

Vergaderjaar 2000–2001

27 431

Wijziging van belastingwetten c.a. (Belastingplan 2001)

Nr. 6

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 7 november 2000

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

Na **artikel XVI** worden tien nieuwe artikelen ingevoegd, luidende:

ARTIKEL XVIA

1. In afwijking van artikel 71a, tweede lid, van de Wet op de accijns bedraagt de teruggaaf voor de in dat artikel bedoelde motorrijtuigen per 1000 L:

- a. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 januari 2000 tot en met 31 maart 2000: f 192;
- b. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 april 2000 tot en met 30 juni 2000: f 157;
- c. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 juli 2000 tot en met 30 september 2000: f 122;
- d. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 oktober 2000 tot en met 31 december 2000: f 87.

2. Artikel 71a, derde lid, van de Wet op de accijns is niet van toepassing voor zover de teruggaaf betrekking heeft op de hiervoor bedoelde afleveringen.

3. De bedragen die zijn teruggegeven op basis van artikel 71a van de Wet op de accijns met betrekking tot afleveringen die in 2000 hebben plaatsgevonden, worden in mindering gebracht op de bedragen die worden teruggegeven op basis van het eerste lid.

ARTIKEL XVIB

1. Artikel 71a van de Wet op de accijns is van overeenkomstige toepassing op de in dat artikel bedoelde halfzware olie en gasolie die in het jaar 2000 is afgeleverd in de brandstoftanks van en is gebruikt voor het aandrijven op de weg van een vrachtauto met een toegestane

maximum massa van minder dan 12 000 kg, van een autobus of van een bestelauto.

2. In dit artikel en de daarop gegronde bepalingen wordt verstaan onder:

a. vrachtauto: een vrachtauto als bedoeld in artikel 2, onderdeel f, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994;

b. autobus: een autobus als bedoeld in artikel 2, onderdeel e, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, voor zover degene op wiens naam het voor de autobus opgegeven kenteken in het kentekenregister, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel i, van de Wegenverkeerswet 1994, is gesteld, in het bezit is van een vergunning voor het verrichten van openbaar of besloten busvervoer als bedoeld in artikel 5 van de Wet personenvervoer;

c. bestelauto: een bestelauto als bedoeld in artikel 2, onderdeel c, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994,

1°. met een laadvermogen van meer dan 500 kg, voorzover deze hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het vervoer van goederen en degene op wiens naam het voor de bestelauto opgegeven kenteken is gesteld de auto gebruikt in het kader van een aan hem verleende vergunning voor het verrichten van beroepsvervoer als bedoeld in artikel 5, eerste of derde lid, van de Wet goederenvervoer over de weg of een inschrijving als eigen vervoerder overeenkomstig artikel 15 van die wet, dan wel voor vervoer dat van de vergunningplicht is uitgezonderd op grond van het Besluit goederenvervoer over de weg, of

2°. met een laadvermogen van 500 kg of minder, voorzover degene op wiens naam het voor de bestelauto opgegeven kenteken is gesteld is ingeschreven in het handelsregister, bedoeld in artikel 2 van de Handelsregisterwet 1996, en uit de omschrijving van het uitgeoefende bedrijf of de uitgeoefende bedrijven kan worden afgeleid dat het vervoer van goederen tot de kerntaken daarvan behoort en de bestelauto voorts hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het vervoer van goederen in het kader van dat bedrijf of die bedrijven.

3. De vergunning voor het verrichten van beroepsvervoer of de inschrijving als eigen vervoerder, dan wel de inschrijving in het handelsregister dient te zijn aangevraagd op een tijdstip dat is gelegen voor de periode waarop het verzoek om teruggaaf betrekking heeft.

4. In afwijking van artikel 71a, tweede lid, van de Wet op de accijns bedraagt de teruggaaf per 1000 L:

a. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 januari 2000 tot en met 31 maart 2000: f 140;

b. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 april 2000 tot en met 30 juni 2000: f 105;

c. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 juli 2000 tot en met 30 september 2000: f 70;

d. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 oktober 2000 tot en met 31 december 2000: f 35.

5. Artikel 71a, derde lid, van de Wet op de accijns is niet van toepassing.

ARTIKEL XVIC

1. Indien daartoe overeenkomstig artikel 8, vierde lid, van richtlijn nr. 92/81/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 19 oktober 1992 (PbEG L 316) betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën, instemming van de Raad is verkregen, is artikel 71a van de Wet op de accijns van overeenkomstige toepassing op de in dat artikel bedoelde halfzware olie en gasolie die in het jaar 2000 is afgeleverd in de brandstoftanks van en is gebruikt voor het aandrijven op de weg van een taxi.

