

Voorzitter

1. Wat doet de internationale gemeenschap aan directe hulp ten aanzien van het blussen? Wat biedt de Europese Unie aan hulp en wat doet Nederland eventueel?

2. Wat kan Nederland hetzij zelf, hetzij in Europees verband doen aan preventieve maatregelen? Deze ramp is deels ook een "man-made disaster" als gevolg van het beleid van niet alleen wat kleinere boeren, maar ook de grotere houtkap-bedrijven. Gelet op het standpunt en de maatregelen in het kader van het tropisch regenwoud, wil ik de regering vragen hierop in te gaan.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de accijns (25349).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het wetsvoorstel heet Wijziging van de Wet op de accijns, maar het is terecht aangekondigd als het wetsvoorstel over de paarse diesel. Gelukkig zit mevrouw Giskes hier, want ik was al even bang dat zij er niet zou zijn. Er is het laatste halfjaar een hevig gevecht gaande tussen een woordvoerder van de fractie van D66 en een woordvoerder van de fractie van de VVD over de vraag wie het octrooirecht krijgt van het introduceren van de paarse diesel. Naar mijn mening is die vraag tot heden nog niet beslecht. Ik merk dat de ene het claimt in het ene debat, terwijl de andere het claimt in het andere debat.

De heer **Van Rey** (VVD): Ik claim niks.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik had het over "een woordvoerder van de VVD". Daarmee heb ik echt collega Van Rey niet op het oog, want hij is zo moedig geweest om tegen het belastingplan te stemmen. Hij heeft eigenlijk helemaal geen behoefte aan paarse diesel in tegenstelling tot zijn fractie. Het gaat om zijn collega Blaauw.

Ik vind het van belang dat die wedstrijd wordt beslecht. Ik wil daartoe een handreiking doen. Ik stel voor dat in dit debat zowel de fractie van D66 als de fractie van de VVD volmondig verklaart geweldig blij te zijn met accijnsverhoging. Degene die dat het hardste roept, mag wat mij betreft dat octrooirecht van de paarse diesel hebben. Die moet dan wel op de koop toenemen dat de paarse diesel vandaag niet te introduceren is en dat een stapel van bureaucratische regelingen, administratieve rompslomp, lastenverzwaring voor het bedrijfsleven en de hele mikmak moet worden verdedigd. Kiest u maar. Ik hoop dat aan het eind van het debat duidelijk is wie straks het octrooirecht van de paarse diesel zal krijgen. Degene die dat het hardste roept, zal ik het in ieder geval gunnen.

Voorzitter! Het kabinet heeft de accijns per 1 juli verhoogd, maar België en Duitsland hebben dat niet gedaan. De CDA-fractie heeft in diverse debatten gezegd – dat is de staatssecretaris bekend – dat zij het gegeven die omstandigheden gewoon een domme maatregel vindt. Maar goed, Paars doet wel eens meer dingen. Een en ander heeft ertoe geleid dat er in de grensstreek grote problemen zijn ontstaan en dat de concurrentiepositie van het goederenvervoer is verslechterd. Het kabinet zou voor compensatie zorgdragen met de Zalmstrook en paarse diesel, maar er zijn een paar spelbrekers geweest. België was spelbreker bij de Zalmstrook. Verder kan niet zomaar van de pomphouders verwacht worden dat zij van de ene op de andere dag grote investeringen gaan doen in nieuwe tanks en dergelijke. Paarse diesel is dan ook niet op korte termijn te introduceren. En dat is schijnbaar even over het hoofd gezien.

Nadat België dwars was gaan liggen in verband met de problematiek in de grensstreek, zijn de bewindslieden van Financiën gekomen met de zogenaamde Zalmsubsidie. Daar is het laatste nog niet over gezegd, want de staatssecretaris is nog in discussie met de pomphouders. Misschien kan hij hier wel mededelen wat de stand van zaken bij dat overleg is. Na afloop hiervan kunnen wij dat deel van het debat in de Kamer op een gegeven moment afronden. Mijn fractie houdt er grote twijfels over of de staatsse-

cretaris in staat zal zijn om een adequate compensatieregeling te maken voor de pomphouders in de grensstreek. En dan zal toch het onverkwikkelijke gebeuren, namelijk dat er een groot verlies aan arbeidsplaatsen zal optreden.

Het wetsvoorstel inzake de paarse diesel kan niet op tijd geïntroduceerd worden. Daarom komt het kabinet nu met een ingewikkelde, fraudegevoelige, onrechtvaardige en administratief belastende compensatieregeling: de zogenaamde tijdelijke terugaafregeling. Uit de kwalificaties die ik hieraan geef, valt al op te maken hoezeer de CDA-fractie staat te juichen om dit wetsvoorstel erdoor te slepen. De accijnsverhoging heeft ronduit geleid tot veel geknoei in wet- en regelgeving. Dat geknoei had voorkomen kunnen worden door een wat verstandiger beleid te voeren. Ik heb al gewezen op de pomphouders in de grensstreek. Zij zijn in grote problemen gekomen. Er is weliswaar beloofd dat zij volledig gecompenseerd zouden worden, maar dat lukt dus niet, met alle gevolgen van dien. De dieselaccijns is eerst 5 cent verhoogd. Vervolgens wordt echter tegen 85% gezegd dat zij die 5 cent terugkrijgen. Ik vind dit een grote omweg met veel geldverslindende operaties. Het zou veel eenvoudiger zijn geweest om de dieselaccijns niet met 5 cent te verhogen, want dan had dat geld ook niet teruggeven behoeven te worden. Waarom heeft de staatssecretaris daar niet voor gekozen?

Het wetsvoorstel leidt er verder toe dat wij in Nederland straks drie soorten diesel krijgen: de blanke, de rode en de paarse. Ik meen evenwel dat een paar jaar geleden als argument voor het afschaffen van bepaalde kleuren diesel werd aangevoerd dat dit zo fraudegevoelig was. Ik heb hier diverse rapporten en rapportages over gezien. De staatssecretaris introduceert nu een nieuwe kleur diesel. Dat zal weliswaar pas over een jaar gebeuren, maar het is wel een beleidsvoornemen. Het kan echter niet anders zijn dan dat ook dit tot op zekere hoogte fraudegevoelig is. De verleiding om een andere kleur diesel te tanken is heel groot, omdat er nauwelijks of zelfs geen controle is, ook niet voor de rode diesel. De staatssecretaris veroorzaakt dit in feite door dit soort maatregelen te introduceren.

Reitsma

De staatssecretaris wil dat de pomphouder voorlopig het kenteken gaat registreren van iemand die paarse diesel heeft getankt. Ik zie dat al gebeuren. Neem bijvoorbeeld een grote ondernemer met 100 vrachtauto's. Het merendeel van die auto's, 70 stuks, heeft al te maken met het ingebouwde plafond. Welk kentekennummer wordt er dan opgeschreven? Hoe wordt gecontroleerd dat het werkelijk om die en die auto gaat? Dat lijkt mij volstrekt onmogelijk. Met dit type regelingen lokt de staatssecretaris fraude uit.

Dan kom ik te spreken over het voornemen van het kabinet om te komen tot een teruggaaf, een compensatie van 100%. Circa 85% van de dieselolie wordt in Nederland getankt – het betreft dan het goederenvervoer – maar door de geïntroduceerde onder- en bovengrens lukt die volledige compensatie niet. Vandaar mijn twee amendementen om toch te komen tot een volledige compensatie. Er blijft 15% over. Die gaat naar het personenvervoer, de taxi's en de plezierjachten. Daar blijft sprake van een forse mate van ondercompensatie, want de dieselauto's maken over het algemeen veel kilometers, terwijl de compensatie is afgestemd op 16.000 km per jaar. Volgens mij rijdt geen enkele dieselauto minder dan 16.000 km, want dan schaf je een andere auto aan. Dan blijven over de taxi's en de plezierjachten. De taxi's zijn feitelijk vrijgesteld van het betalen van bepaalde belastingen. Die krijgen geen enkele compensatie, dus het gaat om niets anders dan een lastenverzwaring. De pleziervaart is drie jaar geleden opgezaald met een forse lastenverhoging doordat er geen rode diesel meer mocht worden getankt. Er moest worden overgegaan op blanke diesel. De pleziervaart krijgt nu ook geen compensatie. Waarom kiest de staatssecretaris voor deze lijn? Hoe staat het wat dat betreft met de Europese inzet van de staatssecretaris om de pleziervaart dezelfde accijns te laten betalen in Europa? In België en Engeland mag er nog rode diesel worden getankt, terwijl de inzet was om deze kwestie binnen de kortste keren gelijk te trekken in Europa. Hoe zit dat?

Het kabinet beloofde het bedrijfsleven een volledige compensatie. Met de introductie van paarse diesel zou dat kunnen lukken, want daarbij is geen sprake van een maximum of

een minimum. De staatssecretaris kan deze regeling echter niet tijdig laten ingaan. Daarom is hij met de tijdelijke teruggaafregeling gekomen, met die vreemde onder- en bovengrens. Daarmee komt de toegezegde compensatie op de tocht te staan. Daarom heb ik twee amendementen ingediend. Het ene amendement strekt ertoe om de ondergrens weg te halen. Dat heeft betrekking op het minimale aantal van 100 liter. Op dat punt is er sprake van iets vreemds. Kijk maar naar de praktijk. Het merendeel van de transportbedrijven heeft een eigen pomp bij het bedrijf staan. Een hoop vrachtauto's, gericht op het internationale goederenvervoer, rijden lange afstanden. Het komt vaak voor, als ze terugkomen, dat ze voor het laatste stukje in Nederland nog even moeten tanken, omdat ze de slag naar huis net niet kunnen maken. Dan tanken ze voor een vrij laag bedrag om thuis te kunnen komen, want vervolgens tanken ze weer vol op het eigen bedrijf, tegen een aanzienlijk lagere prijs per liter, door de forse reductie. De hoeveelheid die ze voor het laatste stukje tanken, is bijna altijd minder dan 100 liter. Door de introductie van die ondergrens worden deze bedrijven flink gefrustreerd. Ik adviseer de staatssecretaris dus om dit te schrappen, want het gaat toch om een tijdelijke regeling. Ik ben ervoor om deze bedrijven volledig te compenseren.

