

Vergaderjaar 2000–2001

27 431

Wijziging van belastingwetten c.a. (Belastingplan 2001)

Nr. 10

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET NADER VERSLAG

Ontvangen 17 november 2000

Inleiding

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de vragen die de leden van verschillende fracties over de eerste nota van wijziging hebben gesteld. In dit verband zijn wij verheugd over de steun die de leden van de PvdA-fractie in het nader verslag uitspreken voor dit akkoord.

Wij hebben begrip voor de gevoelens bij de leden van enkele fracties over de procedurele druk die rust op de behandeling van de eerste nota van wijziging. Wij willen dit akkoord zo snel mogelijk ten uitvoer brengen. Naar wij aannemen zijn ook de leden van de CDA-fractie deze mening toegedaan. Voor de uitvoering van dit akkoord is een wettelijke basis en derhalve de goedkeuring van de Staten-Generaal noodzakelijk. Met het oog op een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding – 1 januari 2001 – is daarom gekozen voor de meest efficiënte wijze om dit voorstel bij de Staten-Generaal aanhangig te maken en te bespreken, te weten de indiening van deze nota van wijziging. Een afzonderlijk wetsvoorstel – zoals de leden van de fractie van GroenLinks stellen – zou binnen deze context naar onze mening inhoudelijk weinig toevoegen ten opzichte van de nota van wijziging.

Naar aanleiding van een vraag van de leden van de CDA-fractie over de termijn waarbinnen het voorstel naar de Raad van State is gestuurd, merken wij het volgende op. Het dieselakkoord is 16 september 2000 met de bovengenoemde sector bereikt. Bij brief van 18 september 2000, kenmerk AFP 2000–722, van de eerste ondergetekende is uw Kamer op hoogte gebracht van de inhoud van dit akkoord. Wij hebben het namelijk van groot belang geacht dat uw Kamer op een zo vroeg mogelijk tijdstip kennis van dit akkoord zou kunnen nemen mede ter voorbereiding op het wettelijke voorstel ter zake dat op een later tijdstip zou worden ingediend. Omdat het akkoord afspraken op hoofdlijnen bevat, moest dit akkoord nog nader worden uitgewerkt. Vervolgens diende de uitwerking in wetgeving te worden omgezet. Aangezien het hier complexe wetgeving betreft, heeft de wettelijke vertaling dan ook enige tijd gevergd. Tot slot behoefde deze nota van wijziging ook de goedkeuring van de ministerraad. Wij zijn dan ook van mening dat er geen kostbare tijd in dit dossier is verspild. Dit neemt niet weg dat de termijn voor parlementaire behandeling erg beperkt is. Wij hebben dan ook begrip voor de opmerking van de leden

van de CDA-fractie dat zij op dit akkoord tijdens het plenaire debat nog zullen terugkomen. Er is naar onze mening in het komende mondelinge debat voldoende ruimte om inhoudelijk over dit akkoord van gedachten te wisselen.

Toelichting

Algemeen

Op de vraag van de leden van de VVD-fractie naar het verschil in bewoordingen tussen het dieselakkoord van 16 september jl. (lichte vrachtauto's en bedrijfswagens in het dieselakkoord en bepaalde bestelauto's in de nota van wijziging) merken wij het volgende op. De in het dieselakkoord beoogde tegemoetkoming voor het jaar 2000 strekt zich uit tot alle vervoermiddelen die voor het beroepsmatig vervoer van goederen en/of personen (vervoer tegen betaling dan wel vervoer van goederen in eigen beheer in de zin van de Wet goederenvervoer) worden aangewend. In het dieselakkoord (een akkoord op hoofdlijnen) is deze groep samengevat met onder meer de aanduiding bedrijfswagens. Tot deze categorie vervoermiddelen kunnen ook bepaalde bestelauto's worden gerekend. In de nota van wijziging is de categorie bedrijfsauto's uit het dieselakkoord meer in detail uitgewerkt.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom er sprake is van een tijdelijke regeling.

Het dieselakkoord bestaat uit twee componenten, te weten een tijdelijke component voor uitsluitend het jaar 2000 en een structurele component met lastenverlichtende maatregelen vooral gericht op vergroening van de sector. De tijdelijke maatregelen voor het jaar 2000 (verhoging, verruiming en uitbreiding van de teruggaafregeling paarse dieselolie) strekken ertoe de slechte liquiditeitspositie van deze sector als gevolg van het onvermogen om voldoende in te spelen op de snel veranderende markt-omstandigheden, enigszins te verzachten. Voor de langere termijn dient een situatie te worden gecreëerd waarin adequate contracten met doorberekenningsclausules voor kostenveranderingen worden afgesloten. Daarin past niet een structurele tegemoetkoming van de overheid. Vandaar dat ook is gekozen voor een tijdelijke maatregel die tegemoet komt aan de acute problemen van de sector. Met het oog op het creëren van een situatie waarin adequate contracten kunnen worden afgesloten en met het oog op het vinden van een oplossing voor de structurele problemen van de transportsector is een aantal (zware) werkgroepen in het leven geroepen. De opdrachten van deze werkgroepen hebben tot doel naar de toekomst te bezien op welke wijze deze sector versterkt en vergroend kan worden. Op deze werkgroepen wordt elders in deze nota nader ingegaan.