2. In dit artikel en de daarop gegronde bepalingen wordt verstaan onder een taxi:

a. een personenauto die blijkens een ingevolge de Wet personenvervoer afgegeven vergunning, dan wel voorzover afgegeven een vergunningbewijs, is bestemd om daarmee als personenauto openbaar vervoer of taxivervoer te verrichten en daarvoor geheel of nagenoeg geheel wordt gebruikt, of

b. een personenauto die blijkens de registratie is bestemd om geheel of nagenoeg geheel te worden gebruikt voor het verrichten van openbaar vervoer of taxivervoer in de zin van de Wet personenvervoer.

3. De vergunning of het vergunningbewijs, dan wel de registratie, dient te zijn aangevraagd op een tijdstip dat is gelegen voor de periode waarop het verzoek om teruggaaf betrekking heeft.

4. In afwijking van artikel 71a, tweede lid, van de Wet op de accijns bedraagt de teruggaaf per 1000 L:

a. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 januari 2000 tot en met 31 maart 2000: f 140;

b. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 april 2000 tot en met 30 juni 2000: f 105;

c. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 juli 2000 tot en met 30 september 2000: f 70;

d. voor de afleveringen die hebben plaatsgevonden in de periode van 1 oktober 2000 tot en met 31 december 2000: f 35.

5. Artikel 71a, derde lid, van de Wet op de accijns is niet van toepassing.

ARTIKEL XVID

De Wet op de accijns wordt als volgt gewijzigd:

A. **Artikel 71a**, derde lid, komt te luiden:

3. Geen teruggaaf wordt verleend voor hoeveelheden van minder dan 75 L per aflevering.

B. Na **artikel 71c** wordt ingevoegd:

Artikel 71d

1. Op verzoek wordt teruggaaf van accijns verleend voor halfzware olie en gasolie die is belast naar het tarief, bedoeld in artikel 27, eerste lid, onderdeel b, en die voldoet aan de milieutechnische specificaties zoals die voor dieselbrandstof zijn vastgesteld in bijlage IV van richtlijn nr. 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 (PbEG L 340) betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad, naar de tekst zoals deze bij die richtlijn is vastgesteld, indien die olie is afgeleverd in de brandstoftanks van en is gebruikt voor het aandrijven op de weg van een vrachtauto of van een autobus.

2. De teruggaaf bedraagt f 85 per 1000 L.

3. In dit artikel en de daarop gegronde bepalingen wordt verstaan onder:

a. vrachtauto: een vrachtauto als bedoeld in artikel 2, onderdeel f, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994;

b. autobus: een autobus als bedoeld in artikel 2, onderdeel e, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, voor zover degene op wiens naam het voor de autobus opgegeven kenteken in het kentekenregister, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel i, van de Wegenverkeerswet 1994, is gesteld, in het bezit is van een vergunning voor het verrichten van openbaar of besloten busvervoer als bedoeld in artikel 5 van de Wet personenvervoer.

4. Het derde, vierde, vijfde en zesde lid, van artikel 71a zijn van overeenkomstige toepassing.

ARTIKEL XVIIE

1. Op een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip dat niet eerder is gelegen dan de vijftiende dag van de tweede maand volgende op de maand waarin 20% of meer, maar minder dan 40%, van de uitgeslagen en ingevoerde halfzware olie en gasolie die is belast naar het tarief, bedoeld in artikel 27, eerste lid, onderdeel b, van de Wet op de accijns, voldoet aan de milieutechnische specificaties zoals die voor dieselbrandstof zijn vastgesteld in bijlage IV van richtlijn nr. 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 (PbEG L 340) betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad, naar de tekst zoals deze bij die richtlijn is vastgesteld, wordt het in artikel 71d, tweede lid, van de Wet op de accijns genoemde bedrag vervangen door f 67.

2. Op een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip dat niet eerder is gelegen dan de vijftiende dag van de tweede maand volgende op de maand waarin 40% of meer, maar minder dan 60%, van de uitgeslagen en ingevoerde van de in het eerste lid bedoelde halfzware olie of gasolie voldoet aan de in het eerste lid genoemde milieutechnische specificaties, wordt het in artikel 71d, tweede lid, van de Wet op de accijns genoemde bedrag vervangen door f 49.

3. Ter vaststelling van het aandeel van de uitgeslagen en ingevoerde hoeveelheden van de in het eerste lid bedoelde halfzware olie en gasolie die voldoet aan de in dat lid genoemde milieutechnische specificaties dient bij de aangiften ter zake van de uitslag of invoer van halfzware olie en gasolie aangegeven te worden of en zo ja met betrekking tot welke hoeveelheden de aangifte betrekking heeft op halfzware olie en gasolie die voldoet aan de in het eerste lid genoemde specificaties.