Hetzelfde geldt voor de bovengrens. Deze grens werkt voorts ook nog negatief in de richting van het optimaal inzetten van het wagenpark; over efficiency gesproken. Ik heb aangegeven dat deze maatregel volgens mij oncontroleerbaar is, zeker als het gaat om de grote ondernemers met een groot wagenpark, maar het belemmert ook het efficiënt inzetten van de meest zuinige auto's. Als je namelijk met een moderne stille, schone en zuinige auto aan de bovengrens zit, dan ben je bijna gedwongen om een andere auto in te zetten die minder zuinig en minder aantrekkelijk op de weg is, omdat anders geen gebruik gemaakt kan worden van de tijdelijke teruggaafregeling. Dus ook naar aanleiding van dit voorbeeld zeg ik: staatssecretaris, wees verstandig en schrap beide grenzen uit deze tijdelijke regeling.

Voorzitter! De teruggaafregeling levert voor de tankstations ernstige

bezwaren op. Dat blijkt ook uit een brief van de afdeling tankstations van de Bovag. In Nederland moet minimaal een investering gedaan worden van 100 mln. Dan heb ik het nog niet eens over administratieve lasten, lastenverzwarende maatregelen, fraudegevoeligheid en dergelijke. Op het ogenblik vindt er overleg plaats met de minister van Economische Zaken om de brandstofprijzen meer in overeenstemming te brengen met de landen om ons heen. De marge die bestemd is voor monopolisten en voor distributeurs is te groot in Nederland. Vandaag vond hierover zelfs nog een algemeen overleg in de Kamer plaats. Dit gedoe met de teruggaafregeling kan er alleen maar toe leiden dat de marge weer groter wordt. De tankstations, degenen die de investeringen moeten doen, zijn echt geen filantropen en zij zullen die 100 mln. in de dieselprijs doorberekenen. Dat vind ik zonde van het geld.

De staatssecretaris maakt in feite met zijn voorstel de brandstof nog duurder. Ik vraag mij af wat de staatssecretaris doet als binnen de anderhalf jaar dat die tijdelijke regeling werkt, Duitsland en België de dieselaccijns verhogen. Hij heeft dan alle tankstations de opdracht gegeven om die 100 mln. te investeren. Handhaaft hij in die situatie de paarse diesel? Of vindt hij dat er dan geen enkel argument meer is om die compensatie te geven? Dat is een geweldig probleem. Men weet niet waar men aan toe is met het beleid van de staatssecretaris.

Bij deze accijnsverhoging zijn er naar mijn mening in Nederland alleen maar verliezers: de grenspomphouders en de Nederlandse Staat. Ook de minister van Financiën is een verliezer, omdat de wegleffecten veel groter zijn dan verwacht. Kan de staatssecretaris trouwens aangeven hoe groot die wegleffecten zullen zijn? Het bedrijfsleven is verliezer. Het moet forse investeringen doen, krijgt een enorme lastenverzwaring te verwerken en een hoge administratieve lastendruk. En dan te bedenken waar het allemaal om ging. Het ging erom dat er minder kilometers zouden worden gereden. Wij zien nu de effecten en collega Van Rey heeft dat kortgeleden in een algemeen overleg nog eens gezegd: er wordt geen kilometer minder om

Reitsma

gereden; eerder meer, omdat men tracht in het buitenland te tanken. Ik wijs de staatssecretaris ook op de forse kritiek van de Raad van State op dit wetsvoorstel. Ik vind dat de staatssecretaris daar vrij gemakkelijk overheen walst in zijn schriftelijke antwoorden aan de Raad van State en aan de Kamer. Eigenlijk adviseert de Raad van State hem om dit niet te doen. Kortom, de prijs voor Paars of voor paarse diesel is hoog, te hoog. Een aardigheidje: minister De Boer heeft haar ideaal binnengesleept. Alhoewel, zij had in plaats van 5 cent liever anderhalve gulden gehad. Dus het is een klein ideaaltje. Er was gezegd dat het geld dat bij de weggebruikers wordt weggehaald, gebruikt zou worden voor een verbetering van de wegen. Maar mevrouw Jorritsma heeft slechts een beetje geld gekregen voor het openbaar vervoer. Minister Zalm zit met de scherven. Hij zit met een weglekeffect dat een paar honderd miljoen gulden hoger is dan was ingeschat. De Duitsers en de Belgen vinden het prachtig, zeker de Duitsers, want de Duitse minister van financiën wordt er rijk door. Misschien kan hij eerder aan de EMU-criteria voldoen omdat er Nederlands belastinggeld binnenkomt. De VVD, ook een grote verliezer, is met het pistool op de borst akkoord gegaan met de accijnsverhoging. Hoezo samenwerking in het kabinet? Hoezo gezamenlijk vrolijk optrekken? Als u – ik spreek u niet persoonlijk aan – over de streep getrokken moet worden om iets te accepteren met een pistool op de borst, dan kunt u niets anders zeggen dan: ik geef mij over. Maar u hebt beloftes gedaan.

De heer **Van Rey** (VVD): Voorzitter! Het is geloof ik de vierde keer dat de heer Reitsma dit verhaal houdt. Ik heb voor het debat al gezegd: "U moet vanmiddag niet aan herhaling gaan doen, want we kunnen u een videoband tonen waarop u precies hetzelfde zegt."

Laten we, opdat dit wetsvoorstel zo snel mogelijk in het Staatsblad komt, dit debat vanmiddag afronden. Bent u het daarmee eens, mijnheer Reitsma?

De **voorzitter**: Het is overigens de eerste keer, mijnheer Van Rey, dat de heer Reitsma dit zegt als spreker van de VVD. Hij staat als zodanig op de sprekerslijst.

De heer **Van Rey** (VVD): Fouten zijn in deze Kamer natuurlijk nog niet uit de wereld. Daar zijn we het wel over eens. Ik heb ook de indruk dat de heer Reitsma, afgezien van dit wetsvoorstel, het met ons eens is.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb slechts een conclusie. Niet als VVD-vertegenwoordiger maar als CDA-vertegenwoordiger – al zou ik de VVD hulde brengen als zij straks ook tot die conclusie komt – zeg ik dat er alleen maar scherven achterblijven. Kortom, kabinet, staatssecretaris van Financiën, kom tot bezinning en ga niet door met dit geknoei.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik spreek alleen, als ik niet ook als VVD'er op de lijst sta.

De **voorzitter**: U staat zonder spreektijd op de lijst. Dat is ook een bezwaar.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb ongeveer een halfuur in gedachten.

Voorzitter! Ik was blij dat ik net op tijd binnen was om de heer Reitsma te horen. Ik dacht: hier komt het Salomonsoordeel waar ik al zo lang op wacht. Het CDA draait er echter weer omheen. De heer Reitsma doet ook nu weer geen uitspraak over het door hem zo treffend geschetste probleem van het eerstgeboorterecht. Hij kondigt een spelletje af. Maar, mijnheer Reitsma, het CDA bepaalt de spelregels niet meer.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Daar waren we al drie jaar achter! Dat vinden we soms ook vreugdevol. Maar u kunt het octrooirecht voor paarse diesel nog introduceren. Ik heb er niet omheen gedraaid. Stel dat ik u nu voor de voeten loop en wel een uitspraak doe. Ik zou dat jammer vinden. Ik wil u alle kans geven om dat recht binnen te halen.

Mevrouw **Giskes** (D66): U bent te snel. Ik had willen zeggen dat ik heel blij ben dat ik nu in ieder geval de gelegenheid heb om te zeggen dat een wedstrijd niet nodig is. Ik was het gewoon, namelijk bij het belastingplan 1997. Ik wil het woord "paars" daar overigens niet bij claimen. Ik meen dat dit woord uit de transportsector komt. Ik zou het zelfs niet gekozen hebben voor dit

kabinet. Het heeft mij te veel de tint van een bepaald kerkgenootschap. Ik vind dat niet passen bij het kabinet waarover we het thans hebben.

Desondanks zal het duidelijk zijn dat D66 een voorstander is van paarse diesel, zoals al vele keren eerder duidelijk is geworden, om meer dan een reden. Het is heel goed om een onderscheid te kunnen maken tussen de brandstof die door zakelijke rijders in de sfeer van vrachtverkeer benodigd is en andersoortige brandstofgebruikers. Het is om die reden alleen al heel wenselijk om niet alleen over paarse diesel na te denken maar ook concrete stappen in die richting te zetten. Het is alleen jammer dat het niet lukt om dat per 1 juli gerealiseerd te krijgen. Al zou Duitsland tussentijds aan accijnsverhoging gaan doen, dan nog is het nuttig als dat onderscheid gemaakt kan worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dat vind ik boeiend. Laten we dat even invullen. Stel dat Duitsland over een jaar de dieselaccijns met 5 of 10 cent verhoogt. Wat moeten de bewindslieden dan volgens u met de dieselaccijns doen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is een tamelijk op zichzelf staande afweging die niets te maken heeft met de vraag of wel of niet op paarse diesel zal worden overgegaan. Dit heeft te maken met de vraag of wij tevreden zijn met het eigen accijnsbeleid en of wij vinden dat daarmee de Europese gelijkschakeling meer in het zicht komt. Ik begrijp de vraag van de heer Reitsma eigenlijk helemaal niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Die is heel eenvoudig, volgens mij zo eenvoudig dat mevrouw Giskes er niet op wil antwoorden. Duitsland verhoogt de dieselprijs volgend jaar met 5 cent. Vindt mevrouw Giskes dat de bewindslieden dan een accijnsverhoging van 5 cent op paarse diesel moeten introduceren?

Mevrouw **Giskes** (D66): Waarom zou dat een aanleiding zijn? De vraag was of het aanvaardbaar is om per 1 juli al een accijnsverhoging te introduceren, gegeven het feit dat het niveau in Duitsland achterblijft. Als Duitsland dus iets zou doen, zou daar hoogstens het niveau ontstaan waarvan wij hoopten dat het al eerder bereikt zou worden. Dat is

Giskes

geen aanleiding om tot een verhoging over te gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Zelfs los van deze accijnsverhoging vindt mevrouw Giskes het belangrijk dat er paarse diesel wordt geïntroduceerd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het gaat mij om het onderscheid.

De heer **Reitsma** (CDA): En daarom wil mevrouw Giskes ook twee tanks in de grond hebben die grote investeringen vergen. Stel, dat wij nu tot de conclusie zouden komen dat de accijns op blanke diesel over een jaar exact dezelfde hoogte moet hebben als die op paarse diesel, wat is dan het belang van het onderscheid?