De leden van de fracties van het CDA en GroenLinks vragen naar de stand van zaken omtrent de benodigde derogaties van de EU en de discussie in de Transportraad en Ecofin betreffende de maatregelen na 2000. Wij hebben bij de Commissie verzoeken ingediend voor derogaties voor de verlenging van de teruggaafregeling paarse dieselolie, de teruggaafregeling voor 2000 voor taxi's en voor de stimulering van de laagzwavelige dieselolie. De Commissie heeft nadere vragen gesteld over de verzoeken voor taxi's en de stimulering van laagzwavelige dieselolie. Op dit moment vindt binnen de Commissie een interne beoordeling plaats van de verzoeken, waarna de Commissie de andere lidstaten in kennis dient te stellen van de verzoeken en een voorstel voor de Raad ter goedkeuring van de verzoeken kan maken. Op de agenda van de Ecofinraad van 27 november staat als eventueel agendapunt derogaties inzake accijnzen op minerale oliën. Dit betreft de verlenging van een pakket aan

bestaande derogaties, die eind dit jaar zullen aflopen. De Nederlandse terugaafregeling paarse diesel is onderdeel van dit pakket aan bestaande derogaties. Wij zijn in overleg met de Commissie om ook onze nieuwe derogatieverzoeken voor taxi's (2000) en laagzwavelige diesel (2001) bij bovengenoemd agendapunt te laten meenemen. Wij zullen ons in de Ecofin sterk maken voor de goedkeuring van de ingediende derogaties.

De leden van de fractie van het CDA vragen in dit verband naar een overzicht van maatregelen in andere EU-landen.

In een aantal landen is de transportsector (deels) gecompenseerd. In sommige landen zijn maatregelen in de accijnsfeer getroffen en in andere landen andersoortige maatregelen. Hierna worden de belangrijkste maatregelen genoemd van de lidstaten waarvan op dit moment bekend is dat er compensatiemaatregelen zijn genomen. In België is uitstel van betaling verleend voor transporteurs voor de wegenbelasting en is de toeslag voor de wegenbelasting voor taxi's en minibussen afgeschaft. Verder wordt een verlaging verleend voor de belasting op aansprakelijkheidsverzekeringen. In Frankrijk is onder meer de met de Nederlandse paarse dieselregeling vergelijkbare terugaafregeling met terugwerkende kracht verhoogd over 2000. Voorts is een verhoging van de terugaaf paars voor 2001 voorzien. In het VK zal een verdere verlaging van de accijns op zwavelarme diesel plaatsvinden in 2001 en worden de accijnzen op minerale oliën bevroren voor 2001. De wegenbelasting voor vrachtwagens wordt verlaagd en voor agrarische voertuigen opgeheven. De drempel in de wegenbelasting voor kleine auto's wordt verhoogd naar 1500cc. In Duitsland zijn tot nu toe alleen compensatiemaatregelen getroffen voor stookkosten van de lage inkomens. Wel zal in november 2001 een verlaagd tarief gaan gelden voor zwavelarme diesel (< 50 ppm). In Italië is het bedrag van de terugaafregeling voor diesel voor voertuigen met een toegelaten maximum massa (tmm) van meer dan 3500 kg. met terugwerkende kracht verhoogd in 2000. Voorts worden forfaitaire maatregelen voor voertuigen met een tmm tot en met 3500 kg. genomen.

De leden van de fractie van het CDA willen weten met welke sectoren nog overleg plaatsvindt over compensatie. Zij noemen daarbij boeren en tuinders, loonwerkers, de visserijsector en autorijscholen. Tevens informeren zij naar het standpunt van de regering omtrent de verzoeken uit deze sectoren en vragen of er geen sprake is van ongelijke behandeling.

De regering heeft de gevolgen van de gestegen olieprijs bij genoemde sectoren geanalyseerd. Hierbij is onder meer gekeken naar de vraag of er in deze sectoren uitzonderlijke aanpassingsproblemen bestaan als gevolg van de hoge brandstofprijs, of de bedrijfskosten voor een groot gedeelte uit brandstofkosten bestaan, of andere Europese landen eveneens maatregelen voor deze sectoren hebben getroffen en of er herstructurering/sanering van de sector aan de orde is. De sectoren zijn beoordeeld aan de hand van dezelfde criteria. De analyses en de antwoorden die zij opleverden, zijn geplaatst in het kader van de merites van de betreffende sectoren. Nadere beoordeling van de situatie bij de autorijscholen en de loonwerksector leidde tot de conclusie dat deze sectoren zich in vergelijking met overige sectoren in de Nederlandse economie niet in een bijzondere positie bevinden. In het nog lopende overleg met vertegenwoordigers van LTO Nederland wordt de situatie in de glastuinbouwsector nader besproken. Tot slot verwijzen wij naar de brief van 22 september 2000 (kenmerk AFP 2000-00.731) aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal over de resultaten van het overleg met vertegenwoordigers van de visserijsector. Voor deze sector is evenals bij de transportsector een pakket van maatregelen getroffen, die enerzijds tijdelijk van aard zijn om de sector de mogelijkheid te bieden zich structureel in te stellen op de nieuwe marktomstandigheden. Anderzijds worden in de periode 2001 tot en met 2004 ook enkele structurele instrumenten ter

beschikking gesteld welke met name bij moeten dragen aan het stimuleren van een robuuste, gezonde en duurzame sector.