ARTIKEL XVIII

Op een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip dat niet eerder is gelegen dan de vijftiende dag van de tweede maand volgende op de maand waarin tenminste 60% van de uitgeslagen en ingevoerde halfzware olie en gasolie die is belast naar het tarief, bedoeld in artikel 27, eerste lid, onderdeel b, van de Wet op de accijns, voldoet aan de milieutechnische specificaties zoals die voor dieselbrandstof zijn vastgesteld in bijlage IV van richtlijn nr. 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 (PbEG L 340) betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad, naar de tekst zoals deze bij die richtlijn is vastgesteld, wordt de Wet op de accijns als volgt gewijzigd:

A. Artikel 27, eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. halfzware olie en gasolie, per 1000 L bij een temperatuur van 15° C f 653, 50 indien het laagzwavelige halfzware olie en gasolie betreft en f 735,50 indien het andere halfzware olie en gasolie betreft;

B. Na het zevende lid wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

8. Onder laagzwavelige halfzware olie en gasolie wordt verstaan halfzware olie en gasolie die voldoet aan de milieutechnische specificaties zoals die voor dieselbrandstof zijn vastgesteld in bijlage IV van richtlijn nr. 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 (PbEG L 340) betreffende de kwaliteit van benzine en

van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad, naar de tekst zoals deze bij die richtlijn is vastgesteld.

C. De artikelen 71a en 71d vervallen.

ARTIKEL XVIG

Bij het in artikel XVIF bedoelde besluit wordt het in onderdeel A van dat artikel vermelde bedrag van f 653,50 vervangen door het bedrag vermeld in artikel 27, eerste lid, onderdeel b, van de Wet op de accijns, zoals dat luidt op het in artikel XVIF bedoelde tijdstip, verminderd met f 82, en het bedrag van f 735,50 door het bedrag vermeld in artikel 27, eerste lid, onderdeel b, van de Wet op de accijns, zoals dat luidt op het in artikel XVIF bedoelde tijdstip.

ARTIKEL XVIIH

De Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt als volgt gewijzigd:

A. **Artikel 2**, onderdeel p, komt te luiden:

p. richtlijn: de richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 (PbEG L 187) betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen.

B. **Artikel 25a** komt te luiden:

Artikel 25a.

Voor een vrachtauto bedraagt de belasting:

bij een toegestane maximum massa in kilogrammen van	over een tijdvak van drie maanden									
	zonder koppelinrichting					met koppelinrichting				
	zonder luchtvering			met luchtvering		zonder luchtvering		met luchtvering		
	met aantal assen					met aantal assen				
	2	3	4 of meer	2	3	4 of meer	2	3 of meer	2	3 of meer
minder dan 15 000	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130
15 000 tot 23 000	f 156	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130
23 000 tot 25 000	f 195	f 195	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130	f 130
25 000 tot 27 000	f 195	f 195	f 131	f 130	f 130	f 130	f 175	f 130	f 130	f 130
27 000 tot 29 000	f 205	f 205	f 205	f 131	f 131	f 131	f 175	f 130	f 130	f 130
29 000 tot 31 000	f 301	f 301	f 301	f 205	f 205	f 205	f 190	f 186	f 130	f 130
31 000 tot 33 000	f 301	f 301	f 301	f 205	f 205	f 205	f 262	f 186	f 190	f 130
33 000 tot 36 000	f 301	f 301	f 301	f 205	f 205	f 205	f 394	f 255	f 262	f 186
36 000 tot 38 000	f 301	f 301	f 301	f 205	f 205	f 205	f 394	f 255	f 262	f 186
38 000 tot 40 000	f 301	f 301	f 301	f 205	f 205	f 205	f 394	f 351	f 289	f 255
40 000 en meer	f 301	f 301	f 301	f 205	f 205	f 205	f 517	f 517	f 394	f 351

waarbij voor de luchtvering geldt dat deze zich bevindt op de aangedreven assen en onder luchtvering mede wordt verstaan daaraan als gelijkwaardig erkende vering als bedoeld in bijlage I bij de richtlijn.

C. **Artikel 37c** komt te luiden:

Artikel 37c

1. De teruggaaf bedraagt over het in artikel 37b, vierde lid, onderdeel a, bedoelde jaar het verschil tussen de betaalde belasting voor de vrachtauto's die in dat jaar of gedeelten daarvan deel hebben uitgemaakt van het bedrijfsvoertuigenpark en de som van de tarieven die per jaar of gedeelten daarvan voor die vrachtauto's ingevolge de richtlijn minimaal zouden moeten worden betaald, met dien verstande dat per vrachtauto het hoogste tarief wordt genomen van de tarieven die zouden gelden in combinatie met elk van de in het bedrijfsvoertuigenpark opgenomen aanhangwagens. Indien het hoogste tarief per jaar volgens de richtlijn lager zou zijn dan f 500, bepaalt de inspecteur dat tarief op f 500 of op het evenredig deel daarvan dat overeenstemt met het deel van het jaar waarover de belasting is geheven.

2. De inspecteur beslist op een verzoek om teruggaaf bij voor bezwaar vatbare beschikking.

ARTIKEL XVII

In afwijking van artikel 83 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt met betrekking tot vrachtauto's teruggaaf van motorrijtuigenbelasting verleend over tijdvakken die nog niet zijn aangevangen op 1 augustus 2001. De teruggaaf bedraagt het verschil tussen de betaalde belasting en de belasting die is verschuldigd op grond van artikel 25a van die wet.