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat belang zit hem in het feit dat wij kennelijk niet in staat zijn om, zoals bij alle overige brandstoffen het geval is, bij variabilisering de accijnzen te verhogen en de motorrijtuigenbelasting te verlagen. Dat bleek niet mogelijk voor zware vrachtwagens en dus moeten wij iets anders doen. Dat Duitsland de accijnzen met 5 cent verhoogt, doet niets af of voegt niets toe aan het gegeven dat wij niet kunnen compenseren via de motorrijtuigenbelasting. Dus alleen al om die reden zal een onderscheid gemaakt moeten worden. Ik begrijp nog steeds de vraag van de heer Reitsma niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik mag dus de politieke conclusie trekken dat het, als Duitsland over een jaar overgaat tot een redelijke accijnsverhoging, voor Nederland geen aanleiding hoeft te zijn om de accijnzen ook te verhogen voor het goederenvervoer?

Mevrouw **Giskes** (D66): Het hoeft geen reden te zijn om het niet te doen, maar ook niet om het wel te doen. Niet alleen daarop baseren wij ons beleid. Dat is ook wel gebleken, want wij hebben dit jaar iets gedaan terwijl Duitsland iets niet deed.

De heer **Reitsma** (CDA): Volgens mij wil mevrouw Giskes niet eerlijk zeggen waar het op staat.

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Reitsma moet zijn vraag beter formuleren.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben niet eens bereid om het nog duidelijker te formuleren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het feit dat de paarse diesel er ooit zal komen doet ons deugd. Zolang dat niet kan, is het duidelijk dat wij een alternatieve vorm van compensatie nodig hebben. Die is weergegeven in dit voorstel. Wij hebben daar weinig opmerkingen meer over, anders dan die in de schriftelijke ronde.

Ik stel nog wel één keer de vraag waarom niet toch, net zo goed als voor andere brandstofgebruikers, een vaste compensatie bedacht had kunnen worden, want ook een verlaging van de motorrijtuigenbelasting compenseert in de vaste lasten niet precies wat getankt wordt.

De enige vraag die nog rest, is waar precies de 100 mln. vandaan komen die nodig zijn voor de introductie van de paarse diesel. Daar hoor ik graag wat meer informatie over.

Tot slot de amendementen van de heer Reitsma. Ze zijn leuk bedacht, maar ik vind ze niet nodig. Het "ondergrensverhaal" vind ik dusdanig goed weerlegd door de staatssecretaris, dat ik van mening ben dat daaraan moet worden vastgehouden. De bovengrens raakt aan wat ik zojuist zei: er is een grens aan wat gecompenseerd kan worden als er gevariabiliseerd wordt.

□

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Wij krijgen steeds meer kleuren diesel en misschien heeft dat ook wel wat te maken met de stromingen in dit land, althans als D66 paars mag heten, want er is ook rode diesel, en de witte diesel is wat groen gekleurd, dus de heer Reitsma was allang voorzien.

Ik wil niet doen wat de heer Reitsma doet: nadieselen over beslissingen die al zijn gevallen. Het is vervelend voor iemand als hij een aantal maanden geleden bij het nemen van een beslissing behoorde tot de minderheid, maar het is niet zinvol om daarover door te gaan. Volgens mij krijgt de heer Reitsma het namelijk niet voor elkaar om zelfs zijn eigen denkbeelden te verwezenlijken door deze wet te verwerpen. Het lijkt mij sterk dat het CDA er behoefte aan zou hebben om het beroepsgoederenvervoer in problemen te brengen door deze wet

te verwerpen. Ik weet niet precies waar hij heen wil, behalve dan nadieselen.

Voor mij is het een soort uitvoeringswet, die het gevolg is van beslissingen die wij eerder hebben genomen. Ik ben het met collega Reitsma eens dat er aan die wet een paar mankementen zitten of aspecten waar wij nog even over door moeten praten. Ik zou het alleen niet willen doen met de inzet die hij heeft. Hij schetst het beeld dat het allemaal waardeloos is, omdat je niet in staat bent om die wet behoorlijk uit te voeren.

Ik wil hierover een paar vragen stellen aan de staatssecretaris en ik hoop dat hij daar een bevredigend antwoord op weet te geven. De heer Reitsma komt in ieder geval niet met een ander systeem dan ons kader. Er is sprake van een verhoging van de accijns, die bij het goederenvervoer niet kan worden gecompenseerd met een lagere motorrijtuigenbelasting. Wij willen dat dit voor die sector wordt opgelost.

Ik kom op de fraudegevoeligheid. De situatie moet worden gecreëerd dat je gewoon paarse diesel kunt kopen. In de tussenliggende periode wordt er met bonnetjes gewerkt. Daarbij bestaat het gevaar van een bepaalde mate van fraudegevoeligheid. Als de amendementen van de heer Reitsma worden aangenomen, zouden zij dat effect nog kunnen versterken. Hij kan bij het toelichten van zijn amendementen in tweede termijn misschien nog uitleggen waarom hij zulke fraudegevoelige amendementen heeft ingediend.

Het voorliggende wetsvoorstel kent ook fraudegevoeligheid. Ik zou van de staatssecretaris willen weten hoe hij deze probeert terug te dringen. Iedereen weet dat het zelfs bij de rode diesel niet altijd even gemakkelijk is om na te gaan of deze niet zit in de tanks waar zij niet in hoort te zitten, zoals in de pleziervaart of anderszins. Dat hoort allemaal niet. Hoe denkt de staatssecretaris ervoor te zorgen dat die paarse diesel in steekproeven wordt opgespoord, zodat aan ons kan worden gerapporteerd hoe het precies loopt? Als het verontrustend is, moeten wij kijken wat wij eraan gaan doen.

Uiteraard hebben wij boze berichten gekregen uit de branchewereld van de pomphouders. Ik kan het bericht dat men een investering

De Jong

moet doen van 100 mln. niet natrekken, maar het lijkt mij een ontzettend hoog bedrag. Zou de staatssecretaris door anderen dan door zijn ambtenaren, door een onafhankelijke derde, op afzienbare termijn kunnen laten onderzoeken of die 100 mln. een slag in de lucht is of een serieus getal? Ik beschouw het voorlopig als een slag in de lucht. Daarmee kom je inderdaad op een jaarlast van 12 mln. à 15 mln. voor de pomphouders. Dat staat in schril contrast met de berekende administratiekosten voor het tussenliggende systeem, die 4 mln. à 5 mln. bedragen, als je het allemaal bij elkaar optelt. Het zou onzinnig zijn indien er voor het introduceren van paarse diesel grote investeringen moeten worden gedaan, die ten minste twee keer zo hoge lasten leggen bij de pomphouders. Deze moeten ze dan weer doorberekenen.

De pomphouders kunnen ook nog op een ander punt scoren. Dat maakt het des te noodzakelijker dat wij de afweging goed kunnen maken. In een systeem van teruggave van bonnetjes zitten de perceptiekosten bij de overheid die wat wil, en bij de goederenvervoersbedrijven die natuurlijk graag dat voordeel willen hebben. Wanneer je paarse diesel invoert, worden de lasten om de ombouw te realiseren gelegd bij de pomphouders, die noch om het een, noch om het ander hebben gevraagd. Dat is een reden temeer om zorgvuldig te zijn. Het is niet zo gemakkelijk om die hoge investering bij de beslissing die wij nemen, door te geven.

Ik zou gaarne duidelijkheid willen over de vraag wat een reële afschrijvingstermijn is. Dat vraag ik, omdat de staatssecretaris in zijn voorstellen terecht schrijft dat de beslissing die wij nu nemen, niet om de twee jaar kan worden herzien. Als je deze beslissing neemt, neem je die voor een lange periode. In mijn ogen ligt die periode in de orde van grootte van de afschrijvingstermijn van de investeringen die door de pomphouders moeten worden gepleegd. Die afschrijvingsperiode zal vermoedelijk ongeveer tien jaar duren, dus wij nemen nu een beslissing voor zo'n tien jaar, tenzij er te zijner tijd weer merkwaaardige compensaties worden bedacht. Dat betekent dat de beslissing over de variabilisatie van de dieselprijs zeer duurzaam is. Wij hebben daarmee niet alleen een oplossing gevonden

voor de gerezen problemen, maar wij geven die oplossing bovendien door aan volgende kabinetten.

Voorzitter! Ik kom te spreken over de amendementen van de heer Reitsma. Ik ben daar niet zo gelukkig mee. Hij heeft een amendement ingediend dat ertoe strekt dat een bovengrens van 50.000 liter voor een wagen moet worden geschrapt. Wagens zouden er immers wel eens boven kunnen komen. In mijn ogen kunnen dat nooit die wagens zijn die hij hier ten tonele heeft gevoerd, want zuinige vrachtwagens die heel veel rijden, zullen zelden of nooit boven die 50.000 liter komen. Als de heer Reitsma even doorrekenen wat 50.000 liter maal een stuiver betekent, dan zou het accepteren van een nog grotere hoeveelheid betekenen dat de motorrijtuigenbelasting fictief zo ongeveer helemaal wordt geschrapt. Dat is ook weer wat overdreven.

Het andere amendement van de heer Reitsma over de benedengrens van 100 liter snap ik helemaal niet. Uit het voortraject blijkt dat de staatssecretaris onder druk van de buitenwereld van 150 naar 100 liter is gegaan. De heer Reitsma houdt een verhaal dat zo'n grote vrachtwagen misschien wel eens 30 liter zal tanken. Het gaat naar mijn mening dan echt om peanuts, waarbij het voor het desbetreffende bedrijf de moeite niet zal lonen om de bonnetjes te verzamelen en door te sturen. Door het helemaal vrij te maken, trekt de heer Reitsma als het ware fraude aan, en dat lijkt mij toch ook niet acceptabel voor het CDA. Ik snap de beweegredenen om nu juist zo'n amendement hier neer te leggen niet eens. Ik zal dat amendement dus ook niet steunen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik weet dat de heer De Jong zijn maidenspeech houdt, maar ik wil hem toch even interrumpen. Ik wil hem overigens gelukwensen met zijn terugkeer in onze geledingen.

De heer De Jong mag uiteraard de fraude-elementen becommentariëren. Maar als de staatssecretaris wel in staat was geweest om vandaag paarse diesel te introduceren, welk effect had dat dan gehad richting goederenvervoer als het gaat om de materiële uitwerking van mijn amendementen?

