stellen van nadere prioriteiten. Het gaat dan dus om verschuivingen. Mijn fractie is dus heel helder. Voor

het bieden van compensatie aan de sector geven wij het kabinet een heel goede suggestie. Er moeten dan maar wat minder afdrachtkortingen worden doorgevoerd. De prioriteit moet worden gelegd bij dit belastingwetsvoorstel. Wij komen erop terug bij het wetsvoorstel over de afdrachtkorting.

De heer Kamp (VVD): De heer Reitsma heeft een compliment van de minister van Financiën gekregen, die niet wist wat de heer Reitsma vandaag zou gaan uithalen. Hij brengt namelijk geen verschuiving aan, maar hij schiet een gat van 100 mln.

De heer Reitsma (CDA): Wat mijn collega nu zegt, is onjuist. In het plan van aanpak hebben wij gesproken over de uitgaven die worden gedaan. Wij zijn niet ingegaan op de belastinginkomsten. Het kabinet werkt namelijk met een reëel uitgavenpatroon, de Zalm-norm. Die steunen wij en daarom hebben wij binnen de uitgaven prioriteiten gesteld met een deugdelijke dekking.

Het totale belastingplan heeft niets te maken met het reële uitgavenkader. Wij menen dat binnen het plan verschuivingen moeten plaatsvinden. Wij vinden dat er 100% compensatie moet komen voor de sector van het goederenvervoer en zijn dan wel zo consequent om te zeggen dat wij bij de behandeling van het plan inzake afdrachtkortingen 100 mln. zullen schrappen. De heer Kamp mag mij dan uitleggen waar de CDA-fractie een gat schiet. Hij kan hooguit onze conclusies, onze prioriteitenstelling niet delen. Alla, wij kunnen verschillend denken over de politieke invulling. Met droge ogen kan de heer Kamp niet volhouden dat de CDA-fractie een gat schiet.

De heer Kamp (VVD): Het reële uitgavenkader heeft hier helemaal niets mee te maken. Het is door minister Zalm ingesteld. Als dat jaren eerder was gebeurd, waren de problemen nu minder groot geweest. Waar het om gaat, is dat wij een begroting met inkomsten en uitgaven hebben vastgesteld. De heer Reitsma schiet een van de inkomsten voor 100 mln. onderuit, zonder dat hij bij de uitgaven iets verandert. Daarmee schiet hij dus gewoon een gat van 100 mln. in de begroting voor volgend jaar.

Reitsma

De heer **Reitsma** (CDA): Beste mijnheer Kamp, ik had niet kunnen veronderstellen dat u niet beter kon rekenen. Dit valt mij echt tegen. Het is heel eenvoudig. Als de minister van Financiën een X-bedrag heeft om uit te geven, dan discussiëren wij in dit huis over de manier waarop wij het uitgeven, inclusief prioriteitenstellingen. Als je op het ene onderdeel wat meer wilt uitgeven, dan moet je pijn lijden op het andere onderdeel. Zie het duidelijke CDA-plan van aanpak.

De staatssecretaris van Financiën krijgt een X-bedrag aan belastingen en premies binnen. Op enig moment zegt hij op welke manier hij het wil innen. De CDA-fractie is het eens met het totale bedrag dat de staatssecretaris wil innen. Zij zegt erbij dat op het ene onderdeel 100 mln. minder moet worden binnengehaald en dat op het andere onderdeel 100 mln. meer moet worden gerealiseerd. Per saldo is dat nul.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Waarom vermeldt de heer Reitsma dat niet in zijn motie? In de motie wordt slechts gesproken over de vermindering van een inkomstenbron.

De heer **Reitsma** (CDA): In mijn motie met betrekking tot dit wetsvoorstel spreekt de CDA-fractie heel helder uit: 100 mln. compensatie naar de goederenvervoersector. Ik heb in mijn toelichting heel helder aangegeven dat, als het wetsvoorstel afdrachtkorting hier over vier weken wordt behandeld, mijn fractie consequent zal zijn. Wij zullen dan aangeven dat de opbrengst voor ons minder mag zijn, want anders zouden wij er een gat in schieten. Dat willen wij niet.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik ben blij met de toelichting van de heer Reitsma op de motie. Wij kunnen allemaal gerust zijn. Ik had echter altijd begrepen dat de afdrachtkorting juist was bedoeld als lastenverlichting voor het bedrijfsleven. Het gaat dus ten koste van het bedrijfsleven. Dat is een beetje ingewikkeld voor mij.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat kan, maar ik raad mevrouw Van Zuijlen aan om de rapportage ter zake van het CPB nog eens te lezen. Daarin wordt aangegeven dat het kabinet uitgaat van een prioriteit op het punt