De leden van de CDA-fractie en de fractie van GroenLinks plaatsen vraagtekens bij de wijze en het tijdstip waarop alsmede de context (blokkades) waarbinnen het dieselakkoord tot stand is gekomen.

Wij willen nogmaals benadrukken dat dit akkoord niet tot stand is gekomen onder druk van blokkades. Wij betreuren het als dit beeld blijft bestaan. Belangrijke aanleiding tot dit akkoord is gelegen in het feit dat de snel stijgende brandstofprijzen in de vervoerssector onvoldoende dan wel onvoldoende snel aan de afnemer in rekening kunnen worden gebracht. Daardoor zijn acute financiële problemen binnen deze sector ontstaan. Omdat de vervoerscontracten niet van de ene dag op de andere kunnen worden aangepast en wij de negatieve economische en sociale gevolgen daarvan voor de sector onderkennen, heeft het kabinet een analyse van de ernst van de situatie gemaakt en onderzocht of een zo goed mogelijk op de sector toegesneden tijdelijke oplossing gevonden kon worden. Dit stond zowel in de tijd als inhoudelijk los van de (aankondiging van) blokkades. Wij achten het onredelijk om uit angst voor het meerbedoelde beeld tegen de sector, met name het zwakkere, kwetsbare deel, een houding aan te nemen van: eigen schuld, dikke bult.

Dit neemt niet weg dat er in casu ook sprake is van een normaal bedrijfsrisico welke inherent is aan het ondernemerschap in de transportsector. Tegen die achtergrond heeft het kabinet besloten tot een beperkte tegemoetkoming, zo antwoorden wij de leden van de fractie van GroenLinks. Een tegemoetkoming die, zoals hiervoor al is aangegeven, bovendien tijdelijk van aard is en uitdrukkelijk wordt gekoppeld aan een structurele gezondmaking van deze sector, zodat adequate doorberekeningsclausules voor kostenveranderingen in de vervoerscontracten worden opgenomen. Een herhaling van de huidige situatie mag niet meer voorkomen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen in dit verband of het niet veel beter zou zijn geweest om in Europees verband met gezamenlijke afspraken te komen.

Uiteraard zou het beter zijn geweest indien gelijk in EU-verband tot gezamenlijke afspraken zou zijn gekomen over de wijze waarop in de ontstane situatie zou moeten worden opgetreden. Helaas moeten wij achteraf constateren dat dit in onvoldoende mate is gebeurd. Wij hadden het liever anders gezien. Het feit dat er op een gegeven moment (deel)akkoorden in Frankrijk, Italië en België werden afgesloten c.q. in een vergevorderd stadium waren, legde een extra druk op binnenlandse situatie, mede met het oog op de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector. Wij zouden dan ook als onderdeel van de bespreking met betrekking tot de goedkeuring van de akkoorden in EU-verband duidelijke afspraken willen maken over de wijze waarop in de toekomst met deze problematiek wordt omgegaan.

Deze leden vragen voorts naar een toelichting op de liquiditeitspositie en de concurrentiepositie van deze sector.

In het tweede kwartaal van 2000 maakten de brandstofkosten bij het binnenlands wegvervoer 14,8% van de totale kosten uit. Bij het grensoverschrijdend wegvervoer was dit 20,1%.

In 1999 bedroeg de rentabiliteit in de sector voor binnenlands vervoer gemiddeld 1,2% en voor grensoverschrijdend vervoer gemiddeld 0,2% negatief. Voor kleine bedrijven (80 à 90% van het totaal aantal bedrijven in deze branche) bedroeg de rentabiliteit in 1999 voor binnenlands vervoer 1,8% negatief en voor grensoverschrijdend vervoer 7,8% negatief. Begin 2000 werd verwacht dat dit jaar de rentabiliteit ten opzichte van 1999 met 1%-punt zou afnemen. Gelet op de verdere stijging van de olieprijs in de loop van dit jaar, ligt een voortzetting van deze negatieve trend in de rede.

Ter illustratie, een stijging van de brandstofprijzen met 10% betekent een stijging van de vervoerskosten met circa 2%.

De zware concurrentie binnen de sector en de daarbij behorende slechte marges, gecombineerd met de in 2000 verder gestegen brandstofkosten, leidt tot een verdere verslechtering van de liquiditeitspositie. De concurrentiepositie van deze sterk internationaal opererende sector kwam ten slotte nog verder onder druk te staan toen in andere landen compensatiemaatregelen werden afgekondigd. Zoals hiervoor reeds aangegeven, heeft het kabinet vanwege deze uitzonderlijke situatie en gelet op de ernst van de economische en sociale gevolgen die daaraan verbonden zijn, besloten tot tijdelijke tegemoetkomingen om de liquiditeitspositie van de sector te verlichten. Daarbij is benadrukt dat voor de toekomst het streven erop is gericht om te komen tot een situatie waarin adequate contracten met doorberekeningsclausules voor kostenveranderingen worden afgesloten. De kwalificatie door deze leden van het pakket als «ad-hoc pakket dat vooral tot doel had om de sector tevreden te stellen», onderschrijven wij dan ook niet. Het pakket bevat, naast de genoemde maatregelen gericht om specifiek om op de korte termijn de liquiditeitspositie te verlichten, ook maatregelen voor de langere termijn.

