

Vergaderjaar 1996–1997

25 349

Wijziging van de Wet op de accijns

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 5 juni 1997

De vaste commissie voor Financiën¹, belast met het voorbereidend onderzoek betreffende bovenstaand wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen. Met een tijdige beantwoording van onderstaande vragen en antwoorden acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

1. De strekking van het wetsvoorstel

De leden van de PvdA-fractie nemen kennis van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de accijns.

Deze leden geven aan het beleid te steunen waarbij ter beperking van ondermeer de congestie en de emissies veroorzaakt door het wegverkeer de variabele kostenposten worden verhoogd en gelijktijdig de vaste kostenposten worden verlaagd. Zij menen dat met deze variabilisatie recht wordt gedaan aan het uitgangspunt van «de vervuiler betaalt» en dat via internalisering van de externe kosten een bijdrage wordt geleverd aan een reële prijsstelling tussen de verschillende verkeers- en vervoersmodaliteiten.

Tegen deze achtergrond steunen deze leden ook de kabinetsvoorstellen om de accijnsverhoging met ingang van 1 juli 1997 te compenseren door een gelijktijdige verlaging van de motorrijtuigenbelasting.

Met de regering constateren deze leden dat de compensatiemogelijkheden via de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtauto's niet uitvoerbaar zijn, vanwege de in Europees verband vastgelegde minimumtarieven.

Deze leden vragen de regering aan te geven hoe de huidige MRB voor zware vrachtauto's in Nederland en in de andere lidstaten zich momenteel verhoudt tot dit Europees minimum.

De leden vragen de regering tevens aan te geven of er ten opzichte van deze Europese minimumgrens in Nederland nog een – beperkte – compensatieruimte bestaat, en zo niet, of dan de conclusie gerechtvaardigd is dat, indien de Nederlandse MRB zich reeds op het Europees minimumniveau bevindt voor zware vrachtauto's, het geheel of gedeeltelijk compenseren van de accijnsverhoging netto geen of slechts een beperkte verslechtering van de concurrentieverhoudingen oplevert, indien

¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), Van Rey (VVD), Terpstra (CDA), Smits (CDA), Reitsma (CDA), Vliegthart (PvdA), Ybema (D66), voorzitter, Schimmel (D66), Van Gijzel (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Hillen (CDA), Hoogervorst (VVD), ondervoorzitter, Van Wingerden (AOV), Rabbae (Groen Links), Voûte-Droste (VVD), Adelmund (PvdA), Giskes (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Zonneveld (CD), Van Dijke (RPF), Van der Ploeg (PvdA), B. M. de Vries (VVD), Van Zuijlen (PvdA), Van Walsem (D66) en Ten Hoopen (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Van Hoof (VVD), Visser-van Doorn Scheffer (CDA), Van der Linden (CDA), Wolters (CDA), Noorman-den Uyl (PvdA), Bakker (D66), Jeekel (D66), Van Zijl (PvdA), Liemburg (PvdA), De Jong (CDA), Rijpstra (VVD), Verkerk (AOV), Rosenmöller (GroenLinks), Hofstra (VVD), Crone (PvdA), Assen (CDA), M. M. H. Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Leerkes (U55+), Verspaget (PvdA), Hessing (VVD), Van Nieuwenhoven (PvdA), Van Boxtel (D66) en De Haan (CDA).

nu voor vergelijkbare vrachtwagens in het buitenland blijkbaar al een hogere MRB wordt geheven.