van de lastenverlichtende maatregelen, met het oog op werk, werk en nog eens werk. Dat is een prima uitgangspunt. Daar staan wij politiek allemaal achter. Over de afdrachtkorting stelt het planbureau echter dat het de werkgelegenheidseffecten daarvan niet kan berekenen. Verder stelt het CPB dat, als deze korting werkgelegenheidseffecten heeft, vermoedelijk sprake is van grote verdringingseffecten, waardoor het voordeel per saldo nul is. Daarom maken wij deze afweging. Daarom hebben wij zo'n lage prioriteit gegeven aan die belastingmaatregel.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Kan de heer Reitsma mij uitleggen op welke manier de motorrijtuigenbelasting effecten heeft op de werkgelegenheid?

De heer **Reitsma** (CDA): Nou en of! Als per vrachtauto de lasten met 12600 omhoog worden gejaagd, dan tast dat de concurrentiepositie van de goederenvervoersector wel degelijk aan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat mag de minister mij dan eens uitleggen.

De fractie van de PvdA heeft vorig jaar al aangegeven dat, als een deal wordt gesloten over een compensatie van 100% met betrekking tot de dieselaccijns, wat haar betreft de compensatie voor het eurovignet nul mag zijn. De PvdA-fractie is wat dat betreft consistent, maar dat ben ik ook. Wij verschillen wat dat betreft van mening, maar ik vind dat de werkgelegenheidseffecten door deze compensatie in de goederenvervoersector groter zijn dan die ten aanzien van de afdrachtkorting, omdat het CPB daarvan zegt dat die niet eens te berekenen zijn.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Wij staan wat dat betreft tegenover elkaar. De uitwerking van de afdrachtkorting kennen wij nog niet, maar de vormgeving ervan is speciaal gericht op de onderkant.

De **voorzitter**: Ik stel vast, dat de argumenten voldoende gewisseld zijn. Ik verzoek de heer Reitsma zijn betoog te vervolgen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dank voor de toezegging over het bespreken van het gespreid betalen in Europees

verband. Dank voor de toezegging dat, ook in Europees verband, nader zal worden gekeken naar leen- en huurauto's. Dank voor de toezegging met betrekking tot de kwestie van de assenproblematiek, die collega Van der Vlies, als eerste ondertekenaar van het amendement, naar voren heeft gebracht.

Wij blijven overigens van mening dat dit soort zaken eigenlijk direct in het verdrag had moet worden geregeld. Een en ander is nogal voorspelbaar en daarom had in die fase overleg met de branche moeten plaatsvinden. Naar mijn mening is er toen nauwelijks overleg geweest. In een latere fase is dat wel het geval geweest. Daarvoor mijn complimenten. Gelukkig dat wij een en ander via overleg en de gedane toezeggingen nog kunnen corrigeren. Als het kabinet verdragen sluit, waarbij de Kamer voor voldoende feiten wordt geplaatst, dan blijft overigens sprake van problemen.

Ten slotte de afbakening van voertuigen die wel en die niet onder het eurovignet vallen. Ik heb begrepen dat op dit punt het initiatief van de ondernemer zelf moet uitgaan. Is het mogelijk dat de regionale inspecties via het afgeven van verklaringen helderheid geven over de vraag welke auto er wel en welke er niet onder valt? Ik hoef daar vandaag geen antwoord op, maar ik zou graag zien dat dit punt wordt meegenomen in het overleg met het bedrijfsleven. Ik heb namelijk begrepen dat nog sprake is van een klein knelpuntje ter zake.

Mevrouw **Giskes** (D66): De compensatie is voor een deel opgegaan aan gelden die voor de infrastructuur bestemd zijn. Begrijp ik goed dat de heer Reitsma bij de behandeling van de begroting voor Verkeer en Waterstaat bezwaar zal maken tegen het bedrag van 130 mln. voor de A50 en de A73?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Hier moet ik bijna om lachen. Dit is de zaak op z'n kop zetten. Laat mevrouw Giskes in de stukken nalezen wat de CDA-fractie daar in het verleden over heeft gezegd. Dat lijkt mij zinvoller dan het herhalen van debatten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, nee. Ik heb het nagelezen en zo helder staat het er niet als de heer Reitsma nu doet voorkomen. Hij stemt er

Reitsma

kennelijk niet mee in dat een deel van de compensatie indertijd is gezocht in de infrastructurele sfeer. Dat is nu verzilverd en mevrouw Jorritsma heeft uitgelegd dat de sterretjes zijn verwijderd. Dat is mooi meegenomen voor de beroepsgroep waar wij het over hebben. De heer Reitsma doet nu alsof er nog steeds van alles volledig gecompenseerd moet worden. Ik vraag gewoon om helderheid daarover.

