

Vergaderjaar 2004–2005

29 951

Regels met betrekking tot het in gebruik geven van grond ten behoeve van de verkoop van motorbrandstoffen aan wegen in beheer bij het Rijk (Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 7 maart 2005

De vaste commissies voor Financiën¹ belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, achten de commissies hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Blz.

• Inleiding	1
• Prijsconcurrentie	2
• Aspecten van de overgangperiode	2
• Financiële aspecten	4
• Functiescheiding	5
• Administratieve lasten	7
• Bevindingen brancheorganisaties	7
Artikelsgewijs	8

Inleiding

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben een aantal opmerkingen en vragen.

Allereerst wensen deze leden te benadrukken dat zij hechten aan een snelle wetsbehandeling. Deze leden wensen geen verdere vertraging van de veilingen. Kan de regering alle vragen versneld beantwoorden? Genoemde leden zijn verheugd dat uiteindelijk overeenstemming is bereikt over dit onderwerp. Zij zijn zich er van bewust dat het wetsvoorstel de uitkomst is van een jarenlang proces met moeizame onderhandelingen.

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Crone (PvdA), Bakker (D66), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), Bussemaker (PvdA), Vendrik (GL), Halsema (GL), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Smits (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), De Nerée tot Babberich (CDA), Koomen (CDA), Fierens (PvdA), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Heemskerk (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Van Egerschot (VVD).
Plv. leden: Rouvoet (CU), Koenders (PvdA), Dittrich (D66), Balemans (VVD), Kortenhorst (CDA), Vacature (algemeen), Duyvendak (GL), Van Gent (GL), De Ruiter (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Atsma (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Omtzigt (CDA), Eerdmans (LPF), Noorman-den Uyl (PvdA), Mosterd (CDA), Van Bommel (SP), De Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), Rambocus (CDA), Stuurman (PvdA), Luchtenveld (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), De Vries (VVD), Van Beek (VVD).

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Zij hebben hierover echter nog een aantal vragen aan de regering.

De leden van de LPF-fractie geven te kennen dat zij de doelstelling van het wetsvoorstel – het vergroten van de prijsconcurrentie en het verruimen van de toetredingsmogelijkheden tot de markt van de verkoop van motorbrandstoffen langs wegen in het beheer van het Rijk – ondersteunt. Uiteraard vooral ten behoeve van de consument die door de Euro is geplaagd met enorme prijsstijgingen.

Prijsconcurrentie

Het wetsvoorstel heeft als doel het vergroten van de prijsconcurrentie op en het verruimen van de toetredingsmogelijkheden tot de markt van de verkoop van motorbrandstoffen langs wegen in beheer bij het Rijk. Welke effecten worden er beoogd met het doel? Met name vragen de leden van de CDA-fractie zich af welke effecten meer prijsconcurrentie en het verruimen van de toetredingsmogelijkheden moeten hebben voor de consumenten? Op welke manier zal na eventuele invoering van deze wet de toenemende prijsconcurrentie worden gemeten? Is er met betrekking tot de huidige prijsconcurrentie een startniveau in beeld gebracht? Welke omvang heeft die prijsconcurrentie op de markt van de verkoop van motorbrandstoffen langs wegen in beheer bij het Rijk op dit moment? Zullen consumenten door invoering van dit wetsvoorstel naar opzet en inschatting van de regering op enig moment prijsvoordeel ondervinden? Zijn ook andere mogelijkheden van prijsconcurrentie nader bekeken? Waarom bijvoorbeeld niet nadrukkelijker ingezet op meer verwijzingen naar verkooppunten in de nabijheid van de Rijkswegen middels bebording? Vindt er ook concurrentie plaats op de kwaliteit/samenstelling van benzine? Hoe zijn de bevindingen van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: NMa) met betrekking tot de benzinemarkt meegenomen in de voorstellen?