De heer **De Jong** (PvdA): Dat is vrij simpel. Wat betreft de grens van

50.000 liter weten wij allebei dat de pomp niet opeens ophoudt met tanken als een wagen op 30 december 50.000 liter getankt blijkt te hebben. Het gaat er ook om dat het bonnetjessysteem op zichzelf fraudegevoeliger is dan het daadwerkelijk tanken van paarse diesel. Dat heeft de staatssecretaris benadrukt en dat heeft de heer Reitsma niet weersproken. Dat geldt ook voor die grens van 100 liter. De heer Reitsma bindt met zijn amendementen gedurende periode waar het om gaat – misschien anderhalf of twee jaar – de kat volledig op het spek. Gelet op zijn eigen verhaal, dat hij niet houdt van fraudegevoeligheid, kan ik niet eens snappen waarom hij dat zou willen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is geen sterk verhaal, omdat de heer De Jong geen antwoord geeft op mijn vraag. Je kunt twee discussies voeren. Ik noem allereerst de discussie over de fraudegevoeligheid van de regeling. Dat erken ik en die discussie wil ik best aangaan. Mijn vraag gaat echter over het tweede element dat wezenlijk is. Bij de paarse diesel is er bij elke liter die je tankt een compensatie van 5 cent. Mijn vraag is: als vandaag paarse diesel geïntroduceerd had kunnen worden, sluit de materiële betekenis van mijn twee amendementen daar dan niet bij aan?

De heer **De Jong** (PvdA): Dat geef ik de heer Reitsma geheel toe. Zijn beide amendementen zouden niet terzake doen wanneer wij vanaf nu paarse diesel zouden hebben. Wij introduceren echter geen paarse diesel vanaf 1 juli jl. Wij zitten met een overgangsmaatregel. Die is wel niet zo fantastisch, maar wij kunnen niet anders. De heer Reitsma doet voorstellen die deze overgangsmaatregel juist nog slechter maken.

De heer **Reitsma** (CDA): Nu komt de aap uit de mouw. Het betekent dus dat er nu ondercompensatie is. Daar mag u voor kiezen, maar de CDA-fractie doet dat niet.

De heer **De Jong** (PvdA): Dat is maar één argument, voorzitter, en alle andere argumenten worden door de heer Reitsma terzijde gelegd, terwijl hij net toch een behoorlijk nummer heeft gemaakt.

Voorzitter! Ik was toegekomen aan mijn conclusie. Het wetsvoorstel

De Jong

zoals het er ligt, hadden wij niet graag zelf bedacht, maar wij zitten er nu eenmaal mee dat op 1 juli jl. de accijnsverhoging is ingegaan. Er zit een verhaal achter om een tussenmaatregel te nemen en op paarse diesel uit te komen. Het klopt dat die extra perceptiekosten en een extra mogelijkheid tot frauderen meebrengt, omdat je hetzelfde product, maar weer met een ander kleurtje, aan pompen moet aanbieden. Er zitten ongelukkige kanten aan, maar alles afwegend vinden wij het niet anders dan een logisch vervolg op eerdere besluitvorming, die wij als zodanig niet ter discussie willen stellen.

□

De heer **Van Rey** (VVD): Voorzitter! Als er op de sprekerslijst twee woordvoerders van één fractie staan, moet er iets bijzonders aan de hand zijn.

De **voorzitter**: Deze sprekerslijst is fraudegevoelig gebleken.

De heer **Van Rey** (VVD): Dat kunt u wel zeggen. Deze woordvoerder zal in ieder geval niet het woord "paars" claimen. Of de diesel nu "blauw" wordt genoemd of, wanneer de vice-voorzitter van de program-commissie van het CDA zijn zin zou krijgen, "geel", daar ga ik aan voorbij. Belangrijk is dat wij tevreden kunnen zijn dat er een compensatieregeling komt. Dat heeft een kabinet met het CDA nog nooit gedaan, maar nu treed ik ook in herhaling en dat wil ik eigenlijk liever niet doen. In het voortraject, zeg ik tegen de heer Reitsma, is uitvoerig gediscussieerd over de voor- en nadelen. Daardoor wordt de aanneming van dit wetsvoorstel alleen maar opgehouden, terwijl het bedrijfsleven erop wacht, want de terugaafregeling is op 1 juli reeds met terugwerkende kracht ingegaan.

Voorzitter! Belangrijk is het dat wij bij de schriftelijke voorbereiding aan de staatssecretaris hebben gevraagd om een bedrijfseffectrapportage. Die strekking had de motie van collega Broos van Erp uit begin jaren tachtig. Daarop wordt geantwoord dat de tijd te kort was en de werking te beperkt. Wij vinden dat de staatssecretaris moet toezeggen dat de bedrijfseffectrapportage hier zal worden toegepast. Wij hopen overigens dat er

geen wijzigingen meer komen, maar je weet het nooit.

Voorzitter! Toen de schriftelijke voorbereiding was afgerond, heeft de VVD-fractie een aantal vragen gesteld over de fraudegevoeligheid van de rode diesel, waarvoor ook in de media aandacht bestond. De staatssecretaris heeft geantwoord dat hij bereid is tot onderzoek. Kan hij daarover al nadere mededelingen doen?

Voorzitter! Ik kom toe aan het watersportgebeuren. Als ik bij de schriftelijke voorbereiding had beschikt over de gegevens die ik nu ken, zou ik daarover zeker vragen hebben gesteld. Ik heb begrepen dat de opbrengst slechts 7 mln. op jaarbasis is. Ik heb uitgerekend dat dit overeenkomt met de opbrengst van alle accijnzen in dit goede land gedurende acht uur ofwel eenderde van een etmaal. Erger is dat het milieu aanmerkelijk zwaarder wordt belast; dat zou iedereen in de Kamer moeten aanspreken. Van de 600 verkooppunten zijn er nog maar 200 over en dat betekent dat er veel met jerrycans wordt gewerkt, met alle gevaren van dien. De staatssecretaris heeft op 22 mei een brief gezonden aan het watersportberaad en ik verzoek hem om deze kwestie positief te benaderen. Ik neem aan dat erop zal worden teruggekomen bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat. De VVD-fractie vindt dat hij er gewoon naar moet kijken. Juist in het kader van het milieu – men weet hoe hoog wij ook dat in het vaandel hebben – zou naar mijn mening het betreffende onderscheid verwijderd moeten worden.

Voorzitter! Ik kom toe aan de amendementen. De CDA-fractie let op de kleintjes met het amendement op stuk nr. 9. Echter, ik denk dat het bijhouden van dit kleintje meer kost dan het opbrengt. Waar het gaat om het amendement op stuk nr. 8, het verwijderen van de bovengrens, sluit ik mij aan bij de heer De Jong die verwezen heeft naar het oneigenlijk gebruik. Daarnaast hebben wij nog twee argumenten. Het eerste is dat gemiddeld in Nederland 25.000 liter per zware vrachtauto wordt gebruikt. Het tweede is dat, als er geen belemmeringen zouden zijn geweest om de compensatie te zoeken in verlaging van de motorrijtuigenbelasting, het bedrag aanmerkelijk lager zou zijn uitgevallen dan nu het geval is. Gelet op deze argumenten

zeggen wij: dat zou je niet moeten doen. Overigens weet ik ook niet wat het in financiële zin zou kosten; die vraag leg ik de staatssecretaris voor.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is heldere taal van de fractie van de VVD, die blijkbaar niet op de kleintjes let; waarvan akte!

De heer **Van Rey** (VVD): Neen, wij zeggen dat u op de kleintjes let maar vergeet dat het effect averechts is; het kost immers méér.

De heer **Reitsma** (CDA): U bent duidelijk genoeg geweest; dat kunnen wij wel eens gebruiken.

Mijn tweede vraag betreft de bovengrens. Ik kan uw bezwaren niet begrijpen. Als wij paarse diesel introduceren – dat is de inhoud van dit wetsvoorstel – zit er per definitie geen bovengrens in. Er is geen relatie in die zin dat het bedrag nooit weggezet had kunnen worden in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting. Hoe beoordeelt u dit nu? Als straks paarse diesel wordt geïntroduceerd, vindt u dan dat er sprake moet zijn van een grens van 50.000 liter? Moet het daarboven wit zijn?

De heer **Van Rey** (VVD): Ik geef u het antwoord dat zojuist ook door de heer De Jong is verwoord. Ik sluit mij daar graag bij aan. Ook bij de schriftelijk inbreng is men ingegaan op de investering van 135 mln. Denkt men in dat verband aan een jaarlijks bedrag voor rente, aflossing, afschrijving enz., dan gaat het om een gigantisch bedrag. Ik verwijs hierbij ook naar de brief van de Bovag en de fax die wij vandaag hebben ontvangen. Laat de staatssecretaris daar eerst maar eens op reageren; vervolgens zal ik uw vraag beantwoorden. Ook dat is heldere taal.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is een heel ander onderwerp. U spreekt nu over de investering die pomphouders moeten doen.

De heer **Van Rey** (VVD): Neen, om tot paarse diesel te komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Oké. Voor de compensatie heeft het kabinet 135 mln. uitgetrokken. Dat is het totaalbedrag, bedoeld voor alle liters paarse diesel. Omdat het kabinet niet in staat is vandaag paarse diesel te leveren, komt er een teruggave. Die

Van Rey

teruggaafregeling beoogt om alle paarse diesel te compenseren. Tegen die achtergrond zegt u nu: als men boven het plafond uitkomt, noem ik het geen paarse diesel meer want dan krijgt men geen compensatie. Dat kan ik gewoon niet volgen. Als u zegt dat er sprake is van een fraudegevoelige regeling, heeft u nog een argument. Ik ben daar overigens niet van overtuigd. Echter, het is toch paarse diesel?

De heer **Van Rey** (VVD): Ik ben het met die bovengrens eens, omdat er eventueel sprake kan zijn van oneigenlijk gebruik. Aanvankelijk ging het om 30.000 liter, maar na overleg met de branche is men op 50.000 liter uitgekomen. Ook omdat is aangegeven dat dit absoluut voldoende is, moeten wij dat doen. Ik kan mij namelijk ook een andere oplossing voorstellen – die zal ik hier niet vertellen – die tot oneigenlijk gebruik leidt.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ga met geweldig veel belangstelling in een forum zitten dat zich bezighoudt met goederenvervoer en distributiesector. Daar kan dit onderwerp aan de orde komen en dan moet u het nog maar eens uitleggen. Ik ben benieuwd wie dan de handen op elkaar krijgt.