Deze leden willen voorts meer helderheid over de drie zware werkgroepen die ingesteld zijn, in het bijzonder over de samenstelling, de procedure en de randvoorwaarden. Zij vragen tevens in hoeverre eigen rijders door de delegatie van het bedrijfsleven worden vertegenwoordigd en of er budgettaire randvoorwaarden zijn gesteld aan de twee werkgroepen die aanbevelingen zullen opstellen voor een aantal structuurverstekende maatregelen.

De werkgroepen bestaan, zoals uit de bijlage van de brief van 18 september 2000, kenmerk AFP 2000-00.722, aan de Voorzitter van de Tweede Kamer blijkt, uit vertegenwoordigers van de overheid en van het vervoerend en verladend bedrijfsleven. De eigen rijders zijn in de werkgroepen vertegenwoordigd door de Vereniging Eigen Rijders Nederland. Deze organisatie is, naast Transport en Logistiek Nederland en Koninklijk Nederlands Vervoer een van de drie vervoersorganisaties. De werkgroepen bepalen, binnen hun taakopdrachten zoals die zijn vastgesteld en neergelegd in de bijlage van bovengenoemde brief, hun eigen procedure. De voorzitters worden benoemd door de Minister van Verkeer en Waterstaat en rapportage geschiedt eveneens aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De werkgroepen dienen binnen 6 maanden te rapporteren, waarbij overeengekomen is dat een eerste rapportage zal plaatsvinden voor het eind van het jaar 2000. De kosten van de werkgroepen komen ten laste van het budget van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit geldt ook voor eventueel benodigd onderzoek om tot weloverwogen aanbevelingen te kunnen komen.

Deze leden constateren verder dat voor de toekomst het streven erop is gericht om te komen tot een situatie waarin adequate contracten met doorberekeningsclausules voor kostenveranderingen worden afgesloten en vragen of kan worden aangegeven wat de huidige situatie is met betrekking tot doorberekeningsmogelijkheden. Zij vragen tevens of hierbij een onderscheid kan worden gemaakt tussen eigen rijders en de grote vervoersondernemingen. Daarnaast vragen zij een analyse van de verandering in de structuur van de vervoerssector in de afgelopen decennia en of het klopt dat het mogelijk is dat vervoerders die in huidige contracten al werken met doorberekeningsclausules mogelijk overgecompenseerd worden.

In reactie op deze vragen merken wij het volgende op. Een van de werkgroepen die is ingesteld in het kader van het akkoord met de transportsector is de werkgroep «doorberekening» die onderzoek doet naar de wijze van doorberekenen van prijsverschillen in motorbrandstoffen. Dit

onderzoek richt zich op vervoerscontracten terzake van het goederenvervoer over de weg. In de opdrachtformulering wordt allereerst gevraagd aan de werkgroep een inventarisatie te maken van de huidige situatie in de transportsector rond de doorberekening van kostenveranderingen, met speciale aandacht voor de brandstoffen en de achtergronden en oorzaken die hierbij een rol spelen. Bij het onderzoek door de werkgroep zal onderscheid worden gemaakt naar deelsectoren, waarbij het onderscheid tussen eigen rijders en grote ondernemingen zeker aan de orde zal komen. In de Werkgroep Structuurverbetering zal onderzoek worden gedaan naar de sterke en zwakke elementen in de structuur van de wegvervoersector. Hierbij zal tevens gekeken worden naar veranderingen in de structuur in de afgelopen decennia.

Het merendeel van de contracten bevat geen doorberekeningsclausules. In enkele gevallen hebben vervoerders wel doorberekeningsclausules in hun contracten opgenomen. Omdat in de technische uitwerking van de compensatiemaatregelen het niet mogelijk is hiermee rekening te houden, kan op microniveau in sommige gevallen sprake zijn van een mogelijke overcompensatie, dit in reactie op een vraag van deze leden.

Maatregelen voor het jaar 2000

De leden van de CDA-fractie merken terecht op dat wat betreft het jaar 2000 er geen maximum en minimumhoeveelheden zijn vastgesteld voor taxi's en bestelauto's.

