

Vergaderjaar 1999–2000

25 349

Wijziging van de Wet op de accijns

Nr. 11

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 oktober 1999

De vaste commissie voor Financiën¹ heeft op 16 september 1999 overleg gevoerd met staatssecretaris Vermeend van Financiën over **teruggaafregeling paarse dieselolie, alsmede mogelijkheden tot invoering van een afzonderlijk tarief paarse dieselolie** (25 349, nr. 10).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Stroeken** (CDA) bracht naar voren dat de CDA-fractie in 1997, toen werd gedebatteerd over de invoering van fysieke paarse diesel, gecombineerd met een teruggaafregeling, heeft voorgesteld om zowel de benedengrens van 100 liter per tankbeurt, als de bovengrens van 50 000 liter per jaar te laten vervallen. De Kamer heeft dat echter afgewezen. Achteraf blijken die grenzen inderdaad een barrière te vormen. De regering stelt voor om de paarse diesel niet door te laten gaan, vanwege de hoge invoeringskosten. Waren die kosten niet eerder al te voorzien? Is het mogelijk om op een andere wijze de verrekening te doen plaatsvinden, bijvoorbeeld via tankpasjes, zodat er geen administratieve rompslomp ontstaat?

De heer Stroeken vond het jammer dat het terug te geven bedrag van 135 mln. niet geheel is uitgekeerd. Wellicht kan de komende maanden met een andere opzet, toch een volledige restitutie worden bereikt.

De heer **Kuijper** (PvdA) was het eens met het standpunt van de regering dat de investering te fors is om de invoering van de paarse diesel door te zetten en dat het verstandig is om te kiezen voor een teruggaafregeling, vooral omdat die regeling nu naar behoren werkt en beduidend minder investeringen vergt. Hij steunde de regering ook in haar voornemen om overleg te voeren met de brancheorganisatie om te kijken naar de onder- en bovengrens. Hij vroeg wel om aandacht te besteden aan de fraudebestendigheid van de regeling die er uit zal komen.

De heer **Hofstra** (VVD) was een groot voorstander van paarse diesel, maar hij was het ermee eens dat de zakelijke argumenten van de staatssecretaris uitwijzen dat het geen haalbare kaart is. Hij wilde wel graag dat de problemen rond de onder- en de bovengrens worden

¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), Reitsma (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Zijl (PvdA), Van Gijzel (PvdA), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (RPF), Bakker (D66), De Vries (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Balkenende (CDA), Stroeken (CDA), Patijn (VVD), Van Beek (VVD), Vendrik (GroenLinks), Bos (PvdA), Remak (VVD), Wijn (CDA) en Kuijper (PvdA).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Verburg (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Smits (PvdA), Duijkers (PvdA), Koenders (PvdA), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Hofstra (VVD), De Wit (SP), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Dankers (CDA), Bijleveld-Schouten (CDA), Hillen (CDA), Blok (VVD), Weekers (VVD), Rabbae (GroenLinks), Hindriks (PvdA), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA) en Timmermans (PvdA).

opgelost. Bovendien was hij van mening dat de regeling moet worden versimpeld. Er is volgens hem een veel structurelere oplossing van de problemen mogelijk: het terugdraaien van de accijnsverhoging voor diesel. De dieselauto's in personenuitvoering verbruiken namelijk ongeveer evenveel diesel als de vrachtwagens. Uiteraard hebben de mensen in een personenauto met dieseluitvoering dan een voordeeltje, maar dat kan worden gecorrigeerd met een kleine verhoging van de motorrijtuigenbelasting. Hoe zal het in de toekomst overigens gaan met de derogatiebeschikking van Brussel?

Onderuitputting is natuurlijk mooi, maar als het gaat om het teruggeven van geld waar mensen recht op hebben, had de heer Hofstra liever een onderuitputting van nul.

