

Vergaderjaar 1994–1995

24 070

Goedkeuring van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens alsmede invoering van een belasting met betrekking tot zware motorrijtuigen (Wet belasting zware motorrijtuigen)

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 13 maart 1995

De vaste Commissie voor Financiën¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

Inhoud

| | |
|--|-----------|
| I. ALGEMEEN | 1 |
| 1. Inleiding | 1 |
| 2. De inhoud van het verdrag en de richtlijn | 3 |
| 3. Belastingplicht en belastingtijdvak voor in Nederland geregistreerde motorrijtuigen | 5 |
| 4. Relatie tussen het tarief en het aantal assen | 11 |
| 5. Budgettaire gevolgen | 11 |
| 6. Uitvoeringsapsecten | 14 |
| II. ARTIKELEN | 14 |

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Hofstra (VVD), Van Hoof (VVD), Hirsch Ballin (CDA), Van der Linden (CDA), Wolters (CDA), Noorman-den Uyl (PvdA), Bakker (D66), Van de Camp (CDA), vacature (D66), Van Zijl (PvdA), Liemburg (PvdA), Boers-Wijnberg (CDA), Crone (PvdA), Verkerk (AOV), Rosenmöller (GroenLinks), Van Rooy (CDA), M. M. H. Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Leerkes (Unie 55+), Voûte-Droste (VVD), Verspaget (PvdA), Hessing (VVD), Van Nieuwenhoven (PvdA) en vacature (D66).

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij stemmen in met de goedkeuring door middel van dit wetsvoorstel van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Trb. 1994, 69). Zij onderschrijven de doelstelling van het verdrag en van de richtlijn: evenwichtiger concurrentieverhoudingen in het Europese goederenvervoer over de weg. Deze leden twijfelen evenwel of aan deze doelstelling zal worden voldaan door de wijze waarop het verdrag en de richtlijn in de Nederlandse wet worden geïmplementeerd. Uit de zeer kritische reacties van het betrokken Nederlandse bedrijfsleven blijkt dat daar gevreesd wordt voor grote concurrentieverschillen, vooral met de Duitse concurrenten. Deze bezwaren spitsen zich toe op de verschillen tussen de mogelijkheid elders om dag-, week-, of maand-

kaarten te kopen, de uitbreiding tot alle wegen in ons land voor Nederlandse vervoerders en de elders gegeven compensatie voor de kosten. De geschiedenis van de totstandkoming van het verdrag en de richtlijn geeft aan dat van Nederlandse zijde altijd sterk de nadruk is gelegd op de doelstelling van gelijke concurrentievoorwaarden. Ook de leden van de PvdA-fractie heeft hier altijd op aangedrongen. Het verdrag wordt door deze leden gezien als een compromis tussen de gevreesde Duitse «Alleingang», en de harmonisatie en de door ons zeer gewenste cabotageregeling. Daarnaast hebben zij altijd gepleit voor meer variabilisatie: het bezit van voertuigen minder belasten, het gebruik meer. Dit uitgangspunt geldt overigens voor alle voertuigen. Zij zullen de invoering van verdrag en richtlijn aan de genoemde uitgangspunten toetsen. Tenslotte vragen zij hoe dit voorstel past in het algemene streven naar lastenverlichting voor het bedrijfsleven, aangezien hier door genoemde afwijkingen van het verdrag een zwaardere belasting optreedt dan het verdrag vereist.

De leden van de CDA-fractie hebben met gemengde gevoelens kennis genomen van het wetsvoorstel belasting zware motorrijtuigen. Zij onderkennen de politieke realiteit dat het nationaliteitsprincipe als toekomstig uitgangspunt voor de financiering van de infrastructuur niet meer wenselijk is. Fiscale harmonisatie in het wegvervoer dient prioriteit te krijgen. Daarmee kunnen de kosten van de infrastructuur voor de gebruikers in landen en de concurrentiepositie van de vervoerders gelijk worden getrokken. Deze leden zijn van oordeel dat fiscale harmonisatie gelijk op dient te trekken met liberalisatie van het wegvervoer zoals het afschaffen van vergunningstelsels en de vrijheid tot het verrichten van cabotage. Ook andere dan fiscale aspecten dienen daarbij betrokken te worden, wil er sprake zijn van eerlijke concurrentie. Zij vragen de regering de concurrentiepositie van het Nederlandse wegtransport te vergelijken met de positie van de wegvervoerders in de ons omringende landen.

De leden van de VVD-fractie betreuren het dat de regering zich genoodzaakt ziet een voorstel te doen tot weer een heffing voor het wegvervoer, zeker nu het feitelijk gaat om een houderschapheffing. Zij zijn van mening dat heffingen voor het wegvervoer bij voorkeur direct gerelateerd moeten zijn aan het gebruik van de weg, en de heffingen de concurrentiepositie van de Nederlandse vervoersbedrijven niet mogen verslechteren. Echter, het voornemen van Duitsland om in navolging van Frankrijk en andere landen het gebruik van autosnelwegen te belasten, maakt een regeling noodzakelijk. Deze leden stemmen daarom in principe in met het verdrag terzake en met de invoering van een gebruiksrecht voor zware motorrijtuigen.

De leden van de D66-, CDA-, PvdA-, en VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van dit wetsvoorstel. Gezien de vele commentaren die op het wetsvoorstel bij de Kamer zijn binnen gekomen, kunnen deze leden zich niet aan de indruk onttrekken dat er niet of nauwelijks overleg is gevoerd tussen het ministerie en de betrokken branche-organisaties. Is dat waar en zo ja, waarom is dat niet gebeurd? Dit is in het algemeen toch heel gebruikelijk.

In de memorie van toelichting is geen aparte beschouwing opgenomen over de aantasting van de internationale concurrentiepositie als gevolg van de invoering van een Eurovignet. Dit is een toch een belangrijk aspect bij de voorgestelde regeling. De leden van de D66-fractie gaan er van uit dat in de nota naar aanleiding van het verslag daarover door de regering meer duidelijkheid wordt verschaft.

De invoering van het Eurovignet kan worden beschouwd als een toevoeging van een extra belasting aan het reeds bestaande fiscale instrumentarium. Evenals reeds bestaande fiscale wetten kent het

wetsvoorstel een stelsel van vrijstellingen, teruggaaf- en ontheffingsregelingen. De vervoerders krijgen zo onder andere te maken met accijnzen, motorrijtuigenbelasting, BTW, tol en ook nog een Eurovignet. Het voorstel draagt dus niet bij aan de zo gewenste vermindering van de administratieve lastendruk voor ondernemers. In de memorie van toelichting wordt hierover niets opgemerkt. Is de regering van mening dat het wetsvoorstel een bijdrage levert aan de vermindering van de administratieve lastendruk en zo nee, kan zij dan een nadere afweging geven waarom is gekozen voor een nieuwe belastingwet, en niet voor uitbreiding van een reeds bestaande regeling?

De leden van de RPF-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de uitwerking van het verdrag dat gesloten is met België, Duitsland, Denemarken en Luxemburg inzake de zware motorrijtuigen. De Nederlandse uitwerking roept bij deze leden verschillende vragen op.

De leden van de SGP-fractie hebben met veel belangstelling, maar niet altijd met evenveel instemming, kennis genomen van het wetsvoorstel en de daarbij behorende memorie van toelichting. Deze leden onderschrijven de doelstellingen van het voorliggende wetsvoorstel op hoofdlijnen. Zo zijn deze leden overtuigd van de noodzaak om bestaande concurrentie distorties van fiscale aard tussen de vervoerders in de verschillende EU-lidstaten op te heffen. Bovendien kunnen deze leden zich vinden in het pleidooi om de kosten van infrastructuur toe te rekenen aan de werkelijke gebruikers daarvan. Inzoverre dit wetsvoorstel aan deze doelstellingen tegemoet komt, kunnen de leden van de SGP-fractie zich hiermee verenigen. Echter plaatsen deze leden kanttekeningen bij de vraag of deze doelstellingen ook middels het voorliggende wetsvoorstel worden verwezenlijkt. Deze leden geven reeds op deze plaats uiting aan hun twijfels over de wijze waarop de regering uitvoering geeft aan de wijze van implementatie van het verdrag in kwestie. In het volgende zullen deze leden hierop uitgebreid ingaan.