De leden van de PvdA-fractie hebben nog altijd twijfel bij de effectiviteit van het in dit wetsvoorstel voorgestelde instrument om meer concurrentie tot stand te brengen. Deze leden hechten belang aan heldere doelstellingen en meetbare eindresultaten. Deelt de regering deze mening? Zo ja, met hoeveel procent zullen naar verwachting de benzineprijzen dalen als gevolg van dit wetsvoorstel? Zo nee, waarom hecht de regering geen belang aan heldere doelstellingen en meetbare eindresultaten? Met betrekking tot de effectiviteit van het wetsvoorstel, willen genoemde leden ook nog eens benadrukken dat bij het bevorderen van meer concurrentie met name het organiseren van meer prijstransparantie een grote rol speelt. Dit wetsvoorstel richt zich, evenals de Mededingingswet, slechts op de marktstructuur en niet op de prijstransparantie. Deze leden zijn dan ook, mét de NMa, voorstander van uitvoering van de laatste aanbeveling van het MDW-project Benzinemarkt, namelijk om prijsinformatie-borden mogelijk te maken. Wanneer kan dit mogelijk gemaakt worden en wanneer komt Rijkswaterstaat met een advies over de praktische uitvoering hiervan? Waarom worden prijsinformatieborden niet verplicht gesteld of als onderdeel opgenomen van het reguliere wegbewijzingsstelsel?

Aspecten van de overgangperiode

De leden van de CDA-fractie merken op dat met betrekking tot het verruimen van de toegangsmogelijkheden afspraken zijn gemaakt met de vier grootste benzinemaatschappijen (memorie van toelichting, blz. 5). Zijn de afspraken met hen over de reductie van 50 stations blijvend? Dus

kunnen betreffende maatschappijen niet in het verloop van de veilingensystematiek hun marktaandeel weer vergroten? Welk tijdstraject is afgesproken voor de realisatie van de voorwaarde dat niet twee opeenvolgende benzinstations op een locatie langs een rijksweg met hetzelfde nummer binnen een straal van 25 kilometer hetzelfde motorbrandstoffenmerk mogen voeren? Mag eenzelfde maatschappij wel op deze opvolgende locaties verschillende merken exploiteren? Op welke manier wordt deze afspraak uit de convenanten middels de wetgeving gecontinueerd?

Wanneer zal nu worden voldaan aan de reductieverplichting met 50 benzinstations, die aanvankelijk gerealiseerd had moeten zijn op 1 januari 2005, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Zou besloten kunnen worden tot verdere periodieke reductieverplichtingen, als blijkt dat de benzineprijzen niet substantieel dalen? Zo nee, waarom niet? Kan de regering ingaan op de algemene kritiek dat met het veilingensysteem mogelijk precies het tegenovergestelde wordt bereikt van wat wordt beoogd? Is het mogelijk dat de oliemaatschappijen, met meer financiële middelen tot hun beschikking, beter in staat zijn om hoger te bieden en de veilingen te winnen? En op deze manier juist eerder hun positie te versterken en de concurrentie eerder terug te dringen dan te bevorderen? Hoe wordt de positie van nieuwkomers structureel verbeterd?

Welke stokken achter de deur heeft de regering om de bovengenoemde ongewenste ontwikkeling tegen te gaan en deze sector tot daadwerkelijke concurrentie te brengen? Wat vindt de regering van het algemene concept van «discriminatie van monopolisten»? Is de benzinemarkt, voorzover het gaat om de snelwegen, niet goed te vergelijken met een netwerksector, en rechtvaardigt dit niet intensief (mededingings)toezicht en eventueel prijsregulering? Kan de benzinesector niet onder toezicht van de Transportkamer gebracht worden?

De leden van de LPF-fractie constateren, waar het verbintenissen tussen de overheid en (goedwillende) burgers betreft, dat de regering van mening is dat een overgangsregeling op zijn plaats is. Deze leden leiden dit naast de pagina's 18 tot en met 20 van de memorie van toelichting ook af uit de antwoorden op de Kamervragen van Van As inzake Vinkenslag (2004–2005, Aanhangsel van Handelingen, nr. 756). Opmerkelijk genoeg ziet de regering in haar hoedanigheid van wetgever niet standaard de noodzaak tot het treffen van een overgangsregeling in. Een mooi of juist schrijnend voorbeeld is het ontbreken van een overgangsregeling voor particuliere houders van een grijs kenteken die medio 2005 zullen worden geconfronteerd met een fikse verhoging van de motorrijtuigenbelasting. Naar de mening van de leden van de LPF-fractie houdt de door hen voorgestane «kwaliteit van wetgeving» juist in het treffen van een overgangsregeling, indien burgers een wetswijziging niet hadden behoeven voorzien.