De heer **Vendrik** (GroenLinks) vond dat de regering in 1997 met de verhoging van de accijnzen een stap in de goede richting heeft gezet. Vervolgens worden de eigenaars van vrachtauto's echter weer schadeloos gesteld. Waarom wordt er geen vergroeningselement ingebouwd? Waarom worden de eigenaars van de vrachtwagens niet geholpen om te komen tot een duurzaam vrachtwagenpark? Daardoor kan een grote milieuwinst worden geboekt. De concurrentiepositie hoeft daardoor niet te worden aangetast. Het kan op de langere termijn zelfs gunstig zijn, aangezien de vervoerders met nieuw en vaak zuiniger materiaal een voorsprong hebben. Bij andere vergroeningsoperaties heeft het de voorkeur om aan de ene kant te heffen en aan de kant te prikkelen. Waarom zou dat hier niet kunnen?

De heer Vendrik meende dat de staatssecretaris in de direct omringende landen, België en Duitsland, vrienden in de regering heeft zitten, die ook vinden dat de accijns omhoog moet en dat hun fiscale stelsels vergroend moeten worden. Hij vond samenwerken met die landen een meer toekomstgerichte koers van de Nederlandse regering dan het voorstel van de heer Hofstra om de accijnsverhoging terug te draaien.

Mevrouw **Giskes** (D66) bracht naar voren dat in 1996 bij de behandeling van het belastingplan 1997 zijzelf met het idee was gekomen van de paarse diesel. Zij vond het een bijzonder aardig idee, omdat daarmee een structureel onderscheid kan worden gemaakt tussen vrachtverkeer en andersoortig verkeer. Dat biedt allerlei perspectieven. Daarom vond zij het jammer te moeten horen dat het niet lukt. Zij was echter ook gevoelig voor de kostenkant.

Het probleem is dat de motorrijtuigenbelasting niet kan worden verlaagd. Is er nu niet wat meer beweging in Europa, zodat dat alsnog wel kan? Heeft de staatssecretaris dat ooit geprobeerd?

Als er geen duaal systeem komt, wat wordt er dan wel gedaan? Kan het dan ook onder die 100 en boven die 50 000 liter worden geregeld, zonder dat er allerlei deuren worden opengezet voor oneigenlijk gebruik?

Antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** bracht naar voren dat de paarse diesel een gepasseerd station is. Toen de regering ermee begon, dacht zij dat het goedkoper en sneller zou kunnen. Nu is echter gebleken dat het niet tegen een redelijke prijs kan. Destijds is de teruggaafregeling ingevoerd, omdat het toen niet zeker was dat paarse diesel tot de mogelijkheden zou behoren. De bestaande regeling werkt in de praktijk over het algemeen bevredigend. Er zijn echter twee knelpunten: de ondergrens en de bovengrens. Als de ondergrens wordt verlaagd, kan de fraudegevoeligheid van het systeem toenemen. Voor de bovengrens geldt dat in mindere mate. Er zal overleg worden gevoerd met de branche en daarin zal naar beide grenzen worden gekeken. Hij was echter alleen bereid wat

aan de onder- en de bovengrens te doen, als hij er zeker van kon zijn dat een systeem kan worden ontwikkeld dat geen fraude oproept.

De dieselaccijnsverhoging is destijds doorgevoerd in het kader van het milieubeleid. Het beleid is thans gericht op het afremmen van diesel en het bevorderen van LPG. Het kabinet heeft dan ook niet het voornemen om die verhoging terug te draaien. De staatssecretaris stelde niet te kunnen zeggen hoeveel procent reductie is opgetreden in de sector van de dieselpersonenauto's en dat nader zou moeten worden nagegaan wat de effecten zijn geweest.

De regelingen in Europa met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting zitten muurvast. Er wordt op dat punt geen voortgang geboekt. Elk land heeft zijn eigen afweging. De staatssecretaris verwachtte niet dat op dat punt op korte termijn ruimte zal ontstaan. Het betreft namelijk een belangenafweging, want de landen concurreren met elkaar op het gebied van transport. In Duitsland bestaat wel het voornemen om de komende jaren de benzineaccijns te verhogen, maar dat voornemen moet nog worden uitgevoerd. Van België zijn op dit moment geen verdere stappen bekend. Er blijven dus grenseffecten optreden, maar die kunnen alleen in Europees verband worden opgelost. De staatssecretaris was met andere landen aan het bekijken of de ecotaks van de grond kan komen. Aan Nederland ligt het niet. In de andere landen zijn echter buitengewoon machtige lobby's aan het werk.