De heer **Reitsma** (CDA): Beste mevrouw Giskes, de CDA-fractie heeft gezegd: 100% compensatie van de acht cent dieselaccijns en van het eurovignet aan de individuele ondernemers. De CDA-fractie heeft er geen enkel bezwaar tegen dat de minister van Financiën zo goed is geweest om een deel van de opbrengst aan het Infrastructuurfonds toe te voegen, maar wij willen nog steeds 100% compensatie aan de individuele ondernemers. Als mevrouw Giskes onder compensatie de investeringen in de A50 en de A73 verstaat, moet zij nog maar eens het commentaar lezen in de brief van de belangrijkste transportorganisaties, die zij ook heeft.

□

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording, die op mij zeer overtuigend overkwam en die de conclusie van mijn fractie heeft bevestigd, dat het in eerste instantie wat gammele wetsvoorstel in tweede instantie aanmerkelijk is verbeterd. De samenwerking tussen beide bewindslieden is ook op dit punt vruchtbaar gebleken. De reactie op de meeste onderwerpen die mijn fractie in eerste termijn heeft ingebracht, was zodanig dat ik er niet op hoeft terug te komen. Ik ga slechts in op de punten waar dat nog nodig is.

De heer Reitsma zei dat de gespreide betaling in België zo mooi geregeld is. In België is juist een slechte regeling getroffen. Daar kun je per halfjaar betalen, maar de prijs is gelijk aan twaalf keer het maandbedrag, waardoor je aanmerkelijk hoger uitkomt dan wanneer je in één keer betaalt, zelfs rekening houdend met het renteverskil. Dat is dus een heel ongunstige regeling.

De staatssecretaris heeft gelijk dat een door hem te ontwerpen goede regeling in het overleg met de

partners moet worden ingebracht. Ik geef hem graag de gelegenheid daarvoor. Ter ondersteuning, opdat hij dat overleg gewapend kan ingaan, geef ik het voorbeeld van een bedrijf dat op een afstand van minder dan 15 kilometer van mijn woonplaats is gevestigd. Het bedrijf heeft meer dan 100 vrachtauto's, allemaal met vier assen. Per 1 januari moet het een bedrag van 269.000 overmaken. Net als de meeste bedrijven in de branche heeft het jarenlang magere rendementen gehad. Voor een bedrijf in zo'n financiële positie is dat een substantieel bedrag. Het zou dus gunstig zijn als wij dergelijke bedrijven ook op dit punt tegemoet kunnen komen. Ik wacht het overleg af dat de staatssecretaris zal voeren bij de eerstvolgende gelegenheid die hij daarvoor geschikt acht.

Ik heb de heer Reitsma beloofd dat ik na de beantwoording door de bewindslieden zal ingaan op de compensatie. Hij hoort mij graag rekenen. Ik zal graag de sommen met hem doornemen, om er vervolgens de politieke conclusie van mijn fractie aan te verbinden. Ik breng de heer Reitsma in herinnering dat het bij de 8 cent dieselaccijns ging om een lastenverzwaring van in totaal 260 mln. en dat het ook bij het eurovignet ging om een lastenverzwaring van 260 mln. Dat maakt samen 520 mln., waarvoor een compensatie is geregeld van 260 mln. ofwel 50%.

Later bleek dat de werkelijke last van het eurovignet minder was; geen 260 mln. maar 150 mln. De totale stijging van de lastendruk is dus geen 520 mln. maar 410 mln. De compensatie van 260 mln. is gehandhaafd. Daarmee is er voor 65% gecompenseerd. Vervolgens komt daar het bedrag van 130 mln. ter bevordering van de infrastructuur bij. Dit betreft een besluit dat is genomen op initiatief van de vorige minister van Verkeer en Waterstaat die daartoe werd aangemoedigd door de branche. In totaal komt de compensatie hiermee op 390 mln. Afgezet tegen de lastenstijging van 410 mln. levert dit een compensatie van ruim 95% op. Daarbij moet bedacht worden dat er dit jaar al compensatie is geboden voor een lastenstijging die nog niet heeft plaatsgevonden. Dit is een voordeel van vele tientallen miljoenen. Daarbij moet ook bedacht worden dat de staatssecretaris bezig is met de