ARTIKEL XVIJ

Wanneer artikel 127 van de Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000) (Staatsblad 2000, nr. 314), in werking treedt, wordt:

a. in artikel XIIB, tweede lid, onderdeel b, «artikel 5 van de Wet personenvervoer» vervangen door: artikel 4 van de Wet personenvervoer 2000,

b. in artikel XIIC, tweede lid, «de Wet personenvervoer» telkens vervangen door: de Wet personenvervoer 2000, en

c. in artikel 71d, derde lid, onderdeel b, van de Wet op de accijns «artikel 5 van de Wet personenvervoer» vervangen door: artikel 4 van de Wet personenvervoer 2000.

B

Artikel XIX wordt als volgt gewijzigd.

1. In het tweede lid wordt «en Z in werking» vervangen door: en Z en artikel XVIC in werking.

2. Aan het artikel worden een achtste en negende lid toegevoegd, luidende:

8. In afwijking van het eerste lid treden de artikelen XVID, onderdeel B, XVIE, XVIF en XVIG in werking op een koninklijk besluit vast te stellen tijdstip en werken terug tot en met 1 januari 2001. Indien de voor artikel XVID, onderdeel B, vereiste instemming van de Raad, als bedoeld in artikel 8, vierde lid, van richtlijn nr. 92/81/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 19 oktober 1992 (PbEG L 316) betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën, niet de mogelijkheid biedt tot een terugwerkende kracht tot 1 januari 2001, dan werken de artikelen XVID, onderdeel B, XVIE, XVIF en XVIG terug tot het

vroegst mogelijke tijdstip dat ingevolge vorenbedoelde instemming mogelijk is, doch niet eerder dan 1 januari 2001.

9. In afwijking van het eerste lid treden de artikelen XVII, onderdelen B en C, en XVII in werking met ingang van 1 augustus 2001.

TOELICHTING

Algemeen

Op 16 september 2000 heeft overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de vervoerders- en verladerssector (transportsector), over de situatie op de brandstoffenmarkt en de invloed daarvan op de concurrentie- en liquiditeitspositie van de deze sector. Het resultaat van dat overleg¹ strekt tot tijdelijke tegemoetkomingen voor het jaar 2000 en structurele maatregelen voor de toekomst. De tijdelijke tegemoetkomingen hebben gezien de snel veranderende marktomstandigheden tot doel de liquiditeitspositie van de sector te verlichten. Voor de toekomst is het streven er op gericht om te komen tot een situatie waarin adequate contracten met doorberekeningsclausules voor kostenveranderingen worden afgesloten. In dit verband wordt op korte termijn een zware werkgroep van overheid en bedrijfsleven ingesteld met de opdracht aanbevelingen te doen op welke wijze deze doorberekening in vervoerscontracten kan plaatsvinden. Om de structurele problemen van de sector het hoofd te bieden is tevens afgesproken dat, naast de hiervoor genoemde werkgroep, twee andere zware werkgroepen van overheid en bedrijfsleven worden ingesteld, die aanbevelingen zullen opstellen voor een aantal structuurversterkende maatregelen. Eén werkgroep zal zich richten op de structuur van de bedrijfstak goederenvervoer over de weg en de mogelijkheden die structuur te versterken. De andere werkgroep richt zich op de variabilisatie van de kosten van het vervoer over de weg. Daarnaast is overeengekomen het gebruik van laagzwavelige – milieuvriendelijke – dieselolie te stimuleren.

In de onderhavige nota van wijziging worden – ter uitvoering van het vorenbedoelde overleg – de volgende fiscale maatregelen voorgesteld:

- a. verhoging van het bedrag aan accijns dat wordt teruggegeven op grond van de zogenoemde teruggaafregeling paarse dieselolie (voor de zogenoemde zware vrachtauto's) voor het jaar 2000;
- b. een uitbreiding van de teruggaafregeling paarse dieselolie voor het jaar 2000 op de zogenoemde lichte vrachtauto's, autobussen, bestelauto's en taxi's, voor zover het betreft het bedrag waarmee de oorspronkelijke regeling is verhoogd;
- c. stimulering van een snelle introductie van zogenoemde laagzwavelige dieselolie;
- d. differentiatie van de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtauto's naar aantal assen en luchtvering; en
- e. het voor het jaar 2000 niet toepassen van de grenzen die in de teruggaafregeling paarse dieselolie van toepassing zijn (bovengrens van 50 000 liter en minimale hoeveelheid van 100 liter per tankbeurt); in 2001 wordt de eis met betrekking tot de minimale hoeveelheid per tankbeurt gecontinueerd, maar dan gesteld op 75 liter.