De derogatiebeschikking van Europa loopt op 1 januari 2000 af. De nieuwe is in voorbereiding. Dat gebeurt overigens niet automatisch. Nederland moet iedere keer een nieuwe beschikking krijgen.

De staatssecretaris bracht naar voren dat een onderuitputting altijd bij de minister terechtkomt, want die gaat over de onderuitputtingen in dit land. Als de knelpunten zijn opgelost, zal er overigens waarschijnlijk geen onderuitputting meer zijn.

In Europa wordt in de transportbranche behoorlijk geconcurrereerd. De prijs van de brandstof maakt dan nogal wat uit. Als er geen teruggaafregeling zou zijn, zou dat concurrentievervalsing met zich meebrengen. Dat houdt in dat de Nederlandse transportsector in vergelijking met andere landen op een achterstand wordt gezet. Bovendien zouden Nederlandse vrachtwagens dan in het buitenland gaan tanken. Daarmee wordt dus oneigenlijk gebruik en fraude uitgelokt. Dat was ook de reden waarom besloten is tot zo'n teruggaafregeling. Als er op dit terrein echt wat moet worden bereikt, zal dat op Europees niveau moeten gebeuren. De staatssecretaris was ervan overtuigd dat dat moet gebeuren. Hij was overigens in overleg met minister Pronk bezig om een maatregel op te stellen om schone vrachtwagens te stimuleren via de fiscale weg. Dat voorstel zal de Kamer nog bereiken.

De heer **Witteveen** (directeur-generaal voor fiscale zaken) merkte aanvullend nog op dat de Nederlandse vervoerders zo'n prikkel als waarover de heer Vendrik sprak, niet nodig hebben. Het Nederlandse wagenpark is veruit het beste in Europa en wordt het snelste vervangen en voldoet bijna altijd aan de allerhoogste technische eisen. De enige oudere vrachtwagens die in Nederland commercieel ingezet worden, zijn vrachtwagens die heel weinig rijden en waar het niet loont om die direct te vervangen. Die zouden kunnen worden vervangen, maar daarvan is het milieueffect heel klein.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Stroeken** (CDA) was van mening dat, als niet aan de voorwaarden van de Kamer wordt voldaan, de regeling moet worden teruggedraaid.

De heer **Kuijper** (PvdA) was het niet eens met het voorstel van de heer Hofstra om de accijnsverhoging op diesel terug te draaien. Daar zouden personenauto's namelijk ook van profiteren en dan ontstaat de scheve situatie dat benzineauto's wel te maken krijgen met ontmoediging van het autogebruik en dieselauto's niet.

De heer **Hofstra** (VVD) bleef erbij dat het verstandig zou zijn om de verhoging van de dieselaccijns terug te draaien. De eigenaren van personenauto's moeten dan uiteraard wel iets meer motorrijtuigenbelasting gaan betalen. Wanneer wordt overigens de teruggave van de verhoging van de dieselaccijns in de recreatievaart geregeld?

De heer **Vendrik** (GroenLinks) constateerde dat er een Kamermeerderheid is die de voortzetting van deze regeling steunt. Het deed hem deugd dat de staatssecretaris bezig is met zijn collega van VROM een fiscale maatregel uit te werken.

Mevrouw **Giskes** (D66) bracht naar voren dat de branche heeft aangegeven dat tankpasjes zouden kunnen helpen om de administratieve lasten wat te verlagen.

De **staatssecretaris** zei dat de mogelijkheid van het gebruik van tankpasjes wordt meegenomen in de besprekingen met de branche. Tankpasjes zouden ook een rol kunnen spelen bij de bestrijding van fraude.

De staatssecretaris zou niet weten hoe de teruggave bij de recreatievaart zou moeten worden geregeld. Er zijn destijds op dit punt geen afspraken gemaakt.

De voorzitter van de commissie,
Van Gijzel

De griffier van de commissie,
Janssen