

Vergaderjaar 2003–2004

29 280

Herziening van de fiscale regels op het terrein van verkeer en vervoer**Nr. 9****VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 25 februari 2004

De vaste commissie voor Financiën¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 11 februari 2004 overleg gevoerd met staatssecretaris Wijn van Financiën en minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **Herziening van de fiscale regels op het terrein van verkeer en vervoer (29 280);**
- **Effecten op de mobiliteit en daarmee samenhangende milieueffecten van het Belastingplan 2004 (29 210, nr. 96).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Hofstra** (VVD) is van mening dat er in de brief van de staatssecretaris van Financiën over de uitvoering van zijn motie die eind 2002 is aangenomen niet staat wat nodig is. Hij wil weten of de minister van Verkeer en Waterstaat achter deze brief staat.

De heer Hofstra overhandigt de commissie en de bewindslieden een stuk inzake modernisering van de fiscale regelingen voor verkeer en vervoer (zie 29 280, nr. 2). Hij wil de toezegging dat het kabinet hier serieus naar zal kijken en hij zou graag een reactie van het kabinet op ontvangen voordat de nota Mobiliteit wordt behandeld. Er zal veel tijd nodig zijn om tot een moderner systeem te komen. Tegelijkertijd moet worden doorgegaan met het bestrijden van de files door het realiseren van meer wegcapaciteit en verbetering van het openbaar vervoer. Het ingediende plan is budgettair neutraal.

De Nederlandse regering ontvangt onbedoeld 300 mln extra uit de inkomsten uit de BPM (Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen) als gevolg van een maatregel van de Europese Commissie. Het is niet juist

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Giskes (D66), Crone (PvdA), De Grave (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), Bussemaker (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Kant (SP), Eurlings (CDA), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Smits (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Gerkens (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), De Nerée tot Babberich (CDA), Koomen (CDA), Fierens (PvdA), Aptroot (VVD), Blom (PvdA), Heemskerk (PvdA) en Dezentjé Hamming (VVD).

Plv. leden: Rouvoet (ChristenUnie), Bakker (D66), Koenders (PvdA), Van Beek (VVD), Balemans (VVD), Kortenhof (CDA), Van Nieuwenhoven (PvdA), Duyvendak (GroenLinks), Van Gent (GroenLinks), De Ruiter (SP), Mosterd (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Atsma (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Omtzigt (CDA), Eerdmans (LPF), Noorman-den Uyl (PvdA), Van Bommel (SP), Jan de Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), Rambocus (CDA), Samsom (PvdA), Luchtenveld (VVD), Smeets (PvdA), Douma (PvdA) en Bibi de Vries (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Haverkamp (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD),

Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben

(LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

dat deze inkomsten aan de algemene middelen worden toegevoegd. Dit geld moet naar de begroting Verkeer en Waterstaat vloeien of het moet worden teruggestopt in de BPM-regeling. Dat laatste heeft de voorkeur. Het extra geld zou kunnen worden gebruikt om het verschil in de heffing op benzine- en dieselauto's op te heffen. Het resterende geld kan worden teruggeven bij de export van auto's.

Met betrekking tot de LKW-Maut is de vraag wanneer Nederland uit het Eurovignet stapt. Heeft de regering een alternatief op het oog? Nederland moet leren van de problemen die in Duitsland zijn ontstaan bij de invoering van een dergelijk systeem. Kan het kabinet iets zeggen over de tarieven en de compensatieregels die Duitsland voor zichzelf bedenkt en het oordeel van de Europese Commissie daarover? Welke tarieven wil Nederland gaan hanteren?

Het rapport van het Centraal Planbureau (CPB), de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) en het Natuur- en Milieuplanbureau (NMP) staat vol met tegenstrijdigheden. Er circuleerde al enige tijd een concept van dit rapport. Zijn er de laatste maanden veel veranderingen in aangebracht? In het rapport staat dat de maatregelen uit het autopakket geen invloed hebben op de mobiliteit, met uitzondering van de verhoging van de vergoeding voor woon-werkverkeer tot 18 cent. Hoe is het mogelijk dat deze een elasticiteit heeft van 30%? De uitkomsten van dit rapport moeten tot de conclusie leiden dat de variabilisatie tot meer files leidt. Dit lijkt onwaarschijnlijk. Het kabinet gaat merkwaardig met het rapport om. Als het kabinet de uitkomsten van dit rapport serieus neemt, moeten er nog meer wegen worden verbreed.

Er zijn nog steeds klachten over de administratieve lasten voor het gebruik van bestelwagens. De vergoeding voor woon-werkverkeer van 18 cent leidt ook tot extra administratieve lasten. Hoe wil de staatssecretaris deze problemen oplossen?

Het autopakket uit het Belastingplan 2004 moet niet worden gewijzigd. Op lange termijn moet er variabilisatie plaatsvinden. De kilometervergoeding van 18 cent moet worden geïndexeerd.