Voor de toepassing van de teruggaafregeling (voor het jaar 2000) op taxi's en voor de stimulering van de laagzwavelige dieselolie is toestemming (derogatie) noodzakelijk van de Raad van de Europese Unie. De verzoeken daartoe zijn reeds ingediend, alsmede voor de verlenging van de teruggaafregeling paarse dieselolie.

Naast de hiervoor genoemde, in deze nota van wijziging opgenomen maatregelen, is nog een aantal andere maatregelen afgesproken. Deze hebben betrekking op de directe belastingen en worden thans nader uitgewerkt.

¹ Zie ook mijn brief van 18 september 2000 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal (kamerstukken II 2000/2001 26 800 IXB, nr. 48).

Maatregelen voor het jaar 2000

Voorgesteld wordt het bedrag van de teruggaaf van de teruggaafregeling paarse dieselolie, zoals opgenomen in artikel 71a van de Wet op de accijns (5,2 cent per liter), met terugwerkende kracht voor het jaar 2000 te verhogen voor de categorie vervoermiddelen waarvoor deze thans van toepassing is, te weten de zware vrachtauto's met een toegelaten maximum massa (tmm) van 12 000 kg of meer. De verhoging is per kwartaal verschillend en bedraagt het eerste kwartaal van 2000 14 cent per liter, voor het tweede 10,5 cent, voor het derde 7 cent en voor het laatste kwartaal bedraagt de verhoging 3,5 cent. De totale teruggaaf voor de zware vrachtauto's bedraagt daarmee na de verhoging voor de verschillende kwartalen respectievelijk 19,2, 15,7, 12,2 en 8,7 cent per liter.

Daarnaast wordt voorgesteld de regeling voor het jaar 2000 tijdelijk uit te breiden met een aantal andere categorieën vervoermiddelen, te weten lichte vrachtauto's (met een tmm van minder dan 12 000 kg), voor autobussen (zowel het openbaar als het besloten busvervoer) en voor bepaalde bestelauto's. De teruggaaf van accijns die voor deze categorieën vervoermiddelen wordt voorgesteld is gelijk aan de hiervoor reeds genoemde verhogingen van de teruggaafregeling paarse dieselolie, te weten 14 cent per liter voor het eerste kwartaal van 2000, 10,5 cent voor het tweede kwartaal enzovoorts. Het streven is er op gericht om deze uitbreiding ook van toepassing te doen zijn op de taxi's; zoals aangegeven dient hiervoor eerst een derogatie te zijn verkregen van de Raad van de Europese Unie.

Voor deze verhoging c.q. uitbreiding van de teruggaafregeling paarse dieselolie geldt, met uitzondering van de taxi's, dat deze binnen de termen vallen van de derogatie die door de Raad aan Nederland is verleend om toepassing te geven aan een verlaging van de accijnstarieven voor bedrijfsvoertuigen. Doordat in dit geval een derogatie is verkregen, behoeft deze maatregel volgens de Nederlandse regering ook geen nadere beoordeling in het kader van het communautair staatssteuntoezicht. Daarnaast is de tijdelijke (extra) tegemoetkoming in de ogen van de Nederlandse regering geen specifieke steunmaatregel, maar een algemene maatregel die principieel buiten het bereik van de communautaire staatssteunregels valt. De tijdelijke maatregel mist derhalve de benodigde specificiteit om als steunmaatregel te worden aangemerkt. Geconcludeerd kan worden dat naar inschatting van de Nederlandse regering deze maatregelen geen aanmeldingsplichtige steunmaatregelen zijn.

De teruggaafregeling paarse dieselolie is thans nog beperkt tot een maximum van 50 000 liter per vrachtauto per jaar en is bovendien slechts van toepassing op afleveringen (getankte hoeveelheden) van tenminste 100 liter per aflevering. De regeling is voor het jaar 2000 eveneens van toepassing op bepaalde bestelauto's en taxi's (na verkregen derogatie). Voor die categorieën is de grens van 100 liter per aflevering niet haalbaar. Om die reden wordt voorgesteld om – met terugwerkende kracht tot 1 januari 2000 – deze grenzen niet van toepassing te doen zijn op alle afleveringen die in het jaar 2000 hebben plaatsgevonden, ongeacht de categorie vervoermiddel.

Maatregelen voor na 2000

Teruggaafregeling paarse dieselolie

In aansluiting op hetgeen hiervoor is aangegeven met betrekking tot de boven- en ondergrens in de teruggaafregeling paarse dieselolie wordt voorgesteld om ook na 2000 de bovengrens van 50 000 liter niet langer van toepassing te doen zijn. Met ingang van 1 januari 2001 is de regeling weer uitsluitend van toepassing op zware vrachtauto's en is het zinvol om

de minimaal te tanken hoeveelheid op 75 liter te stellen, hetgeen ten opzichte van de oorspronkelijke situatie een verlaging van 25 liter met zich brengt. Dit voorstel was reeds opgenomen in het zogenoemde ondernemerspakket en is om redenen van overzichtelijkheid in de onderhavige nota van wijziging opgenomen.