De leden van de GPV-fractie hebben kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij constateren dat met dit voorstel twee doelen worden nagestreefd, namelijk enerzijds om de kosten van de infrastructuur aan de gebruikers toe te rekenen, en anderzijds om door fiscale harmonisatie tot meer evenwichtige concurrentieverhoudingen tussen vervoerders in de EU te komen. De manier waarop een en ander wordt vormgegeven in het wetsvoorstel roept bij deze leden echter de nodige vragen op. Zij vragen of de beoogde doelstellingen in voldoende mate zullen worden bereikt.

2. Inhoud van de richtlijn en het verdrag

De leden van de PvdA-fractie verzoeken om een recent overzicht van de minimum tarieven voor de motorrijtuigenbelasting die in de betreffende landen worden gehanteerd na goedkeuring van het verdrag. Hoeveel ruimte is er nog tussen het minimum EU-tarief en de gehanteerde tarieven hier en elders?

In het verdrag wordt het basisjaar 1992 gehanteerd voor de verdeling van inkomsten tussen Duitsland, België en Nederland. Hoe ligt die verhouding in kilometers? Artikel 17 van het verdrag geeft de mogelijkheid voor een lidstaat om niet te heffen. Kan dit in zo'n geval leiden tot onevenwichtige concurrentieverhoudingen voor de vervoerders uit de andere verdragslanden?

Stel dat in 1998 road-pricing wordt ingevoerd, waar het verdrag de mogelijkheid voor geeft, leidt dit dan tot dubbele betaling: zowel voor road-pricing als voor het Eurovignet?

Met het Eurovignet wordt vooruitgelopen op het territorialiteitsprincipe. Daarmee wordt vooruitgelopen op de introductie van road-pricing, aldus de leden van de CDA-fractie. Wanneer acht de regering het verantwoord om het systeem van Eurovignet te vervangen door een systeem van Europees rekeningrijden? Is het niet beter om de extra fiscale heffing direct te zoeken via variabilisatie (accijnzen)? De invoering van het Eurovignet zou eigenlijk gepaard moeten gaan met evenredige verlaging van de op het nationaliteitsbeginsel gebaseerde motorrijtuigenbelasting.

In de memorie van Toelichting wordt kort gesproken over het (elektronische) road-pricing systeem. Wordt dit systeem door de regering gezien als een toekomstige mogelijkheid, zo vragen de leden van de RPF-fractie? Zo ja, op welke termijn? Wachten we hierbij dan op de ons omringende landen of zal er geprobeerd worden koploper te zijn met dit systeem? Licht een snelle invoering ook niet in de lijn met de motie van Van Gijssel c.s. van 9 november 1994? Licht het Duitse systeem niet meer in de lijn van het road-pricing systeem?

De leden van de SGP-, en de PvdA-fractie vragen hoe de keuze tot stand is gekomen om de grens van 12 ton in te voeren. Zij wijzen op het gegeven dat nog geen 10% van de vrachtwagens circa 43% van het totale vervoer voor hun rekening nemen. Loopt de regering met haar keuze voor de 12-ton-grens niet het risico dat een maatregel als deze een verkeerde uitwerking op het goederenvervoer door zware motorrijtuigen zal krijgen? Immers, deze zware vrachtauto's vervoeren per liter dieselolie het meeste gewicht en zijn dus in verhouding het meest milieuvriendelijk. Vormt een extra belasting van juist deze categorie niet een potentieel risico naar het uitwijken van ondernemers naar lichtere en dus relatief milieuvriendelijkere vervoersmogelijkheden?

De leden van de GPV-fractie kunnen er ten principale mee instemmen dat in het gemeenschappelijk vervoerbeleid wordt overgestapt van het nationaliteitsbeginsel op het territorialiteitsbeginsel, waarbij de toerekening van de infrastructuurkosten geschiedt op basis van het gebruik van de infrastructuur in zowel het land van registratie als de andere lidstaten van de Gemeenschap. Deze leden constateren echter dat de Nederlander die in een ander EU-land cabotage wil verrichten, geen kilometer over Nederlandse wegen rijdt, maar wel een jaarcertificaat betaalt. Hoe verhoudt zich dit tot het beoogde territorialiteitsbeginsel? Is dit niet veeleer een rigide toepassing van het nationaliteitsbeginsel?

De leden van de GPV-fractie vragen verder of bij de vaststelling van de richtlijn terzake ook het mobiliteitsvraagstuk, c.q. het terugdringen van het vrachtverkeer over de weg, een rol heeft gespeeld. Zij constateren dat de opbrengst van het Eurovignet in Nederland zal worden aangewend voor de aanleg van wegen. In de memorie van toelichting ontbreekt een integrale visie op het toekomstige vervoerbeleid. Hoe kunnen op de langere termijn volgens de regering de opbrengsten en de kosten van de infrastructuur op Europees niveau met elkaar in evenwicht worden gebracht? Is het Eurovignet bijvoorbeeld ook te beschouwen als een instrument om het wegvervoer terug te dringen, of is het slechts te beschouwen als een tussenoplossing tot elektrische tolheffing voor personen- en vrachtauto's mogelijk wordt? Acht de regering het mogelijk dat de opbrengst van het Eurovignet in de toekomst wordt aangewend voor investeringen in de spoor- en waterinfrastructuur?

3. Belastingplicht en belastingtijdvak voor in Nederland geregistreerde motorrijtuigen

De leden van de PvdA-fractie wezen nogmaals op de doelstelling van gelijke concurrentieverhoudingen en de door hen voorgestane variabilisatie. Zij twijfelden sterk of de voorgestelde invoering de juiste is. De twee afwijkingen van de richtlijn worden door het bedrijfsleven als extra lastenverzwaring beschouwd.

Voor het bedrijfsleven liggen er twee grote knelpunten: ten eerste de keuze van een jaarkaart, daar de grote concurrenten uit Duitsland de mogelijkheid hebben om dag-, week- of maandkaarten te kopen. Ten tweede de verplichting om voor het gebruik van alle wegen een vignet te kopen, terwijl in Duitsland slechts – conform de richtlijn – voor autosnelwegen wordt betaald. Aan de hand van enige voorbeelden willen de leden van de PvdA-fractie een aantal knelpunten verduidelijken.

Stel een bedrijf uit Limburg wil groot vervoer huren. De vaste kosten van een Nederlands bedrijf zijn veel hoger dan van de Duitse concurrent (jaarkaart versus dagkaart). Daar komt bij dat de Duitse concurrent wellicht zonder vignet kan door slechts over niet-autosnelwegen te rijden. De kostenvoordelen zijn dan evident.

Vervoerders die seizoensgebonden activiteiten verrichten en daarbij vaak slechts gebruik maken van secundaire wegen moeten toch een jaarkaart betalen met kosten voor eventuele schorsing. We denken daarbij aan auto's voor de bietencampagne, voor postduivenvervoer en dergelijke.

Ook autoproducenten zoals DAF en Scania die voor hun export een één-dagskenteken hebben, zullen voor die ene dag toch een jaar moeten betalen met wederom de administratieve rompslomp en kosten van de terugaafregeling.

Auto's voor leveranties aan de middenstand zoals van Blokker en Albert Hein kunnen als ze dat willen slechts gebruik maken van secundaire wegen. De Duitse vervoerder betaalt dan niet de Nederlandse weg.