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA) concludeert dat uit de brief van de staatssecretaris blijkt dat de motie-Hofstra c.s. uit 2002 niet wordt uitgevoerd.

Het BPM-systeem moet worden gewijzigd omdat het achterhaald is. De Europese Commissie zal in september 2004 een voorstel doen om het systeem van circulatie- en registratiebelastingen te herstructureren om de belastingheffing op personenauto's efficiënter en meer verenigbaar met de interne markt te maken en om een restitutiestelsel voor registratiebelastingen in te voeren. Wat gaat de Nederlandse regering met dit voorstel doen? Er moet worden onderzocht wat er moet worden gedaan met de belastingmeevaller die is ontstaan door de maatregel van de Europese Commissie met betrekking tot de BPM, de zogenaamde Monti-maatregel. Een voorstel is om de meevaller bij de begroting voor 2005 via belastingmaatregelen terug te geven aan de gebruikers, bijvoorbeeld door een verlaging van de BPM of door deze meevaller toe te voegen aan een wegenfonds.

Als waar is wat in het rapport van het CPB staat, leidt een lastenverlichting van 50 mln tot 1,5 mld extra uitgaven voor het aanleggen van wegen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn geweest van het pakket? Het is echter de vraag of de cijfers van het CPB kloppen. Men gaat ervan uit dat alle vergoedingen worden gebruteerd en dat mensen verder van hun werk gaan wonen. In de publicatie «Mobiel in de Tijd» van het Sociaal en Cultureel Planbureau staat dat het autoverkeer zal toenemen door allerlei oorzaken en dat hier betrekkelijk weinig aan te doen is. Kunnen de staatssecretaris en de minister op deze rapporten reageren. Welke maatregelen zullen worden genomen als de conclusies van het CPB juist zijn?

Er blijken nog problemen te zijn met de vergoeding voor carpoolen. Kan de staatssecretaris hier meer duidelijkheid over geven?

De heer **Crone** (PvdA) vindt het opmerkelijk dat er verbazing bestaat over de cijfers van het CPB. Het was bekend dat het belastingpakket zou leiden tot meer files en meer milieuvervuiling. Dat heeft het kabinet op 6 november 2003 aan de Kamer geschreven. Maar toen ontkende het kabinet zijn veronderstelling. Werkgevers en werknemers zullen de belastingvrije autokostenvergoedingen gaan uitbreiden in cao's, onder andere omdat belastingvrije vergoeding voor woon-werkverkeer korter dan 10 km nu ook mogelijk is. Dit leidt op termijn tot meer files. Daarom moet het beleid worden aangepast.

De heer Crone zegt dat hij het voorstel van de heer Hofstra over variabilisatie van kosten in hoofdlijnen zal steunen. Er zijn twee kanttekeningen te plaatsen bij dit voorstel. In de eerste plaats is er geen sluitende financiële onderbouwing. Het huidige plan leidt tot lastenverzwaring. Het plan is voor de automobilisten kostenneutraal, maar het leidt tot een lastenverzwaring voor de overheid omdat de opbrengsten van de voorgestelde belastingen niet terugvloeien in de algemene middelen. Het tweede bezwaar is dat de veiligheidsaspecten niet op een eenduidige manier in beeld worden gebracht. De vraag is of de veiligheid van de automobilist voorop moet staan of de veiligheid van alle weggebruikers. Er moet een politieke keuze worden gemaakt. Het is verstandig om een deel van de BPM te handhaven om aankoopbeslissingen te kunnen beïnvloeden. De zuinigste auto's zijn vrijgesteld van BPM. Kan het kabinet toezeggen dat deze vrijstelling gehandhaafd zal blijven? Kan een extra prikkel worden ingebouwd voor de aanschaf van de allerzuinigste auto's, bijvoorbeeld door verlaging van de leasebijtelling en verhoging van de onbelaste kilometervergoeding? Dit hoeft niet veel te kosten, omdat het een zeer klein aantal auto's betreft.

Het blijkt dat het autopakket uit het Belastingplan 2004 niet tot vermindering van de administratieve lasten heeft geleid. De autoregeling leidt tot een administratieve chaos omdat mensen het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer per dag moeten bijhouden. In de handleidingen van de belastingdienst staat dat per betaalperiode per werknemer het aantal vergoede kilometers moet worden bijgehouden en dat het verstandig is om dat per reis te doen en daarbij de gevolgde route en het adres te noteren. Dit systeem moet razendsnel worden vereenvoudigd via aanwijzingen zodat er met gemiddelden en forfaitaire bedragen kan worden gewerkt. Volgens de branche kost de huidige registratie 100 tot 200 mln. De rittenadministratie voor bestelauto's leidt ook tot grote problemen. Ook hier is vereenvoudiging noodzakelijk. Wellicht moet de Kamer op dit punt om een uitspraak worden gevraagd in het verlengde van zijn amendement. Er zou een bunkerverklaring komen voor gebruik van biodiesel in wateren natuurgebieden zodat hier een accijnsvrijstelling aan kan worden gekoppeld. Wat is de stand van zaken op dit terrein?