Laagzwavelige dieselolie

De nota van wijziging bevat voorts voorstellen die een versnelde introductie van laagzwavelige dieselolie zullen stimuleren (dieselolie met een zwavelgehalte van maximaal 50 mg/kg). Met ingang van 1 januari 2005 is deze kwaliteit Europeesrechtelijk verplicht.

Onder voorbehoud van het verkrijgen van een derogatie wordt een stimulering nagestreefd die het voor alle dieselgebruikers aantrekkelijk maakt om op laagzwavelige dieselolie over te schakelen. Het voorstel is om de accijns op laagzwavelige dieselolie te verlagen tot het niveau dat nodig is om het ondanks een hogere kostprijs effectief te stimuleren. De huidige inschatting is dat dit het geval is met 8,2 cent per liter generieke accijnsverlaging op het moment dat deze brandstof in voldoende mate verkrijgbaar is. In deze 8,2 cent is de huidige 5,2 cent van de teruggaafregeling paarse diesel begrepen.

Op dit moment is laagzwavelige dieselolie nog slechts beperkt verkrijgbaar. Om die reden wordt in eerste instantie gezocht naar een stimulering van deze brandstof voor het wegtransport. Een verlaging van de accijns met 8,5 cent per liter brengt deze brandstof in een positie waarin deze bij beperkte beschikbaarheid kan concurreren met «gewone» dieselolie. Deze stimulering kan worden gerealiseerd door middel van een teruggaafregeling die de vorm heeft van de regeling zoals die geldt voor de zogenoemde paarse dieselolie. Overigens zal de teruggaafregeling paarse dieselolie worden gehandhaafd voor de zware vrachtauto's; voor deze categorie geldt derhalve een cumulatie van beide regelingen waardoor bij gebruik van laagzwavelige dieselolie in eerste instantie een recht op teruggaaf ontstaat van 13,7 cent per liter.

Naarmate de verkrijgbaarheid van laagzwavelige dieselolie toeneemt en de «gewone» dieselolie wordt vervangen door de laagzwavelige, zal ook het kostprijsverschil tussen beide soorten dieselolie afnemen en kan derhalve ook de mate van stimulering worden verminderd. Om snel op deze marktontwikkelingen te kunnen inspelen wordt voorgesteld om bij een bepaalde mate van vervanging het teruggaafbedrag te verlagen. Het voorstel gaat uit van een aantal ijkpunten waarop telkens het teruggaafbedrag wordt verlaagd. Bij 60% vervanging ontstaat een situatie waarin laagzwavelige dieselolie in voldoende mate verkrijgbaar is om over te schakelen naar de reeds eerder genoemde generieke verlaging met 8,2 cent per liter onder intrekking van de op de teruggaaf gebaseerde stimuleringsregeling. Dit is met name gebaseerd op de vaststelling dat er dan meer laagzwavelige dieselolie op de markt is dan enkel en alleen benodigd voor het professionele wegvervoer. Tegelijkertijd zou dan de teruggaafregeling paarse dieselolie moeten worden ingetrokken. Alsdan ontstaat voor dieselolie een gedifferentieerd accijnstarief, afhankelijk van het zwavelgehalte. Deze situatie blijft bestaan tot 1 januari 2005, het tijdstip waarop laagzwavelige dieselolie verplicht wordt en de noodzaak tot differentiatie niet langer aanwezig is.

Terzake van deze stimuleringsregeling geldt dat – voor zover het betreft de introductieperiode voor de transportsector – tot aanmelding in het kader van artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag moet worden overgegaan indien de Commissie daar uitdrukkelijk om verzoekt.

Een generieke verlaging van de accijns op laagzwavelige dieselolie met 8,2 cent per liter heeft ook invloed op de positie van de dieselpersonenauto ten opzichte van de personenauto's die worden aangedreven door benzine of LPG; er vindt in zekere zin een overcompensatie

van 5,2 cent per liter plaats. In het kader van de voorstellen die zullen worden gedaan ter uitvoering van de motie Dijkstal c.s. (Kamerstukken II 2000/2001 27 400, nr. 17) voor onder meer een herziening van het stelsel van autobelastingen, mede gericht op variabilisatie en vergroening, zal hierop worden teruggekomen.

Grondslag motorrijtuigenbelasting zware vrachtauto's

Deze nota van wijziging bevat voorts wijzigingen van de tarieven en de grondslag van de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtauto's, voortvloeiend uit de eerder genoemde overleg tussen het kabinet en de brancheorganisaties van het wegvervoer. Deze nieuwe tarieven zijn gedifferentieerd naar het aantal assen en het al dan niet aanwezig zijn van luchtvering. Deze differentiatie was tot op heden niet mogelijk omdat de daarvoor benodigde gegevens niet in de registers van de Dienst Wegverkeer zijn opgenomen. Met ingang van 1 augustus 2001 zal dat wel het geval zijn. In de nieuwe systematiek wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de minimumtarieven voor de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtauto's zoals opgenomen in de Europese richtlijn¹. Deze differentiatie doet meer recht aan het feit dat een toename van het aantal assen de druk op de weg doet afnemen waardoor een geringere belasting van het wegdek ontstaat. Het gebruik van luchtvering doet deze druk nogmaals verminderen. Voor de vrachtauto's houdt deze differentiatie een verlaging van de motorrijtuigenbelasting in.