Gezien de grote invoeringsproblemen die in België zijn geconstateerd vinden de leden van de PvdA-fractie het prima dat voldoende tijd wordt genomen voor de invoering van deze nieuwe belasting en dat gekozen is voor de datum van 1 juli 1995. Overigens is eerdere invoering door het late tijdstip van indiening van de wet ook nauwelijks mogelijk.

Bij de invoering van de houderschapsbelasting op personenauto's heeft de regering zeer gemotiveerd bij de vrachtauto's niet gekozen voor houderschapsbelasting. De leden van de CDA-fractie deelden die opvatting bij de plenaire behandeling van dat wetsvoorstel. Het niet invoeren van houderschapsbelasting op vrachtauto's en bussen had te maken met een in het vervoer aanwezige structurele overcapaciteit. Voertuigen dienen steeds voor korte perioden buiten gebruik kunnen worden gesteld, bijvoorbeeld bij reparatie, onderhoud of seizoensinvloeden.

Bij invoering van het Eurovignet, zoals in het onderhavige wetsvoorstel wordt voorgesteld, wordt wel een houderschapsbelasting ingevoerd. Is deze vorm van houderschapsbelasting niet strijdig met de door de regering zelf aangevoerde argumenten, met consistent beleid, en met het in het verdrag gehanteerde begrip gebruiksrecht?

Deze leden menen dat benadrukt dient te worden dat niet het houden van de vrachtauto maar het gebruik van de weg wordt belast.

Het bevreemdt de leden van de CDA-fractie dat de bewindslieden niet hebben gekozen voor heffing van het vignet via dag-, week-, maand- of jaarkaarten. Een keuze voor invoering van een jaarvignet betekent dat de concurrentiepositie van de vervoerders uit eigen land ten opzichte van buitenlandse vervoerders welbewust wordt aangetast. Dit systeem heeft een gebrek aan flexibiliteit, tast de concurrentiepositie aan en spoort niet

met het Duitse systeem. Afwijken betekent afzien van harmonisatie van de concurrentieverhoudingen, terwijl dat een van de twee doelen van de richtlijn is. Waarom kiest de regering niet voor het Duitse systeem, aangezien de Duitse vervoerder de belangrijkste internationale concurrent van de Nederlandse vervoerder is? De leden van de CDA-fractie geven de voorkeur aan een zelfde systeem als in Duitsland. Voor de verhouding met de Franse en Italiaanse vervoerders geldt hetzelfde. De Nederlandse concurrentiepositie bij cabotage en derde-landenvervoer wordt hierdoor teveel benadeeld, zo menen zij.

Daarnaast wensen deze leden een nadere motivatie waarom niet alleen voor snelwegen wordt gekozen. Bepaalde categorieën auto's zullen namelijk nooit op snelwegen komen, bijvoorbeeld vervoer van agrarische producten, vervoer van afvalstoffen in een gemeente, verhuisauto's; waarom wordt voor deze categorieën een heffing ingevoerd terwijl zij voornamelijk op gemeentelijke en provinciale wegen rijden? Het kan toch niet zo zijn dat het Eurovignet primair bedoeld is om inkomsten voor de Nederlandse overheid te verwerven? Bovendien kiezen vrijwel alle buitenlandse concurrenten van de Nederlandse transporteurs voor dag-, week-, maand- en jaar kaarten en hoeven zij alleen voor het gebruik van autosnelwegen te betalen.

Wanneer een vrachtauto voor enige tijd in reparatie is, wordt dikwijls een voertuig door de reparateur uitgeleend. Hoe zal het systeem voor jaar kaarten dan uitwerken? Het wetsvoorstel kent alleen een vrijstelling voor handelsvoorraad.

Tussen Nederland en Duitsland vindt nogal wat grensoverschrijdend vervoer plaats, dat regionaal vervoer is, bijvoorbeeld bulkvervoer. Door de twee systemen van Eurovignet in Nederland en Duitsland ontstaat er een voordeel voor de Duitse concurrentie. Bovendien is veel vervoer seizoenafhankelijk. Waarom heeft de regering hier onvoldoende oog voor?

Volgens Transport en Logistiek Nederland (TLN) is het plaatsen van AGES-verkoopautomaten, op een grotere schaal dan 25 à 50, een intensieve controle langs de weg en een centraal verkooppunt voor jaar- en maandkaarten ongeveer even duur voor de overheid, terwijl dit wel de noodzakelijke flexibiliteit voor het bedrijfsleven biedt. Deze leden vragen de regering in te gaan op deze stellingname.

De leden van de CDA-fractie wensen een reactie te ontvangen op het voorstel van de BOVAG om een vrijstelling te geven voor vrachtwagens die uitsluitend voor rijlessen worden ingezet.

De leden van de VVD-fractie vragen of de door de regering gekozen systematiek van een houderschapsbelasting gekoppeld aan inschrijving in het kentekenregister – dus onafhankelijk van het gebruik van de weg – niet strijdig is met het verdrag dat juist ziet op het gebruik van de weg. Het verdrag spreekt over «het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtauto's». De regering laat eerst de nieuwe belasting voor binnenlandse vrachtauto's gelden voor alle wegen en koppelt de belasting vervolgens aan het kentekenregister. Zo wordt het een zuivere houderschapsbelasting en daarmee het tegenovergestelde van een gebruiksbelasting. Bovendien betreft de houderschapsbelasting in het voorstel uitsluitend binnenlandse vrachtauto's. Buitenlandse vrachtauto's kunnen wel betalen voor het feitelijke gebruik per dag, week of maand. Volgens bladzijde 7 van de memorie van toelichting bepaalt de van toepassing zijnde richtlijn dat de lidstaten voor binnenlandse vrachtauto's alleen jaartarieven mogen toepassen. Hoe verhoudt dit zich met het Duitse besluit om ook voor binnenlandse vrachtauto's met dag-, week-, en maandcertificaten te werken?

De motorrijtuigenbelasting is recent omgezet in een houderschapsbelasting. Deze omzetting betreft bewust niet de vrachtauto's (en autobussen). Verzetten de overwegingen die tot die keuze met betrekking

tot vrachtauto's hebben geleid zich ook niet evenzeer tegen de invoering van deze nieuwe belasting als houderschapsbelasting?

Volgens de memorie van toelichting is geen eenvoudige heffing, inning en controle van de nieuwe belasting mogelijk indien voor binnenlandse vrachtauto's gewerkt wordt met dag-, week- en maandcertificaten. Geldt dit voor wat betreft de controle niet evenzeer voor buitenlandse vrachtauto's?

In tegenstelling tot in Duitsland wordt veel lokaal en regionaal transport zonder dat verdrag of richtlijn daartoe noopt getroffen door een extra belasting. Te denken valt aan het vervoer van afvalstoffen of van agrarische produkten dat veelal over andere wegen dan autosnelwegen plaats vindt.

Binnenlandse vrachtauto's die worden ingezet voor het internationale vervoer – bijvoorbeeld tussen Nederland en Spanje – maken slechts beperkt gebruik van de Nederlandse (en Belgische) wegen. Toch moet in het voorstel de volledige belasting worden betaald terwijl bijvoorbeeld de Spaanse en Duitse concurrenten dagkaarten kunnen kopen.

In het Nederlands/Duitse grensgebied vindt veel transport plaats over uitsluitend secundaire en tertiaire wegen in concurrentie tussen Nederlandse en Duitse ondernemers. Voor een Nederlandse vrachtauto moet dan de volledige belasting worden betaald, voor de Duitse vrachtauto niets. Immers, voor een Duitse vrachtauto hoeft slechts betaald te worden indien van autosnelwegen gebruik wordt gemaakt. Dat geldt voor die vrachtauto zowel voor Duitsland als voor Nederland.