Belastinginspecteurs moeten hun eigen auto gebruiken voor het bezoeken van klanten. Zij hebben gezegd dat zij dit met het openbaar vervoer zullen gaan doen als gevolg van de administratieve belasting die het gebruik van de eigen auto met zich meebrengt. Hoe gaat de minister dit probleem oplossen?

Mevrouw **Gerkena** (SP) is van mening dat het niet moet verbazen dat het CPB met de conclusie komt dat het autoverkeer zal toenemen door de nieuwe belastingmaatregelen. Dit is vooral te wijten aan de ruimere fiscale regels voor het woon-werkverkeer boven de 30 km. Er zijn twee manieren om de toename van het autoverkeer te voorkomen. De ene is het alsnog maximeren van de onbelaste vergoeding voor woon-werkverkeer op 30 km. De andere is het invoeren van een kilometerheffing, zoals de heer Hofstra voorstelt. Het mag ook allebei. Het is

immers niet acceptabel dat er nieuwe wegen worden aangelegd om files te bestrijden en dat tegelijkertijd het aantal files toeneemt als gevolg van kabinetsmaatregelen.

Het afschaffen van de BPM en het tegelijkertijd verhogen van de motorrijtuigenbelasting leidt tot een verschuiving van vaste naar vaste kosten en is derhalve niet wenselijk. Bovendien is dit vooral in het voordeel van mensen die regelmatig nieuwe auto's aanschaffen en in het nadeel van mensen die lang met een auto doen. De kilometerheffing moet snel worden ingevoerd, liefst eerder dan in 2008. Dan kunnen de BPM en de motorrijtuigenbelasting worden afgeschaft. De kilometerheffing moet in elk geval worden gedifferentieerd naar uitstoot per kilometer en zo nodig naar tijd en plaats. De heer Hofstra wil ook een differentiatie naar veiligheid in de regeling aanbrengen. Wat bedoelt hij daarmee?

De heer **Hermans** (LPF) steunt het streven van het kabinet naar vermindering van de administratieve regelgeving voor het bedrijfsleven. De vereenvoudiging van de regelgeving met betrekking tot lease-auto's en kilometervergoedingen past hier goed in. Het CPB, de AVV en het NMP hebben op basis van modelmatige veronderstellingen geconcludeerd dat het autoverkeer en daarmee de congestie op de Nederlandse wegen de komende jaren mogelijk zal toenemen als gevolg van de nieuwe maatregelen. Het CPB adviseert het kabinet om de reactie op deze maatregelen van werkgevers en werknemers te monitoren, met name waar het gaat om de brutovergoedingen voor het woon-werkverkeer. De staatssecretaris moet deze aanbeveling opvolgen. Als blijkt dat het veronderstelde effect optreedt, moet worden ingegrepen. De kilometervergoeding van 18 cent moet worden geïndexeerd.

De LPF-fractie staat niet negatief tegenover variabilisatie van de kosten voor het autogebruik door middel van benzineaccijns. Het kwartje van Kok moet echter wel aan de burgers worden teruggeven. De BPM is een principieel onjuiste belasting en moet worden afgeschaft zonder compenserende maatregelen. Helaas staat de politieke realiteit dat in de weg. In het plan-Hofstra worden twee doelen genoemd. Het eerste is het komen tot moderne en eerlijke prijs voor het weggebruik. In het huidige systeem betaalt de gebruiker echter al vrij eerlijk voor het gebruik van de auto middels de benzineaccijns. Verder is de vraag wat een modernere prijs voor verbetering inhoudt. Het tweede doel is een betere financiering van de infrastructuur. Invoering van het plan-Hofstra is voor het bereiken van dit doel overbodig. De opbrengsten van de BPM en de accijnzen zouden volledig kunnen worden aangewend voor de infrastructuur. Dit is een eenvoudigere weg. De doelen die in het plan worden genoemd, worden niet of nauwelijks gediend met de maatregelen die erin worden genoemd. Daarnaast dreigt er een grote administratieve rompslomp voor burgers en overheid. Bovendien is het plan een opmaat voor de invoering van de variabele kilometerheffing waar de LPF-fractie mordicus tegen is. Het plan-Hofstra zal dus niet worden gesteund. De lijn die de staatssecretaris heeft gekozen, verdient de voorkeur.

De heer **Van der Vlies** (SGP) merkt op dat het plan van de heer Hofstra niet nieuw is. Er zijn al eerder dergelijke voorstellen gedaan in de Kamer. Het is teleurstellend dat de regering feitelijk een pas op de plaats wil maken. Dat is onverstandig omdat het een groot probleem is dat het verkeer steeds meer vast dreigt te lopen. Er moet zo snel mogelijk worden geëxperimenteerd met systemen waarmee dit probleem kan worden opgelost. Ook in het voorstel van de heer Hofstra gaat dit allemaal erg lang duren. Kan het kabinet in de reactie op dit voorstel ook ingaan op de mogelijkheden om de termijnen te verkorten?