De leden vragen de regering tevens aan te geven of de andere lidstaten tegen vergelijkbare beperkte mogelijkheden met betrekking tot de beoogde compensatie via de MRB aanlopen en zo ja, of elders ook andere voorstellen zijn ontwikkeld dan de hier voorgestelde introductie van de zogenaamde paarse diesel. Zo ja, hoe beoordeelt de regering deze voorstellen? Deze leden willen ook weten of, indien meerdere lidstaten bij het zoeken naar compensatiemogelijkheden via de MRB tegen de beperkingen van de Europese minimumgrens zijn aangelopen, overwogen is deze minimumgrens in Europees verband navenant te verlagen, zijnde een maatregel die zou passen bij de nagestreefde variabelisatie. Deze leden vragen de regering aan te geven of daartoe mogelijkheden zijn onderzocht en verkend, danwel of zij daartoe initiatieven wil ontwikkelen.

De leden van de CDA-fractie hebben met gemengde gevoelens kennis genomen van het wetsvoorstel compensatieregeling dieselaccijns voor zware vrachtauto's. Zij hebben bij de behandeling van het Belastingplan 1997 (stuk 25 052) reeds gepleit voor uitstel van accijnsverhoging omdat dit in hun ogen alleen door zou kunnen gaan in samenhang met accijnsverhogingen in de omliggende landen. Door de accijnsverhoging per 1 juli a.s. in te voeren ontstaan er onnodige problemen zoals het grenseffect en de verslechtering van de concurrentiepositie van het goederenvervoer. Daarnaast zullen de positieve effecten voor milieu en fileproblematiek zich niet meetbaar voordoen. De leden van de CDA-fractie wezen hier reeds eerder op. Dat het wegvervoer wordt geconfronteerd met een onnodig concurrentieprobleem wordt huns inziens aangetoond door het onderhavige wetsvoorstel waarin een noodzakelijke compensatieregeling voor deze groep wordt geïntroduceerd.

De staatssecretaris stelt een tijdelijke teruggaafregeling voor. Kan hij nog eens uiteenzetten waarom thans niet wordt gekozen voor paarse diesel? Wat is daarvan de stand van zaken? Welk overleg vindt plaats omtrent de invoering? Hoe zit het met de toestemming van de Europese Unie? Wat te doen als de EU een negatief oordeel geeft? Kunnen buitenlandse ondernemers ook gebruik maken van de Nederlandse paarse diesel, of van de teruggaaf-regeling? Waarom kiest de staatssecretaris voor introductie van de paarse diesel bij KB? Kan aangegeven worden wat de kosten zijn van de introductie van de paarse diesel bij zowel het bedrijfsleven als de overheid? Ook zouden de aan het woord zijnde leden willen weten hoe de introductie van paarse diesel zich verhoudt tot het rapport Fiscale Vergroening.

De aan het woord zijnde leden bepleiten nogmaals af te zien van de 5 cent accijnsverhoging bij diesel. Het blijft naar hun mening een onlogische maatregel om eerst de dieselprijs met 5 cent te verhogen en vervolgens circa 80% van de dieselmarkt met allerlei ingewikkelde, fraudegevoelige, niet rechtvaardige en administratief belastende maatregelen compensatie te verstrekken.

De leden van de CDA-fractie vragen voorts om een reactie op de brief van de Belangenvereniging Tankstations BETA (dd. 28-5-1997), waarin onder meer wordt gesteld dat zij niet bij het overleg met de sector zijn betrokken.

De leden van de VVD-fractie hebben het reeds enkele malen aangekondigde wetsvoorstel met belangstelling gelezen.

De bedrijfstak «Vervoer» heeft de leden van de VVD-fractie laten weten dat de tijdelijke teruggaveregeling moet worden gecreëerd omdat de oliebranche niet in staat zou zijn op korte termijn paarse dieselolie met een afzonderlijk accijnstarief te leveren.

De leden van de VVD-fractie willen dan ook graag van de regering weten of de invoer van de paarse dieselolie gelijktijdig voor de gehele branche moet plaatsvinden. Indien bepaalde oliemaatschappijen sneller tot levering kunnen overgaan, waarom is dat dan niet mogelijk? Kan de regering dit uitleggen, zeker gezien het uitdragen van het principe van de marktwerking?

