

Vergaderjaar 2000–2001

27 431

Wijziging van belastingwetten c.a. (Belastingplan 2001)

Nr. 9

NADER VERSLAG

Vastgesteld 15 november 2000

In de vaste commissie voor Financiën¹ bestond behoefte, na kennisgeving van de nota van wijziging (27 431, nr. 6) een nader verslag uit te brengen.

Naar aanleiding van de nota van wijziging bestaat bij de commissie de behoefte nog enkele opmerkingen te maken en vragen ter beantwoording aan de regering voor te leggen.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare beraadslaging over dit voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inleiding

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Wijziging van Belastingwetten c.a. (27 431, nr. 6). Deze leden hebben begrip voor de tijdelijkheid van de verruiming van de teruggave regeling gelet op de onzekere ontwikkeling van de brandstofprijzen. Genoemde leden zijn blij met de structurele maatregelen die bijdragen aan milieuvriendelijker transport. De leden van de PvdA-fractie beperken zich derhalve tot het stellen van een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de Nota van Wijziging. Zij spreken hun ergernis uit over het late tijdstip waarop deze nota verschijnt. Daardoor kan er geen zorgvuldige behandeling meer plaatsvinden, terwijl de maatregelen absoluut per 1 januari a.s. in moeten gaan. Zij vragen de regering toe te lichten waarom dit wetsvoorstel niet eerder naar de Raad van State is gestuurd. De overeenkomst met de sector is op 16 september 2000 gesloten. Waarom heeft het dan tot 26 oktober jl. geduurd voordat het voorstel naar de Raad van State is verzonden, zo vragen genoemde leden. De Raad van State heeft haar werk voortvarend gedaan. De Tweede Kamer wordt nu gedwongen om binnen anderhalve week reacties uit de samenleving af te wachten, om zich voor te bereiden, een verslag te maken, in de fractie de inhoud te bespreken en vervolgens in het plenaire debat een oordeel te geven. Om deze redenen zien de leden van de CDA-fractie nauwelijks kans een gedegen verslag in te leveren en zullen deze leden vele punten die

¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), Reitsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Zijl (PvdA), Van Gijssel (PvdA), voorzitter, Voûte-Droste (VVD), De Vries (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Marijnissen (SP), Kamp (VVD), Giskes (D66), Crone (PvdA), Van Dijke (RPF), Bakker (D66), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Vendrik (GroenLinks), Wijn (CDA), Stroeken (CDA), Remak (VVD), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Kuijper (PvdA) en Dijsselbloem (PvdA).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Verburg (CDA), Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Smits (PvdA), Duijkers (PvdA), Balemans (VVD), Wilders (VVD), Van Oven (PvdA), De Wit (SP), Patijn (VVD), Schimmel (D66), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Blok (VVD), Dankers (CDA), Rabbae (GroenLinks), Van den Akker (CDA), Hillen (CDA), Hessing (VVD), Weekers (VVD), Bijleveld-Schouten (CDA), Timmermans (PvdA) en Hindriks (PvdA).

eigenlijk in de schriftelijke ronde aan de orde gesteld hadden moeten worden in het plenaire debat aan de orde stellen.

De leden van fractie van GroenLinks hebben met grote verbazing kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze verbazing is niet zozeer gestoeld op de inhoud van het voorstel, die was namelijk bij deze leden middels de media wel bekend, als wel op de gevolgde procedure. De Raad van State heeft geadviseerd de voorliggende nota van wijziging op te nemen in een afzonderlijk wetsvoorstel. In plaats daarvan wijzigt de nota van wijziging de Veegwet in een nota van wijziging op het Belastingplan 2001. Ook met deze wet ontbreekt een inhoudelijke samenhang, zoals dat nu voor wel meer belastingwetten die in 2001 worden ingevoerd, geldt. De leden van de GroenLinks-fractie hadden evenals de Raad van State de voorkeur gegeven aan een afzonderlijk wetsvoorstel boven een nota van wijziging. De totale procedure van het fiscale wetgevingstraject, waaronder de snelheid en de overzichtelijkheid, is voor deze leden evenals vorig jaar een groot probleem. Deze leden menen dan ook dat de zorgvuldigheid van de parlementaire behandeling hiermee sterk in het geding is geraakt.