voorbereiding van maatregelen om per 1 januari 1997 te kunnen zakken naar het minimumniveau van de EU-richtlijn inzake de motorrijtuigenbelasting. Verder moet in het oog worden gehouden dat de branche profiteert van de generieke lastenverlichting. Gezien de salarissen waar het hier om gaat, is die lastenverlichting voor de desbetreffende bedrijven substantieel. Mijn politieke conclusie is dat de totale compensatie meer dan 100% bedraagt. Het overgrote deel komt direct ten goede aan individuele ondernemers. Voor het overige kleine deel profiteren die ondernemers toch samen met anderen van het voordeel van de betere infrastructuur.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het is een mooie som, maar ik ben er niet van onder de indruk. Mijn politieke conclusie blijft dat de VVD akkoord gaat met een lastenverlichting die de individuele ondernemers slechts voor een deel krijgen. Het andere deel mag de minister van Verkeer en Waterstaat houden. Het geld komt in het Infrastructuurfonds en zij mag ermee doen wat zij wil. Het is duidelijk dat de VVD-fractie geen lastenverlichting geeft aan de individuele ondernemers, althans niet voor 100%.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Ik constateer dat de heer Reitsma met dit zinnetje in zijn hoofd de zaal is binnengekomen, dat hij dit te pas en te onpas uit en dat hij absoluut niet wil luisteren naar argumenten die hem van alle kanten zijn aangereikt. Ik geef het op.

De motie van de heer Reitsma rammelt aan alle kanten. Zij zal dus niet onze steun krijgen. Er staat in dat alle verdragslanden bij de invoering van het eurovignet compenserende maatregelen hebben genomen. Als de heer Reitsma behalve de stukken van tien jaar geleden ook de stukken van dit jaar leest, zal hij constateren dat de andere verdragslanden gemiddeld voor 50% hebben gecompenseerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Kan de heer Kamp onderbouwen waarom mijn eerste overweging niet juist is?

De heer **Kamp** (VVD): De motie is zo opgezet dat de heer Reitsma probeert toe te werken naar 100% compensatie in geld voor individuele

Kamp

ondernemers. Hij suggereert dat er in alle verdragslanden voor 100% gecompenseerd is. Dit percentage wordt echter niet genoemd omdat dit aantoonbaar onjuist is. Ik stel daar tegenover dat de andere verdragslanden voor 50% compensatie hebben geboden.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit staat niet in de eerste overweging! Er staat dat alle verdragslanden bij de invoering van het eurovignet compenserende maatregelen hebben genomen. Dat kunt u niet ontkennen! Alle vijf de landen hebben dat gedaan, zelfs Nederland.

De heer **Kamp** (VVD): Ik heb willen aangeven dat de eerste overweging in de motie mogelijk een vals beeld geeft. Omdat het in het vervolg van de motie om 100% compensatie gaat, kan men denken dat de andere verdragslanden voor 100% compenseren. Ter informatie aan de deelnemers aan dit debat deel ik mee dat de andere verdragslanden voor 50% hebben gecompenseerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Als wordt uitgelegd wat er niet staat, kan aan elke regel een andere bedoeling worden gegeven. U moet het met mij eens zijn dat de eerste overweging een exacte weergave is van de maatregelen in de vijf verdragslanden. Dat u het met de politieke conclusie van de motie niet eens bent, is mij al lang duidelijk.

De **voorzitter**: Mij lijkt dat de argumenten voldoende gewisseld zijn. Ik verzoek de heer Kamp zijn betoog te vervolgen.

De heer **Kamp** (VVD): Dan kom ik bij mijn tweede punt van kritiek op deze motie. De heer Reitsma zegt dat volledige compensatie plaats dient te vinden. Daarmee schiet hij een gat van 100 mln., terwijl hij op dit moment niet aangeeft waar de pijn geleden moet worden. Hij had bij de begrotingsbehandeling inkomsten- en uitgavenverschuivingen rechtstreeks met elkaar in verband kunnen brengen. Dat is niet gebeurd. Hij pakt hier alleen het gunstige en hij laat het ongunstige liggen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit vind ik echt lariekoek. Ik had mijn collega hoger geacht. Ik heb helder in dit debat gezegd dat ik 100% compensatie wil en dat is om en nabij het