In 1998 wordt het voor Nederlandse bedrijven mogelijk te gaan vervoeren binnen de andere landen van de EU of tussen derde landen van de EU. Met de door de regering voorgestelde jaarkaartregeling gekoppeld aan het kentekenregister beginnen zij dan met een belangrijk kosten-nadeel.

De leden van de VVD-fractie zijn met betrekking tot de hiervoor genoemde punten benieuwd naar de overwegingen van de regering als het gaat om de concurrentiepositie van de Nederlandse bedrijven. Is het in dit verband waar dat de loonkosten van Nederlandse chauffeurs 85% van die van Duitse chauffeurs bedragen, dat driekwart van de Nederlandse internationale vervoersbedrijven in 1993 met verlies draaide en dat het Nederlandse marktaandeel op het vervoer tussen Italië en Nederland sinds 1992 met 30% is gedaald?

Acht de regering het mogelijk dat binnen afzienbare tijd het belasting-tarief aanmerkelijk wordt verhoogd en daarmee de concurrentiepositie van de Nederlandse bedrijven aanmerkelijk verder wordt verslechterd? De leden van de VVD-fractie denken aan de uitspraak van de Duitse minister Wissmann over verdrievoudiging van het tarief na 1997.

Tenslotte vragen de leden van de VVD-fractie of de nadelige gevolgen van de belasting voor Nederlandse bedrijfsleven niet het beste kunnen worden beperkt door het Duitse voorbeeld te volgen en de nieuwe belasting uitsluitend te laten gelden voor autosnelwegen met de mogelijkheid naast jaarkaarten ook dag-, week- en maandkaarten te kopen. Daartoe zouden bij de pompstations langs de autosnelwegen dezelfde automaten kunnen worden geplaatst als in Duitsland. De controle van de binnenlandse vrachtauto's kan op dezelfde wijze plaatsvinden als de door de regering voorziene controle van de buitenlandse vrachtauto's. Overigens is in het regeringsvoorstel ook al controle van binnenlandse vrachtauto's langs de weg nodig om na te gaan of voor het juiste aantal assen is betaald.

Het wetsvoorstel voorziet in een aparte heffing voor het gebruik van autosnelwegen via dag-, week-, maand- en jaarkaarten. Individuele lidstaten wordt de mogelijkheid geboden om vervoerders uit het eigen land zwaarder te belasten door alleen een jaarvignet in te voeren, alsmede het vignet te verplichten bij het gebruik van wegen in plaats van alleen

snelwegen. Deze keuze betekent naar het oordeel van de leden van de D66-fractie dat de regering welbewust heeft gekozen voor een maximale budgettaire opbrengst zonder rekening te houden met de aantasting van de internationale concurrentiepositie van het wegvervoer. Waarom wordt bijvoorbeeld geen aansluiting gezocht bij Duitsland (alleen autosnelwegen en ook dag-, week-, en maandkaarten mogelijk)? Dit land is toch de belangrijkste internationale concurrent van de Nederlandse vervoerder? Dit geldt evenzeer voor Frankrijk en Italië (eveneens alleen autosnelwegen en meerdere soorten kaarten mogelijk). Uit een bijlage bij het commentaar van Transport en Logistiek blijkt dat bij 77% van het Nederlandse internationale wegvervoer de buitenlandse concurrenten de keuze hebben uit dag-, week-, maand- of jaar kaarten en hoeven deze alleen voor het gebruik van autosnelwegen te betalen. Uit het commentaar van Transport en Logistiek blijkt voorts dat een groot deel van het internationaal vervoer gemiddeld slechts over een korte afstand plaatsvindt. Duitsland zou hierbij een groot concurrentievoordeel hebben. De leden van de D66-fractie verzochten de regering hier nader op in te gaan. Verwacht de regering niet dat Nederlandse vervoerders bij onverkorte handhaving van de voorgestelde regeling zich in het buitenland zullen vestigen?

Volgens het wetsvoorstel is het de bedoeling alleen jaar kaarten in omloop te brengen voor Nederlandse vrachtauto's. In het buitenland bestaat echter de mogelijkheid om dag-, week-, en maandkaarten te kopen. Staat het voorstel hiermee niet op gespannen voet met het EG-recht? Tegen de invoering van alleen jaar kaarten is ook een aantal praktische bezwaren aan te voeren. Zo zal bijvoorbeeld ook het tijdelijk ter beschikking stellen van een vrachtauto bij reparatie zeer duur gaan uitpakken. Als dag-, week-, en maandkaarten niet verkrijgbaar zijn, zal een vervoerder niet langer een voertuig voor een korte periode lenen of huren bij zijn reparateur. De vervoerder zal dan namelijk het hele jaarbedrag voor dat geleende voertuig moeten betalen. Het wetsvoorstel voorziet niet in een vrijstelling voor dit soort gevallen. Zijn deze praktijkproblemen door de regering wel voldoende onderkend?

De in het voorgestelde artikel 19 aangekondigde AMvB waarin de vrijstellingen nader worden geconcretiseerd is thans nog niet openbaar gemaakt. Daardoor is er thans nog onvoldoende zicht op de precieze invulling van de vrijstellingen voor bepaalde typen voertuigen, aldus de leden van de D66-fractie. Door de nationale bond van kermishouders BOVAK en de Nederlandse Kermisbond NKB wordt gepleit voor een vrijstellingsregeling van het Eurovignet voor het Nederlandse kermis- en circusbedrijf. Wordt zo'n vrijstelling daadwerkelijk in de AMvB opgenomen en komt er ook een vrijstelling voor rijdende winkelwagens en vrachtwagens die uitsluitend als leswagen worden gebruikt? Kan de concept-AMvB in ieder geval bij de beantwoording van dit verslag als bijlage worden toegevoegd? Hoe denkt de regering over de suggestie om voor vrijgestelde vrachtwagens een apart certificaat in te voeren dat op aanvraag kan worden verkregen. Met zo'n certificaat kan dan afdoende aan de controlerende instanties worden aangetoond dat het voertuig is vrijgesteld.

In de voorgestelde implementatie wordt de heffing van gebruiksrechten voor de Nederlandse vervoerders gedaan op grond van het houderschap. Het lijkt de leden van de RPF-fractie dat deze werkwijze niet met het eerst genoemde doel verenigbaar is. Houderschap van een zwaar motorrijtuig en het gebruik maken van de wegen kunnen ver uit elkaar liggen. Zij vragen de regering daarop in te gaan?

Zij plaatsen zij vraagtekens bij de verplichte keuze voor een jaar kaart voor Nederlandse vervoerders. In Duitsland is er voor iedereen een vrije keuze ten aanzien van het soort kaart. De jaar kaart zegt niets over het

gebruik van de wegen. Juist dit kan heel wisselend zijn, vooral bij grotere vervoersbedrijven.

De buitenlandse vervoerders hoeven enkel te betalen voor het gebruik van de autosnelwegen terwijl de binnenlandse vervoerders, onafhankelijk van het gebruik, moeten betalen. Vooral bij bulkvervoer tussen Nederland en Duitsland in de noordelijke provincies, waar over het algemeen geen gebruik wordt gemaakt van autosnelwegen, is de bevoordeling van de Duitse vervoerder erg groot door deze regeling.

Wanneer zou blijken dat het gekozen systeem niet in overeenstemming is met de gekozen doelstelling, is dit systeem dan in zijn essentie niet strijdig met het verdrag?