Het vervallen van deze beperkingen wat betreft het jaar 2000 geldt eveneens voor zware vrachtauto's en overigens ook voor de lichte vrachtauto's. Voor taxi's, bestelauto's en lichte vrachtauto's is een minimale hoeveelheid per tankbeurt niet goed realiseerbaar. Om die reden wordt voorgesteld deze grens voor het jaar 2000 voor alle categorieën te laten vervallen. In het jaar 2001 is de teruggaafregeling weer uitsluitend van toepassing op zware vrachtauto's; alsdan wordt deze regeling weer vormgegeven op de wijze zoals die tot op heden van toepassing is en wordt ook een minimum hoeveelheid per tankbeurt vastgesteld. Deze is overigens vastgesteld op 75 liter, hetgeen minder is dan de huidige beperking die is vastgesteld op 100 liter. De beperking wat betreft de maximum hoeveelheid waarover teruggaaf kan worden gevraagd (thans 50 000 liter per jaar per zware vrachtauto) is ook in 2001 niet van toepassing. De verlaging van de drempel per tankbeurt en het vervallen van de maximum hoeveelheid per 2001 is in overeenstemming met de afspraken die in het verleden met de transportsector zijn gemaakt. In eerste instantie was daartoe een voorstel opgenomen in het voorstel van wet tot wijziging van enkele belastingwetten in verband met de tweede tranche van het ondernemerspakket 2001 (Wet ondernemerspakket 2001)(Kamerstukken 2000-2001, 27 209).

De leden van de GroenLinks fractie vragen zich af of de Europese Commissie dezelfde opvatting heeft als de Nederlandse regering inzake de staatssteunaspecten van de tijdelijke extra tegemoetkoming. De Europese Commissie heeft Nederland vragen gesteld over de Nederlandse maatregelen voor de transportsector. De Commissie wil hiermee onderzoeken of er sprake is van steun in de zin van artikel 87, lid 1 van het EG-verdrag, en eventueel of deze steun verenigbaar is met de desbetreffende regels van het Verdrag. Wij hebben op deze vragen geantwoord dat de maatregelen naar onze mening niet als staatssteunmaatregel kunnen worden gekwalificeerd. Momenteel bestudeert de Commissie de antwoorden van de Nederlandse regering. Derhalve is de opvatting van de Europese Commissie over de eventuele steunaspecten van de tijdelijke tegemoetkomingen op dit moment nog niet bekend.

Naar aanleiding van een vraag van deze leden over de totstandkoming van de andere maatregelen uit het dieselakkoord merken wij op dat de aandacht in eerste instantie gericht is op de wettelijke verankering van de wezenlijke elementen uit dit akkoord, te weten de maatregelen in de indirecte belastingensfeer. Dit heeft zijn neerslag gevonden in de onderhavige Nota van Wijziging. De andere onderdelen worden thans gezien waarbij ook nadrukkelijk een toetsing van deze onderdelen aan het nieuwe Europese milieusteunkader ten aanzien van de terugverdientijd van de meerkosten voor milieuinvesteringen dient plaats te vinden. Voorts zal tegen de achtergrond van een zeer snelle introductie van laagzwavelige dieselolie binnen de sector ook de noodzakelijkheid van een stimulering van de aanleg van pompinstallaties op de eigen terreinen ten behoeve van laagzwavelige dieselolie nader moeten worden gezien. In de komende tijd zullen wij de vorenstaande analyse met de sector bespreken, waarbij wat ons betreft ook eventuele alternatieve maatregelen aan de orde kunnen komen. De Tweede Kamer zal over de resultaten hiervan uiteraard worden geïnformeerd.

Maatregelen voor na het jaar 2000

De leden van de VVD-fractie merken terecht op dat de lasten voor de transportsector per saldo niet stijgen op het moment dat de teruggaafregeling paarse dieselolie vervalt. Indien de accijns voor de laagzwavelige dieselolie generiek wordt verlaagd, bedraagt de verlaging 8,2 cent per liter. De verwachting is dat 3 cent per liter noodzakelijk is om enerzijds de dan nog resterende meerkosten voor laagzwavelige dieselolie te compenseren en anderzijds een kleine stimulering in te bouwen. Deze verwachting is gebaseerd op de gesprekken die met de oliemaatschappijen zijn gevoerd over de verschillende aspecten van de invoering van een stimuleringsregeling voor laagzwavelige dieselolie en na raadpleging van deskundigen. Daarbij is uitsluitend uitgegaan van het te verwachten kostprijsverschil tussen laagzwavelige dieselolie en andere. Er is (uiteraard) geen rekening gehouden met eventuele veranderingen in de marges van oliemaatschappijen; dat is ook niet mogelijk. De overige 5,2 cent houdt verband met het vervallen van de teruggaafregeling paarse dieselolie. Het is overigens helaas niet mogelijk om enige zekerheid te bieden over de vraag of de oliemaatschappijen na de verlaging van de accijns de prijs voor laagzwavelige dieselolie niet zullen verhogen. Naar aanleiding van een vraag van de leden van GroenLinks in dit kader, merken wij op dat dan ook niet kan worden gegarandeerd dat de verlaging van de accijns leidt tot eenzelfde verlaging van de prijs aan de pomp. De prijs aan de pomp wordt door meer factoren bepaald dan de hoogte van de accijns. Genoemd kunnen worden de dollarkoers, de vraag/aanbodverhouding naar olie op de wereldmarkt en de marges van de oliemaatschappijen. Op deze andere onderdelen hebben wij geen invloed.