bedrag van 100 mln. Ik kan geen amendement indienen, want het wetsvoorstel is nog niet in behandeling. Dan kan ik toch niet eerst hier en dan weer daar een amendement of een motie indienen? Ik heb helder aangegeven dat wij hiervoor 100 mln. willen en dat wij 100 mln. weghalen bij de overdrachtsuitgaven. Dan kunt u uw opmerking toch niet staande houden? Ik vind het flauw, onbenullig en ongeloofwaardig dat u zegt dat de CDA-fractie een gat schiet. Dat kunt u niet staande houden. Als u dat staande wilt houden, moet u helder aangeven waar wij een gat schieten en dat doet u niet. Als u dat niet kunt, moet u er gewoon over zwijgen. U gebruikt veel woorden, omdat u het eigenlijk inhoudelijk met de motie eens bent, maar toch uw kruik hebt verschoten.

De heer **Kamp** (VVD): Ik krijg nauwelijks de gelegenheid om veel woorden te gebruiken, want de heer Reitsma is voortdurend aan het woord. Hij had heel duidelijk bij de behandeling van het plan van aanpak een min en een plus van 100 mln. tegen elkaar kunnen zetten. Dat heeft hij niet gedaan. Hij heeft het daar doodgezwegen en komt nu met een maatregel die sympathiek klinkt, maar waar hij op dit moment geen concrete dekking voor weet.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik...

De **voorzitter**: Volgens mij zijn de argumenten voldoende gewisseld. U gelooft elkaar alleen niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, de argumenten zijn niet voldoende gewisseld, maar dit is mijn laatste interruptie op dit onderwerp. Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Ik wil u erop wijzen dat wij dit debat om uiterlijk 19.00 uur kunnen beëindigen. Daarvoor vraag ik uw medewerking.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb een- en andermaal in dit debat uitgelegd dat de CDA-fractie bij de algemene politieke beschouwingen heeft gezegd dat zij terugkomt op het totale belastingpakket en dat zij, als haar onderdelen niet zinnen, verschuivingen toe zal passen. Deugdelijker kan het niet.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Dan ben ik toegekomen aan mijn derde bezwaar tegen de motie-Reitsma. Dat betreft zijn verzoek aan de regering om maatregelen te nemen om het niveau van de motorrijtuigenbelasting te verlagen naar het EU-minimum. De heer Reitsma heeft nota bene op papier aangereikt gekregen dat de staatssecretaris daar druk mee bezig is. De staatssecretaris heeft voorbereidingen getroffen om dit per 1 januari 1997 te realiseren. Het lijkt ons volstrekt overbodig om dat nog eens in een motie vast te leggen. Kortom, bij deze motie kunnen wij geen garen spinnen en wij zullen haar ook niet steunen.

Ten slotte kom ik bij het amendement van de heren Van der Vlies, Reitsma en Van Dijke over de assen. De staatssecretaris heeft uitgelegd dat hij niet de vrijheid heeft om op dit punt verder te gaan dan hij gegaan is, maar dat hij het probleem onderkent, dat hij daar in het overleg met de verdragspartners aandacht voor zal vragen en dat hij daar een oplossing voor wil vinden. Met die uitleg nemen wij genoegen. Dat betekent dat wij onze steun aan het voorstel kunnen geven.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Mede namens mijn fractiegenoot die vanmorgen hier was, zeg ik de bewindslieden hartelijk dank voor de beantwoording. Ik heb enkele korte reacties. Een van de elementen die in onze bijdrage centraal stond, was de vraag in hoeverre je dit soort maatregelen mede dienstbaar kunt maken aan een algemeen mobiliteitsbeleid. Onze indruk was dat het bij de voorstellen die nu voorliggen neutraal is, maar dat het perspectief van het overschakelen op rekeningrijden nieuwe mogelijkheden biedt en dat daarbij het uitgangspunt is dat dit geen neutrale maatregel mag blijven. Kan dat bevestigd worden in de beantwoording?

Wij hebben ons wat de compensatie betreft in het verleden niet op het standpunt gesteld dat steeds alles voor 100% zou moeten worden gecompenseerd. Dus wat dat betreft staan wij neutraal tegenover de voorstellen die voorliggen. Ik heb er in eerste termijn op gewezen dat de opbrengst als gevolg van de nota van wijziging lager is dan aanvanke-

Schutte

lijk gedacht. Welke effecten heeft dat op de relatie tussen de opbrengst en de compensatie die al dan niet bewust is voorzien?

