

Vergaderjaar 1996–1997

**25 349**

## **Wijziging van de Wet op de accijns**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **I. ALGEMEEN**

##### **1. Inleiding**

In het kader van het beleid gericht op beperking van de congestie en de emissies veroorzaakt door het wegverkeer worden ingevolge de Wet van 20 december 1996 tot wijziging van enkele belastingwetten c.a. (belastingplan 1997), Stb. 1996, 654 met ingang van 1 juli 1997 de tarieven van de accijnzen van de motorbrandstoffen verhoogd. Ter compensatie van deze verhogingen wordt tegelijkertijd de motorrijtuigenbelasting generiek, dat wil zeggen met een vast bedrag ongeacht de eigen massa en het brandstofverbruik, per categorie motorrijtuig (personenauto's, bestelauto's en lichte vrachtauto's) verlaagd. In verband met de Europees vastgelegde minimumtarieven voor de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's met een toegestane maximum massa (MTM) van 12 000 kg en meer<sup>1</sup> kan voor deze vrachtauto's geen generieke compensatie worden gegeven door een verlaging van de motorrijtuigenbelasting.

Zoals ik heb aangegeven bij de behandeling van het belastingplan 1997 (kamerstukken II 1996–97, 25 052, nr. 3, blz. 9, nr. 7, blz. 35, en nr. 24, blz. 33) zijn in overleg met de desbetreffende branche andere compensatiemogelijkheden onderzocht. De belangrijkste en integraal werkende mogelijkheid is de invoering van de zogenoemde paarse dieselolie, dat wil zeggen een afzonderlijke dieselolie bestemd voor deze categorie vrachtauto's waarvoor een lager accijnstarief geldt (het thans geldende tarief).

Zoals in paragraaf 3 nader wordt uiteen gezet, kan paarse dieselolie – in technisch opzicht – niet eerder dan in 1999 worden ingevoerd. Het wetsvoorstel voorziet daarom in een tijdelijke teruggaafregeling. De regering is van oordeel dat de invoering van een afzonderlijk accijnstarief voor dieselolie voor het zware vrachtverkeer uiteindelijk de voorkeur verdient boven een teruggaafregeling uit een oogpunt van controle en gelet op de administratieve lasten die een teruggaafregeling mee brengt voor de vervoersbranche en de belastingdienst. De voor de tussenliggende periode voorgestelde teruggaafregeling gaat in met ingang van 1 juli 1997 (teruggaaf van vijf cent per liter dieselolie die door de zware vrachtauto – in Nederland – wordt getankt). In het wetsvoorstel zijn voorts

<sup>1</sup> Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten (PbEG L 279).

de wijzigingen in de Wet op de accijns opgenomen die voorzien in de invoering van een afzonderlijke accijnstarief voor dieselolie voor zware vrachtauto's. Het tijdstip, waarop dit afzonderlijke accijnstarief van toepassing zal worden – gestreefd wordt naar medio 1999 – zal bij koninklijk besluit bepaald worden.

Het accijnstarief voor paarse dieselolie zal worden geïndexeerd zoals dit ook gebeurt voor de accijnstarieven voor benzine en dieselolie. Dit impliceert dat ook het bedrag dat in de tussenliggende periode wordt teruggegeven, wordt geïndexeerd; indien met ingang van 1 juli 1997 reeds het afzonderlijke tarief voor paarse dieselolie zou kunnen worden ingevoerd, zou dat verschil immers ook met de inflatie zijn gestegen.

Met de vervoersbranche is overleg gepleegd; over de invulling van de bij ministeriële regeling vast te leggen nadere voorwaarden voor de teruggaafregeling, zoals bij voorbeeld met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan de in de bedrijfsadministratie op te nemen gegevens, vindt eveneens met de vervoersbranche overleg plaats.

Met de oliebranche zal nader overleg worden gevoerd over het invoeringstraject voor paarse dieselolie met een afzonderlijk accijnstarief in 1999.