Budgettaire effecten

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de budgettaire effecten van deze nota van wijziging.

Budgettaire effecten in miljoenen gulden op transactiebasis, afgerond op 5 mln.

Maatregel	2000	2001
Verhoging teruggaaf paarse diesel en uitbreiding tot lichte vrachtauto's, autobussen, bepaalde bestelauto's en taxi's	- 290	-
Met terugwerkende kracht tot en met 1-1-2000 doen vervallen van de maximale en minimale hoeveelheid waarvoor teruggaaf kan worden verkregen (zware vrachtauto's)	- 10	-
Stimulering laagzwavelige dieselolie	-	- 55
Differentiatie motorrijtuigenbelasting zware vrachtauto's naar aantal assen en luchtvering met ingang van 1 augustus 2001	-	- 40

Toelichting op de artikelen

Onderdeel A

Artikel XVIA

Dit artikel regelt de verhoging van het teruggaafbedrag van artikel 71a van de wet op de accijns (teruggaafregeling paarse dieselolie) voor de vier kwartalen van het jaar 2000. In het eerste kwartaal wordt door het dan geldende teruggaafbedrag de accijns feitelijk verlaagd tot f 543,50. Hiermee wordt nog voldaan aan het in het gemeenschapsrecht neergelegde minimumtarief dat thans f 539,90 (245 euro) bedraagt. Het tweede lid behelst het niet toepassen voor dit jaar van de bovengrens van 50 000 liter en van de ondergrens van 100 liter per tankbeurt.

¹ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 (PbEG L 187) betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen.

Artikelen XVIB en XVIC

Deze artikelen strekken ertoe de extra compensatie in het kader van de teruggaafregeling paarse dieselolie voor het jaar 2000 eveneens van toepassing te doen zijn op dieselolie die wordt afgeleverd in de brandstoftanks van lichte vrachtauto's, van autobussen, van bepaalde bestelauto's en van taxi's. Omdat met betrekking tot de taxi's deze uitbreiding eerst in werking kan treden indien daartoe machtiging van de Raad van de Europese Unie is verkregen, is artikel XVIC geclausuleerd met het voorbehoud dat deze derogatie eerst moet zijn verkregen alvorens een teruggaaf kan worden verleend.

Met betrekking tot de bestelauto's die onder de regeling vallen – ter afbakening van de bestelauto's die niet in het goederenvervoer worden gebruikt – is, naast de aansluiting bij de Wet op de motorrijtuigenbelasting, aansluiting gezocht bij de Wet goederenvervoer over de weg, voorzover het betreft bestelauto's met een laadvermogen van tenminste 500 kg. Op bestelauto's met een geringer laadvermogen is laatstgenoemde wet echter niet van toepassing. Om die reden is voor deze laatste categorie bestelauto's aansluiting gezocht bij het handelsregister. Voor beide categorieën bestelauto's geldt dat slechts teruggaaf kan worden verkregen voor zover deze auto's hoofdzakelijk worden gebruikt voor het vervoer van goederen. Voor bestelauto's met een laadvermogen van 500 kg en meer is alsdan een vergunning voor het beroepsvervoer of een inschrijving als eigen vervoerder noodzakelijk. Om voor teruggaaf in aanmerking te komen dient de vergunning of het bewijs van inschrijving te worden overgelegd. Deze vergunning of inschrijvingsplicht geldt niet voor bestelauto's met een laadvermogen van minder dan 500 kg. Het aantonen van het karakter van het gebruik van de bestelauto (vervoer van goederen) moet alsdan kunnen worden afgeleid uit de omschrijving van het bedrijf zoals dat is opgenomen in het handelsregister.

Artikel XVID

De in onderdeel A van dit artikel opgenomen wijziging van artikel 27 van de Wet op de accijns strekt tot afschaffing van de bovengrens van 50 000 liter per jaar in de teruggaafregeling paarse diesel. Tevens wordt de zogenoemde ondergrens van 100 liter per tankbeurt verlaagd naar 75 liter. In artikel X van het voorstel van wet tot wijziging van enkele belastingwetten c.a. in verband met de tweede tranche van het ondernemerspakket 2001 (Wet ondernemerspakket 2001) (kamerstukken II, 1999–2000, 27 209) was deze verruiming ook al opgenomen. Dit artikel X is bij nota van wijziging op voornoemd voorstel van wet vervallen.