Invoering van een kilometerheffing moet leiden tot extra variabilisatie, dus ook naar plaats en tijd. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen relatief schone en minder schone voertuigen. Er moet ook spreiding over

regio's plaatsvinden. Er moet een basisbudget van gratis kilometers worden ingevoerd, zodat de mensen met lagere inkomens niet onevenredig hard worden getroffen. Verlaging van de BPM is bespreekbaar, maar dit instrument moet niet op korte termijn terzijde worden gelegd. De regering wil wachten op voorstellen van de Europese Commissie op dit terrein. De vraag is of dit niet tot extra vertering leidt. Er moet meer worden gedaan op het terrein van biodiesel, bijvoorbeeld door fiscale ondersteuning. De precieze uitwerking van de kilometervergoeding is nog steeds erg onduidelijk en belastend. Er moet een oplossing worden gevonden voor de enorme administratieve lasten die de regeling met zich meebrengt voor onder andere medewerkers van de thuiszorg.

De heer **Vendrik** (GroenLinks) vindt dat er niet veel staat in de brief van de staatssecretaris over de uitvoering van de motie-Hofstra c.s. Hij vindt dat niet erg.

Bij de behandeling van het Belastingplan 2004 is door enkele fracties al aangegeven dat het autopakket slecht is voor de filebestrijding en voor het milieu. Het CPB bevestigt dit in zijn rapport. Hoe is het mogelijk dat de staatssecretaris dit rapport nu pas presenteert? Waarom is er geen onderzoek naar de effecten van deze maatregelen uitgevoerd voor de behandeling in de Kamer? Het is onbegrijpelijk dat er pas onderzoek wordt gedaan als het beleid al is goedgekeurd. Waarom doet de staatssecretaris naar aanleiding van de cijfers van het CPB op korte termijn geen voorstel tot wijziging van het pakket? Het beleid moet zo spoedig mogelijk worden gecorrigeerd. Wat vindt de minister van Verkeer en Waterstaat van de conclusies van het CPB, nu blijkt dat de belastingmaatregelen tot verzwaaring van haar taak leiden? Het effect van de Spoedwet wegverbreding is marginaal en tijdelijk, dus het aanleggen van extra wegen heeft betrekkelijk weinig zin. Wat gaat de minister doen om de effecten van de belastingmaatregelen te verminderen? Wordt er in de nota Mobiliteit een aangepast fiscaal pakket voor de auto opgenomen? Als dit niet het geval is, moet de Kamer om een uitspraak worden gevraagd.

De heer Hofstra stelt in zijn plan voor om per 1 januari 2012 een kilometerheffing in te voeren. Hij heeft dat eerder gezegd. Wil de heer Hofstra dat dit kabinet al besluiten neemt over de invoering van een kilometerheffing en een bijbehorend tijdspad? De kilometerheffing heeft vooral betrekking op het vrachtverkeer. In de brief staat dat het kabinet zich beraadt op de vraag of er een kilometerheffing moet komen voor het vrachtverkeer en, zo ja, hoe en wanneer. Wanneer neemt het kabinet hier een besluit over? Na de besluitvorming moet uiteraard tijd worden genomen om hier een goede wijze van uitvoering voor te vinden. Hiervoor is echter geen tien jaar nodig.

De bewaakte fietsenstallingen hebben het moeilijk. Er komen steeds minder stallingen, zij worden kleiner en sluiten vroeger. Het is onverstandig om dit op zijn beloop te laten. Daarom moet worden onderzocht of de sector kan worden geholpen, bijvoorbeeld door stallingen onder het lage BTW-tarief te laten vallen. Wat vindt de staatssecretaris van dit voorstel?

Het antwoord van de bewindslieden

De **staatssecretaris** merkt op dat bij de behandeling van het Belastingplan 2004 uitgebreid is stilgestaan bij de mogelijke effecten van de maatregelen die hierin zijn opgenomen. In het voorliggende rapport van het CPB zijn ook meer recente ontwikkelingen meegenomen die onder andere het gevolg zijn van de amenderingen van Kamer. Het rapport betreft een modeldoorrekening door drie gerenommeerde instituten. De regering stelt het gebruikte model niet ter discussie, al is voorstelbaar dat er kanttekeningen bij worden geplaatst.

Het model is onder andere gebaseerd op enkele veronderstellingen. Door-slaggevend bij de voorziene effecten is dat wordt aangenomen dat de werkgevers de brutovergoedingen voor het woon-werkverkeer zullen verhogen met circa 750 mln euro. Het is zeer de vraag of deze veronder-stelling werkelijkheid gaat worden. De onderzoekers adviseren om te monitoren in hoeverre de door hen genoemde effecten optreden. Dit zal gebeuren. Uit de staten van de loonbelasting kan worden afgeleid wat het totaalbedrag is dat aan onbelaste kilometervergoedingen is verstrekt. Daarnaast kan worden bekeken welke afspraken er in cao's worden gemaakt. De staatssecretaris roept het bedrijfsleven op om de vergoe-dingen niet te verhogen. Zo'n verhoging kan immers tot extra congestie leiden en daar heeft het bedrijfsleven geen baat bij.