Zoals bij het belastingplan 1997 is aangegeven, is met de compensatie structureel f 135 mln gemoeid. Het gaat om circa 2750 mln liter dieselolie die jaarlijks door ruim 100 000 zware vrachtauto's – Nederlandse en buitenlandse – in Nederland wordt getankt.

## **2. Europese context**

Primaire voorwaarde voor de invoering van een compensatiemaatregel – paarse dieselolie of een teruggaafregeling – is de goedkeuring door de Europese Raad op grond van artikel 8, vierde lid, van de zogenoemde structuurrichtlijn accijns van minerale oliën<sup>1</sup>. Het daartoe strekkende derogatieverzoek is op 20 januari 1997 door Nederland ingediend bij de Europese Commissie. Het verzoek is thans in behandeling in het kader van de integrale herziening van de derogaties op grond van artikel 8, zesde lid, van deze richtlijn die vóór 1 juli 1997 moet zijn afgerond. De inwerking-treding van de in dit wetsvoorstel neergelegde regelingen is derhalve afhankelijk van het verkrijgen van de derogatie.

## **3. Paarse dieselolie**

Invoering van paarse dieselolie – dat wil zeggen dieselolie die is voorzien van een herkenningsmiddel en die uitsluitend bestemd is voor de aandrijving van zware vrachtauto's – met een lager accijnstarief dan het normale accijnstarief voor dieselolie vergt een aanzienlijke wijziging en uitbreiding van de opslag-, distributie- en tankstationfaciliteiten. Bovendien moeten ter voorkoming van gebruik van paarse dieselolie door motorrijtuigen waarvoor deze dieselolie niet bestemd is, voorzieningen aan de tankstations worden aangebracht die misbruik tegengaan. Met de invoering van paarse dieselolie zijn investeringen in de orde van grootte van zeker 100 mln gemoeid. Lang niet alle maatschappijen, handelaren en tankstationhouders zijn in staat om binnen een korte termijn hun voorzieningen aan te passen. De terechte voorwaarde die door de oliebranche in ieder geval aan de invoering van paarse dieselolie wordt gesteld, is dat de gehele branche gelijktijdig daartoe moet kunnen overgaan, zodat er geen concurrentievervalsingen kunnen ontstaan. Paarse dieselolie is dan ook niet binnen anderhalf à twee jaar te realiseren.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 92/81/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de accijns op minerale oliën (PbEG L 316).

Bovendien heeft de oliebranche aangegeven dat het dient te gaan om een structurele maatregel, althans een maatregel die een zodanige periode beslaat dat de investeringen daarvoor ook verantwoord zijn. Voorts zou er een zodanig – blijvend – prijsverschil en dus accijnsverschil moeten zijn tussen de twee verschillende soorten dieselolie, alsmede een zodanige structurele verhouding met het buitenland, dat het voeren ervan verantwoord is.

#### **4. Teruggaaf van accijns**

Op korte termijn, dat wil zeggen met ingang van 1 juli 1997, is uitsluitend de optie mogelijk waarbij teruggaaf wordt verleend van accijns ter grootte van het bedrag waarmee de accijns op dieselolie met ingang van 1 juli 1997 wordt verhoogd.

Een dergelijke regeling vergt van de vervoerders enige extra inspanning. De vervoerders zullen periodiek een verzoek om teruggaaf moeten indienen voor de in Nederland door bij hen in gebruik zijnde zware vrachtauto's getankte hoeveelheid dieselolie. Deze hoeveelheden zullen aan de hand van bescheiden als tankbonnen en facturen, waarop het kenteken van de zware vrachtauto vermeld moet worden, en aan de hand van de bedrijfsadministratie moeten kunnen worden aangetoond. De tankbonnen en dergelijke bescheiden dienen bij de bedrijfsadministratie bewaard te worden. Voorts dient de bedrijfsadministratie gegevens te bevatten omtrent de bestemmingen van de vrachtauto en de afgelegde afstanden. Dit soort gegevens wordt normaliter reeds in de bedrijfsadministratie per vrachtauto geadministreerd.

