

Zitting 1979–1980 Nr. 117b

15 937

Wijziging van de Afvalstoffenwet (Stb. 1977, 455) en de Wet geluidhinder (Stb. 1979, 99) inzake heffingen

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 9 september 1980

De leden van de C.D.A.-fractie hadden bezwaar tegen het incidenteel karakter van de voorgenomen wetswijzigingen, omdat zij in feite alleen gericht zijn op een autowrakkenheffing en een heffing op de motorbrandstof ter financiering van kosten in verband met geluidhinder wegverkeer. Zij hadden liever gezien dat het gehele complex van milieuheffingen in de respectieve wetten was opgenomen, waardoor een algemene benadering van de heffingsproblematiek duidelijker was geworden en beter had kunnen worden afgewogen. Naar het oordeel van dezelfde leden suggereert de bewindsman slechts simpele technische uitvoeringen, maar zowel staatsrechtelijk als fiscaalrechtelijk roept hij grote vraagstukken op, met name of in eerste instantie aan de Minister het vaststellen van de heffingen en de wijze waarop hij deze middelen gaat gebruiken, kan worden overgelaten.

Naar aanleiding van deze opmerkingen wil ik er op wijzen dat de Afvalstoffenwet¹ en de Wet geluidhinder² zoals deze op dit moment luiden, reeds een regeling bevatten ten aanzien van de op grond van deze wetten bij algemene maatregel van bestuur in te stellen heffingen. Het onderhavige wetsontwerp is er niet op gericht om die regeling over de hele linie te herzien. Het strekt ertoe enkele problemen op te lossen in verband met het – op het gebied van heffing en invordering – doen aansluiten van op grond van de desbetreffende wetten in te voeren heffingen bij bestaande rijksbelastingen. In het in onderscheidene milieuwetten geldende stelsel waarbij heffingen niet bij ministerieel besluit maar bij algemene maatregel van bestuur worden ingesteld brengt het wetsontwerp ten aanzien van op grond van de Afvalstoffenwet en de Wet geluidhinder in te stellen heffingen in zoverre wijziging dat deze heffingen bij wet moeten worden ingesteld indien door tenminste een vijfde van het grondwettelijk aantal leden van een der Kamers daartoe de wens te kennen wordt gegeven.³

In de Afvalstoffenwet en de Wet geluidhinder is de bestemming van de opbrengst van de heffingen geregeld. Het parlement is daarbij als medewetgever betrokken. In het onderhavige wetsontwerp wordt op dit stuk geen wijziging voorgesteld.

De invloed van het parlement ten aanzien van heffingen kan verder tot gelding worden gebracht in het kader van de jaarlijkse vaststelling van de begroting van uitgaven en middelen van het Departement van Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Inkomsten en uitgaven ter zake van heffingen zijn opgenomen in de begrotings- en middelenwet, die met instemming van het parlement tot stand moet komen.

¹ Stb. 1977, 455; een deel van de wet is in werking getreden met ingang van 1 oktober 1979.

² Stb. 1979, 99; een deel van de wet is in werking getreden met ingang van 1 februari 1980.

³ deze wijziging is aangebracht door aanvaarding van een daartoe strekkend amendement Verkerk-Terpstra (15937, nr. 9) en een subamendement Epema-Brugman (15937, nr. 10).

Zowel in de discussie met de vaste Commissie voor Milieuhygiëne van de Tweede Kamer over de Nota milieueffingen als bij de behandeling van het onderhavige wetsontwerp in de Tweede Kamer is van verschillende zijden opgemerkt⁴ dat de invloed van het parlement op de milieueffingen toch te gering is. Naar aanleiding daarvan heb ik als standpunt te kennen gegeven dat de milieueffingen in de toekomst meer dan tot dusverre is geschied bij formele wet geregeld moeten worden. Dit vraagstuk dient evenwel niet zozeer bij het onderhavige wetsontwerp – dat slechts een wijziging behelst op een specifiek punt van een tweetal milieuwetten – als wel in een meer algemeen kader, te weten bij het ontwerpen van een hoofdstuk «Financiële bepalingen» voor de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne, aan de orde te komen. Ik heb dan ook toegezegd dat aan het onderwerp delegatie van wetgeving op het gebied van milieueffingen de nodige aandacht wordt besteed bij de voorbereiding van dat hoofdstuk.

Het is mij niet duidelijk waaruit de leden van de C.D.A.-fractie menen te mogen afleiden dat ik het beginsel «de vervuiler betaalt» over boord gezet heb. Het is mogelijk dat zij doelen op mijn uitspraak, gedaan bij de behandeling van het onderhavige wetsontwerp in de Tweede Kamer, dat de term «veroorzakersprincipe» mij wat aangenamer in de oren klinkt dan het «de vervuiler betaalt» principe.⁵ Daarbij ging het evenwel alleen om de te gebruiken terminologie, niet om (een wijziging in) de inhoud van het beginsel. Voor de inhoud van het beginsel wordt verwezen naar de Nota milieueffingen, Tweede Kamer, zitting 1978–1979, 15 658, par. 2.2. en 2.4.

Genoemde leden maakten zich verder zorgen over de totale belastingdruk op het autogebruik die door de aangekondigde autowrakken- en brandstofheffing verzaard zal worden. Naar aanleiding hiervan zij opgemerkt dat de voor 1981 in het vooruitzicht gestelde milieueffingen met betrekking tot het autogebruik slechts weinig meer dan een half procent zullen uitmaken van de geschatte totale opbrengst aan belastingen en heffingen die het wegverkeer in 1981 zal moeten opbrengen.

De leden van de fractie van de V.V.D. vroegen om vanwege psychologische redenen te bevorderen dat de brandstofheffing niet eerder wordt ingevoerd dan tegelijk met een te verwachten verlaging van de benzineprijs.

Gebleken is dat de olieprijsen in de afgelopen tijd onderhevig zijn geweest aan schommelingen, welke een veelvoud bedragen van het tarief van de geluidhinderheffing (f0,47 per hectoliter). De geluidhinderheffing is reeds aangekondigd in het voorlopig indicatief meerjarenprogramma – geluid 1980–1984, dat in oktober 1979 werd gepubliceerd. Als streefdatum van inwerkingtreding van het heffingbesluit is toen 1 april 1980 genoemd. Uit een oogpunt van een planmatige aanpak van het beleid inzake de bestrijding van geluidhinder wegverkeer kan op zich zelf bezwaarlijk worden gewacht met het instellen van de brandstofheffing tot zich een verlaging van de benzineprijs voordoet. Inmiddels is onlangs een verlaging van de benzineprijs gerealiseerd. Ervan uitgaande dat het wetsontwerp met medewerking van de Eerste Kamer op korte termijn tot wet zal worden verheven, zal de brandstofheffing zo spoedig mogelijk daarna worden ingevoerd, dat wil zeggen op een tijdstip waarop – naar mag worden aangenomen – de olieprijsen een dalende tendens vertonen.

De Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne,
L. Ginjaar

⁴ Handelingen vaste Commissie voor Milieuhygiëne van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, zitting 1979–1980, blz. 1333, 1342, 1343, 1351, 1352. Handelingen Tweede Kamer der Staten-Generaal, zitting 1979–1980, blz. 5043–5044, 5053–5054, 5066, 5069–5072, 5075, 5077 en 5087.

⁵ Handelingen Tweede Kamer, 1979–1980, pag. 5066 r.k.