Een andere veronderstelling die in het model is gebruikt, is dat het geven van een kilometervergoeding voor woon-werkverkeer boven de 30 km ertoe leidt dat mensen op termijn verder van hun werk gaan wonen. De mogelijkheid om een vergoeding te geven voor woon-werkverkeer korter dan 10 km kan echter tot gevolg hebben dat mensen dichterbij hun werk gaan wonen. Het belastingplan is gunstig voor fietsers. Toch veronderstelt het CPB dat er geen verschuiving plaatsvindt tussen vervoersmobiliteiten. De ontwikkelingen zullen worden gemonitord zoals eerder is aangegeven. In het Belastingplan 2005 zullen maatregelen worden opgenomen die de effecten op het milieu in een breder kader neutraliseren. Er vindt reeds overleg plaats met het ministerie van VROM over de vormgeving van verdere vergroening in het fiscale stelsel. De kilometervergoeding van 18 cent zal niet worden geïndexeerd, met name vanwege het langetermijn-effect. Het rapport van het CPB betreft de effecten van de maatregelen over een periode van tien jaar. De indexatie heeft een groot effect op de langere termijn.

Er is een noodzaak voor verdere variabilisering van de autolasten. Zodra ontwikkelingen in het buitenland op het gebied van brandstofprijzen dat mogelijk maken, zal er een verschuiving plaatsvinden. De accijnzen zullen dan worden verhoogd en de vaste lasten voor auto's zullen worden verlaagd. In het verleden ging dit meestal via de motorrijtuigenbelasting, maar ook andere mogelijkheden zullen worden onderzocht. Er zijn overi-gens geen concrete aanwijzingen dat met name Duitsland, België en Luxemburg op korte termijn maatregelen zullen nemen die een verklei-ning van het verschil van de brandstofprijzen tot gevolg hebben. De minister van Verkeer en Waterstaat zal nader ingaan op het voorstel van de heer Hofstra, omdat dit een onderwerp betreft dat ook aan de orde zal komen in de nota Mobiliteit.

Er zijn veel vragen gesteld over de BPM. De discussie die hierover binnen Europa wordt gevoerd betreft met name modaliteiten voor heffing van dit soort belastingen, niet zozeer het bestaan van de BPM zelf. Er moet voor worden gezorgd dat de BPM zo weinig mogelijk problemen met zich meebrengt bij interlidstatelijk verkeer. De Europese Commissie zal in september 2004 met een voorstel komen voor een richtlijn inzake de BPM. Dit initiatief moet worden afgewacht. De regering zal zich richten naar de Europese voorstellen. De staatssecretaris verwacht geen concrete voor-stellen voor een richtlijn inzake belasting op personenauto's voor het eind van 2004.

In 2001, 2002 en 2003 waren de inkomsten uit de BPM aanzienlijk lager dan was geraamd. Er is toen besloten om ondanks dat de BPM niet te verhogen. Er moet nog worden afgewacht of de inkomsten uit de BPM daadwerkelijk hoger zullen worden als gevolg van de Monti-maatregel. Indien de inkomsten daadwerkelijk hoger zijn, zullen deze inkomsten-meevallers worden toegevoegd aan het saldo zoals in het regeerakkoord is afgesproken. Het is niet de bedoeling om meer inkomsten binnen te halen dan geraamd. Er wordt geprobeerd om zo realistisch mogelijk te ramen. Er wordt gezegd dat auto's te duur worden. Dit blijkt echter niet uit het aantal verkochte auto's. Er wordt verwacht dat dit in 2004 ongeveer

gelijk zal zijn aan dat in 2003. Er zal overleg plaatsvinden met de BOVAG/RAI over de consumentenprijzenindex. BOVAG/RAI heeft aangegeven dat de prijs van nieuwe auto's de afgelopen drie jaar is gestegen conform de inflatie plus 3,4%. Uit de consumentenprijzenindex van het CBS blijkt echter dat de prijzen in de genoemde periode met 8,2% zijn gestegen terwijl er een inflatie was van 10%. Dat zou betekenen dat er sprake is van een reële prijsdaling.

Er moet in Europees verband worden gekeken naar de teruggaaf van BPM bij uitvoer van gebruikte auto's. Het is de vraag of Nederland BPM moet teruggeven bij uitvoer of dat het moet worden verrekend bij de invoer zoals Nederland al doet. Dit probleem kan alleen in Europees verband worden opgelost. Als Nederland zelfstandig maatregelen inzake export neemt, moet de BPM voor nieuwe auto's met 600 euro worden verhoogd om de maatregel budgettair neutraal te houden. Er zal aandacht worden gevraagd voor dit probleem binnen de Ecofin.