De hoofdlijnen van de regeling die bij ministeriële regeling nader zullen worden uitgewerkt, zijn de volgende.

- De teruggaaf wordt verleend per ondernemer op kenteken. Met betrekking tot de vrachtauto's die voor de teruggaafregeling in aanmerking komen, moeten per ondernemer de kentekens bekend zijn met de daarbij behorende toegestane maximum massa's. Dit vereenvoudigt de controle door de belastingdienst. Vooraf kan dit dan nagetrokken worden, zodat men bij de verzoeken om teruggaaf dit niet telkens behoeft te doen. De belastingdienst zal vanuit het register van het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting aan de ondernemers een opgave zenden ter controle.
- De teruggaaf wordt op verzoek verleend per kwartaal.
- Er wordt per kalenderjaar per vrachtauto maximaal voor 50 000 liter dieselolie teruggegeven. Deze hoeveelheid komt grosso modo overeen met de hoeveelheid die door de zwaarste categorie jaarlijks wordt getankt in Nederland. Door een maximum te stellen aan de hoeveelheid waarvoor accijns wordt teruggegeven, wordt de mogelijkheid van misbruik beperkt. Zoals in paragraaf 1 is aangegeven, bedraagt de hoeveelheid jaarlijks door zware vrachtauto's getankte dieselolie circa 2750 mln liter. Het gemiddelde verbruik per jaar per zware vrachtauto, inclusief de buitenlandse vrachtauto's, komt neer op circa 25 000 liter. Deze hoeveelheid komt overeen met de hoeveelheid dieselolie die een gemiddelde zware vrachtauto met een gemiddeld jaarkilometrage van circa 80 000 km per jaar verbruikt. Een deel van de vrachtauto's verbruikt minder dan dit gemiddelde. Circa 30 000 vrachtauto's rijden echter gemiddeld 90 000 tot 150 000 km per jaar en circa 9 000 meer dan 150 000 km; voor deze vrachtauto's ligt het jaarlijkse verbruik ruim boven het gemiddelde en kan oplopen tot meer dan 50 000 L. Hoewel over het algemeen een niet onaanzienlijk deel in het buitenland wordt gereden, wordt circa 85 % van de dieselolie in Nederland getankt. De maximumgrens van 50 000 L zal derhalve overeenkomen met de maximale per vrachtauto in Nederland per jaar getankte hoeveelheid dieselolie. Het maximum wordt in 1997 en bij tussentijdse aankoop of afstoting van een vrachtauto tijdsevenredig toegepast.

– Het verzoek om teruggaaf behelst een opgave van de totaal in het kwartaal getankte, voor teruggaaf in aanmerking komende hoeveelheid dieselolie en een specificatie daarvan per vrachtauto onder vermelding van het kenteken. De achterliggende bescheiden, waarop het kenteken van de desbetreffende motorrijtuig moet zijn vermeld (tankbonnen, facturen, e.d.), blijven bewaard bij de bedrijfsadministratie. Met betrekking tot de bedrijven met zogenoemde eigen bedrijfspompen zullen bij ministeriële regeling voorwaarden worden gesteld met betrekking tot het administreren van de per vrachtauto getankte hoeveelheden. Achteraf kan de belastingdienst de juistheid van het verzoek controleren. Dat wil zeggen dat de teruggaafverzoeken – in beginsel – gehonoreerd worden zonder controle op dat moment.

– De teruggaafregeling geldt niet voor andere motorrijtuigen dan zware vrachtauto's, zoals personenauto's, bestelauto's, lichte vrachtauto's en autobussen, die generiek via de motorrijtuigenbelasting gecompenseerd worden. Met name ter voorkoming van misbruik in de sfeer van de personenauto's en bestelauto's zullen hoeveelheden van minder dan 100 L per tankbeurt niet in aanmerking worden genomen. Deze worden geacht niet door een zware vrachtauto te zijn getankt. Verzamelrekeningen voor één hoeveelheid per periode zijn derhalve niet toegestaan; deze moeten uitgesplitst zijn per tankbeurt.