Deelt de regering de mening van de leden van de LPF-fractie dat het voor het treffen van overgangsrecht irrelevant is of de Staat opereert binnen het privaatrecht (bijvoorbeeld door het afsluiten van huurovereenkomsten) of juist binnen het publiekrecht (bijvoorbeeld door het opleggen van aanslagen motorrijtuigenbelasting)?

Indien het antwoord op de voorafgaande vraag ontkennend luidt: hoe denkt de regering dit verschil tussen het optreden van de overheid in het privaatrecht en het publiekrecht aan de gewone burger uit te kunnen leggen?

Convenanten

Zonder dit wetvoorstel zouden de hoofddoelstellingen van het MDW-project Benzinemarkt niet gerealiseerd kunnen worden, zo lezen de leden van de CDA-fractie in de memorie van toelichting (blz 6). Kan dit

wetsvoorstel daarbij los gezien worden van de afgesloten convenanten? Welke beperkingen heeft de regering zich opgelegd bij dit wetsvoorstel als gevolg van gemaakte afspraken met betrokken partijen? Welke gevolgen hebben die eventuele beperkingen op de realisatie van de hoofddoelstellingen? Zijn alle voorwaardelijke afspraken die zijn gemaakt bij het stand komen van de convenanten nagekomen en afgerond? Wat zijn de gevolgen als convenantpartners alsnog afstand nemen van het met hen overeengekomen convenant?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom er in 1999 weerstand bestond bij de zittende partijen tegen verandering. Waarom gaf men aan te willen procederen tegen de Staat en daarbij schadevergoeding te eisen? Deelt de regering de mening dat private organisaties zich minder makkelijk laten sturen door de overheid dan publieke organisaties? Wat zegt dit over de bestuurlijke effectiviteit van sturing door wetgeving? Een aanleiding voor dit wetsvoorstel is dat vrijwillige medewerking van exploitanten, die niet zelf bij de convenanten betrokken waren, in vrijwel geen enkel geval werd verkregen. Kan de regering aangeven, waarom niet? Wat zegt dit over de effectiviteit van zelfregulering in deze sector? Kan de regering ingaan op de ervaring tot nu toe met de «vergoedings-systematiek»? Wie betaalt deze vergoedingen, en hoeveel is er al betaald? Hoeveel zal naar verwachting nog worden betaald?

Schadevergoeding

De leden van de VVD-fractie wijzen op de opmerkingen die door de Raad van State zijn gemaakt over door het Europese Hof voor de Rechten van de Mens voorgeschreven eisen die in acht moeten worden genomen bij gedwongen eigendomsoverdracht. Hierbij wordt gewezen op de aspecten van de schadevergoeding en (aparte) gerechtelijke procedure volgens welke de hoogte van de schadevergoeding kan worden bepaald. De regering constateert hierbij dat de beëindiging van de rechtsbetrekkingen tussen de vergunninghouders en de Staat op vrijwillige basis is geschied. Hierbij wordt voor wat betreft de eventuele inbreuk op eigendom niet toegekomen aan de eisen die het Europese Hof voor de Rechten van de Mens stelt. De leden van de VVD-fractie verzoeken de regering het begrip «vrijwillig» in de betreffende context, met inbegrip van de voorgeschiedenis, nader toe te lichten.

De regering merkt op dat de door het Europese Hof voor de Rechten van de Mens gestelde eisen wel een rol kunnen spelen bij de positie van de exploitanten. Zij haalt in verband met de, door de Raad van State opgemerkte, ontbrekende gerechtelijke procedure voor de vaststelling van de hoogte van de schadevergoeding een uitspraak aan van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens. Hieruit blijkt dat: «in ascertaining whether this condition has been satisfied a comprehensive view must be taken of the applicable procedures». De leden van de VVD-fractie vragen daarom de regering nader toe te lichten welke van toepassing zijnde procedures, die blijkbaar ruim opgevat kunnen worden, beschikbaar zijn voor deze schadevergoeding vaststellingsprocedures?