De heer Reitsma heeft in zijn motie een verzoek gedaan waar financiële consequenties aan verbonden zijn en hij heeft gezegd hoe hij de dekking ziet. Daarmee hoeft formeel niets aan de hand te zijn, maar ik denk dat de consequentie moet zijn dat de stemming over de motie gelijktijdig plaatsvindt met de over enkele weken in te dienen motie over de dekking. Het zou wel erg gemakkelijk zijn, als deze motie wellicht eerst wordt afgestemd en de zaak dan weer open ligt. Ik denk dat er goede afspraken over de procedure moeten worden gemaakt.

Als ik een afweging maak van de inhoud van deze motie, ben ik van mening dat de aangevoerde dekking zeer onaantrekkelijk is. Daarbij gaat het om werkgelegenheid aan de onderkant, en daar hebben wij al zo weinig instrumenten voor.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording, maar ik heb nog een aantal korte nabrandertjes. Ik ben blij dat men zich op Europees niveau zal inzetten voor de kwestie van huur- of leenauto's ingeval van reparaties.

Wat betreft het amendement-Van der Vlies: ik begin overtuigd te raken van het nut om circus- en kermiswagens wel vrij te stellen van deze heffing. Ik vind de argumentatie van de heer Vermeend overtuigend dat er geen sprake is van goederenvervoer door lieden die wel degelijk gebruik moeten maken van de grote weg. Ik neig ertoe om dit amendement niet te steunen, dit in tegenstelling tot wat ik eerder heb gezegd.

De heer Van der Vlies heeft ook een amendement ingediend over het aantal assen dat wordt gebruikt. Met de heer Kamp ben ik van mening dat het antwoord van de heer Vermeend voldoende is, dat Nederland zich in Europees verband zal inspannen om hiervoor een oplossing te vinden. Ik denk dat het dan niet nodig is om dit amendement aan te nemen.

Op het gevaar af de discussie over de compensatie te heropenen, D66 heeft als standpunt dat het niet nodig is om tot 100% compensatie te komen. Wij constateren dat bij de besluitvorming over het belastingplan 1994 al is gekozen voor een

ruime compensatie, zowel in de vorm van verlaging van de motorrijtuigenbelasting als in de vorm van infrastructurele werken. Wij zijn van mening dat hiermee voldoende compensatie is gevonden. Ik zou nog wel graag een antwoord horen op de vraag waarom precies is gekozen voor de A50 en de A73, ook al speelt dit geen rol bij de discussie over dit wetsvoorstel.

Onze fractie is voor de steeds grotere tendens om het gebruik van auto's, of het nu personenauto's of vrachtauto's zijn, zwaarder te belasten en het hebben van een auto minder te belasten, waar de heer Schutte ook al over sprak. Wij vinden dat een zeer goed streven in het licht van het mobiliteitsvraagstuk. Wij zijn blij dat er zeer instemmend wordt geknikt en wij houden de regering daaraan.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik wil graag de bewindslieden hartelijk dankzeggen voor hun beantwoording. De houding van de SGP-fractie tegenover dit wetsvoorstel is op zichzelf duidelijk. Het oorspronkelijke wetsvoorstel ontmoette in onze fractie bijzonder veel kritiek, maar wij hebben de nota van wijziging gekregen en die heb ik vanmorgen een substantiële verbetering genoemd. Wij kunnen met het nu voorliggende wetsvoorstel leven, zij het dat ik nog enkele amendementen heb, maar daar kom ik nog op.

De minister sprak mij wat vermanend toe, omdat ik verwarring zou hebben gecreëerd over twee wijzen van rekeningrijden. Ik heb mijn tekst er nog eens op nagelezen. Ik kon mijn fractiegenoot die zich op dit onderdeel bijzonder heeft gespecialiseerd niet meteen consulteren. Ik meen echter geen aanleiding te hebben gegeven tot die verwarring. Wij behoeven echter niet over elk woord te vallen. Dat is mijn punt verder niet.

Ook wij willen inderdaad toe naar een systeem waarbij het gebruik sec en het gebruik over een bepaalde afstand de criteria zijn. Een dergelijk systeem komt gelukkig in beeld. Wij zullen de ontwikkelingen op dat punt afwachten.

Dan wil ik nu iets zeggen over de amendementen. Het eerste amendement komt voor op stuk nr. 10 ter zake van de vrijstelling voor kermis-

en circusexploitanten. Ik blijf bij het principiële motief dat uitzonderingen gemaakt worden voor publieke taken en voor een branche die gewoon commercieel bezig is. De staatssecretaris vindt dat inderdaad een punt, maar zegt het zo lastig te vinden. Mijn suggestie is om de bewijslast bij deze exploitanten te leggen. In deze tijd van computerisering en informatica moet een oplossing dan niet echt moeilijk zijn. Kortom, ik wil het amendement in stemming brengen. Ik wacht het verloop wel af.