De leden van de VVD-fractie vragen ook naar het percentage van de generieke verlaging van 8,2 cent van de accijns voor laagzwavelige dieselolie dat neerslaat bij het bedrijfsleven. Uitgaande van de statistische gegevens inzake het verbruik van dieselolie door de verschillende voertuigcategorieën en uitgaande van de veronderstelling dat de leden hier doelen op het vervoerend bedrijfsleven (vervoer van personen en goederen tegen betaling of eigen vervoer in de zin van de Wet goederenvervoer) wordt het percentage dat neerslaat bij dat bedrijfsleven geraamd op ongeveer 65. Indien de leden van de VVD-fractie doelen op het gehele bedrijfsleven wordt dat percentage geraamd op zo'n 75.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de CDA-fractie waarom in het kader van de laagzwavelige dieselolie is gekozen voor een teruggaafregeling en niet voor het gewoon verlagen van de accijns op laagzwave-

lige dieselolie, merken wij het volgende op. Zolang deze dieselolie nog slechts beperkt verkrijgbaar is, is in eerste instantie gezocht naar een stimulering voor het wegtransport. Deze heeft de vorm gekregen van een teruggaafregeling. Het is niet goed mogelijk om per jaar een beeld te geven van de wijze waarop dit tot 2005 gestalte zal krijgen. De verwachting is inmiddels dat reeds in 2001 tenminste 60% van de aangeboden dieselolie zal bestaan uit laagzwavelige dieselolie en dat dus reeds in 2001 een generieke verlaging van de accijns op die dieselolie zal plaatsvinden. Dit is aanzienlijk sneller dan bij het sluiten van het dieselakkoord en bij de opstelling van de nota van wijziging werd aangenomen. De verwachte introductie van laagzwavelige dieselolie zou overigens zo snel kunnen gaan dat de hiervoor bedoelde teruggaafregeling zou kunnen worden overgeslagen en direct zou kunnen worden overgegaan tot een generieke verlaging van de accijns voor laagzwavelige dieselolie.

Budgettaire effecten

De leden van de VVD-fractie merken terecht op dat het budgettaire beslag dat is gemoeid met de differentiatie van de tarieven motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's voor het jaar 2001 is geraamd op f 40 mln. Dit hangt samen met het feit dat de tariefwijziging niet op 1 januari van dat jaar ingaat maar op 1 augustus. Voor de jaren 2002 en verder is het beslag f 80 mln structureel, zoals ook in meergenoemde brief van 18 september jl. is aangegeven. De raming is gebaseerd op het verschil tussen de opbrengst naar de huidige tarieven – gerelateerd aan uitsluitend het gewicht – en die naar de voorgestelde tarieven gerelateerd aan het aantal assen, de aanwezigheid van luchtvering en het gewicht van de vrachtauto's, alsmede op de aantallen vrachtauto's in de verschillende categorieën.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de VVD-fractie naar de onderbouwing van de bedragen in de paragraaf budgettaire effecten merken wij het volgende op. Voor het jaar 2000 is voorzien in een verhoging van de bedragen zoals die gelden in het kader van de teruggaafregeling paarse dieselolie en een uitbreiding van het aantal voertuigcategorieën dat van die regeling gebruik kan maken. Het budgettaire beslag van de huidige regeling (uitsluitend zware vrachtauto's en beperkt qua hoeveelheden per tankbeurt en hoeveelheden per jaar) bedraagt 140 mln per jaar. Uitgaande van een gemiddelde verhoging voor het jaar 2000 voor deze voertuigcategorie van 8,75 cent per liter, belooft het budgettaire beslag daarvan 235 mln. Het budgettaire beslag van de uitbreiding van het aantal voertuigcategorieën (tot lichte vrachtauto's, autobussen en bepaalde bestelauto's) wordt geraamd op 55 mln. Deze raming is gebaseerd op de statistische gegevens inzake het dieselvebruik door de verschillende voertuigcategorieën. De totale raming voor de tijdelijke verhoging en uitbreiding van de teruggaafregeling paarse dieselolie komt daarmee op 290 mln.

Voorts wordt voorgesteld de hoeveelheidsbeperkingen zoals die thans van toepassing zijn in de teruggaafregeling paarse dieselolie voor het jaar 2000 geen toepassing te doen vinden. Deze verruiming is uitsluitend van belang voor de zware vrachtauto's. Het genoemde budgettaire beslag van 10 mln is een raming, gebaseerd op gegevens die van de transportsector zijn ontvangen.

De in de budgettaire paragraaf genoemde 55 mln heeft betrekking op de stimulering van laagzwavelige dieselolie in 2001. Deze regeling is in eerste instantie uitsluitend van toepassing op de transportsector (vrachtauto's en autobussen) en uiteraard uitsluitend voor zover er laagzwavelige dieselolie is getankt. Ten tijde van de totstandkoming van het dieselakkoord was de verwachting dat in 2001 er sprake zou zijn van een beperkte beschikbaarheid van laagzwavelige dieselolie. De verwachting was dat aan het einde van 2001 ten hoogste 20% van de dieselolie zou bestaan uit laag-

zwavelige. Op basis van die beschikbaarheid en het te verwachten gebruik door de transportsector is de raming van 55 mln tot stand gekomen.

De leden van de fractie van de VVD vragen zich af, hoe de verlaging op het ontvangstenartikel 04.13 (accijns van minerale oliën) van 81 mln – die kan worden afgeleid uit de nota van wijziging bij de begroting IXB – zich verhoudt tot het bedrag van 55 mln voor stimulering van laagzwavelige diesel. Ontstaat er extra ruimte voor andere maatregelen, zo vragen deze leden.