TOELICHTING

Algemeen

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de nota van wijziging is opgenomen dat de uitbreiding van de teruggaafregeling paarse diesel geldt voor o.a. lichte vrachtauto's en bepaalde bestelauto's. In het dieselakkoord van 16 september jl. is afgesproken dat de extra tegemoetkoming beschikbaar wordt gesteld aan lichte vrachtwagens en bedrijfswagens. Deze leden vragen of de groep auto's die valt onder het begrip bedrijfswagens hetzelfde is als de groep auto's die valt onder het begrip bepaalde bestelauto's. Indien neen, wat is dan het verschil?

De leden van de CDA-fractie vragen waarom er sprake is van een tijdelijke regeling. Deze leden hebben een aantal vragen. Wanneer rapporteren de drie werkgroepen? Wat voor consequenties zal dit hebben voor de tijdelijke maatregelen? Waarom zijn de compensatiemaatregelen niet van toepassing in 2001? Wat is de stand van zaken omtrent de derogatie van de EU? Met welke sectoren vindt nog overleg plaats over compensatie? Genoemde leden denken daarbij aan boeren en tuinders, loonwerkers, de visserijsector, autorijscholen etc. Wat is het standpunt van de regering omtrent de verzoeken uit deze sectoren? Waarom is er wel compensatie voor de transportsector, de lichtere auto's, autobussen, taxi's en niet bij de andere sectoren? De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan motiveren waarom de regering tot de conclusie komt dat er geen sprake is van ongelijke behandeling. Deze leden vragen wat de stand van zaken is betreffende de discussie in de Transportraad en Ecofin inzake de maatregelen na 2000. Wat is de inzet van de regering hieromtrent? Op welke wijze wordt in de transportsector (e.d.) in andere landen gecompenseerd? De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering een overzicht van de maatregelen in de EU-lidstaten te geven.

De leden van de CDA-fractie hebben zich sterk gemaakt voor compensatiemaatregelen. Onder politieke druk en druk vanuit de sector is de regering overstag gegaan. Waarom heeft de regering het zover laten komen, alvorens overleg met de sector heeft plaatsgevonden, zo vragen deze leden. De leden van de CDA-fractie hebben een aantal vragen hierover. Heeft de regering hiermee niet de verdenking op zich geladen dat wegblokkades gehonoreerd worden? Kan er een overzicht gegeven worden van de mondelinge en schriftelijke signalen die afgegeven zijn in het jaar 2000 in

de richting van de regering, c.q. ambtenaren om te praten over compensatie? Waarom heeft het moeten duren tot 16 september 2000 voordat de regering bereid was tot overleg?

De leden van de fractie van GroenLinks menen dat de compensatie die voor bepaalde groepen wordt getroffen te kenschetsen is als ongelijke behandeling. Het lijkt er op dat de regering vooral toegeeft aan de groepen die het hardste roepen. In eerste instantie leek het erop dat de regering niet zou zwichten voor de protesten van bepaalde sectoren. Andere landen die door de knieën gingen werden van Nederlandse zijde bekritiseerd. De leden van de GroenLinks-fractie ondersteunden deze oorspronkelijke opstelling van Nederlandse zijde. Niet veel later echter ging de regering zelf door de knieën. De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de regering deze verandering in opstelling (nogmaals) kan toelichten. Was het niet veel beter geweest in Europees verband met gezamenlijke afspraken te komen, zo vragen deze leden.

De leden van de fractie van GroenLinks begrijpen dat de liquiditeitspositie en de concurrentiepositie bepalend zijn geweest voor de nu voorliggende maatregelen. Deze leden vragen of een uitgebreide analyse kan worden gegeven van deze twee bepalende factoren voor de sectoren die nu worden gecompenseerd. Overigens hebben deze leden grote twijfels over de gemaakte fundamentele analyse. Deze leden kwalificeren het voorliggende pakket als een ad-hoc pakket dat vooral tot doel had om de sector tevreden te stellen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering meer helderheid te geven over de drie zware werkgroepen die ingesteld zijn, te weten helderheid over de samenstelling, over de procedure en over de randvoorwaarden. In hoeverre worden eigen rijders door de delegatie van het bedrijfsleven vertegenwoordigd? Zijn er budgettaire randvoorwaarden gesteld aan de twee werkgroepen die aanbevelingen zullen opstellen voor een aantal structuurverstekende maatregelen?