Onderdeel B bevat de stimuleringsregeling (bij wijze van teruggaaf) voor de laagzwavelige dieselolie zoals toegelicht in het algemeen deel van de toelichting.

Artikelen XVIE en XVIF

Deze artikelen strekken tot vermindering van het bedrag van toepassing in de stimuleringsregeling laagzwavelige dieselolie. Deze vermindering is toegelicht in het algemeen deel van de toelichting. Zoals aldaar aangegeven vindt bij een vervanging van «gewone» dieselolie door laagzwavelige dieselolie van 60% een generieke verlaging plaats van het accijnstarief op laagzwavelige dieselolie. Deze generieke verlaging is opgenomen in artikel XVIF. Alsdan vervalt ingevolge onderdeel C van dat artikel zowel de teruggaafregeling paarse dieselolie als de stimulering van laagzwavelige dieselolie bij wijze van teruggaaf.

Artikel XVIII

Dit artikel regelt de aanpassingen van de op grond van artikel XVII, onderdeel A, in artikel 27 van de Wet op de accijns opgenomen tarieven voor laagzwavelige dieselolie en andere dieselolie naar de tarieven zoals die op dat moment gelden; deze kunnen immers afwijken van de nu opgenomen tarieven door bijvoorbeeld de indexatie ervan.

Artikelen XIX en XX

Deze artikelen hebben betrekking op de wijzigingen van de grondslag voor de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's.

Artikel XIX, onderdeel A

Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt om artikel 2, onderdeel p, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 aan te passen aan de nieuwe Europese richtlijn waarin de minimumtarieven voor vrachtauto's zijn opgenomen.

Artikel XIX, onderdelen B en C, en XX

Deze wijzigingen hebben betrekking op de aanpassing van de tariefstructuur van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's. De tarieven zijn niet langer alleen afhankelijk van de toegelaten maximum massa (tmm), maar ook van het aantal assen dat de vrachtauto heeft, of de vrachtauto luchtvering of daarmee gelijk te stellen vering heeft op de aangedreven assen en of het een vrachtauto met of zonder koppelinrichting betreft. In de tariefstelling wordt wat het aantal assen betreft alleen rekening gehouden met de assen van de vrachtwagen zelf (het trekkende voertuig). Aanhangwagens worden op dit moment niet geregistreerd in het kentekenregister, waardoor een verdere differentiatie op basis van het aantal assen van de aanhanger niet mogelijk is. De differentiatie van de tarieven is in overeenstemming met de mogelijkheden die Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PbEG L 187), ter zake biedt. In deze richtlijn zijn Europese minimumtarieven opgenomen voor vrachtauto's van 12 ton tmm en zwaarder. De aanwezigheid van meer assen en luchtvering zorgt voor een betere drukverdeling op de weg en leidt derhalve tot een relatief lagere belasting van de weg.

Door de differentiatie zullen voor alle vrachtauto's lagere tarieven gelden. Het voordeel kan oplopen van enkele tientjes tot meer dan f 1000 per jaar.

Ook de hoogte van de teruggaaf in de zogenoemde bedrijfsvoertuigenparkregeling is aangepast aan de nieuwe tarieven.

De nieuwe tarieven gaan in na afloop van het op 1 augustus 2001 lopende tijdvak. Belastingbetalers die de belasting reeds voor een jaar hebben voldaan, krijgen een ambtshalve teruggaaf over de nog niet aangevangen tijdvakken waarvoor zij al hadden betaald (artikel XX).

Artikel XXI

Dit artikel bevat een zogenoemde samenloopbepaling in verband met de Wet personenvervoer die op korte termijn zal worden ingetrokken en vervangen door de Wet personenvervoer 2000.

De uitbreiding van de teruggaafregeling parse dieselolie voor het jaar 2000 tot de taxi's behoeft goedkeuring van de Raad van de Europese Unie. Om die reden kan artikel XVIC eerst in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. De tekst van artikel XVIC brengt overigens met zich mee dat alsdan wel met terugwerkende kracht over de afleveringen die in 2000 hebben plaatsgevonden teruggaaf kan worden verleend.

De artikelen XVID, onderdeel B, XVIE, XVIF en XVIG hebben betrekking op de stimuleringsregeling voor laagzwavelige dieselolie. Ook de invoering hiervan is afhankelijk van toestemming van de Raad van de Europese Unie. Derhalve treden deze artikelen in werking op een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip. Voorts werken deze terug tot en met 1 januari 2001 ervan uitgaande dat de verkregen goedkeuring dit mogelijk maakt (zie het nieuwe achtste lid van artikel XIX).

In het nieuwe negende lid van artikel XIX is voorts voorzien in de inwerkingtreding (per 1 augustus 2001) van de aanpassing van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's (artikel XVIIH, onderdelen B en C, in samenhang met artikel XVII).

De Staatssecretaris van Financiën,
W. J. Bos

De Minister van Financiën,
G. Zalm