De leden van de VVD-fractie willen weten welk overleg met de oliebranche heeft plaats gevonden. Van de Belangenvereniging Tankstations hebben zij vernomen dat deze niet betrokken is bij dat overleg. Indien dit klopt, hoe is dat mogelijk en wat gaat de regering daaraan nu doen?

Tevens vragen deze leden wat er gebeurt indien de Europese Commissie niet voor 1 juli 1997 de goedkeuring verleent op grond van artikel 8, lid 4 van de zgn. Structuurrichtlijn Accijns en Minerale Oliën.

De leden van de fractie van D66 hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Wet op de accijns dat ertoe strekt de per 1 juli ingaande accijnsverhoging op dieselolie voor zware vrachtauto's te compenseren. Deze leden merken op dat zij tijdens de behandeling van het Belastingplan 1997 het kabinet hebben verzocht snel duidelijkheid inzake de compensatieregeling te verschaffen en daarbij de mogelijkheid van «paarse diesel» opperden.

De leden van de fractie van D66 constateren dat de door het kabinet voorgestelde teruggaafregeling op basis van bonnen zorgdraagt voor restitutie van de accijnsverhoging per 1 juli. De leden van de fractie van D66 hebben kennisgenomen van het standpunt van de Belangenvereniging Tankstations. Deze organisatie wijst op het concurrentie-nadeel van tankstation-eigenaren/huurders ten opzichte van de stations van grote oliemaatschappijen dat ontstaat in verband met de hoge investeringskosten. Deze leden vragen het kabinet hoe zij bij het overleg met de oliebranche hier rekening mee hebben gehouden en verzoeken het kabinet om een nadere toelichting terzake.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden staan sceptisch tegenover het invoeren van paarse diesel.

Zij zijn van mening dat compensatie van de dieselaccijns alleen voor een korte periode toegepast zou moeten worden. Op de langere termijn is het de bedoeling dat de milieukosten van transport via de sector doorberekend worden aan de klant. Het principe «de vervuiler betaalt» is een breed gedragen principe. In hoeverre doet het invoeren van paarse diesel geweld aan dit principe? Heeft het kabinet niet de bedoeling op langere termijn, bijvoorbeeld als ook in Europees verband de accijnzen verhoogd worden, de milieukosten van het dieselverbruik te internaliseren?

De leden van de RPF-fractie hebben kennis genomen van de wijziging van de Wet op de accijns.

Deze leden vragen of alternatieven voor de teruggave en de toekomstige paarse diesel en of de noodzaak voor dergelijke regelingen terdege zijn onderzocht. Welke alternatieven zijn aan de orde geweest? Zijn er meer Europese landen die tegen de minimum grens van het MRB voor vrachtwagens oplopen? Zijn er pogingen ondernomen op Europees niveau te komen tot een andere regeling? Zitten andere landen eveneens op het minimum van de MRB voor zware vrachtwagens? Wat zijn de tariefverschillen met andere landen van de diesel door de verhoging van de accijns in Nederland?

Welke argumenten hebben geleid tot de overtuiging dat een tijdelijke regeling nodig is en een grote investering in de tankstations verantwoord is? Welke rol heeft daarin de Europese context gespeeld?

2. Paarse diesel

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering aan te geven op welke wijze paarse diesel zich verhoudt tot de beoogde internalisering van de externe effecten van de verschillende verkeers- en vervoersmodaliteiten.

Tevens vragen deze leden aan te geven welke bijdrage verwacht mag worden van de introductie van een dieselolie met een lager accijnstarief ten opzichte van de kostenontwikkeling van de met deze categorie zware vrachtauto's concurrerende vervoersvormen, zoals water- en railvervoer, en hoe dergelijke kostenontwikkelingen zich verhouden tot de beleidsmatige voorkeur voor de ontwikkeling van deze laatste twee genoemde vervoersvormen ten opzichte van het wegvervoer over de lange afstand.