De heer **Van Rey** (VVD): Dat is dan de VVD-fractie. Immers, die fractie, samen met de fracties van D66 en PvdA, heeft gezorgd voor compensatie. Uw fractie heeft daar nooit voor gezorgd. Tijdens de vorige kabinetsperiode maakte uw partij deel uit van de regering en toen hebben wij om compensatie gevraagd, maar die is er niet gekomen. Nu komt er compensatie en nu zegt u dat u in de zaaltjes zult gaan kijken wie de handen op elkaar krijgt. Welnu, wij gaan dat overleg graag aan. Enige weken geleden heb ik een avond bijgewoond van Transport en logistiek Nederland maar daar werd géén vraag gesteld over paarse diesel.

De heer **Reitsma** (CDA): Met alle respect, collega Van Rey heeft ongeveer bij elk debat de 80-jarige geschiedenis in zijn hoofd.

De heer **Van Rey** (VVD): Die heb ik deze keer niet genoemd.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar de goederensector zit daar helemaal

niet op te wachten. Die wacht op een compensatie van 100% voor het geknoei van dit kabinet. De CDA-fractie heeft steeds gezegd dat het kabinet helemaal niet tot de accijnsverhoging had moeten overgaan; u persoonlijk ook. Vandaar dat ik meen dat dan een compensatie van 100% beloofd moet worden, maar dat doet u niet.

De heer **Van Rey** (VVD): Volgens het democratisch functioneren is er hier een wet aangenomen, zoals collega De Jong ook heeft gezegd. Als wij iets hebben toegezegd, moeten wij die belofte ook zo snel mogelijk nakomen. Welnu, dat is dit wetsvoorstel.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik voorzie dat wij nog heel lang over de problemen van de heer Reitsma kunnen doorpraten, maar mijn vraag aan de staatssecretaris is of er nog een relatie is tussen het bedrag dat je maximaal via de motorrijtuigenbelasting had willen en kunnen terugsluizen en wat je nu compenseert en wat je wellicht in de sfeer van paarse diesel wilt teruggeven. Wat wordt dus eigenlijk het tarief van de paarse diesel? Als dat erbij betrokken wordt, kunnen wij erover ophouden.

De heer **Van Rey** (VVD): Wat was uw vraag aan mij?

Mevrouw **Giskes** (D66): Of u het goedvond dat ik die vragen nog even aan de staatssecretaris stelde; iedereen had die overigens gesteld.

De heer **Van Rey** (VVD): Ik had het antwoord al gegeven: wanneer een verlaging van de motorrijtuigenbelasting mogelijk was geweest, was dat bedrag aanmerkelijk lager geweest dan 50.000 keer 5 cent, dus f 2500.

Voorzitter! De heer Reitsma heeft de volgende vraag nog niet gesteld. Aangezien onze fractie altijd heel kritisch is, merk ik op aan het adres van de staatssecretaris dat op pagina 98 van de Miljoenennota niet het compensatiebedrag van 135 mln. staat dat de heer Reitsma heeft genoemd, maar 100 mln. Ik verneem hierop graag een toelichting van de staatssecretaris.

De heer Reitsma heeft terecht gesproken over het algemeen overleg van veertien dagen geleden. Ook de VVD-fractie is benieuwd naar

hetgeen het overleg op de vrijdag daaropvolgend heeft opgeleverd. Kan de staatssecretaris daar nu al mededelingen over doen, opdat wij dat debat hier op korte termijn plenair kunnen afsluiten?

In de schriftelijke voorbereiding zijn ook de branches die erbuiten vallen uitvoerig aan de orde geweest. Het Franse model voor taxi's houdt in dat men één keer per jaar f 250 geretourneerd krijgt, namelijk 5000 liter à 5 cent. Het is bekend dat er in dit huis ook over de marktwerking van taxi's wordt gesproken. Als die beroepsgroep ons op een aantal terreinen tegenkomt, is dat ook niet zo verstandig. Vandaar mijn vraag waarom dat niet gewoon uitgevoerd kan worden.

□

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Ik dank de sprekers voor hun bijdrage en ik heb met bijzondere belangstelling naar de heer Reitsma geluisterd. Zijn verhaal heb ik al vaker gehoord in een algemeen overleg, dus ga ik niet in op zijn bezwaren tegen de accijnsverhoging in het algemeen die hij hier welluidend heeft herhaald met kracht van argumenten. Die waren mij evenwel al duidelijk. Hij kent mijn opvattingen terzake en ik respecteer de zijne. Hij zal het mij dan ook niet kwalijk nemen dat ik mij nu beperk tot de meer specifieke opmerkingen en vragen over het wetsvoorstel.

Ik wijs erop dat de verschillende woordvoerders terecht naar voren hebben gebracht dat er uiteindelijk een beslissing is genomen en dat hier nu de wijze van compensatie aan de orde is. De heer Van Rey heeft dus gelijk als hij zegt dat wanneer hij in een zaaltje zit, er weliswaar gediscussieerd kan worden over de vraag of de accijns al dan niet verhoogd moet worden, maar dat wij hier nu praten over een compensatie voor het beroepsgoederenvervoer. Maar als de heer Reitsma bezwaren heeft tegen dit wetsvoorstel en hij zou het verwerpen, dan zal het moeilijk voor hem zijn om in zo'n zaaltje uit te leggen waarom hij die compensatie niet heeft gesteund. Hier praten wij immers ook over een vorm van compensatie. Nu kun je tegen die vorm van compensatie bezwaren hebben en dan ben ik best bereid om met de heer Reitsma van gedachten te wisselen over een andere vorm van compensatie, maar

Vermeend

daar hebben wij het ook al over gehad. Wij hebben gepoogd een vorm van compensatie te vinden voor het beroepsgoederenvervoer. Wij geven toe dat wij toen zijn geconfronteerd met een aantal onmogelijkheden, knelpunten en problemen op het Europese vlak. De heer Reitsma heeft zelf al aangegeven waarmee wij geconfronteerd werden. Wij hebben in ieder geval na moeizaam overleg toestemming gekregen voor de desbetreffende derogatie. Ik moet daar wel een kanttekening bij plaatsen, want Nederland heeft die derogatie gekregen tezamen met de derogaties van Italië en Frankrijk. In beginsel geldt een dergelijke derogatie tijdelijk, tot 31 december 1998. Voorts zal de Commissie ook bezien of een dergelijke derogatie kan passen binnen het verdrag, met name in het kader van het 92/93-EG-Verdrag.

Gegeven dit feit, kijken wij nu naar een overgangsmaatregel. Verschillende sprekers hebben opmerkingen gemaakt over de ingewikkeldheid en fraudegevoeligheid. De regeling zou niet de schoonheidsprijs verdienen. Ik ga daar straks nader op in, want het zijn terechte vragen. Als je een maatregel treft, dan moet die wel goed uitvoerbaar en controleerbaar zijn en geen fraude uitlokken.

Ik ga eerst in op het fenomeen paarse diesel. Ik zal de wedstrijd in verband met de vraag wie er de uitvinder van is, niet winnen. Het fenomeen ligt er nu en ik heb met belangstelling het interruptiedebatje aangehoord tussen mevrouw Giskes en de heer Reitsma over de vraag waarom paarse diesel is geïntroduceerd. Wat gebeurt er als de prijs in België of Duitsland omhooggaat? Mevrouw Giskes zei toen terecht dat dit er los van staat. Paarse diesel is niet geïntroduceerd vanwege de grensproblematiek. Omdat wij vastzitten aan het Europese kader hebben wij moeten zoeken naar een vorm van compensatie en de motorrijtuigenbelasting voldeed om die reden niet. Dat is ook precies wat mevrouw Giskes aangaf. Daarmee is tegelijkertijd de vraag van de heer Reitsma al heel goed door mevrouw Giskes beantwoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mag ik daar de volgende politieke conclusie uit trekken? Als in deze kabinetsperiode of in een volgende kabinetsperiode, als deze staatssecre-

taris weer de bewindspersoon is, Duitsland de accijnzen voor diesel verhoogt, dan zal dat voor hem geen argument zijn om de accijnzen in Nederland voor het beroepsgoederenvervoer te verhogen?

Staatssecretaris **Vermeend**: Afwegingen vinden altijd plaats in een breder kader. Ik geef alleen aan dat paarse diesel niet is geïntroduceerd met het oog op de grensproblematiek maar om andere redenen. Daar ging het interruptiedebatje over.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar dat was niet de insteek van mijn vraag.

Staatssecretaris **Vermeend**: Mijn antwoord is dat paarse diesel als zodanig losstaat van Duitse ontwikkelingen. Dat is een helder antwoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Met andere woorden...

Staatssecretaris **Vermeend**: Nee, niet met andere woorden...

De heer **Reitsma** (CDA): U kunt nu wel zeggen dat het er los van staat, maar als u volgend jaar toevallig een beslissing neemt en Duitsland doet dat ook en vervolgens staan beide landen tien jaar lang op hetzelfde niveau, dan hoeft je de diesel niet te onderscheiden. De politieke vraag blijft dus relevant, dat als Duitsland volgend jaar de accijnzen verhoogt – alles lijkt daarop – dit voor u geen aanleiding is om in Nederland de accijnzen voor het beroepsgoederenvervoer te verhogen.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Die vraag is op dit moment niet aan de orde. Die afweging vindt plaats in breder verband.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar dat is toch voor de pomphouders die grote investeringen moeten doen, wel degelijk een vraag van orde. Immers, zij zien het aan komen dat zij die investeringen voor een heel korte termijn moeten doen, omdat ze het risico lopen dat de prijzen straks gelijk worden. Dan hoeft er geen onderscheid te komen.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! De heer Reitsma mag ervan overtuigd zijn dat het kabinet

dat er dan zit, dit ongetwijfeld in zijn beoordelingen zal betrekken.

Voorzitter! Ik kom te spreken over de zijdelingse vraag van de heer Reitsma over de pleziervaart en de Europese al dan niet gelijke behandeling in het kader van de rode diesel. In het kader van de evaluatie van de derogaties heeft de Europese Commissie geconcludeerd dat de bestaande derogatie voor de pleziervaart moet worden afgeschaft. Nederland onderschrijft dit.