Financiële aspecten

De leden van de CDA-fractie merken op (memorie van toelichting, blz. 7) dat uitgaande van globale aannames er bij verdere toepassing van het veilingsysteem sprake zal zijn van extra opbrengsten voor de staat. Zullen deze extra opbrengsten voor de staat en het uitgangspunt voor de afschrijvingssystematiek van benzinestations nog een productprijs opdrijvend effect hebben? Hoe verhoudt de verwachte afschrijvingssystematiek zich tot de huidige afschrijvingssystematiek? Zijn de benzinestations die inmiddels geveild zijn rendabel te exploiteren?

De leden van de PvdA-fractie stellen vast dat de huidige gebruikers de opbrengst krijgen van de eerste veiling, zoals geschreven staat in de memorie van toelichting op pagina 5. Kan de regering hier nader op ingaan? Hoe wordt voorkomen dat de zittende gebruiker risicoloos – want hij ontvangt de opbrengst immers zelf – meebiedt? Hoe wordt voorkomen dat de zittende gebruiker een dochter-BV opricht die een net iets lager bod uitbrengt dan de zittende gebruiker zelf, om zo de topdeelregeling te omzeilen? Waarom is er niet voor gekozen om de zittende gebruiker uit te sluiten van de veiling?

Waarom waren de kosten voor de veilingen hoger dan de opbrengsten? Op basis waarvan verwacht de regering dat deze kosten zullen afnemen in de toekomst?

Waarop is de aanneming gebaseerd dat een benzinstation na 15 jaar voor 85% is afgeschreven? Betekent dit dat de vergoeding gemiddeld 150 000 euro zal bedragen? Kan de regering uitsluiten dat deze vergoedingsregeling zal leiden tot het uitstellen van investeringen of zelfs desinvesteringen in de laatste 5 jaar van de huurovereenkomst? Zo ja, welke garanties zijn daarvoor? Zo nee, welke conclusies verbindt de regering hieraan? Kan de regering uitsluiten dat de vergoedingen aan het einde van de rit een bron worden van conflicten, eindeloze discussies en rechtszaken over de waarde van de gebouwen en dus de hoogte van de vergoeding?

De leden van de VVD-fractie vernemen graag van de regering of ook de opbrengsten van de tweede veilingronde ten goede komt aan het FES fonds, en daarmee beschikbaar zal komen aan «harde infrastructuur»?

Functiescheiding

In de toelichting op artikel 17 (memorie van toelichting, blz. 26) wordt ingegaan op de voorwaarden waaronder wegrestaurants, in lijn met de functiescheiding, kunnen worden omgezet in een verkooppunt van motorbrandstoffen. De leden van de CDA-fractie zien dat nadrukkelijk in de toelichting wordt bevestigd dat op de betreffende verzorgingsplaatsen daardoor twee verkooppunten van motorbrandstoffen komen. In hoeverre is deze mogelijkheid strijdig met de criteria, waaronder het twintig kilometer criterium, zoals gesteld in artikel 15? Welke veranderingen op het terrein van vestigingscriteria zijn of zullen gaan gelden voor wegrestaurants? Zijn er met de vertegenwoordigers van de wegrestaurantbranche ondertussen bevredigende afspraken gemaakt, vergelijkbaar met afspraken zoals die met de benzinebranche wel gemaakt zijn? Wat zijn de afspraken die met de wegrestaurantbranche gemaakt zijn?

Kan de regering ingaan op de positie van wegrestaurants die ook motorbrandstoffen willen gaan verkopen? Deelt de regering de mening van de leden van de PvdA-fractie dat zij niet uit de voeten kunnen met een termijn van 15 jaar, omdat deze veel te kort zou zijn? Is het waar dat deze termijn in de meeste andere landen 30 jaar is? Is het waar dat benzinstations gemiddeld genomen een 10 keer zo hoge omzet en winst hebben dan een wegrestaurant, wat een andere termijn zou rechtvaardigen? Hoeveel wegrestaurants hebben belangstelling voor het exploiteren van benzinstations of het deelnemen aan veilingen?

Kan de regering ingaan op de vragen en opmerkingen van MKB-Nederland en de Federatie Wegverzorgende Horecabedrijven (hierna: FWH)¹? Er ontstaat concurrentie in het Horecasegment langs de snelweg; niet in de verkoop van brandstof. Is dat niet strijdig met het oorspronkelijke doel van de MDW operatie benzine markt? Als het 20 km stramien blijft bestaan waarom kan dan ook niet, met inachtneming van de op 1 januari 2004 gerealiseerde opheffing van de functiescheiding, het 40 km stramien blijven bestaan?