Er moet nog worden gekeken naar de administratieve problemen met betrekking tot bestelauto's. Voor bestelauto's geldt het uitvoeringsbesluit uit 2002 nog. Er wordt gewerkt aan een nieuw uitvoeringsbesluit. Voor bestelauto's kan worden gewerkt met een kilometeradministratie of met een verklaring van de werkgever dat de betreffende bestelauto niet voor privé-doeleinden mag worden gebruikt. Er zal overleg plaatsvinden met de branche om te bekijken of modaliteiten kunnen worden gevonden. Er moet worden voorkomen dat bestelwagens alsnog worden gebruikt als privé-auto. De administratieve lasten moeten echter zo laag mogelijk zijn. De Kamer zal hierover schriftelijk worden geïnformeerd. Er zal ook worden bekeken welke problemen er zijn voor de thuiszorg. Er zijn al schriftelijke vragen gesteld over carpoolen. In de beantwoording, die bijna gereed is, staat dat de uitvoeringspraktijk voor carpoolen iets zal worden versoepeld met terugwerkende kracht tot 1 januari 2004. De vraag met betrekking tot de BTW-heffing voor fietsenstallingen zal later worden beantwoord omdat dit een zeer complexe zaak is onder andere vanwege Europese regelgeving.

De **minister** zegt dat het Belastingplan 2004 maatregelen bevat met effecten op verschillende terreinen. Er is per saldo een positief effect te verwachten ten aanzien van de administratieve lastendruk. Helaas blijkt nu dat de maatregelen met betrekking tot bereikbaarheid verder onder druk worden gezet door het Belastingplan en dat de files dreigen toe te nemen. Deze verwachtingen, die zijn gebaseerd op betrouwbare modellen, zijn niet meegenomen bij de besluitvorming over het Belastingplan 2004. Ten tijde van de besluitvorming waren er wel gegevens bekend, maar er was nog veel twijfel over. Daarom is alles nogmaals doorgerekend. De modellen zijn nagerekend en zijn getoetst aan internationale modellen. De uitkomsten van deze fundamentele studie moeten dus serieus worden genomen. Het kabinet zal dat doen. Er moet worden opgemerkt dat een van de gerenommeerde instituten die dit onderzoek heeft uitgevoerd ook de verkiezingsprogramma's heeft doorgerekend. Er is dus geen reden om niet te rekenen met de gegevens uit dit onderzoek. Een aantal van de onderliggende aannames ligt ten grondslag aan alle beleidsbeslissingen die het Rijk neemt.

Het onderzoek van het CPB geeft aan dat de congestie in de ochtendspits met 10% zal toenemen op werkdagen. Als het weekend wordt meegerekend, komt men tot een toename van 9%. Het CPB is ervan uitgegaan dat 70% van de werkgevers de fiscale regels gaat volgen. De huidige praktijk is dat 85% van de werkgevers dat doet. De tweede veronderstelling in het rapport is dat de fiscale regeling leidt tot een vergroting van de woon-werkafstand. Mensen die ver van hun werk wonen of gaan wonen worden beloond. Werkgevers hebben in gesprekken aangegeven dat zij deze regeling als een heel goedkope manier beschouwen om werknemers iets toe te stoppen en dat zij er gebruik van gaan maken. Dit onderschrijft de

uitkomsten van het rapport. Keuzes over wonen worden vaak voor meerdere jaren gemaakt en zullen dus nog lange tijd effect hebben op de mobiliteit en de congestie.

Het Belastingplan 2004 komt daarmee aan de kabinetsdoelstelling om de files aan te pakken. Het programma «Zichtbaar, Slim en Meetbaar» is de concrete invulling van deze doelstelling. Dit programma leidt tot een vermindering van de congestie van ruim 10% over het gehele land. Het belastingplan heeft dus als negatief effect dat er over een aantal jaren nog steeds weinig verbeteringen merkbaar zullen zijn. Dat is dweilen met de kraan open. Het Belastingplan 2004 zet te veel druk op de kabinetsdoelstelling inzake de bereikbaarheid. Om dit probleem aan te pakken, zijn concrete maatregelen nodig waarmee de negatieve effecten worden geparereerd. Het kabinet zal de onbelaste kilometervergoeding niet indexeren. Deze maatregel zal over een periode van tien jaar de helft van de problemen wegnemen. De minister van Financiën heeft bevestigd dat in de meerjarenraming een indexering is opgenomen. Het niet-indexeren zal dus effect hebben. Als uit de monitoring blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn, zullen deze worden genomen.

Het kabinet erkent dat er een extra noodzaak is om de autolasten te variabiliseren. Dat kan door een verhoging van de accijns op brandstoffen. Hierbij moet echter rekening worden gehouden met ontwikkelingen in de omliggende landen en het is niet te verwachten dat die er op korte termijn zullen zijn. Het kabinet zal zich actief inzetten om met de buurlanden tot harmonisatie van de brandstofaccijnzen te komen.