De leden van de SGP-fractie stellen vragen over de keuze van de regering voor het heffingstijdvak van een jaar. Zij merken op dat het reeds genoemde Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens in artikel 7 de mogelijkheid openlaat tot invoering van dag-, week-, maand- of jaarcertificaten. Deze mogelijkheid biedt naar de mening van deze leden de ruimte om uitvoering te geven aan een van de wezenlijke doelstellingen van het verdrag, namelijk het belasten van het gebruik van de weg door zware motorrijtuigen. Door gebruik te maken van de mogelijkheid om zware motorrijtuigen te belasten voor de periode variërend van een dag tot een jaar, kan maximaal tegemoet worden gekomen aan de gedachte van belasten van daadwerkelijk gebruik van infrastructuur. In dit licht bezien vinden de leden van de SGP-fractie het opmerkelijk dat de regering gekozen heeft voor de invoering van alleen jaarcertificaten. Immers, juist door de keuze voor deze mogelijkheid worden de instrumenten die meer zijn toegesneden op het belasten van het gebruik van de weg onbenut gelaten. De aan het woord zijnde leden van de SGP-fractie betreuren dan ook de keuze van de regering voor de systeem van jaarcertificaten. Door deze keuze belast de regering het houden van een voertuig en niet zozeer het gebruik. Zo kan de situatie zich voordoen dat voertuigen waarmee geen of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de openbare weg toch onder deze belasting vallen. Deze leden achten dit niet in overeenstemming met de strekking van de bepalingen van het voornoemde verdrag. Gaarne nodigen zij de regering uit nogmaals de overwegingen die haar tot deze keuze hebben geleid uiteen te zetten, en daarbij vooral aan te geven hoe het voorliggende wetsvoorstel zich laat verenigen met de doelstelling van het verdrag.

De leden van de SGP-fractie merken op dat een belangrijke factor die tot de keuze van jaarcertificaten heeft geleid is het voorkomen van de administratieve lasten en rompslomp, die de invoering van een systeem met verschillende belastingtijdvakken met zich zou brengen. Afgezien van de vraag of een dergelijke overweging bij een onderwerp als het onderhavige van doorslaggevende aard moet zijn, vragen de hier aan het woord zijnde leden of dit uitgangspunt ook feitelijk juist is. Immers, het invoeren van een jaarcertificaat werkt ongetwijfeld veel aanvragen voor ontheffing voor een bepaalde periode in de hand met alle bijkomende administratieve handelingen van dien. Een gedifferentieerd systeem heeft daarentegen als voordeel dat aanvragen reeds afgestemd zijn op het feitelijke gebruik in de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, terwijl de administratieve afhandeling van een dag- of jaarcertificaat naar de mening van deze leden dezelfde is. Zou het aanvoeren van argumenten van deze aard niet hebben moeten leiden tot een tegenovergestelde conclusie, zo vragen deze leden de regering?

De leden van de SGP-fractie brengen de recente behandeling van wetsvoorstel 23 934 (Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994) in herinnering. De systematiek van een houderschapsbelasting gaat in dat wetsvoorstel gepaard met de mogelijkheid tot schorsing. Aldus wordt een systeem gecreëerd, waarin het mogelijk is zo nauw mogelijk

aan te sluiten bij het werkelijk gebruik dat er met een motorrijtuig van de weg gemaakt wordt. Deze leden vragen of de regering ook voor het voorliggende wetsvoorstel de invoering van een systeem met (ruimere) schorsingsmogelijkheden heeft overwogen. Indien dit het geval is, dan vernemen deze leden gaarne waarom in dit geval een dergelijk systeem niet haalbaar is gebleken. Naar hun mening is er in dit opzicht niet veel onderscheid tussen het onderhavige wetsvoorstel en de Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Gaarne een reactie van de kant van de regering.

Deze leden merken verder op dat er zich gevallen voordoen waarin de relatie gebruik van de weg en belasting niet geheel duidelijk is. Met name in geval van cabotage en derde-landenvervoer wordt de Nederlandse vervoerder benadeeld door de heffing van de belasting ten bedrage van een jaarcertificaat. Naar de mening van deze leden schept de invoering van een jaarcertificaat aldus een concurrentieverhouding die voor de positie van de Nederlandse transporteurs als zeer nadelig moet worden aangemerkt. Ziet de regering dit ook zo en welke maatregelen denkt zij hiertegen te kunnen treffen?

De leden van de SGP-fractie stellen vast dat in het onderhavige wetsvoorstel op geen enkele wijze rekening wordt gehouden met de mate waarin gebruik wordt gemaakt van de weg. Hierdoor doet zich de in hun ogen merkwaaardige situatie voor dat een vervoerder die slechts over een secundaire weg heen en weer pendelt tussen twee plaatsen en ten gevolge daarvan slechts weinig kilometers maakt hetzelfde bedrag betaalt als een internationaal opererende vervoerder. Kan de regering een dergelijke consequentie voor haar rekening nemen? Moet deze constatering niet tot de conclusie leiden dat het in principe niet mogelijk is om met een houderschapsbelasting met zeer beperkte schorsingsmogelijkheden te komen tot eerlijk belasten van het gebruik van de weg? Beantwoording van deze fundamentele vraag achten de leden van de SGP-fractie van groot belang voor hun uiteindelijke houding ten opzichte van het voorliggende wetsvoorstel.

De leden van de GPV-fractie stellen vast dat de heffing van het gebruiksrecht wordt gekoppeld aan het houden van een vrachtauto en niet direct aan het gebruik ervan. Zij vragen een nadere onderbouwing voor het voorstel te kiezen voor het vrij starre systeem van de jaarcertificaten en niet voor een meer flexibel systeem van dag-, week-, maand- en jaar kaarten bij gebruik van autosnelwegen. Zij wijzen er in dit verband nadrukkelijk op dat in Duitsland wel voor dit flexibele systeem is gekozen. Kan de regering aangeven op welke wijze voor de Nederlandse wegvervoerders een concurrentienadeel ten opzichte van de Duitse vrachtvervoerders kan worden voorkomen? Zal het jaarcertificaat niet gaan functioneren als een permanente belasting, terwijl het volgens de richtlijn juist de bedoeling is te komen tot een variabilisatie en een belasting van het gebruik van de weg?

Nederlandse vrachtauto's zijn verplicht een jaarcertificaat te kopen, ongeacht het gebruik van de weg. Daar tegenover staat dat voor buitenlandse vrachtwagens bij het gebruik maken van de Nederlandse wegen wel wordt betaald naar rato van het gebruik van de autosnelweg. De leden van de GPV-fractie vragen of op deze wijze de beoogde harmonisatie van concurrentieverhoudingen wel in voldoende mate kan worden bereikt, omdat de kosten voor Nederlandse vervoerders onder gelijke omstandigheden hoger kunnen uitvallen. Met de systematiek van het jaarcertificaat zullen waarschijnlijk in de praktijk problemen ontstaan. Wil de regering aandacht schenken aan het commentaar van de Ondernemers organisatie voor logistiek en transport (EVO) van 10 februari 1995 terzake?

Deze leden vinden de argumenten van de regering op blz. 12 van de memorie van toelichting om voor Nederlandse vrachtwagens een jaarcertificaat in te voeren weinig overtuigend. Zo zullen voor buiten-

landse vrachtwagens ook voldoende verkooppunten noodzakelijk zijn. Is overigens de regeling voor deze vrachtwagens niet fraudegevoelig indien uitsluitend door middel van staandehouding gecontroleerd zal worden of men in het bezit is van een geldig certificaat? Kan met de andere verdragstaten bijvoorbeeld geen centraal registratiesysteem worden opgezet?

4. Relatie tussen het tarief en het aantal assen

De leden van de PvdA-, CDA-, VVD-, D66-, RPF- en SGP-fractie wezen op motorwagens met een toegestaan gewicht van 11 ton die niet vignetplichtig is. Als dit voertuig incidenteel met een aanhangwagen rijdt, stijgt het gewicht boven de 12 ton en het wordt het voertuig vignetplichtig. Een drie-assige combinatie wordt eenmalig met een andere oplegger ingezet, waardoor het een vier-assige combinatie wordt. De bestaande jaarkaart is dan niet voldoende. Bovendien zijn buitenlandse auto's dan sterk in het voordeel. De vervoerder mag door het gebruiksrecht niet beperkt worden in de flexibiliteit van zijn handelen aldus deze leden. Vindt de regering deze situatie wenselijk? Zo, neen, is zij dan bereid om aan deze situatie iets te doen? Indien dit het geval is, welke maatregelen staan de regering dan voor ogen?