Er zijn opmerkingen gemaakt over het al dan niet hebben van een bovengrens. Op dit punt heeft de heer Reitsma twee amendementen ingediend: een over de bovengrens en een over de ondergrens. Ik ben al eerder ingegaan op de achtergrond van beide grenzen. Het heeft te maken met de overgangsmaatregel. Het houdt verband met het feit dat wij nu kiezen voor een tussenoplossing. Wij hebben beide grenzen geïntroduceerd om oneigenlijk gebruik tegen te gaan en vanwege budgettaire overwegingen. De heer Reitsma kan hierover anders denken. Als die ondergrens eruit wordt gehaald, dan wordt daardoor oneigenlijk gebruik uitgelokt. Er komen dan auto's in aanmerking die niet van deze maatregel mogen profiteren. Dat is ook de reden waarom die ondergrens erin is gezet. De heer Reitsma heeft terecht gezegd dat het kabinet in het kader van de uitvoering moet letten op misbruik en oneigenlijk gebruik. Tegelijkertijd komt hij met een amendement dat het bestrijden van vormen van oneigenlijk gebruik problematisch maakt. Ik vind het niet consequent. Ik ben het wat dit betreft eens met de opmerkingen van de heer De Jong.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben blij dat de staatssecretaris erkent dat zijn regeling fraudegevoelig is. Ik durf de stelling aan dat door de ondergrens eruit te halen, de regeling niet fraudegevoeliger wordt. Een kenteken is een kenteken en een bonnetje een bonnetje. Aan de hand van die twee criteria wordt gecontroleerd.

Staatssecretaris **Vermeend**: Men zal het er toch over eens zijn dat het loslaten van de ondergrens de problemen vergroot. Bij zware vrachtauto's gaat het om grotere hoeveelheden dan 100 liter.

De heer **Reitsma** (CDA): Als dat zo

Vermeend

is, zou ik geen amendement hebben ingediend. Ik krijg signalen uit de sector dat het veel voorkomt dat het om minder dan 100 liter gaat.

Staatssecretaris **Vermeend**: Acht de heer Reitsma het niet aannemelijk dat mede als gevolg van deze maatregel het tankgedrag wordt aangepast?

De heer **Reitsma** (CDA): Als u geweldig veel trammelant maakt en er geen compensatie wordt gegeven, dan zal men dat tot het uiterste trachten te doen. Een redelijk consistent gedrag wordt wel verstoord.

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik blijf bij mijn standpunt. Ik ben blij met de ruime steun in de Kamer voor de ondergrens en de bovengrens. Ik blijf erbij dat die noodzakelijk zijn in het licht van de keuze voor de tussenoplossing.

De heer **Reitsma** (CDA): De discussie over de ondergrens is hiermee wel afgerond. Ik heb echter nog geen enkel argument van de staatssecretaris gehoord voor een bovengrens. Waarom moet die er komen?

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik heb gezegd dat er twee argumenten zijn, namelijk het budgettaire kader en het oneigenlijk gebruik. De heer Reitsma heeft net een gedachtewisseling met andere woordvoerders gehad, waarin nog eens hetzelfde naar voren is gebracht. In een dergelijke regeling, een overgangsregeling, is het belangrijk een kader te maken. Dat hebben wij gedaan aan de onderkant en aan de bovenkant en ik heb aangegeven waarom.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind dat de staatssecretaris de zaak nu op de kop zet.

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik ben het niet met u eens.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar dan graag op basis van argumenten! U zet de zaak op de kop, want u zegt dat als u over een jaar paarse diesel kunt introduceren, elke liter eerst, ongeacht de hoogte, 5 cent compensatie geeft.

Staatssecretaris **Vermeend**: Dat staat nergens.

De heer **Reitsma** (CDA): Zal dan bij de introductie van paarse diesel in de toekomst in een wetsvoorstel komen te staan dat één auto van een groot wagenpark die een bepaald volume heeft gehad niet meer mag tanken bij de paarse pomp? Is dat uw voorstel?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik denk dat de heer Reitsma er al te gemakkelijk van uitgaat dat het altijd 5 cent goedkoper zal zijn. Er staat alleen maar dat er een lagere prijs berekend kan worden.

Staatssecretaris **Vermeend**: Punt!

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vroeg de staatssecretaris om argumenten, want wij zouden op basis van argumenten kijken of de amendementen redelijk zijn of niet.

Staatssecretaris **Vermeend**: U luistert niet naar mijn argumenten. Ik heb aangegeven waarom wij grenzen ingesteld hebben. U hebt net een gedachtewisseling met de andere woordvoerders gehad en toen ging u ook niet in op de argumenten. U deelt de argumenten van het kabinet niet en die van de woordvoerders ook niet. Als u niet naar onze argumenten wilt luisteren, houdt de discussie op. U wilt alleen van mij horen dat ik het met u eens ben.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, daar kent u mij goed genoeg voor. Het gaat mij om de argumenten. Als u het met mij eens wordt, is dat alleen maar meegenomen. De vraag die voor mij echt, in alle eerlijkheid, openblijft, is de volgende. Als u vandaag paarse diesel zou kunnen introduceren, mag dan iemand die goederen vervoert met zijn auto onbeperkt paarse diesel tanken?

Staatssecretaris **Vermeend**: Die vraag is op dit moment niet aan de orde. Wij praten nu over een wetsvoorstel, met compensatie. Wij praten niet over een wetsvoorstel waarmee de paarse diesel wordt geïntroduceerd. Wij praten over een tussenoplossing. Ik ga niet in op de vraag hoe een wetsvoorstel er misschien uit komt te zien. Dat zullen wij op het juiste moment bepalen. Het staat op dit moment naar mijn mening niet ter discussie. De discussie gaat over de maatregel die voorligt.

De **voorzitter**: Is het mogelijk dat de kans op nieuwe argumenten in deze discussie niet zo erg groot meer is?

Staatssecretaris **Vermeend**: Nee, voorzitter, wij zijn het niet met elkaar eens.

De **voorzitter**: Ik heb het over deze discussie. Ik stel mij neutraal op.

Staatssecretaris **Vermeend**: Wij wisselen argumenten uit. Ik heb de argumenten van het kabinet, die overigens uitvoerig schriftelijk zijn toegelicht, gegeven. De heer Reitsma, met alle respect, denkt er anders over. Hij heeft argumenten waarom naar zijn mening zowel de bovengrens eruit moet als de ondergrens. Die respecteer ik, maar ik blijf bij het standpunt dat onze argumenten valide zijn. Daarom ontraad ik de amendementen van de heer Reitsma. Als ik het met hem eens zou zijn, kon ik het oordeel aan de Kamer overlaten. Ik blijf echter bij mijn argumentatie.

Mevrouw Giskes, de heer De Jong, de heer Van Rey en, het meest pregnant, de heer Reitsma, die alle denkbare kwalificaties voor de regeling gaf, hebben gewezen op de mogelijkheden van fraude, misbruik en oneigenlijk gebruik. Er zit natuurlijk altijd een risico in. Dat zal ik niet ontkennen. De heer De Jong gaf de risico's aan. Als je een administratieve regeling op dit terrein invoert, zitten daar altijd risico's aan. Je moet dus zoveel mogelijk proberen die risico's te beperken. Een dergelijke regeling, een uitvoeringsregeling, bespreken wij altijd uitvoerig met de branche. Wij proberen in goed overleg met de branche een regeling te ontwerpen die zomin mogelijk fraudegevoelig is, waarbij je de risico-elementen kunt aangeven om vervolgens te proberen ze zoveel mogelijk te beperken. Dan nog kunnen er mogelijkheden zijn voor misbruik en oneigenlijk gebruik. Ik ontken dat ook niet. In de stukken klinkt dat ook door.

De heer De Jong heeft gevraagd hoe de regeling wordt gecontroleerd, of ik de regeling zal volgen en of er een evaluatie plaatsvindt. Kan de vinger aan de pols worden gehouden en kan er worden gerapporteerd? De heer Van Rey heeft op dat punt zelfs om een effectrapportage gevraagd. Voortdurend en in heel goed overleg met de branche proberen wij steeds tot een opzet te komen. Het is dus

Vermeend

niet zo dat wij vanuit het ministerie, vanuit een ivoren toren of vanachter het bureau iets bedenken. Wij proberen in goed overleg met de mensen uit de praktijk vorm te geven aan zo'n regeling. Ik vraag mij dus af wat een effectrapportage daaraan zou toevoegen. Niettemin ben ik het wel eens met de ondertoon die achter die vraag zit. Die houdt ook nauw verband met de gedachte die is geopperd door de heer De Jong, om ervoor te zorgen dat een regeling tot stand komt die uitvoerbaar is en ook nog leidt tot zomin mogelijk administratieve rompslomp en zomin mogelijk fraudemomenten in de regeling. Wij proberen de uitvoeringsregeling, die in concept gereed is, langs die weg vorm te geven. Wij hebben daar natuurlijk belang bij en ook de branche heeft er belang bij.

Vervolgens proberen wij, ook naar aanleiding van de vraag van de heer De Jong en de vraag van de heer Van Rey om een effectrapportage, te komen tot een systeem waarbij je niet een jaar of wat wacht met evaluatie, want dan kun je te laat zijn. Wij proberen vrij dicht daarop een controlesysteem te introduceren, waarmee je al vrij snel in de praktijk merkt waar de zwakke plekken voor misbruik en oneigenlijk gebruik kunnen zitten en waar wellicht de bureaucratie verminderd kan worden, zonder afbreuk te doen aan mogelijkheden voor misbruik en oneigenlijk gebruik. Ik ben dus bereid om in overleg met de branche te zoeken naar een controle die dicht op de uitvoering zelf zit, opdat wij niet achteraf bij een evaluatie tot de conclusie moeten komen dat een aantal elementen in de uitvoering van de regeling zijn geslopen die wij niet beoogd hadden en die aanleiding hebben gegeven tot misbruik en oneigenlijk gebruik. Daarmee kom ik dan zowel tegemoet aan de vraag om een vorm van een effectrapportage als aan de gedachten die door de heer De Jong naar voren zijn gebracht. Het spreekt voor zichzelf dat wij daarover zullen rapporteren aan de Kamer.

Het kan best zijn – ik kijk daarbij ook naar de heer Reitsma – dat je op basis van zo'n snelle evaluatie tot de conclusie moet komen dat je tot bijstelling moet overgaan. Dat mag niet worden uitgesloten. De regeling wordt ingevoerd en zal zich in de praktijk moeten bewijzen. In de praktijk zal voorts moeten blijken of

de desbetreffende uitvoeringsregeling, ook al is deze opgesteld in goed overleg met de branche, daadwerkelijk functioneert zoals zij is beoogd te zullen functioneren. Dan kan juist een heel snelle controle, rechtstreeks op de praktijk gericht, een belangrijke rol spelen.