¹ Brief van het MKB-Nederland en de Federatie wegverzorgende Horecabedrijven d.d. 5 maart 2005. Brief is ondershands aan de Minister van Financiën ter beschikking gesteld.

Waarom is er geen onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en functionaliteit van de opheffing van de functiescheiding?

Waarom is er geen convenant gesloten met de wegrestaurants nadat er 2 convenanten waren met de benzinepartijen?

Grote onduidelijkheid bestaat ook over de toepassing van de 25 km criterium bij het verplicht omvlaggen. Moeten benzineverkooppunten bij wegrestaurants mogelijk om de 5 jaar omvlaggen en worden de wegrestaurants gebruikt door de benzinemaatschappijen als «tijdelijke thuishaven»? Waarom wordt de rechtspositie van de wegrestaurant c.q. servicestation verder afgezwakt door het 25 km criterium? Waarom is er geen onderzoek gedaan naar de haalbaarheid bij een omzetting van een wegrestaurant naar een servicestation tegen de achtergrond dit element en het gebruiks- vergoedingensysteem aan de overheid?

Alle benzineverkooppunten kunnen feitelijk middels de opheffing van de functiescheiding een wegrestaurant beginnen terwijl niet alle wegrestaurants een benzineverkooppunt kunnen beginnen. Is dit geen rechtsongelijkheid, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Waarom is bij de opheffing van de functiescheiding en in de Benzinewet geen rekening gehouden met het niet kunnen realiseren van een benzineverkooppunt bij een wegrestaurant en de gevolgen hiervan op de exploitatie van een weggebonden wegrestaurant?

Hoe kan gesuggereerd worden dat de weggebonden restaurants al in 1998 wisten van de aanstaande opheffing van de functiescheiding, terwijl de wegrestaurants respectievelijk de FWH in geen enkel opzicht gehoord zijn gedurende het MDW-traject, laat staan dat er op enig moment sprake is geweest van een af te sluiten convenant met de wegrestaurants?

De leden van de fracties van de PvdA en VVD vragen de regering uit te leggen waarom een brandstofverkooppunt wel sinds 1 januari 2004 – opheffing functiescheiding – weet dat het met de verkoop van horecaproducten respectievelijk de hiervoor benodigde restauratieve voorzieningen kan beginnen, en moeten in de gegeven omstandigheden de wegrestaurants in ieder geval tot na 2009 wachten op duidelijkheid over de mogelijke verkoop van brandstoffen?

Alle benzineverkooppunten kunnen feitelijk middels de opheffing van de functiescheiding een wegrestaurant beginnen terwijl niet alle wegrestaurants een benzineverkooppunt kunnen beginnen. De leden van de VVD-fractie vragen de regering toe te lichten of hier sprake is van rechtsongelijkheid?

De regering geeft aan dat in het voorstel slechts in beperkte mate iets te vinden is over het opheffen van de scheiding van functies van verkooppunt van motorbrandstoffen en wegrestaurant. De leden van de VVD-fractie vragen de regering duidelijkheid te geven over de vraag of de verhuurder van een locatie bij het verhuren van een locatie, waar van belang, aan een exploitant een onderscheid aan mag brengen tussen de functie van verkooppunt van motorbrandstoffen en het exploiteren van een wegrestaurant (of andere bijkomende activiteiten)? Of is het zo dat de verhuurder van een locatie waarop zowel een verkooppunt van motorbrandstoffen als het exploiteren van een wegrestaurant (of andere bijkomende activiteiten) gevestigd mogen worden beide rechten slechts als tezamen kan verhuren?

Ook vragen deze leden of er onderzoek is gedaan naar de haalbaarheid en functionaliteit van de opheffing van de functiescheiding? En zo ja, wat de uitkomst van dit onderzoek is geweest. Verder vragen de leden van de VVD-fractie waarom er geen convenanten gesloten zijn met de wegrestaurants nadat er al reeds twee convenanten waren met de benzinepartijen?