De leden van de D66-, en SGP-fractie stellen vast dat in het wetsvoorstel onderscheid gemaakt wordt tussen vrachtauto's met 3 assen of minder en 4 assen of meer. Hoe is de hoogte van de betreffende tarieven echter tot stand gekomen?

5. Budgettaire gevolgen

Waarop is de schatting van de kosten van f 40 mln voor de overgangsregeling gebaseerd? Is daarbij rekening gehouden dat gedurende het eerste half jaar anderzijds geen extra personele kosten nodig zijn, zo vragen de leden van de PvdA-fractie?

Een onderwerp dat bij de behandeling van het belastingplan 1994 uitgebreid aan de orde is geweest is de compensatie voor het wegvervoer. Destijds is bij amendement Reitsma/Van der Vaart f 130 mln compensatie voor het Eurovignet naar voren gehaald om voor 1994 de verhoging van de dieselaccijns volledig te kunnen compenseren. Daarbij is een andere verdeling over de diverse categorieën dieselauto's gehanteerd dan voor het Eurovignet zou moeten worden gebruikt. De regering kondigt een apart wetsvoorstel aan om dit weer te herstellen. De leden van de PvdA-, CDA- en de SGP-fractie dringen er op aan om dit voorstel tijdig naar de Kamer te sturen, opdat het tijdig bij de behandeling kan worden betrokken.

Kan de regering aangeven hoe in de andere verdraglanden compensatie wordt gegeven? Is naar het oordeel van de regering de Nederlandse compensatie voldoende in het licht van gelijke concurrentieverhoudingen? Ziet de regering nog enige mogelijkheden voor extra compensatie bijv. zoals in België recent is gedaan door lancering van de verhoogde Maribel-bis?

De leden van de PvdA-fractie willen weten hoe groot de budgettaire gevolgen zullen zijn als de mogelijkheid van het kopen van dag-, week- en maandkaarten ook in ons land wordt ingevoerd voor Nederlandse vervoerders. Dezelfde vraag stellen ze voor het invoeren van het vignet alleen voor autosnelwegen. Tevens willen deze leden een reactie van de regering op de kostenberekening die Transport en Logistiek heeft gemaakt in bijlage 3 in haar brief van 21 februari 1995 aan de vaste Kamercommissie voor Financiën.

Invoering van het Eurovignet brengt een forse lastenverzwaring voor de sector met zich mee, op jaarbasis voor de betreffende voertuigen f 1614 tot f 2690 (afhankelijk van het aantal assen). Dat staat haaks op de doelstelling van de regering dat streeft naar lastenverlichting en fiscale harmonisatie. Aangezien meerdere andere vignetlanden kiezen voor compenserende maatregelen wordt de Nederlandse concurrentiepositie verslechterd. Hoeveel zou er gecompenseerd kunnen worden indien de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's verlaagd wordt naar het EU-minimumniveau? Indien gekozen zou worden voor volledige compensatie van de netto-opbrengst (\pm f 200 mln), aan welke tegemoetkomingen in de fiscale sfeer zou gedacht kunnen worden? Indien buiten de fiscale sfeer gedacht wordt aan tegemoetkomingen, denken deze leden aan doelgroepstroken, stimulering SO₂-arme brandstof en de CELA-regeling. Wat vindt de regering van deze tegemoetkomingen?

In landen als Denemarken, Duitsland wordt vrijwel volledige compensatie gegeven. Andere landen betalen minder dan het EU-minimum motorrijtuigenbelasting tot eind 1997. Geeft dat geen aanleiding tot nadere Nederlandse voorstellen?

De regering spreekt over 50% compensatie voor de eerste jaren. De leden van de CDA-fractie zijn van oordeel dat er geen sprake is van halve compensatie omdat deze genoemde compensatie betrekking heeft op compensatie van de acht cent dieselaccijns. Bovendien menen zij dat er sprake dient te zijn van structurele compensatie aangezien het verdrag een geldigheidsduur heeft van 25 jaar. Zij verwijzen wat dat betreft naar het amendement Reitsma/vd Vaart bij het wetsvoorstel verhoging van acht cent dieselaccijns en de toelichting die zij hebben gegeven op het amendement bij de plenaire behandeling Belastingplan 1994 (23 472, nr. 21).

De structurele bruto opbrengst wordt geraamd op f 260 mln en de netto opbrengst op f 210 mln na verrekening met de andere verdragslanden en na aftrek van de uitvoeringskosten. De netto opbrengst wil de regering voor f 130 mln gebruiken voor verlaging van de motorrijtuigenbelasting en voor f 70 mln voor de financiering van de aanleg van de A50 en A73. De leden van de VVD-fractie vragen of het bedrag van f 130 mln al niet is benut voor de financiering van de motie Terpstra c.s. inzake volledige compensatie van de verhoging van de dieselaccijns per 1 januari 1994 met 8 cent per liter. Tevens vragen zij of de regering een koppeling in de rijksbegroting heeft overwogen met de financiering van de aanleg van doelstroken bij knelpunten in het autosnelwegennet.

Is het waar dat de invoering van de nieuwe belasting in Denemarken nagenoeg volledig en in Duitsland zelfs meer dan volledig is gecompenseerd?

Het wetsvoorstel moet f 260 mln op jaarbasis opleveren. Hiervan wordt voor de jaren 1995–1998 jaarlijks f 130 mln bestemd als directe compensatie voor het wegvervoer via een verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Waarom heeft de regering gekozen voor slechts een halve compensatie en waarom is gekozen voor een compensatieperiode van maar drie jaar, zo vragen de leden van de D66-fractie?

Bij de behandeling van het wetsvoorstel Belastingplan 1994 werd een amendement aanvaard als gevolg waarvan voor de verhoging van de dieselaccijns per 1 januari 1994 aan alle vracht- en bestelauto's een totale compensatie werd verleend van f 260 mln. (Kamerstukken 23 472, nr. 2). De regering stelt nu voor om de per 1 januari 1994 verleende compensatie van f 260 mln aan alle vracht- en bestelwagens in samenhang met de invoering per 1 juli 1995 van het Eurovignet terug te brengen tot f 130 mln, en tegelijkertijd een compensatie van f 130 mln in te voeren voor de aan het Eurovignet onderworpen vrachtwagens. Met andere woorden komt dit er dus op neer dat de regering zich thans op het standpunt stelt

dat de in 1994 gegeven compensatie voor de helft een compensatie was voor de toekomstige invoering van het Eurovignet. Dit kan naar het oordeel van de leden van de D66-fractie toch nooit de strekking van het amendement zijn geweest. Kan de regering daar nader op in gaan? Ziet de regering geen mogelijkheden voor andersoortige compenserende fiscale maatregelen voor het wegvervoer? Gedacht zou bijvoorbeeld kunnen worden aan maatregelen zoals die zijn opgenomen in de per 1 januari 1995 in werking getreden Wet belasting en premiefaciliteit voor de zeevaart. De concurrentiepositie van de vervoerssector zou hierdoor gericht kunnen worden verbeterd.

Het blijkt dat een vergelijkbaar systeem als het voorgestelde ook ingevoerd wordt in België, Luxemburg en Denemarken. Maar daar kent men ook vele compensaties voor de vervoersector, zodat deze een sterke concurrentiepositie behoudt, aldus de leden van de RPF-fractie. Wat vindt de regering van mogelijke werkelijke compensaties? Is dat niet een vreemd systeem omdat op deze manier noch de gebruiker noch de houder betaalt.