Mijnheer de voorzitter! Het lijstje van de heer Reitsma nog eens langlopende kom ik bij een vraag die ook mevrouw Giskes heeft gesteld, namelijk waarom er niet had kunnen worden gekozen voor een MRB-achtige oplossing. Ik heb al aangegeven wat de achtergrond ervan is, waarom we niet gekozen hebben voor de motorrijtuigenbelasting. Bovendien moeten we ons realiseren dat, als je zou komen met een dergelijke verlaging, het de vraag is of – je hebt natuurlijk al een beperkte mogelijkheid – de Europese Commissie dat had geaccepteerd.

Wat betreft de vraag van de heer De Jong over het terugdringen van misbruik, heb ik al aangegeven dat ik in deze regeling een aantal suggesties heb gedaan. Ik ben het met hem eens dat als paarse diesel als zodanig is ingevoerd, je met hetzelfde probleem zit: hoe ga je je controlemechanisme vormgeven? Dan krijg je een van de suggesties die al gedaan is in de gesprekken: in ieder geval een aparte pomp voor zware vrachtauto's. Dat zijn immers van die controlemomenten. Ik denk aan controle op auto's zoals het nu al gebeurt op het punt van de rode diesel: daar vindt dus ook al controle op plaats.

De vraag van de heer Van Rey hoe het zit met het onderzoek, de uitkomsten ervan en de evaluatie, kan ik als volgt beantwoorden. Gegevens daarover worden in de loop van oktober verwacht en zullen, wat mij betreft, ook in oktober aan de Kamer worden gemeld.

Terugkomende op de paarse diesel, merk ik nog op dat je daar hetzelfde krijgt als wat ik nu zeg: dezelfde controle. Tegelijkertijd kan zo'n afzonderlijke pomp op zichzelf een bijdrage daaraan leveren.

Mevrouw Giskes vroeg waar het bedrag ad 100 mln. betreffende de investeringen vandaan komt. Nu, in feite moet het opgebracht worden door de investeerders en door de branche.

De heer De Jong stelde daar de vraag bij, hoe het zit met de afschrijvingstermijnen en of het bedrag wel reëel is. Is het, met

andere woorden, nu zo dat voldoende inzicht bestaat in die investeringskosten als zodanig en zou het niet verstandig zijn om toch eens nader de realiteit, de hardheid van dat bedrag te toetsen en te kijken naar de afschrijvingstermijnen? Ik ben op zichzelf bereid dat te doen, want het is belangrijk om heel goed na te gaan wat de hardheid van die bedragen is en wat de achtergrond ervan is. Ik ben bereid om met de branche nog eens helemaal door te exerceren wat nu de kostenelementen zijn en wat het realiteitsgehalte is op dat punt.

Overigens moeten wij ons wel realiseren – het was daarnet even in discussie – dat het gaat om een eenmalige investering. We moeten ons realiseren dat niet de gedachte mag postvatten dat het een ieder jaar terugkerend bedrag is. Het gaat om een investeringslast, in die zin dat je nu een investering doet en dat je dit vervolgens in de afschrijving weer terugziet.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Het is allemaal heel technisch en dat snappen we met elkaar. Iets dat je eenmalig als investering doet, ga je afschrijven en na een jaar of tien of vijftien moet je de investering opnieuw doen. Maar in zijn essentie gaat het erom dat het in mijn ogen de geloofwaardigheid van de hele regeling ondergraaft, wanneer je aan perceptiekosten de facto 15 mln. per jaar via paarse diesel introduceert, terwijl je met administratieve lasten van minder dan 5 mln. ook zou kunnen volstaan. Dat is een wanverhouding die wij niet zouden moeten hebben.

Staatssecretaris **Vermeend**: Dat is mede een van de redenen waarom ik u graag toezeg die investeringspost nader te evalueren. Ik heb het ook gezien en daarom ben ik gaarne bereid die toezegging te doen.

Voorzitter! De heer Van Rey wees op pagina 98 van de Miljoenennota 1998 en stelde dat daarin gesproken wordt over een compensatiebedrag van 100 mln. in plaats van 135 mln. Ik heb de Miljoenennota 1998 niet bij de hand, maar mijn ambtenaren melden mij dat daarin gesproken wordt over een mutatie van 100 mln. ten opzichte van de kosten van de regeling voor 1997. Het is dus niet het niveau van de kosten. Dat is in 1998 namelijk wel 135 mln. Er is dus geen bedrag zoek.

Vermeend

Voorzitter! Ik heb op het ogenblik nog geen cijfers over de weglek-effecten. De minister heeft in een eerder debat reeds toegezegd dat dit punt vanzelfsprekend aan de orde komt wanneer daarover voldoende duidelijkheid bestaat.

Verschuillende sprekers hebben gevraagd naar de stand van zaken rondom het pomphoudersdossier. Ik heb toegezegd dat wij de Kamer zo spoedig mogelijk zullen rapporteren over de uitkomsten van de gesprekken. Er hebben inmiddels drie besprekingen plaatsgevonden met de pomphouders. Bij twee daarvan ben ik zelf geweest. Op dit moment worden de zaken uitgewerkt. Ik stel voor, de Kamer zo spoedig mogelijk schriftelijk te informeren en aan de hand daarvan de gedachteswisseling voort te zetten en dit niet bij dit wetsvoorstel te behandelen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben het daarmee helemaal eens. Kan de staatssecretaris een indicatie geven wanneer die informatie klaar is?

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik denk dat ik binnen enkele weken de Kamer schriftelijk kan informeren.

Dan is er nog een vraag gesteld over de taxi's. Die vraag is ook gesteld bij de schriftelijke gedachte-wisseling en had behalve op taxi's ook betrekking op ambulances en pleziervaartuigen. Wij hebben in de stukken reeds aangegeven dat compensatie via de motorrijtuigenbe-lasting niet mogelijk is. Die motorrij-tuigen zijn vrijgesteld van MRB en soms ook van de BPM. Wij hebben ook aangegeven dat invoering van een dergelijke compensatieregeling problemen geeft, omdat dan tegelijkertijd benzine en LPG daarbij moeten worden betrokken. Ik verwijs in dit verband naar de stukken. Wij hebben ook gewezen op de problematiek met betrekking tot het derogatieverzoek. Bovendien is hierbij de vraag naar uitvoerbaarheid en controleerbaarheid aan de orde. Korthedshalve verwijs ik naar de stukken. Daarin hebben wij uitvoerig uiteengezet waarom wij dit niet hebben gedaan.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Het is geen geheim dat de bewindslieden van Financiën niet stonden te

trappelen om de accijnsverhoging door te voeren. Vermoedelijk is het ook weer te veel gevraagd de staatssecretaris hier openlijk afstand te laten doen van zijn voornemen. Dat zou voor zijn positie in het kabinet werkelijk het genadeschot zijn.

In een vorig debat heeft minister Zalm gezegd dat we verschrikkelijk voorzichtig moeten zijn en dat we dit type regelingen als het ware niet over ons moeten afroepen met het nemen van generieke maatregelen. Daardoor zouden wij namelijk in grote problemen kunnen komen. Ik realiseer me tegelijkertijd dat er in het parlement geen meerderheid is die de accijnsverhoging ongedaan wil maken, maar ik wijs er wel op dat we deze weg niet een tweede keer op moeten gaan. De accijnspolitiek zal in Europees verband gevoerd moeten worden of in ieder geval in overleg met de ons omringende landen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik zou het prettig vinden als het rendement van deze tijdsinvestering zou inhouden dat de heer Reitsma naar huis gaat met kennis van datgene waarover wij het vandaag gehad hebben. Iedere keer refereert hij aan het probleem van accijns-verhoging in verband met de situatie in de ons omringende landen. Daar gaat het vandaag niet over. Hij zou met zijn opmerkingen alleen gelijk hebben als de vraag aan de orde was wat we in de motorrijtuigenbelastingenfeer in Europese termen mogen doen. Hoogstens zou men in Duitsland ook een keer behoefte kunnen krijgen aan paarse diesel als men daar het tarief verhoogt, omdat zij ook willen teruggeven. Dat doen wij namelijk. De heer Van Rey laat niet na dat er altijd keurig bij te vertellen. Het is nu voor het eerst dat we accijns-verhoging compenseren. Dus deze hele kwestie heeft niets te maken met wat men in het buitenland doet. Dat blijf ik maar zeggen. Achteraf heb ik er overigens spijt van dat wij als commissie het verzoek om de behandeling van dit wetsvoorstel uit te stellen in verband met de grensproblematiek, hebben gehonoreerd. Het een heeft namelijk niets met het ander van doen. Nu blijkt pas dat de heer Reitsma dit niet goed heeft begrepen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is het

goede recht van D66 om dit standpunt te huldigen, maar de CDA-fractie deelt deze opvatting niet. De ellende is namelijk ontstaan doordat Paars zo nodig accijns-verhogingen moest doorvoeren. In de coalitie bestond daarover groot verschil van mening tussen enerzijds de bewindslieden van D66 en de Partij van de Arbeid en anderzijds die van de VVD. De VVD-fractie in de Tweede Kamer is zo moedig geweest om op de trom te slaan. Maar ja, er moest een pistool aan te pas komen. Hierdoor is deze ellende ontstaan. Dan kan mevrouw Giskes wel zeggen dat zij alleen wil praten over paars, paars, paars en nog eens paarse diesel, maar de CDA-fractie zal niet nalaten om de oorzaak van dit alles aan de kaak te stellen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik concludeer alleen maar dat u tegen iedere vorm van variabilisering bent. Daar heeft u het namelijk over. Kennelijk bent daarop tegen en dat registreren wij.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dat is de grootste apekool die er bestaat. De CDA-fractie wil, eigenlijk conform het regeerakkoord dat we niet eens zelf geschreven hebben, de variabilisatie samen met de ons omringende landen doorvoeren. Dat willen wij niet eenzijdig doen.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! De heer Reitsma schept voor ons nu steeds meer onduidelijkheid. Ik wil ook proberen hem weer met twee benen op de grond te krijgen en het onderwerp van dit debat onder de aandacht brengen. Is hij wel of niet bereid te accepteren dat de besluitvorming geweest is zoals die geweest is? Die hield in het doorvoeren van accijnsverhoging. In verband daarmee bespreken wij nu een compensatiemaatregel. Weliswaar was de heer Reitsma tegen die verhoging, maar niet tegen de compensatiemaatregel. Daar is hij op zichzelf voor, maar ik hoor hem daar niet over.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik was ook nog niet klaar. Zal ik mijn oordeel straks geven.