– Voor door buitenlandse zware vrachtauto's getankte dieselolie geldt mutatis mutandis dezelfde regeling, met dien verstande dat de tankbescheiden en andere uit controle-oogpunt noodzakelijke bescheiden, zoals een kopie van het kentekenbewijs, wel moeten worden meegezonden bij het verzoek om teruggaaf naar de belastingdienst.

## **5. Budgettaire effecten en personele gevolgen**

### *Budgettaire effecten*

Het deel van de opbrengst van de accijnsverhoging voor dieselolie dat is toe te schrijven aan de zware vrachtauto's en daarmee het voor zware vrachtauto's te compenseren bedrag is geraamd op f 55 mln (kas) in 1997 en f 135 mln structureel.

De teruggaaf over het derde kwartaal zal direct na afloop van het derde kwartaal worden teruggeven; de teruggaaf over het vierde kwartaal zal in januari 1998 worden teruggegeven. Dit betekent dat het kasbeslag in 1997 f 20 mln lager uitkomt dan hetgeen hiervoor is geraamd.

### *Personele effecten*

De teruggaafregeling houdt voor de belastingdienst een uitbreiding van werkzaamheden mee. In de eerste plaats dienen per kwartaal circa 20 000 – binnenlandse – verzoeken om teruggaaf te worden afgehandeld; die daarna aan een controle onderworpen moeten worden. Daarbij komen dan nog naar verwachting 5000 verzoeken per kwartaal met betrekking tot buitenlandse vrachtauto's. Hiermee zullen in totaal 20 formatieplaatsen per jaar gemoeid zijn. Voor het jaar 1997 gaat het hierbij om ongeveer de helft van dit aantal. De totale uitvoeringskosten bedragen in 1997 f 1,6 mln en voor 1998 en later f 2,2 mln.

## **II. TOELICHTING OP DE ARTIKELEN**

### **Artikel I**

#### *Onderdelen A tot en met D en F tot en met L*

Onderdeel A bevat de feitelijke wijzigingen met betrekking tot het

afzonderlijke accijnstarief voor dieselolie bestemd voor het zware vrachtverkeer. De onderdelen C, D, G, H, J en K bevatten wijzigingen die verband houden met de wijzigingen in de nummering van de leden van artikel 27. Bij onderdeel F wordt een controlebepaling ingevoegd die het mogelijk maakt om bij ministeriële regeling regels te stellen aan afleveringspompen, zoals bij voorbeeld speciale vulpistolen, en aan de wijze waarop afleveringen uit de eigen bedrijfspompen worden geadmini- streerd. Bij onderdeel I wordt een bepaling ingevoegd (artikel 90b), overeenkomstig artikel 91 dat een aantal verboden kent met betrekking tot de zogenoemde rode dieselolie. Het gaat hier om verboden die betrekking hebben op de afscheiding van de herkenningmiddelen van de paarse dieselolie en om verboden met betrekking tot het voorhanden hebben in de brandstoftanks van voer- en vaartuigen die niet gerechtigd zijn deze olie te gebruiken of in de tanks behorende bij afleveringspompen waaruit pleziervaartuigen van brandstof worden voorzien. Onderdeel L heeft betrekking op de sanctie op overtreding van deze verboden.

#### *Onderdeel E*

Bij dit onderdeel wordt een nieuw artikel (artikel 71a) ingevoegd in de Wet op de accijns waarin de basis wordt gelegd, conform andere teruggaafregelingen voor accijns, voor de onderhavige teruggaafregeling. Door de teruggaafregeling in de Wet op de accijns op te nemen in plaats van het introduceren van een op zich zelf staande wettelijke regeling, wordt bewerkstelligd dat alle in die wet en in de daarop gegronde uitvoeringsregelingen opgenomen bepalingen, alsmede de bepalingen van de Algemene Wet Rijksbelastingen, automatisch van toepassing zijn. Dit is onder meer van belang voor de bezwaar- en beroepsprocedure en de mogelijkheden voor naheffing indien bij controle blijkt dat ten onrechte of teveel accijns is terug gevraagd.