Administratieve lasten

Het adviescollege toetsing administratieve lasten heeft geen advies uitgebracht omdat het wetsvoorstel niet valt binnen de selectiecriteria van het college, zo lezen de leden van de CDA-fractie in de memorie van toelichting (blz. 7) Waarom is het wetsvoorstel wel voor toetsing aan dit college voorgelegd en/of waarom is niet aangedrongen op toetsing? Wat zal de omvang van de extra administratieve lasten zijn na invoering van dit wetsvoorstel?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering uitvoerig in te gaan op de wijze waarop zij de administratieve lasten voor bedrijven die gepaard gaan met de periodieke veilingen heeft getoetst. En zou de regering hier een indicatie van de kosten kunnen geven, en welke economische consequenties dit voor de particuliere eigenaar zou kunnen hebben?

Bevindingen brancheorganisatie

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering nader in te gaan op artikel 16 en wat onder bijzondere omstandigheden verstaan moet worden? Welke benzinestations die in de bijlage staan vermeld moeten nog gebouwd worden? Kan de regering ingaan op het standpunt van de Bovag dat ook een regeling moet zijn getroffen voor de aangewezen exploitanten van de benzinestations die nog niet zijn gebouwd, alvorens de Bovag akkoord zou kunnen gaan met het uiteindelijke convenant? Waarom is dit nog niet geregeld? Waarom is er sprake van zoekgeraakte brieven, waarin de drie partijen worden aangewezen? Is het waar dat geen uitvoering wordt gegeven aan gedane toezeggingen door de overheid, zoals de Bovag stelt? Waarom vertikken bepaalde oliemaatschappijen het om de bedoelde benzinestations daadwerkelijk te bouwen? Waarom mogen oliemaatschappijen de niet gebouwde benzinestations betrekken bij hun reductieverplichting? Doet dit geen afbreuk aan de effectiviteit van de reductieverplichting? Kan de regering de reductieverplichting aanscherpen, in die zin dat niet gebouwde benzinestations er niet bij opgeteld mogen worden? Zo nee, waarom niet? Kan de regering ingaan op de stelling van Bovag dat de huurtermijnen voor zowel gewone als aangewezen exploitanten verlengd zouden moeten worden overeenkomstig de uitsteltermijn van de veiling van 2004, d.w.z. met minimaal één jaar? En op de stelling dat de exploitant de exploitatie van het gehele station zou moeten doen, ook als de houder van de huurovereenkomst gebruik maakt van de mogelijkheden, die het opheffen van de functiescheiding momenteel biedt?

Uit een brief van de branchevereniging van tankstations aan de Kamer wordt gewezen op de problematiek betreffende aangewezen exploitanten zonder tankstation. Het probleem schuilt, volgens de branchevereniging, in de nog te bouwen tankstations door van overheidswege aangewezen oliemaatschappijen. Kan de regering inhoudelijk reageren op deze brief¹ en de gevolgen van hetgeen hierin wordt gemeld voor de uitvoering van het voorliggende wetsvoorstel? De leden van de VVD-fractie vragen de regering hierbij ook in te gaan op de problematiek rond de nog te bouwen tankstations en de vermindering van het aantal verkooppunten voor de grote olieconcerns.

¹ Brief Branche behartiging tankstations d.d. 7 januari 2005, Fin0 500 003. Brief is onderschikt ter beschikking gesteld aan de Minister van Financiën.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 3

Kan de regering nader ingaan op artikel 3 lid 4? Wat moet begrepen worden onder een verlenging van de huurovereenkomst voor een «korte duur», zo vragen de leden van de fractie van de PvdA.

Kan de regering nader ingaan op artikel 3 lid 7? Onder welke omstandigheden zal de Staat overgaan tot erfpacht in plaats van huur? Welk voordeel zou de hoogste bidder hieraan kunnen ontleen? Immers als het gaat om de financiering, dan zal een bank toch eerder kijken naar de lengte van het contract en weinig onderscheid maken tussen huur en erfpacht?

Artikel 11

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering nader in te gaan op artikel 11? Waarom is de huurder verplicht om een exploitatieovereenkomst te sluiten met de zittende exploitant? Op deze manier verandert er toch niets? Hoe kan sprake zijn van meer concurrentie als de exploitanten dezelfde blijven?

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Tichelaar

De adjunct-griffier van de commissie,
Vente