Wij delen deze leden mee, dat de verlaging van 81 mln die uit het ontvangstenartikel 04.13 (accijns van minerale oliën) een foutief bedrag is. Het juiste bedrag moet 50 mln zijn. Dit is het geraamde kasbedrag dat ten behoeve van de stimulering van laagzwavelige diesel is ingezet. Het corresponderende bedrag op transactiebasis bedraagt – conform de toelichting in de Nota van Wijziging op voorstel van wet tot wijziging van belastingwetten c.a. (Belastingplan 2001) – 55 mln. Dientengevolge is er dus geen sprake van extra ruimte voor andere maatregelen. De begroting IXB zal voor deze omissie worden aangepast bij de eerste suppletoire begroting in het komende voorjaar.

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat met de structurele maatregelen een budgettaire derving van 95 miljoen jaarlijks is gemoeid. De leden van de fractie van GroenLinks vragen met betrekking tot de structurele maatregelen in hoeverre deze een positief effect hebben op het milieu en of van beide maatregelen aangegeven kan worden hoe beleids-effectief en kosteneffectief deze maatregelen zijn. Zij vragen voorts of er een analyse is gemaakt naar deze beoordelingscriteria. De structurele maatregelen waar de fractie van GroenLinks in dit verband op doelt zijn de verlaging van de motorrijtuigenbelasting (tariefdifferentiatie naar aantal assen en het al dan niet aanwezig zijn van luchtvering op de aangedreven assen) en op de stimulering van laagzwavelige dieselolie door middel van een accijnsverlaging op deze brandstof. Ter zake van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting merken wij op dat deze maatregel niet zozeer als milieumaatregel moet worden beschouwd. De achtergrond van deze maatregel is het terugdringen van de belasting van het wegdek door vrachtauto's. Indien het gewicht van de vrachtauto (plus lading) over meer assen kan worden verdeeld leidt dit tot een geringere belasting van het wegdek. Dit effect wordt versterkt indien de aangedreven assen zijn voorzien van luchtvering. De differentiatie in de motorrijtuigenbelasting kan er toe bijdragen dat het wagenpark in gunstige zin wordt aangepast. Met de verlaging van de accijns op laagzwavelige dieselolie wordt uiteraard wel een direct milieuvoordeel nagestreefd. Eind 1999 is door het ministerie van VROM opdracht gegeven aan de combinatie TNO-Wegtransportmiddelen en het CE om een onderzoek te doen naar de milieuwinst en de kosten-effectiviteit van de vervroegde introductie op de Nederlandse markt van benzine en dieselolie die aan de eisen voldoet die op grond van de EU-richtlijn 98/70/EU in 2005 verplicht gaan gelden. In oktober 2000 werd dit onderzoek afgerond met een eindrapportage. Deze rapportage, alsmede een brief met de beleidsconclusies die de regering daaraan verbindt voor benzine, zullen binnenkort aan de Kamer worden gezonden. Voor dieselolie is de besluitvorming versneld door het overleg dat met de organisaties van het wegvervoer werd gevoerd over mogelijkheden tot compensatie voor de hoge prijzen van dieselolie.

De kosteneffectiviteit zoals die al enkele jaren door het CE wordt gehanteerd wordt uitgedrukt als de verhouding tussen het op geld gewaardeerde milieuvoordeel en de eveneens op geld gewaardeerde economische inspanning waarmee dat milieuvoordeel wordt verkregen. Indien deze verhouding groter is dan 1 is dus sprake van een kosteneffectieve maatregel. Bij een verhouding kleiner dan 1 is de kosteneffectiviteit minder goed. Om andere redenen kan zo'n maatregel toch worden over-

wogen, bijvoorbeeld omdat er veel draagvlak voor is, of omdat voor meer kosteneffectieve maatregelen de sturingsinstrumenten ontbreken. Bij de bepaling van de kosteneffectiviteit van de vervroegde introductie van zwavelarme dieselolie bleek de onzekerheidsmarge in zowel de kosten als in de te verwachten milieueffecten aanzienlijk. Als gevolg daarvan kan voor de kosteneffectiviteit slechts een bandbreedte worden aangegeven. De ondergrens daarvan (factor ca. 0,4) geldt bij een pessimistisch scenario voor zowel de kosten als voor de milieueffecten en de bovengrens (factor ca. 1,6) bij gunstiger cijfers voor kosten en milieueffecten. Per saldo acht de regering deze kosteneffectiviteit, mede gelet op het grote draagvlak bij alle betrokkenen, voldoende om de vervroegde introductie met een accijnsmaatregel te ondersteunen.