De leden vragen de regering hoe hoog momenteel de MRB voor zware vrachtwagens is, en indien per vrachtauto voor maximaal 50 000 liter per jaar 5 ct per liter compensatie kan worden verkregen, of het daadwerkelijk de bedoeling is zware vrachtwagens op deze wijze een netto financiële stimulans te bieden, gelet op de beleidsdoelen met betrekking tot de verschillende vervoersmodaliteiten, emissies en volksgezondheid.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering, waar wordt aangegeven dat in overleg met de betreffende branche andere compensatiemogelijkheden zijn onderzocht, welke andere mogelijkheden dan de introductie van paarse diesel daartoe genoemd, onderzocht en beoordeeld zijn.

Deze leden vragen aan te geven welke afzonderlijke variabele en vaste kostenposten voor de categorie van zware vrachtauto's gelden. Zij vragen de regering per vaste kostenpost aan te geven of de betreffende post zich mogelijk ook zou kunnen lenen als aangrijpingspunt voor de nagestreefde compensatie voor de accijnsverhoging.

Tevens vragen zij of er van de betreffende bedrijfstak ontwikkelingen verlangd worden, of voor deze bedrijfstak op overzienbare termijn relevant zijn of worden, zoals technologische innovaties of de introductie daarvan of het herstructureren van deze sector gelet op de scherpe concurrentieverhoudingen daarbinnen, die eveneens beoordeelt zouden kunnen worden als mogelijke aangrijpingspunten voor de nagestreefde compensatie. Zo ja, hoe beoordeelt de regering dergelijke mogelijkheden?

De leden van de PvdA-fractie willen van de regering weten, waar de introductie van paarse diesel niet eerder dan in 1999 kan worden ingevoerd, van welke factoren de introductiedatum afhankelijk is, en hoe de ontwikkelingen met betrekking tot deze afzonderlijke factoren verloopt.

Tevens vragen zij aan te geven of inmiddels meer zekerheid over het exacte moment van introductie kan worden gegeven.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering voorts welk herkenningmiddel aan de paarse diesel zal worden toegevoegd.

Verwijst de aanduiding van deze dieseloliesoort naar een kleur- of beleidstechnisch additief?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de Raad van State de invoering van paarse dieselolie afwijst, ondermeer gezien de daartoe noodzakelijke investering van zeker 100 miljoen gulden in voorzieningen, louter om een accijnsverhoging voor een groep belastingplichtigen te compenseren.

Daarbij komen nog de jaarlijkse lasten voor bedrijfsleven en overheid. Deze leden delen de opvatting van de Raad van State dat het verschil tussen de maatschappelijke kosten van de invoering van paarse diesel en de teruggaafregeling wel erg groot is.

Waarom stapt de staatssecretaris nogal gemakkelijk heen over het advies van de Raad van State om die afweging te heroverwegen?

Ook de leden van de VVD-fractie wijzen er op dat het aanbod van paarse dieselolie een investering van ± f 100 miljoen vergt, volgens de oliebranche. Wil de regering nader ingaan op dit grote bedrag? Uitgaande van afschrijving in 10 jaar betekent dit een jaarlijkse last van ± f 15 miljoen t.o.v. de totale compensatie van ± f 135 miljoen. Indien 80% van de transportbedrijven tankt bij de eigen pomp en dus 20% elders, is dan een dergelijke investering voor de pomphouders niet onevenredig zwaar?

De leden van de VVD-fractie onderstrepen de opvatting van de oliebranche dat het invoeren van paarse dieselolie een structurele maatregel moet zijn, anders zou een dergelijke investering weggegooid geld zijn. Welke zekerheid kan de oliebranche worden geboden? De leden van de VVD-fractie hadden niet gedacht dat bij behandeling van wetsvoorstel 24 334 -het reël constant houden van accijns voor motorbrandstoffen- er ooit nog sprake zou kunnen zijn van paarse diesel. De leden van de VVD-fractie vragen of wetsvoorstel 24 334 in de toekomst ook van toepassing is op de paarse dieselolie.