Het andere amendement wordt breder gedragen in deze Kamer, zo blijkt. Ik ben de staatssecretaris erkentelijk voor het feit dat hij gevoelig bleek te zijn voor mijn argumentatie. Hij beriep zich echter op het bestaande verdrag en op de juridische implicaties die mogelijk op zijn weg komen als de Kamer bij meerderheid dit amendement zou aanvaarden. Als ik het goed heb begrepen, zou dit inderdaad kunnen gebeuren als het amendement in stemming komt.

Ik heb dat argument op mij laten inwerken. Na consultatie van de medeondertekenaren zou het zuiver zijn, begrip te tonen voor de overwegingen van de staatssecretaris op dit punt en het amendement om die reden in te trekken. Ik had die mogelijkheid tevoren gezien. Ik had gedacht in dat geval een motie in te dienen, waarin ik de Kamer vraag, uit te spreken dat de staatssecretaris en de minister gezamenlijk bij eerstvolgende gelegenheid zich dan maar moeten inspannen om mogelijkheden te creëren ter vermijding van deze dubbele belastingheffing en over de resultaten van die inspanning de Kamer te rapporteren. De staatssecretaris heeft evenwel in zijn beschouwing die toezegging ingebouwd. Ik moet dan nuchter zijn en sportief. Ik moet dan ook constateren dat ik die motie niet behoef in te dienen, want zij zal straks overbodig zijn.

Om die redenen trek ik mijn amendement op stuk nr. 11 in.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Van der Vlies c.s. (stuk nr. 11) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Van het indienen van een motie ± als aangeduid ± zie ik af omdat de staatssecretaris het daarin gevraagde

Van der Vlies

al royaal heeft toegezegd. Ik hoop dus dat bij de eerstvolgende gelegenheid die mogelijkheid gecreëerd zal worden en dat de bevindingen aan de Kamer gerapporteerd zullen worden. Dat kan gecombineerd worden met de andere punten die ingebracht zullen worden in het beraad met de verdragspartijen, namelijk de kwestie van de huur- en leenvrachtauto's en de kwestie van de gespreide betaling.

□

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Voorzitter! Ik wil beide bewindslieden hartelijk bedanken voor de uitgebreide en zorgvuldige beantwoording van de vragen. De behandeling van dit wetsvoorstel is, dunkt mij, een schoolvoorbeeld van vruchtbare samenwerking tussen parlement en kabinet. Zonder de inbreng van het parlement zou hier een aanzienlijk minder aantrekkelijk voorstel hebben gelegen. Mijns inziens kan de sector tevreden zijn.

Ik heb nog een viertal opmerkingen. Ten aanzien van de herstructurering van de motorrijtuigenbelasting komt de staatssecretaris in de loop van 1996 met een voorstel naar de Kamer. De discussie over minimumtarieven en houderschapsbelasting wordt daarin verwerkt. Het uiteindelijke doel is een meer gerichte compensatie waarvoor wij in het verleden hebben gepleit.

Ten tweede is de bewaarplicht inderdaad een noodzakelijke voorwaarde voor het kunnen toepassen van controle. Ik hoop dat het in deze informatiemaatschappij mogelijk zal blijken te zijn dat Duitsland en Nederland de systemen aan elkaar koppelen, zodat de bewaarplicht voor het bedrijfsleven kan worden beperkt.

Ten derde ben ik blij dat de staatssecretaris de gelegenheid heeft genomen om te bevestigen dat hij zich verantwoordelijk voelt en ook is voor een goed dekkend netwerk van verkooppunten.

Ten vierde denk ik dat het goed is dat hier breed door de bewindslieden is verklaard dat wij zo snel mogelijk over willen gaan tot een efficiënt werkend systeem van road pricing voor het goederenvervoer.

De fractie van de Partij van de Arbeid zal het voorstel steunen.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik wil, met uw permissie, graag als eerste beginnen. Ik heb nog een andere verplichting na deze vergadering.