Er zal onderzoek worden gedaan naar mogelijkheden om betaling voor het gebruik van de weg mogelijk te maken. Er wordt niet gedacht aan rekeningrijden, kilometerheffingen en tolpoortjes. Het plan-Hofstra is een ondersteuning van dit beleid. Het Belastingplan zal er wellicht toe leiden dat de data die de heer Hofstra voorstelt, moeten worden vervroegd. Er zal moeten worden gezien in hoeverre betalen naar gebruik kan bijdragen aan de bekostiging van de infrastructuur en of hiervan voldoende maatschappelijk rendement is te verwachten met betrekking tot de bestrijding van de congestie. Betalen naar gebruik zal worden ingevoerd om de lasten eerlijker te verdelen, maar kan als bijkomend positief effect hebben dat de mobiliteit vermindert. In de nota Mobiliteit en het Belastingplan 2005 zullen de mogelijkheden en randvoorwaarden voor betalen naar gebruik aan de orde komen. Aan de hand van hiervan kan verdere discussie in de Kamer plaatsvinden.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hofstra** (VVD) is van mening dat de regering niet met één mond spreekt. Er moet worden afgewacht welke voorstellen het kabinet doet. Het is onjuist dat de regering burgers oproept om geen gebruik te maken van de bestaande regels. Het opnieuw invoeren van een grens kan een alternatief zijn voor het niet-indexeren van de kilometervergoeding. De staatssecretaris kan naar één bandbreedte inzake brandstofprijzen streven in Europa, maar voor die tijd moet in Nederland variabilisatie zijn ingevoerd. De Kamer moet schriftelijk worden geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg met de branche over de BPM-cijfers en over de administratie van de kilometervergoeding.

De minister moet uitleggen hoe het mogelijk is dat het CPB in het rapport over de variabilisatie zegt dat het tot 10% minder files leidt en in het rapport over het Belastingplan 2004 stelt dat het leidt tot een toename van de files met 10%.

De heer Hofstra wil een hardere toezegging van de bewindslieden dat er een serieuze reactie van het kabinet zal komen op zijn voorstel en dat er een concrete uitwerking zal worden gepresenteerd bij de behandeling van de nota Mobiliteit en zo mogelijk eerder.

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA) is tevreden met de toezegging dat de ontwikkelingen inzake het autopakket goed worden gemonitord en dat er zal worden ingegrepen als blijkt dat de conclusies uit het rapport van het CPB juist zijn. Het niet-indexeren van de kilometervergoeding is geen fundamentele oplossing voor het probleem.

De heer De Nerée wil voor september meer informatie over de voorstellen van de Europese Commissie over de BPM. Met betrekking tot de accijnsverhoging moet meer oog zijn voor de positie van Luxemburg. Dit land houdt feitelijk de accijnsverhoging in Europa tegen. Aan welke zaken denkt de minister van Verkeer en Waterstaat waar het gaat om betaling voor gebruik van de auto?

De heer **Crone** (PvdA) is het inhoudelijk eens met de analyse van de minister over het rapport van het CPB. Hij vraagt zich af waarom het kabinet in oktober twijfelde over de cijfers die op dat moment beschikbaar waren. Het is van groot belang dat de beschikbare cijfers aan de Kamer worden verstrekt voordat de voorstellen worden behandeld, zodat de Kamer er zelf ook een oordeel over kan vellen. Er zal een uitspraak aan de Kamer worden gevraagd over de late beschikbaarheid van de cijfers. De manier waarop de regering dit najaar is omgegaan met de cijfers is onbegrijpelijk. De vraag is waarom het kabinet gaat monitoren. Het is immers bekend wat de effecten zullen zijn. Waarom worden er niet onmiddellijk maatregelen genomen om de genoemde effecten te vermijden? Is het kabinet bereid om te laten onderzoeken hoe het effect van de maatregelen kan worden geneutraliseerd? Het is onjuist dat de staatssecretaris werkgevers en werknemers oproept op om de beschikbare regelingen niet te gebruiken. Het kabinet moet de Kamer schriftelijk informeren over de indexatie. Als deze niet in het model zat, is het achterwege laten ervan immers geen nieuw beleid.

Mevrouw **Gerken** (SP) merkt op dat de staatssecretaris heeft gezegd dat de nadelige effecten van het autopakket moeten worden gecompenseerd in het Belastingplan 2005. Daarmee erkent hij dat er negatieve effecten zijn. Tegelijkertijd zegt hij dat hij eerst gaat onderzoeken of er daadwerkelijk sprake is van een stijging van het aantal files. Dat is tegenstrijdig. De kilometervergoeding voor woon-werkverkeer moet worden gemaximeerd op 30 km. De staatssecretaris geeft niet aan hoe lang hij wil monitoren, wanneer hij met conclusies komt en welke maatregelen hij wil treffen. Dat wekt de indruk dat er niets gaat gebeuren.