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat voor de toekomst het streven erop is gericht om te komen tot een situatie waarin adequate contracten met doorberekingsclausules voor kostenveranderingen worden afgesloten. Deze leden vragen de regering toe te lichten wat de huidige situatie is met betrekking tot doorberekingsmogelijkheden. Kan hierbij een onderscheid gemaakt worden tussen eigen rijders en de grote vervoersondernemingen, zo vragen deze leden. Kan eveneens een analyse gemaakt worden van de verandering in de structuur van de vervoerssector in de afgelopen decennia? Is de constatering, dat het mogelijk is dat vervoerders die in huidige contracten al werken met doorberekingsclausules mogelijk overgecompenseerd worden, juist? De leden van de GroenLinks-fractie vragen in hoeverre de regering het de verantwoordelijkheid van de overheid acht marktrisico's af te dekken. Deze leden menen dat dat is wat in feite met het voorliggende compensatiepakket is gebeurd. Marktrisico's worden afgewenteld op de schatkist, waardoor alle burgers er uiteindelijk voor op draaien.

Maatregelen voor het jaar 2000

De leden van de CDA-fractie vragen of het juist is dat er in 2000 geen maximum en minimum grenzen aan de teruggaafregeling voor taxi's en bestelauto's zit. Deze leden vragen of dat ook geldt in 2000 voor de zware vrachtauto's? Waarom wordt de terugwerkende kracht niet van toepassing verklaard op 1999, zo vragen deze leden. Waarom blijft er voor 2001 wel een minimumgrens voor paarse diesel?

Een tijdelijke (extra) tegemoetkoming is 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 leden van de GroenLinks-fractie menen dat bij het wel of niet kwalificeren als steunmaatregel niet de opvatting van de Nederlandse regering relevant is, want dat zou op willekeur duiden. Bij het wel of niet kwalificeren is de opvatting van de Europese Commissie bepalend. De vraag is dan ook of deze dezelfde opvatting heeft als de Nederlandse regering. Voor enkele maatregelen is toestemming noodzakelijk van de Raad van de Europese Unie. De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de regering al meer zicht op de huidige stand van zaken van de voorgelegde maatregelen heeft. Het pakket met de transportsector omvat meer maatregelen dan in het onderhavige pakket zijn opgenomen. Kan worden toegelicht wanneer de nadere uitwerking van deze afspraken waarschijnlijk gereed is, zo vragen deze leden.

Maatregelen voor na 2000

De leden van de VVD-fractie constateren dat de regering inschat dat met een generieke verlaging ter hoogte van 8,2 cent van de accijns op laagzwavelige diesel deze brandstof effectief gestimuleerd wordt. De regering geeft aan dat zodra er voldoende laagzwavelige diesel op de markt is de teruggaafregeling paarse diesel dient te worden ingetrokken. Deze leden vragen wat de netto gevolgen zijn voor de vervoerssector. Het vervallen van de teruggaafregeling zal volgens de regering gecompenseerd worden door de accijnsverlaging op zwavelarme diesel van 8,2 cent. Volgens de leden van de VVD-fractie leiden de maatregelen er toe dat de lasten voor de vervoerssector per saldo niet stijgen. Deze leden hebben de volgende vragen.

Kan aangeven worden op welke wijze de regering de 8,2 cent heeft bepaald? Hoe weet de regering of deze 8,2 cent voldoende is om het negatieve inkomenseffect als gevolg van de afschaffing van de paarse dieselregeling te compenseren? Blijkbaar schat de regering in dat het verschil aan de pomp tussen de normale diesel en zwavelarme diesel 3 cent zal bedragen. Hoe weet de regering dit? De uiteindelijke prijstelling van zwavelarme diesel hangt niet alleen af van de hoogte van de accijns maar ook van de kostprijzen en marges die de oliemaatschappijen berekenen. Op welke wijze heeft de regering bij de bepaling van de 8,2 cent rekening gehouden met (de verandering van) de marges en kostprijzen van de oliemaatschappijen? Hoe weet de Tweede Kamer of de verlaging van de accijns niet gevolgd wordt door een verhoging van de prijzen van zwavelarme diesel door de oliemaatschappijen? Als blijkt dat het effect van de verlaging van 8,2 cent en de afschaffing van de paarse dieselregeling per saldo is dat de transportsector geconfronteerd wordt met een lastenstijging, is de regering dan bereid aanvullende maatregelen te nemen om er alsnog voor te zorgen dat de transportsector er niet op achteruit gaat? De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel procent van de generieke verlaging van 8,2 cent van de accijns op zwavelarme diesel neerslaat bij het bedrijfsleven en hoeveel bij de consument?