De leden van de fractie van D66 kunnen zich vinden in de gedachte om paarse dieselolie in te voeren. Verdergaande tariefdifferentiatie voor motorbrandstoffen kan een bijdrage leveren aan het reguleren van de toegenomen mobiliteit in Nederland. In dit verband onderstrepen zij dat de invoering van paarse dieselolie uiteindelijk geen lastenverzwaring voor de vrachtvervoerders met zich brengt. Tegelijkertijd zien deze leden de paarse dieselolie als een instrument voor toekomstige verfijning. De leden van de fractie van D66 zijn verrast over de hoge kosten die met de invoering van paarse dieselolie samenhangen. Zij vragen zich af of met de investering van 100 miljoen in redelijkheid gesproken kan worden van kosten die voor de baat uitgaan. Kan het kabinet ingaan op de uiteindelijke kosten en baten die een dergelijke investering voor pomphouders oplevert. De leden van de fractie van D66 lezen in de memorie van toelichting dat het kabinet een rechtvaardiging voor deze kosten ziet in het EU-richtlijnvoorstel voor de belasting op energieproducten, waarin sprake is van verdergaande tariefdifferentiaties voor motorbrandstoffen. Deze leden verzoeken het kabinet toe te lichten op welke wijze de investering voor de invoering van paarse dieselolie, mede een bijdrage levert aan mogelijke invoering van verdergaande tariefdifferentiaties voor motorbrandstoffen.

Net als de Raad van State vinden de leden van de GroenLinks-fractie dat een investering van 100 miljoen om een aparte accijns te kunnen ontvangen erg hoog is. Heeft het kabinet eigenlijk overleg gevoerd met de oliebranche? Belangrijker nog is de vraag hoe dit investeringsbedrag zich verhoudt tot een lange-termijnperspectief. Blijft de paarse diesel ook op lange termijn deel uitmaken van het paarse mobiliteitsbeleid? Een teruggaafregeling zoals die nu tijdelijk voorgesteld wordt, kan, als er in Europees verband vorderingen worden gemaakt met het prijsbeleid, eenvoudig afgebouwd worden. Voorziet het kabinet dat in de toekomst het accijnstarief van de paarse diesel toegroeit naar het normale tarief?

Hoe verhoudt een lager tarief voor diesel zich ten opzichte van andere, schonere brandstoffen? Bestaat er niet het gevaar dat de ontwikkeling van vrachtauto's op schonere brandstoffen afgeremd wordt door aparte paarse diesel? Gaat er geen calculerend gedrag ontstaan waarbij bedrijven eerder grotere en zwaardere vrachtauto's zullen gaan gebruiken om te profiteren van de zwaardere diesel? Om het wetsvoorstel beter te kunnen beoordelen vragen de leden van de fractie van GroenLinks om een overzicht van de prijzen en accijnstarieven voor de verschillende motorbrandstoffen in de verschillende Europese landen.

De leden van de RPF-fractie vragen waarom te verwachten is dat in 1999 de paarse diesel ingevoerd kan worden. Is er onderzoek geweest hoeveel

tijd het kost benzinestations op dit punt aan te passen? Wanneer de aanpassing niet op tijd is, zal dan de teruggaafregeling langer van kracht blijven? Zullen alle tankstations worden aangepast of slechts een deel? In hoeverre krijgen de betreffende maatschappijen ondersteuning voor de noodzakelijke investeringen?

3. Teruggave van accijns

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering aan te geven welke beleidsratio zij hanteert, door ter compensatie van een accijnsverhoging een lagere accijns aan te bieden.