De leden van de RPF-fractie vragen of de regering rekening heeft gehouden met de derving van inkomsten in het eerste jaar doordat een deel van het vrachtvervoer reeds een Duitse jaarkaart heeft? Zo niet, welk bedrag loopt de fiscus het eerste jaar mis?

De leden van de SGP-fractie wijzen erop dat er in de ons omringende landen diverse maatregelen genomen zijn om de kosten van het Eurovignet te compenseren. Zo kent Duitsland een compensatie, afhankelijk van het gewicht van het motorrijtuig van 5 000–7 700 DM. In Denemarken is de motorrijtuigenbelasting voor de betreffende categorie motorrijtuigen teruggebracht tot het EG-minimumniveau, terwijl ander belastingen zijn weggeschrapt of tot een lager niveau zijn teruggebracht. Tevens is bekend dat België ook compenserende maatregelen heeft getroffen door middel van het verlagen van diverse belastingen. Welke maatregelen denkt de regering in dit opzicht te zullen nemen? In hoeverre worden de kosten in verband met de aanschaf van een jaarcertificaat hierdoor gecompenseerd? Staat deze compensatie in verhouding tot die van de andere verdragspartners? Kan de regering overigens een meer gedetailleerd overzicht geven van de compensatiemaatregelen in de overige verdragslanden en daarbij tevens aangeven in hoeverre de kosten van het invoeren van een Eurovignet hierdoor worden gecompenseerd? Is niet het gevaar aanwezig dat een al te nadelige concurrentiepositie voor de Nederlandse vervoerders ontstaat?

De leden van de SGP-fractie stellen vast dat de geraamde opbrengsten een bedrag belopen van 260 mln, gebaseerd op 110 000 betalende motorrijtuigen. Met belangstelling hebben deze leden kennis genomen van de verwachte verhouding tussen motorrijtuigen met 3 assen of minder en 4 assen of meer. De leden van de SGP-fractie zijn echter tevens geïnteresseerd in de verhouding van de opbrengsten van binnenlandse en buitenlandse vervoerders. Gaarne zien zij een verdeling naar deze categorieën, waarbij tevens is aangegeven hoe de verwachte verhouding is tussen de dag-, week-, maand- en jaarcertificaten van de buitenlandse vervoerders.

De leden van de GPV-fractie achten de in het wetsvoorstel genoemde compensatie voor het wegvervoer van belang, in die zin dat een verlaging van de motorrijtuigenbelasting een verdere variabilisatie van de autokosten kan bevorderen. Deze verlaging zal dan wel gekoppeld dienen te zijn aan een gebruikersrecht dat direct het gebruik van de weg beïnvloedt. Of dat in het onderhavige wetsvoorstel het geval is, vinden deze leden twijfelachtig.

6. Uitvoeringsaspecten

De leden van de PvdA-, en RPF-fractie hebben kennis genomen van de bezwaren die de regering heeft tegen invoering van de kortetermijncertificaten in verband met de extra controle-inspanningen die daarbij verricht moeten worden. Zij merken op dat echter toch al regelmatig controle op de weg moet plaatsvinden door de politie en de verkeersinspectie bijvoorbeeld op het rijtijdenbesluit, de snelheidsbegrenzer, de technische staat van het voertuig, de andere autopapieren en dergelijke. Bestaat de mogelijkheid dat genoemde instanties ook de controle op het Eurovignet daarbij meenemen, zodat niet alleen de douane en het personeel van het Centraal bureau motorrijtuigenbelasting (CBM) daarvoor worden ingezet? Blijven in dat geval de bezwaren tegen extra controle werkelijk zo hard, zodat die opwegen tegen de meer gelijke concurrentieverhoudingen waar de regering ook een voorstander van is? Verder vragen de leden van de PvdA-fractie of slechts invoering op autosnelwegen een grote verlichting geeft van de controle? Bestaat de mogelijkheid van het invoeren van een hoge boete om «zwart rijden» te voorkomen?

Hoe wordt in Duitsland de controle uitgevoerd, zo vragen de leden van de RPF-fractie? Kan de regering uitleggen waarom in Duitsland een ander systeem mogelijk is terwijl dit land groter is? Waarom is een vergelijkbaar systeem niet te verkiezen boven de nu gekozen mogelijkheid? Dit mede ook met het oog op de concurrentieverhoudingen. In de huidige concurrentieverhoudingen neemt Duitsland de belangrijkste plaats in. Is het in overeenstemming met de rechtsgelijkheid voor de vervoerders het verschil in systeem tussen Nederland en Duitsland? Hoeveel zou de invoering van het Duitse systeem in Nederland kosten? Beantwoordt dit systeem niet meer aan de gestelde doelstelling van het eurovignet?

II. ARTIKELN

Algemeen

In het wetsvoorstel zijn zeer veel delegatiebepalingen opgenomen. Van de drieëndertig artikelen bevatten er 8 delegatiebepalingen. Dit is bijna 25% van alle voorgestelde artikelen. Zonder de pretentie van volledigheid kunnen worden genoemd de artikelen 11 zesde lid, 13 eerste lid, 17 eerste lid, 18 eerste lid, 19 eerste lid, 22 alsmede 26 eerste en tweede lid.

De leden van de D66-, en CDA-fractie vragen of dat niet een beetje te veel van het goede is. Over deze uitvoeringsregelingen is thans ook nog niets bekend. Een goed overzicht van het geheel kan zo dan ook niet worden verkregen. Kan de regering er voor zorgen dat bij de nota naar aanleiding van het verslag de concept-uitvoeringsregelingen worden bijgevoegd?

Artikel 3, onderdeel e

Is het niet beter te spreken van Eurovignet in plaats van certificaat, zo vragen de leden van de CDA-fractie?

De leden van de SGP constateren dat in artikel 3, onderdeel a, een definitie van «zwaar motorrijtuig» wordt gegeven. Zij merken echter op dat deze term in het wetsvoorstel overigens niet meer voorkomt. Uit de memorie van toelichting blijkt dat deze term in de overige artikelen van het wetsvoorstel achterwege is gelaten, omdat in artikel 3, onderdeel a, een eenduidige groep motorrijtuigen vastligt. De leden van de SGP-fractie vinden, gezien de formulering van de aanhef van artikel 3, die luidt «in

deze wet en de daarop berustende regelingen wordt verstaan», dat de keuze om de term «zwaar motorrijtuig» wel te definiëren, maar vervolgens niet te gebruiken geen schoonheidsprijs verdient. Is het niet logischer de term «zwaar motorrijtuig» consequent te gebruiken of het adjectief «zwaar» uit artikel 3 weg te laten? Deze leden vragen de regering naar haar mening over deze constatering. Tevens vragen zij of het in de bedoeling van de regering ligt om in de op de wet berustende regelingen gebruik te maken van de term «motorrijtuig» of «zwaar motorrijtuig».

Artikel 6

Bestaat de mogelijkheid om voertuigen met een één-dagskenteken onder artikel 6, onderdeel c te laten vallen, zo vragen de leden van de PvdA-fractie?

Artikel 11, zesde lid

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat conform belastingheffing de tarieven c.q. heffingen in de wet vastgelegd dienen te worden. Waarom zullen wijzigingen van tarieven plaatsvinden bij AMvB? Wijziging kan toch alleen plaatsvinden indien het verdrag wordt gewijzigd?