De leden van de CDA-fractie vragen wat de stand van zaken is bij de laagzwavelige diesel betreffende de derogatie. Deze leden vragen waarom voor een teruggaafregeling wordt gekozen en niet voor het gewoon verlagen van de dieselaccijns op laagzwavelige diesel. Hoe zal dit accijnsbeleid tot 1 januari 2005 gestalte krijgen, zo vragen genoemde leden. Kan de regering hier per jaar een beeld van geven.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben twijfels of de voorgestelde accijnsverlaging voor laagzwavelige dieselolie ook leidt tot een zelfde verlaging van de prijs aan de pomp. Kan de regering toelichten in

hoeverre de verlaging van de accijns op laagzwavelige dieselolie ook leidt tot een zelfde prijsdaling aan de pomp, zo vragen deze leden.

Budgettaire effecten

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de brief van 18 september jl. over het dieselakkoord wordt toegelicht dat de kosten van de maatregelen om de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtauto's te differentiëren 80 mln. kost. In de nota van wijziging wordt toegelicht dat deze verlaging 40 mln. kost, dat wil zeggen een daling van 40 mln. Deze leden vragen of een P maal Q onderbouwing gegeven kan worden van beide bedragen en of een verklaring gegeven kan worden voor de daling van 40 mln. Betekent de verlaging van de raming van de gedeerde inkomsten van 80 naar 40 mln. dat extra ruimte ontstaat voor andere maatregelen die leiden tot belastingderving, zo vragen deze leden. De leden van de VVD-fractie vragen ook of een P maal Q onderbouwing gegeven kan worden van de bedragen in de paragraaf budgettaire effecten (t.w. 290 mln., 10 mln. en 55 mln.).

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de nota van wijziging van 3 oktober jl. bij de begroting van het ministerie van Financiën (Kamerstuk 27 400 IXB nr. 3) een verlaging op het ontvangstenartikel 04.13 (accijns van minerale oliën anders dan lichte olie) van 81 mln. wordt gepresenteerd. In de voorliggende nota van wijziging wordt in de paragraaf budgettaire effecten een bedrag voor stimulering van laagzwavelige diesel opgenomen van 55 mln. Hoe verhouden deze getallen zich tot elkaar en betekent dit dat er extra ruimte ontstaat voor andere maatregelen die leiden tot belastingderving?

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat met de structurele maatregelen een budgettaire derving van 95 mln. jaarlijks is gemoeid. Deze leden willen van de structurele maatregelen weten in hoeverre die een positief effect hebben op het milieu. Kan van beide maatregelen worden toegelicht hoe beleidseffectief en kosteneffectief deze maatregelen zijn, zo vragen deze leden. Is er een analyse gemaakt naar deze beoordelingscriteria?

Toelichting op de artikelen

Artikel XVIA

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de extra compensatie geregeld wordt teneinde de vervoerders adequaat te compenseren zonder dat er sprake kan zijn van fraude.

Artikel XVIB

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom er sprake is van een uitbreiding van de teruggaafregeling paarse diesel voor andere categorieën vervoermiddelen wanneer deze niet te kampen hebben met langlopende contracten zoals het zware vrachtvervoer. Deze leden vragen ook hoeveel terechtkomt bij de andere vervoerscategorieën

Artikel XVID

De leden van de PvdA-fractie vragen of het mogelijk is dat laagzwavelige diesel kan worden gebruikt zonder nabewerking waardoor de milieueffecten toch gering zullen zijn.

Artikelen XVID, XVIIE en XVIF

De leden van de PvdA-fractie vragen of de verplichting tot aanpassing van de dieselmotor niet op zijn plaats is teneinde de voordelen van laagzwavelige diesel te bewerkstelligen.

Artikelen XVIIE en XVIF

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe accijnsverlaging van laagzwavelige diesel zich verhoudt met het streven om minder dieselmotoren op de weg te laten rijden vanwege problemen met roet en kleine deeltjes (schoon vs. volume).

Artikelen XVIIH en XVII

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de mogelijkheid van kilometerheffing niet is opgenomen voor een later stadium.

De voorzitter van de commissie,
Van Gijzel

De griffier voor dit verslag,
Atkins