#### **Artikelen II en III**

De Wet op de motorrijtuigenbelasting kent binnen de tariefstructuur voor vrachtauto's nog niet het onderscheid naar toegelaten maximum massa. In het belastingplan 1997 is de verlaging van de motorrijtuigenbe- lasting als compensatie voor de accijnsverhoging voor dieselolie derhalve beperkt tot vrachtauto's met een eigen massa van niet meer dan 4700 kg. Dit is de eigen massa die grosso modo overeenkomt met een toegelaten maximum massa van 12 000 kg en meer (zie kamerstukken 1996-97, 25 052, nr. 3, blz. 24). In de in artikel I opgenomen wijzigingen van de Wet op de accijns is de grens voor vrachtauto's die voor de teruggaafregeling in aanmerking komen, gelegd bij een eigen massa van 4800 kg.

Bij de Tweede Kamer is thans in behandeling het bij koninklijke boodschap van 9 december 1996 ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en van enkele andere wetten in verband met herziening van de tariefstructuur voor vrachtauto's (kamerstukken II 1996-97, 25 158, nr. 2). Dat wetsvoorstel strekt ertoe de tariefstructuur van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's in overeenstemming te brengen met de in paragraaf 1 genoemde Europese richtlijn ter zake. Met dit oogmerk wordt onder meer voorgesteld de belasting niet langer te baseren op het ledig gewicht van de vrachtauto's, maar op de toegestane maximum massa, dat wil zeggen ledig gewicht plus laadvermogen. Met ingang van het tijdstip waarop dat wetsvoorstel in werking treedt – voorzien is eveneens het tijdstip van 1 juli 1997 – worden de in artikel I opgenomen wijzigingen daarop aangepast.

#### **Artikel IV**

Op grond van dit artikel vervalt de teruggaaf van accijns voor dieselolie die is getankt door zware vrachtauto's (artikel 71a) op het tijdstip waarop het afzonderlijke accijnstarief voor dieselolie bestemd voor zware vrachtauto's wordt ingevoerd.

#### **Artikel V**

Op grond van dit artikel wordt het afzonderlijke tarief voor de dieselolie bestemd voor zware vrachtauto's op het tijdstip waarop dat in werking treedt aangepast aan het verschil tussen het bedrag van het tarief voor dieselolie en het bedrag dat op grond van artikel 71a van de Wet op de accijns wordt teruggegeven, zoals die bedragen op dat tijdstip luiden.

Op deze wijze wordt voor het afzonderlijke tarief rekening gehouden met de tot dat tijdstip plaatsgevonden hebbende indexeringen.

#### **Artikel VI**

Het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet dat voor de verschillende artikelen en onderdelen daarvan verschillend kan zijn, zal bij koninklijk besluit worden vastgesteld. De inwerkingtreding is immers afhankelijk van de vereiste goedkeuring van de Raad van de Europese Unie voor de in deze wet neergelegde regelingen. De inwerkingtreding van de artikelen I, onderdeel E, II en III zijn voorzien voor 1 juli 1997, indien op dat tijdstip de goedkeuring van de Raad van de Europese Unie is verkregen. Indien die goedkeuring op een later tijdstip wordt verkregen, zullen de artikelen I, onderdeel E, II en III zo spoedig mogelijk na het verkrijgen van die goedkeuring in werking treden en werkt artikel I, onderdeel E, terug tot en met 1 juli 1997.

De overige onderdelen die betrekking hebben op de invoering van paarse dieselolie zullen op een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip in 1999 in werking treden.

Indien de vereiste goedkeuring van de Raad van de Europese Unie niet wordt verkregen, treedt deze wet niet in werking.

De Staatssecretaris van Financiën,  
W. A. F. G. Vermeend