Toelichting op de artikelen

Artikel XVIA

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de extra compensatie wordt geregeld zonder dat er sprake kan zijn van fraude. De extra compensatie als bedoeld in artikel XVIA wordt verleend in de vorm van een uitbreiding van de teruggaaf die met toepassing van de teruggaafregeling paarse dieselolie als bedoeld in artikel 71a van de Wet op de accijns wordt verleend. Deze regeling is van toepassing op dieselolie die wordt gebruikt door zware vrachtauto's (met een toegelaten maximum massa van 12 000 kg of meer). Bij de toepassing is tot op heden niet of nauwelijks fraude geconstateerd. Op basis van voornoemd artikel 71a zijn al verzoeken tot teruggaaf van accijns ingediend voor de hoeveelheden die in het eerste en tweede kwartaal en veelal ook in het derde kwartaal van 2000 ten behoeve van die zware vrachtauto's zijn getankt. In het algemeen is de teruggaaf op basis van deze verzoeken reeds verleend en uitbetaald. De extra compensatie kan worden verleend en uitbetaald op basis van de gegevens die over de eerste drie kwartalen van 2000 reeds bekend zijn. Ook met betrekking tot deze extra uitbetalingen wordt de kans op fraude gering geacht. De verzoeken voor het vierde kwartaal van 2000 en de verzoeken die betrekking hebben op de hoeveelheden die de 50 000 liter per vrachtauto per jaar te boven gaan en de liters die getankt zijn in tankbeurten van minder dan 100 liter, moeten nog worden ingediend. Ook ten aanzien van deze verzoeken acht ik de kans op fraude niet groot. Zoals te doen gebruikelijk in het kader van de teruggaafregeling paarse dieselolie dient het recht op teruggaaf te worden aangetoond met tankbonnen en kilometeradministratie van de vrachtauto of – indien de houder van de vrachtauto beschikt over een eigen pompinstallatie – met de administratie van die eigen pomp en een kilometeradministratie.

Artikel XVIB

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom er sprake is van een uitbreiding van de teruggaafregeling paarse diesel voor andere categorieën vervoermiddelen als deze niet te kampen hebben met langlopende contracten zoals het zware vrachtvervoer. De uitbreiding van de teruggaafregeling paarse diesel is gericht op alle vervoerders die te lijden hebben onder de thans ontstane situatie. Dit zijn niet alleen de vervoerders met zware vrachtwagens. Het zelfde geldt voor vervoerders die van lichte vracht- en bedrijfswagens gebruik maken en voor het taxi- en busvervoer, aangezien ook in hier sprake is van langlopende contracten. In het taxivervoer wordt het contractvervoer geschat op 80% van het totale vervoer.

Deze leden informeren voorts naar het bedrag dat terecht komt bij de vervoerscategorieën genoemd in artikel XVIB.

Artikel XVIB heeft betrekking op dieselolie die wordt afgeleverd in de brandstoftanks van en is gebruikt voor de aandrijving van autobussen en bepaalde bestelauto's. Op basis van de statische gegevens inzake het jaarlijkse dieselverbruik door deze categorieën worden de verschillende bedragen geraamd op zo'n 19 mln voor de autobussen en zo'n 20 mln voor de hier bedoelde bestelauto's.

Artikel XVID, XVIIE en XVIF

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van de PvdA of laagzwavelige dieselolie zonder nabewerking kan worden gebruikt waardoor de milieueffecten gering zouden zijn, merken wij op dat de introductie van laagzwavelige dieselolie tweërlei milieuvoordeel tot gevolg heeft. In de eerste plaats is sprake van een directe emissiereductie van het bestaande wagenpark (met name deeltjes en SO₂). Daarnaast zal een brede verkrijgbaarheid van laagzwavelige dieselolie de toepassing van schonere motor- en nabehandelingstechnieken mogelijk maken, hetgeen behalve tot een nog verdere reductie van de deeltjesemissies ook tot een lagere NO_x-uitstoot zal kunnen leiden. Hieruit moge blijken dat een verplichte aanpassing van de dieselmotor – de leden vragen daarnaar – niet noodzakelijk is om een direct milieuvoordeel als gevolg van laagzwavelige dieselolie te bewerkstelligen.

Artikelen XVIIE en XVIF

De leden van de fractie van de PvdA vragen voorts hoe de accijnsverlaging voor laagzwavelige dieselolie zich verhoudt met het streven om minder dieselmotoren op de weg te laten rijden vanwege de emissienadelen. In tegenstelling tot wat deze leden veronderstellen is het geen kabinetsbeleid het gebruik van dieselolie als zodanig af te remmen. In het kader van de zogenoemde Optimale brandstofmix 2010 gaat het om het teweeg brengen van een verschuiving in het gebruik van de motorbrandstoffen door de verschillende voertuigcategorieën in die zin dat voertuigen die relatief minder kilometers rijden en met name in de stedelijke omgevingen rijden, overschakelen op het gebruik van benzine en LPG. Het stimuleren van een versnelde introductie van laagzwavelige dieselolie heeft tot doel dat de gebruikte dieselolie tot minder schadelijke emissies leidt.

Deze leden vragen ten slotte waarom in de wijzigingen van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 niet alvast een bepaling is meegenomen om voor de toekomst een heffing op basis van kilometers mogelijk te maken. Wij hebben de voorgestelde maatregelen in de onderhavige nota van wijziging beperkt tot degene die voortvloeien uit het akkoord dat met de transportsector is bereikt. Hiervan maakt de differentiatie van de tarieven motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's deel uit. Een kilometerheffing is daarbij op dit moment niet aan de orde.

De Staatssecretaris van Financiën,
W. J. Bos

De Minister van Financiën,
G. Zalm