De heer **De Jong** (PvdA): Ja, dat zou leuk zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil nu eerst iets zeggen over de

Reitsma

amendementen. Ik heb wel degelijk geluisterd naar de argumenten. Wat de ondergrens betreft is het argument dat de regeling mogelijk iets fraudegevoeliger wordt. De staatssecretaris kan daarmee een punt hebben, maar dit argument geldt niet voor de bovengrens. In dat geval is er geen enkel argument. Het is een politieke afweging. Het kabinet kiest met een onder- en bovengrens voor ondercompensatie. Je kunt er ook voor kiezen om dit te corrigeren. Wij willen geen ondercompensatie. De sector heeft recht op een compensatie van 100%. De staatssecretaris wenst niet te bevestigen dat, als op 1 januari 1999 paarse diesel wordt geïntroduceerd, er 100% wordt gecompenseerd. Dat is een teken aan de wand. Er mag geen duidelijkheid komen. Ik vraag mij af wat de VVD-fractie ervan vindt dat die zekerheid niet gegeven wordt. Dat de fracties van de PvdA en D66 zich niet al te zeer bekommeren over het feit dat een klein stukje niet gecompenseerd wordt, ligt volstrekt in lijn met opmerkingen die eerder in het debat zijn gemaakt en die in publicaties zijn weergegeven. Ik verwijs naar de opmerkingen van mevrouw Van 't Riet van D66 in het VNO-NCW-blad, waar de pomphouders geweldig boos over zijn geworden.

De staatssecretaris heeft gezegd dat hij in oktober met een evaluatie zal komen. Doelt hij op oktober 1997 of op oktober 1998? Dat maakt een groot verschil, want per 1 januari 1999 wordt paarse diesel geïntroduceerd.

Staatssecretaris **Vermeend**: Op welke evaluatie doelt u?

De heer **Reitsma** (CDA): Op de evaluatie van deze regeling.

Staatssecretaris **Vermeend**: Ik heb gezegd dat wij niet moeten wachten met de evaluatie. Wat mij betreft beginnen wij onmiddellijk.

De heer **Reitsma** (CDA): Dus oktober 1997!

Staatssecretaris **Vermeend**: Als er wat te evalueren valt, wordt er geëvalueerd. Het is mijn bedoeling om er zo dicht mogelijk op te zitten.

De heer **Reitsma** (CDA): Mooi, dan kan ik vandaag toch weer blij worden.

Voorzitter! Ik heb gezien hoe de hazen lopen, maar ik wil de amendementen toch in stemming brengen. Laat de fracties hun oordeel maar in stemgedrag vertalen. De CDA-fractie heeft gezien hoe de hazen bij de accijnsverhoging gelopen zijn. Wij waren daartegen, net als enkele kleine fracties, plus het VVD-Kamerlid Van Rey. Wij zouden knettergek zijn om te zeggen: beroepsgoederenvervoer, u krijgt de paarse diesel niet. Ondanks het geknoei van de Kamer zal ik dit van harte ondersteunen, maar de staatssecretaris had veel verstandiger moeten zijn. Dit type domme maatregelen had hij niet moeten nemen.

□

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de staatssecretaris voor de toezeggingen die hij op mijn verzoeken heeft gedaan. Wij kunnen er binnen de kaders van deze wetgeving mee uit de voeten. Ik waag een laatste poging om de heer Reitsma helemaal in ons midden te krijgen. Hij is nu bijna overstag, in die zin dat hij het wetsvoorstel wel wil amenderen, maar ook ongeamendeerd wil steunen.

Vroeger heb ik niet oppositioneel maar in coalitieverband met hem gedebatteerd. Ik wil proberen hem over te halen om niet een zinloze nederlagenstrategie te voeren. Hij begint al enig begrip te krijgen voor de argumentatie voor de ondergrens. Misschien kan ik hem iets meegeven over de bovengrens, opdat wij weer één familie worden. Bij dit soort onderwerpen is dat volgens mij niet onbelangrijk.

Bij de bovengrens geldt het volgende: naast een motorrijtuigenbelasting van f 2750 is 50.000 liter maal een stuiver f 2500. In de context van deze regeling, met bonnetjes die teruggegeven worden, moet bezien worden wat maximaal redelijk is. Het zou toch belachelijk zijn als iemand meer terugkrijgt dan hij aan MRB betaalt? Ik vraag de heer Reitsma in dit opzicht zijn argumenten te heroverwegen. Misschien kan hij ertoe overgaan die twee amendementen in te trekken en de zaak als hamerstuk te laten passeren.

De heer **Reitsma** (CDA): De staatssecretaris heeft hierover een prachtige uitleg gegeven: wat hem betreft bestaat er geen enkele relatie

met de motorrijtuigenbelasting. Er is bewust gekozen voor een compensatie per liter. Van dat argument ben ik dus niet onder de indruk.

De heer **De Jong** (PvdA): Ik snap u wel. Ik probeer u duidelijk te maken wat u voortdurend doet. Laat ik het maar scherper zeggen: u volgt een als-als-benadering. U wilt bij deze interim-maatregel als het ware alles precies hetzelfde laten zijn als wanneer er diesel met een paars kleurtje uit een pomp komt. De moeilijkheid is echter dat het niet precies hetzelfde is, en dat je dus moet aanpassen aan de gegevens van deze regeling. Dan is het belachelijk om bonnetjes in te dienen waarbij je maar twee gulden terugkrijgt, omdat het een tientje kost aan perceptiekosten, en dan is het idioot om meer dan f 2500 per jaar aan één auto terug te geven. Ik wil u ervan overtuigen dat, dit inziende, uw amendementen net een streepje te ver zijn. Trek ze in, dan zijn we het allemaal eens.

□

De heer **Van Rey** (VVD): Voorzitter! Toen de staatssecretaris reageerde op een opmerking van de heer Reitsma over het toespreken in zaaltjes, herinnerde mij dat aan de vorige verkiezingstournee. Het Kamerlid Vermeend en ik traden toen in vele zaaltjes op met kandidaat-Kamerlid nummer 44 van het CDA. Dat heeft ons geen windeieren gelegd: naar mijn mening is Paars in die zaaltjes geboren. Ik neem aan dat wij dit voorstel daar uitstekend kunnen uitleggen!

Voorzitter! Waar het bij de brief van 22 mei aan het watersportberaad om gaat, is om de hoogbelaste witte diesel in te ruilen voor de laagbelaste rode diesel. Ik heb al geprobeerd om duidelijk te maken dat dit naar mijn mening mogelijk moet zijn, alleen al vanwege de te verwachten financiële meeropbrengst. Met de hoogbelaste witte diesel zijn meer kosten gemoeid.

Tegen collega Reitsma zeg ik nogmaals dat mijn fractie met volle overtuiging het amendement op stuk nr. 8 zal verwerpen. Ik heb al gezegd dat de bovengrens die daarin zit, is bedoeld ter voorkoming van oneigenlijk gebruik. Ik kan mij voorstellen dat buitenlandse ondernemingen daar een oneigenlijk gebruik van maken. De heer Reitsma

Van Rey

vroeg aan de VVD-fractie of er een bovengrens wordt ingevoerd voor paarse diesel. Het antwoord is: nee. Ik ben gewend vragen te beantwoorden, zeker als ze van het CDA komen, zoals iedereen weet.

Ik ben blij dat de staatssecretaris de bedrijfseffectrapportage wat zal verbreden. Ik bedoelde met name het voortraject, en met de opmerking van de heer De Jong over de investeringen erbij ook het traject dat wordt gevolgd voor het eventueel invoeren van paarse diesel. Als dat apart wordt bekeken, is de VVD-fractie van harte akkoord, en kunnen we deze eerste compensatie die wordt ingevoerd zonder het CDA in het Staatsblad krijgen.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! De heer Reitsma is nog eens ingegaan op de accijnsverhoging. Hij kent de opvattingen op dit punt van het kabinet, die ik voluit verdedig. Ik heb geen enkele reden waarvan dan ook afstand te nemen. Ik ben verheugd dat de heer Reitsma uiteindelijk voorstemt. Dat doet mij deugd, en ik heb er waardering voor. Er zijn bezwaren geuit door de heer Reitsma; dat moet kunnen in zo'n debat, en dat hoort zo. Hij weet dat ik mij soms laat overtuigen, en soms niet. Ik ben het eens met wat de heer Van Rey zei. Zowel de bovengrens als de ondergrens hebben wij vol overtuiging met argumenten gestaafd, waar wij ook achter blijven staan. De heer Reitsma heeft andere argumenten aangevoerd. Op een bepaald moment ben je echter uitgediscussieerd, waarna je een afweging zult moeten maken. Nogmaals, wij hebben zowel de ondergrens als de bovengrens goed overwogen. Wij vonden dat wij er goede redenen voor hadden. De heer Reitsma heeft er andere redenen tegenin gebracht. Alles afwegend, vind ik in ieder geval dat wij goede argumenten hebben voor ons besluit.

De heer Van Rey heeft gevraagd naar de brief van 22 mei. Die staat mij nu niet helder voor de geest, ik zal er nog eens uitdrukkelijk aandacht aan besteden.

Ik heb eerder al aangegeven dat de evaluatie niet gezien moet worden als iets voor de langere termijn, maar als iets naar aanleiding van de vragen van de heer De Jong

en naar aanleiding van de effectrapportage. Wij zullen zo spoedig mogelijk ter plaatse kijken hoe de regeling werkt. Dan weet je ook of je die al dan niet moet bijstellen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 17.40 uur

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende brieven:
 - een, van de minister van Binnenlandse Zaken, ten geleide van het Jaaroverzicht Integratiebeleid Minderheden 1998 (25601);
 - een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, over het Vervangingsfonds (25000-VIII, nr. 126);
 - een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over het Waarborgfonds zorgsector (25627).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:
 - twee, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, te weten: een, ten geleide van het onderzoeksrapport "Een kwestie van mannelijkheid";
 - een, ten geleide van het eindrapport "Bijstand zonder dak of thuis";
 - een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, ten geleide van het adviesprogramma 1998 van de Raad voor de volksgezondheid en zorg.

De voorzitter stelt voor, deze brieven door te zenden aan de betrokken commissies en niet te drukken.