Deze leden vragen de regering de argumenten te benoemen die ten grondslag liggen aan de algemene accijnsverhoging, die per 1 juli wordt doorgevoerd, en vragen vervolgens aan te geven hoe de introductie van een paarse diesel zich verhoudt tot deze afzonderlijke argumenten.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering aan te geven waarom er zo weinig tijd is gelaten tussen enerzijds de datum van toezending van dit voorstel bij de Tweede Kamer en anderzijds de datum waarop de voorgestelde, tijdelijke teruggaafregeling daadwerkelijk moet zijn ingevoerd.

Zij vragen de regering of deze laatste datum van 1 juli nog steeds de beoogde invoeringsdatum is en kan blijven.

Deze leden vragen de regering voorts aan te geven, waar gesproken wordt over een teruggaafregeling op basis van ondermeer tankbonnen boven de 100 liter per stuk met een maximum voor 50 000 liter per jaar, facturen, kenteken, bestemmingen, afgelegde afstanden, op welke onderdelen deze teruggaafregeling fraudegevoelig is en welke voorzieningen ter beperking en bestrijding daarvan genomen zijn.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering aan te geven welke administratieve lasten deze teruggaafregeling voor de sector met zich mee brengt, en hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot de op dit terrein geldende beleidsprioriteiten.

De leden vragen de regering aan te geven waarom buitenlandse zware vrachtauto's voor de hier getankte dieselolie gecompenseerd dienen te worden, op welke wijze dit dient te geschieden, op welke wijze de fraudegevoeligheid hiervan wordt beperkt en bestreden en of vergelijkbaar Nederlandse zware vrachtauto's eveneens voor in het buitenland opgedane kostenstijgingen compensatie kunnen verkrijgen, en zo ja, ligt dan de door de leden eerder genoemde mogelijkheid van een met de lidstaten gezamenlijk verlagen van de huidige Europese minimumtarieven voor de motorrijtuigenbelasting niet meer voor de hand.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af waarom de staatssecretaris een boven- en ondergrens heeft ingebouwd in de teruggaafregeling. Hierdoor is de voorgestelde compensatie onvolledig voor de individuele transportbedrijven. Waarom die grenzen? Hoe denk de staatssecretaris deze grenzen te gaan controleren? Is dat niet een fraudegevoelig systeem? Waarom deze grenzen ook bij transportbedrijven die beschikken over een eigen pomp? Hier is de controle toch geheel zoek! Bij een groot deel van deze bedrijven is het niet mogelijk de liters per tankbeurt vast te leggen.

Uit enquêtegegevens blijkt dat de ondergrens van 100 liter bij de eigen pomphouder vaak niet gehaald wordt, indien men na een langere rit moet tanken om net thuis te komen. Worden de bedrijven die zeer efficiënt met hun wagenpark omgaan niet gestraft door de bovengrens van 50 000 liter? Naar schatting zijn dat circa 10 000 voertuigen. Hoe groot zal daar de ondercompensatie zijn?

De leden van de VVD-fractie vinden het terecht dat wordt opgemerkt dat de teruggaveregeling voor de vervoerders een flinke extra inspanning vergt. Voor 1 juli 1997 zal er absolute duidelijkheid moeten zijn welke administratie de vervoerders moeten aanleveren. De VVD-fractie doet een dringend beroep om in de nota naar aanleiding van het verslag hier verder op in te gaan. Wordt de bedrijfseffectrapportage hier ook op «los gelaten»?

De leden van de VVD-fractie vinden het typerend dat in het in het oorspronkelijk wetsvoorstel dat aan de Raad van State is aangeboden een teruggave was geregeld tot maximaal 30 000 liter per jaar en een minimumhoeveelheid per tankbeurt van 150 liter. Zijn de contacten met de bedrijfstak Vervoer daarna pas goed op gang gekomen? Wat gebeurt er overigens met die vervoerders die vrachtauto's hebben die meer dan 50 000 liter tanken? Wat gebeurt er bij binnenlandse rondritten met middelzware vrachtauto's met kleinere tanks waarvan het gebruik vaak minder is dan 100 liter?