De minister gaf een reële voorstelling van zaken. De maatregelen die zij voorstelt zijn echter veel te mager. Zij moet binnen het kabinet stevigere maatregelen voorstellen, zoals het maximaliseren van de kilometervergoeding voor woon-werkverkeer. Zij is immers verantwoordelijk voor het filebeleid.

De EU kent geen lage BTW-heffing voor fietsenstallingen. Stallingen zijn echter te beschouwen als een onderdeel van de openbaarvervoerketen en kunnen derhalve logischerwijs onder dat lage tarief vallen. Wat vindt de staatssecretaris van deze redenering en is hij bereid zich hiervoor in te zetten?

De heer **Van der Vlies** (SGP) constateert een verschil in klankkleur in de beantwoording van de beide bewindslieden.

Er is een urgent probleem op dit dossier, dus er is daadkracht nodig. Maatregelen laten te lang op zich wachten. Het tijdspad in het plan van de heer Hofstra is erop gericht dat een nieuw kabinet een definitieve beslissing neemt. Het risico daarvan is dat onder een nieuw kabinet alles weer moet worden overgedaan. Vanwege de urgentie van het probleem is het van belang om al in deze kabinetsperiode een definitieve beslissing te nemen. Is het kabinet daartoe bereid?

De heer **Vendrik** (GroenLinks) vindt het onbehoorlijk dat in deze vergadering twee bewindslieden een andere taxatie geven van een heel belangrijk rapport. Hij tast in het duister over de beleidsmatige consequenties van dit rapport. Het kabinet moet met één mond spreken. De bewindslieden moeten zich indit debat verantwoorden over deze gang van zaken. De duiding van de minister van Verkeer en Waterstaat van het rapport is juist. Het is slecht voor de filebestrijding. De belastingpolitiek doorkruist het mobiliteitsbeleid. Uit de beantwoording van de minister blijkt dat dit al bekend was op het moment dat het Belastingplan 2004 ter besluitvorming voorlag in het kabinet. De bewindslieden moeten nu toegeven dat er een fout is gemaakt en dat het anders moet of zij moeten het rapport naast zich neerleggen. De Kamer moet een nadere brief krijgen waarin zowel de kwalificatie van het rapport als de te nemen beleidsmaatregelen serieus aan de orde komen. Het is namelijk ook onduidelijk welke maatregelen men voor ogen heeft. Het is onjuist om werkgevers op te roepen om de regelingen niet te benutten. De heer Vendrik wil duidelijkheid vragen over de gang van zaken in een VAO.

De **staatssecretaris** zegt dat er overleg met de branche plaatsvindt over de wijze van heffing van de BPM bij invoer. Hij zal de Kamer hierover informeren. BTW is binnen Europa een buitengewoon lastig dossier. Daarom moet het voorstel over de fietsenstallingen goed worden onderzocht.

Over de kwalificatie van het rapport van het CPB, de AVV en het NMP staat voldoende in de brief van 6 februari. Het kabinet spreekt altijd met één mond. De genoemde brief is daarom mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Kamer gezonden.

De **minister** merkt op dat het nalaten van indexering van de kilometervergoeding in deze kabinetsperiode ten dele het nadelige effect van de maatregel zal opheffen. Het is niet nodig om daarop vooruit te lopen. Er zal worden bekeken hoe er is gerekend. De Kamer zal daar schriftelijk over worden geïnformeerd.

De brief die namens het kabinet is geschreven, is duidelijk. Er is geen sprake van twee klankkleuren. In de brief staat dat eventuele effecten op het milieu en de mobiliteit in breder kader zullen worden geneutraliseerd. Er is gezocht naar een maatregel die de effecten op korte termijn vermindert, namelijk het afzien van indexatie. Maatregelen als betalen voor gebruik kunnen immers niet op korte termijn worden ingevoerd. Het verhogen van accijnzen is op dit moment niet mogelijk. In het kader van de nota Mobiliteit zal met het ministerie van Financiën worden gesproken over de procesafspraken.

De **voorzitter** vat de gedane toezeggingen samen. De staatssecretaris heeft een brief toegezegd over de rittenadministratie voor bestelauto's en over de effecten van de maatregelen voor de thuiszorg. Er zal een brief komen met betrekking tot het BTW-tarief voor fietsenstallingen. De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de BPM bij invoer. De minister heeft een brief over de indexering toegezegd. Hierin zal zij terugkomen op de vragen van de heer Hofstra over zijn voorstel. Het verzoek aan de minister epis om deze met spoed aan de Kamer te zenden zodat deze kan worden

betrokken bij een eventueel nader overleg in een VAO. De vraag van de heer Crone over de beschikbaarheid van de cijfers zal ook schriftelijk worden beantwoord.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Tichelaar

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Hoopen

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Berck