Er zijn mij een aantal vragen gesteld. Onder andere heeft de heer Reitsma nog gevraagd wat de ruimte is tussen de huidige MRB-tarieven en de EG-minima. Ik heb het dan over de minimumtarieven in de motorrijtuigenbelasting. Dat is het lastige. Dat ligt heel verschillend. Van sommige individuele vrachtwagens weten wij dat zij boven het minimum zitten. Van andere vrachtwagens weten wij \pm dat is al eerder gemeld \pm dat zij onder het minimum zitten. Als je de MRB-tarieven nu over de hele lijn zou verlagen, betekent het dat je voor een veel groter aantal dan tot nu toe echt onder het minimum gaat zakken. Een verantwoorde raming over de totale ruimte kunnen wij op dit moment niet geven als gevolg van ontbrekende cijfers daarover. Dat is een van de onderdelen van het onderzoek dat uiteindelijk moet leiden tot een nieuw wetsvoorstel. De staatssecretaris is daarmee bezig. Overigens wordt daarin ook overcompensatie meegenomen. Voor zover er overcompensatie is voor bepaalde categorieën, zal daar ook zeker naar gekeken worden.

Er is gepleit voor het laten verdwijnen van de MRB voor road pricing en accijns. Ik ben het daar volstrekt mee eens. Wij zullen die inzet ook graag plegen. Als wij straks een systeem hebben waarmee wij ons wel kunnen conformeren aan het minimumniveau van de motorrijtuigenbelasting, dan is het voorstelbaar dat die eerder weg kan dan wanneer road pricing wordt ingevoerd. Daarbij kan nog een relatie met het onderhandelingsproces met Duitsland worden gelegd als het gaat om verhoging van het eurovignet. Ik vind dat geen zaak die op dit moment al aangekaart moet worden. In elk geval zijn wij er niet op uit om het bedrijfsleven lastenverzwaringen op te leggen, zeker niet na alles wat er gebeurd is.

Ik moet een opmerking maken in de richting van de heer Reitsma over zijn motie. Ik ben het met de heer Schutte eens dat de motie in stemming zou moeten komen als ook aan de andere kant wordt voldaan. De heer Reitsma had natuurlijk ook in de motie zelf

kunnen vermelden dat de mogelijke kosten voor deze oplossing gezocht moeten worden in vermindering van de afdrachtskorting. Dan is hij echt helder. Ik vind het overigens een heel slechte oplossing. Het internationale vervoer, dat concurrentie ondervindt, heeft per 1 januari geen extra nadeel, want dat betaalt al voor het eurovignet. Het nationale vervoer houdt precies dezelfde concurrentievoorwaarden. Ook daar kan dus niet volgehouden worden dat het ook maar iets betekent voor de werkgelegenheid. Als het gaat over rechtstreekse compensatie voor de belastingen, dan heb ik bij de prioriteitenstelling in het belastingplan meer sympathie voor de afdrachtskorting dan voor de nu, voor de derde keer, voorgestelde compensatie van een lastenverhoging.

Er zijn vragen gesteld hoe het kan dat in het oorspronkelijke verdrag een aantal dingen zijn gebeurd. Ik moet u daar een antwoord op schuldig blijven. De staatssecretaris noch ik hebben daar enige invloed op uit kunnen oefenen. Het is ook niet gebruikelijk dat je daar bij vorige bewindslieden navraag over doet. Het kan ze gevraagd worden. Ik denk dat de heer Reitsma ze vaker ziet dan ik.

Over de afbakening zullen wij graag in overleg met het bedrijfsleven bekijken hoe op een eenvoudige manier vooral in de grenssectoren zo snel mogelijk duidelijkheid geboden kan worden over wat eronder valt en wat niet.

Mevrouw Giskes heeft nog een interessante vraag gesteld over hoe het toch kan dat de 130 mln. gaat naar de A50 en de A73. Daarbij heb ik in eerste termijn opgemerkt dat TLN en EVO naar mijn gevoel wel erg kort van memorie zijn. Ik weet in elk geval voor 100% zeker dat NOB en VCO, die toen aan het fuseren waren, erom gevraagd hebben om het vooral te gebruiken voor de A50 en de A73. Van de EVO weet ik het niet zeker. Dat men zo kort van memorie is en het nu vergeten is en thans zegt dat het daar niet naartoe moet, maar naar de doelgroepstroken vind ik jammer. Overigens gaan wij ook extra geld investeren in doelgroepstroken, maar wij doen dat niet gekoppeld aan dit wetsvoorstel.

Voorzitter! De heer Schutte heeft volstrekt gelijk als hij zegt dat wij toe moeten naar een systematiek die meer past in ons mobiliteitsbeleid.

Jorritsma-Lebbink

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

□

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

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

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

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

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

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

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

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 18.35 uur tot 20.00 uur geschorst.

Voorzitter: Deetman

Aan de orde is de behandeling van:

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

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

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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