De leden van de fractie van D66 lezen in de memorie van toelichting dat de voorlopige teruggaafregeling «enige extra inspanning» voor de vervoerders oplevert. Zoals deze leden reeds hebben opgemerkt hebben zij de indruk dat de extra inspanning die door de vrachtvervoerders en de belastingdienst moet worden geleverd fors is. De leden van de fractie van D66 stemmen in met het idee om de teruggaaf per kwartaal te laten plaatsvinden, maar merken hierbij op dat in het vrachtwagenpark van een vervoerder zich mutaties kunnen voordoen. Wordt het gestelde maximum van 50 000 liter per vrachtwagen, ter bestrijding van misbruik, naar verhouding omgerekend als een vrachtwagen in de loop van het jaar wordt aangeschaft of verkocht? Deze leden vragen het kabinet of zij het juist zien dat zich dan de situatie kan voordoen dat een vrachtvervoerder een deel van de gecompenseerde accijns moet terugbetalen als naar verhouding teveel dieselolie is verbruikt. Deze leden lezen in de memorie van toelichting dat de teruggaaf wordt verleend per ondernemer op kenteken. Kan het kabinet aangeven op welke wijze een ondernemer die tijdelijk zware vrachtauto's inhuurt wordt gecompenseerd?

De leden van de fractie van D66 verzoeken het kabinet toe te lichten waarom niet is overwogen te werken met een vast teruggaafbedrag, buiten compensatie in de motorrijtuigenbelasting, dat aan de vervoerders op basis van het gemiddeld verbruik per vrachtwagen wordt terugbetaald? Zij merken daarbij op dat indien slechts voor het meerdere verbruik door de vervoerder om teruggaaf dient te worden verzocht dit al tot een aanzienlijke lastenverlichting t.o.v. van de voorgestelde teruggaafregeling zal leiden. De leden van de fractie van D66 merken voorts op dat het dan aan de vervoerders zelf is te beoordelen of het wenselijk is een extra inspanning te leveren om voor het meerdere verbruik voor de teruggaafregeling in aanmerking te komen. Bovendien wordt zo recht gedaan aan de gedachte die ook is gehanteerd bij de compensatie van de accijnsverhoging op benzine: wie weinig verbruikt kan voordeel hebben, wie veel verbruikt ondervindt nadeel.

De leden van de RPF-fractie hebben moeite met de tijdelijke regeling van teruggaaf. Deze regeling vraagt om extra investering van de belastingdienst en van desbetreffende ondernemingen. In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat hiermee 20 formatieplaatsen per jaar gemoeid zijn. Worden voor deze formatieplaatsen tijdelijk mensen aangetrokken? Komt op deze wijze de kwaliteit onder druk te staan? Hoe wordt de kwaliteit gewaarborgd?

De uitvoeringskosten worden geraamd op 2,2 mln. De leden van de RPF-fractie vragen of dit in verhouding staat met het beoogde doel van een tijdelijke regeling?

In zijn antwoord op het advies van de Raad van State merkt de staatssecretaris onder andere op dat de teruggaveregeling geen definitief karakter kan krijgen vanwege de fraudegevoeligheid. Wanneer de teruggaveregeling fraudegevoelig is, zal dit enkel versterkt worden door het tijdelijke karakter. Investerings in een betere werking van deze regeling lonen dan namelijk de moeite niet. Heeft de staatssecretaris hiermee rekening gehouden bij de becijfering van het kasbeslag?

In hoeverre is de paarse diesel fraudegevoelig?

Tot slot vragen de leden van de RPF-fractie of de staatssecretaris alternatieven achter de hand heeft in het geval de Europese Raad de compensatieregelingen afkeurt.