In het voorgestelde zesde lid van artikel 11 is bepaald dat tarieven bij ministeriële regeling jaarlijks kunnen worden aangepast aan wijzigingen in de Ecu-koers, aldus de leden van de D66-fractie. Artikel 8, zevende lid van het verdrag, waarnaar in dit lid wordt verwezen, verwijst vervolgens naar artikel 11 van de richtlijn. Hierin wordt geregeld dat lidstaten deze wijzigingen achterwege kunnen laten indien «de omrekening van deze in Ecu uitgedrukte bedragen tot een wijziging van de in nationale valuta uitgedrukte bedragen leidt van minder dan 5% of van minder dan 5 Ecu indien dit laatste bedrag lager uitvalt». Kan de regering de financiële consequenties nader toelichten van het al dan niet achterwege laten van deze aanpassingen?

De EVO merkt op dat zowel in de voorgestelde wetstekst als in de memorie van toelichting een verwijzing naar de richtlijn ontbreekt, waarin is vastgelegd dat wijzigingen in het maximumtarief om de twee jaar mogelijk zijn. Waarom is deze verwijzing niet in het wetsvoorstel opgenomen? Hoe schat de regering een verhoging van het maximumtarief in?

Artikel 12, derde lid

Als slechts de mogelijkheid van een jaarkaart gehandhaafd blijft, kan dan een betaling in termijnen worden ingevoerd, zo vragen de leden van de PvdA- en CDA-fractie?

De leden van de PvdA-, CDA-, D66- en SGP-fractie dringen aan op betaling per drie maanden conform de Wet op de motorrijtuigenbelasting. Betaling in één keer leidt toch tot een forse aanslag op de liquiditeitspositie van de ondernemers?

De leden van de SGP-fractie vragen naar de reden waarom de belasting, in afwijking van artikel 19 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, aan het begin van het belastingtijdvak moet zijn betaald.

Artikel 14

Dit artikel bepaalt dat een nieuw tijdvak (jaar) ingaat op het moment dat met de combinatie wordt gereden. Wanneer aangifte wordt gedaan voor 4 assen of meer, kan daar niet op worden teruggekomen. De leden van de CDA-fractie vinden dit niet billijk. Bovendien lokt een dergelijke

regel constructies uit dat voertuigen van de ene BV naar de andere BV worden overgeschreven. Is een aanvullend certificaat voor aanhangwagens niet beter? Of de mogelijkheid van het aanbieden van standaardstelsel dag-, week-, maand- of jaarcertificaten?

De leden van de SGP-fractie vragen of de regering op de hoogte is van het feit dat de huidige regeling allerlei – evenzeer onwenselijke – ontduikingsconstructies in de hand werkt? Zo bestaat de mogelijkheid om steeds wanneer het aantal assen verandert en ten gevolge van die verandering onder de grens van 4 assen komt het motorrijtuig over te laten schrijven naar een andere vennootschap. Deze zogenaamde wisseling van houder heeft zowel voor de uitvoerende instanties als voor de individuele ondernemer extra administratieve rompslomp tot gevolg. Heeft de regering deze consequenties van het wetsvoorstel voorzien? Acht zij een dergelijke manier van omgaan met de regels wenselijk? Is zij bereid maatregelen te nemen die beide partijen in die zin tegemoet komen, dat dergelijke schijnconstructies vermeden kunnen worden?

Artikel 15

Waarom is het nodig het certificaat in de auto te hebben indien gekozen wordt voor jaarkaarten? Dat geldt toch ook niet voor de motorrijtuigenbelasting, zo vragen de leden van de CDA-fractie? Is het niet voldoende om deze voorschriften alleen van toepassing te verklaren voor buitenlandse voertuigen?

Waarom wordt het boetebeleid in een afzonderlijk voorschrift neergelegd?

Artikel 16

Er ontstaat verschil in het naheffingsregime voor buitenlandse en Nederlandse ondernemingen: de eersten betalen een maand, de tweede een jaar. Ook bij de boete is er verschil. Ziet de regering een mogelijkheid om dit verschil weg te werken, dan wel te verkleinen, zo vragen de leden van de PvdA-, CDA-, SGP-, en GPV-fractie?

De regering merkt over de verschillen in het naheffingsregime op dat de systematiek is afgestemd op de huidige Wet inzake rijksbelastingen (AWR). In de AWR wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen boeteoplegging aan Nederlanders en buitenlanders. De leden van de D66-fractie vragen zich dan ook of de thans door de regering voorgestelde boeteregeling in overeenstemming is met de Europese jurisprudentie op dit terrein. Kan de regering hier nader op ingaan?

Artikel 18

Kan nader worden ingegaan op het bereik van de voorwaarden en beperkingen die bij ministeriële regeling worden gesteld, zo vragen de leden van de PvdA-, en CDA-fractie?

Indien gekozen wordt voor een jaarkaart is het nodig om de mogelijkheid van buiten-gebruikstelling toe te staan, aldus de leden van de CDA-, en D66-fractie. Waarom is het nodig dit voertuig dan in Nederland te stallen? Past dit wel bij de interne markt en het vrije verkeer van goederen?

De leden van de SGP-fractie stellen vast dat artikel 18 bepaalt dat tijdens de periode van buitengebruikstelling het motorrijtuig op een bij het verzoek aangegeven plaats moet worden ondergebracht. Deze leden vragen de regering welke consequenties aan het verplaatsen van het betreffende voertuig naar een andere plaats verbonden zijn. Naar de letter

van de wet mag het voertuig, zonder een geldig certificaat, geen gebruik van de openbare weg maken. Hieruit concluderen deze leden dat deze verplaatsing niet mag plaatsvinden, dan nadat eerst een (jaar)certificaat (van minimaal f 1614) is aangevraagd. Is deze interpretatie juist? Is de regering met hen van mening dat een dergelijke wetstoepassing hoogst onwenselijk zou zijn? Welke maatregelen overweegt de regering om dergelijke situaties te voorkomen?

Artikel 19

De vrijstellingsregeling wordt gebaseerd op een AMvB, die echter bij de Kamer noch bij de bedrijfstak bekend is. De leden van de PvdA-, en CDA-fractie verzoeken de regering de (ontwerp-)AMvB toe te zenden zodat beoordeeld kan worden welke vrijstellingen verleend zullen worden. Overigens steunen deze leden het verzoek van de kermisexploitanten om onder de vrijstellingsregeling te vallen zoals ook het geval is in de andere verdragslanden.

Artikel 19 geeft een globale opsomming van vrij te stellen categorieën, maar geeft nog onvoldoende duidelijkheid. De leden van de PvdA-fractieleden gaan er vanuit dat bijv. strooi-auto's, voertuigen van destructiebedrijven, auto's zonder opbouw die nog moeten worden afgewerkt, winkelwagens, tentoonstellingsvoertuigen, tv-wagens, betonmortelauto's onder de vrijstelling vallen. Maar voor andere categorieën bestaat onduidelijkheid. Bij de categorie «voertuigen voor wegonderhoud» is al snel de vraag wat wel en wat niet onder deze categorie valt. Tevens is onduidelijkheid of de vrijstellingen uit de motorrijtuigenbelasting ook onder de vrijstelling van deze wet vallen.

Artikel 22

De leden van de SGP-fractie stellen vast dat voorshands geen gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid van artikel 22 om het gebruik van wegen, niet zijnde autosnelwegen, mede in de belasting te betrekken. Waarom wordt van deze mogelijkheid nu nog geen gebruik gemaakt? Mogen deze leden hieruit de conclusie trekken dat er op dit moment geen potentiële sluiproutes aan te wijzen zijn? Wordt er nu reeds niet op grote schaal gebruik gemaakt van niet-autosnelwegen voor het goederenvervoer door motorrijtuigen die onder de bepalingen van deze wet vallen, zo vragen de leden van de SGP-fractie?

Artikel 26

De leden van de PvdA-, en CDA-fractie menen dat de dubbele delegatiebepaling niet geheel in overeenstemming is met de aanwijzingen voor de regelgeving. Tevens willen zij meer inzicht in het bereik van deze bepalingen.

De voorzitter van de commissie,
Ybema

De griffier voor dit verslag,
Van Luyk