4. Budgettaire effecten en personele gevolgen

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering, waar gesproken wordt over investeringen in de wijziging en uitbreiding van de opslag-, distributie- en tankstationfaciliteiten in de orde van grootte van zeker 100 mln gld, of meer nauwkeurig een beeld van de omvang van deze investeringen kan worden gegeven. De leden vragen de regering ook een oordeel te geven over de verhouding van de omvang van deze eenmalige investeringen ten opzichte van de omvang van de met de accijnsverhoging gemoeide gelden van structureel 135 mln gld.

Tevens willen de leden inzicht hebben in de jaarlijkse kosten van onderhoud van deze voorzieningen.

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts om een uiteenzetting van wie de kosten draagt van de voorgestelde uitbreiding van de personele formatie van de Belastingdienst en hoe zich deze uitbreiding verhoudt tot de daarbij gehanteerde prioriteitstelling.

De leden van de fractie van het CDA nodigen de staatssecretaris uit om eens aan te geven hoe de enorme administratieve lastendruk in elkaar zit, zowel voor het bedrijfsleven als voor de overheid zelf. Wat zijn daarvan de kosten en vooral wie draait daar voor op? Is die lastendruk zonder fraude wel op te brengen? Wordt wel steeds het zelfde (juiste) kenteken gecontroleerd? Een bedrijf heeft immers vaak meerdere auto's, ook vaak personenauto's op diesel. Kan de staatssecretaris aangeven hoe fraude voorkomen wordt? Wie wordt daar allemaal bij ingeschakeld? Wat gebeurt er als een zware vrachtwagen van eigenaar verandert? Heeft de nieuwe eigenaar recht op een tijdsevenredige portie? Hoe verhoudt zich deze regeling met het streven van het kabinet om te komen tot vermindering van de administratieve lastendruk?

De leden van de VVD-fractie vragen of de administratieve rompslomp inderdaad maar beperkt is tot 20 formatieplaatsen.

Terzake van de uitvoeringsaspecten van de voorgestelde teruggaafregeling merken de leden van de fractie van D66 op dat hier een forse administratieve lastenverzwaring mee samenhangt. Zij vragen aandacht voor de aanvaardbaarheid van de administratieve lastenverzwaring die samenhangt met de voorgestelde teruggaafregeling.

5. Overige opmerkingen

De leden van de CDA-fractie vragen of het, allesoverziende, niet beter is om de onder en de bovengrens te schrappen, opdat volledige compensatie kan plaatsvinden?

Het wetsvoorstel zal niet per 1-7-1997 in het staatsblad staan. Wat voor consequenties heeft dit? Wat gaat het kabinet met de teruggaafregeling doen, indien bijvoorbeeld Duitsland de accijnzen verhoogt?

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat dit wetsvoorstel niet los kan worden gezien van de invoering van de zogenaamde «Zalmstrook», en dat deze andere vorm van compensatie gelijktijdig met de paarse diesel moet worden ingevoerd. Wanneer dit niet mogelijk is, is een verhoging van de accijnsen per 1-7-1997 niet acceptabel. Kan de staatssecretaris de actuele stand van zaken op dit punt weergeven?

De VVD-fractie constateert dat er categorieën zijn die wederom buiten de boot vallen, bijvoorbeeld taxi's en ambulance-auto's. In de beantwoording van de vragen van het lid Blaauw is naar de mening van deze leden niet duidelijk gemaakt waarom voor deze categorie geen andere oplossing kan worden geboden.

Zij vragen of de regering de laatste stand van zaken wil meedelen met betrekking tot het overleg met de oliebranche en dus ook pomphouders inzake compensatie pomphouders in de grensstreek? Is er al duidelijkheid met betrekking tot de «Zalmstrook», zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Ook vragen zij in hoeverre compensatie plaats vindt voor de pleziervaart, welke enige jaren geleden over moest gaan van «rode» op paarse diesel?

De voorzitter van de commissie,
Ybema

De griffier van de commissie,
Van Overbeeke