

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Hilarides, die vanmiddag zijn maidenspeech zal houden. Ik wens hem "folle lok". Dat is Fries!



De heer **Hilarides** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Als laatste agendapunt voor de vergadering van vandaag staat met een uitvoerige omschrijving de behandeling van wetsvoorstel 22098 vermeld. Het gaat hier, beter gezegd, om de lastenverzwaring voor auto's in verband met de tariefstijging van het openbaar vervoer. Om te beginnen wil ik een woord van dank uitspreken aan de staatssecretaris voor de wijze, waarop hij antwoord heeft gegeven op de vragen van mijn fractie. Over dit onderwerp is veel gezegd, ook bij de schriftelijke behandeling in deze Kamer. Ik zal mij namens mijn fractie dan ook beperken tot een aantal hoofdlijnen. Ik hoop achtereenvolgens de volgende punten te behandelen, uiteraard van het nodige commentaar voorzien:

1. de wijze van behandeling;
2. de uitgangspunten van het wetsvoorstel;
3. het Europese kader;
4. de grenseffecten;
5. de gevolgen van de te nemen maatregelen in relatie tot de huidige economische situatie.

Ten slotte zal ik namens mijn fractie een oordeel uitspreken over het onderhavige voorstel van wet.

In de eerste plaats ga ik nader in op de wijze van behandeling van dit wetsvoorstel. Het wetsvoorstel is pas op 16 mei jongstleden bij de Tweede Kamer ingediend. Dat is laat. Het gaat namelijk om een wetsvoorstel dat voortvloeit uit te nemen maatregelen in het kader van de Tussenbalans. Dit wetsvoorstel is in feite niets anders dan een dekkingsvoorstel en heeft niet zozeer een fundamenteel karakter. Indiening had dus eerder kunnen en moeten plaatsvinden. Na de behandeling in de Tweede Kamer en de wijze, waarop aldaar amendering heeft plaatsgevonden, bleef er veel te weinig tijd over voor een zorgvuldige behandeling door de Eerste Kamer. Op deze manier is het voor de fracties in dit huis vrijwel onmogelijk om zich voldoende te oriënteren op en kennis te nemen van gevraagde en ongevraagde adviezen in dezen. Overigens spreken de vele

reacties van particulieren en het bedrijfsleven boekdelen. Er bestaan in de samenleving grote bezwaren tegen het onderhavige wetsvoorstel. Samen met het eveneens vandaag hier te behandelen wetsvoorstel inzake de verhoging van het huurwaardeforfait heeft dit nogal wat consequenties voor het besteedbaar inkomen van velen. De negatieve gevolgen voor de economie van ons land zullen met name op de langere termijn niet uitblijven. Derhalve was het zeker te rechtvaardigen geweest dat er meer tijd beschikbaar was geweest voor behandeling van dit wetsvoorstel. Mijn fractie betreurt deze gang van zaken.

De ratio van het wetsvoorstel moet worden gezocht in een evenwichtige ontwikkeling van de tarieven van het openbaar vervoer enerzijds en van de autokosten anderzijds. Daarnaast is nog een aantal andere uitgangspunten geformuleerd, te weten de moeilijke budgettaire situatie, de beperking van het autoverkeer en het belang van een schoner milieu. Ik zou hier namens mijn fractie de volgende kanttekeningen bij willen plaatsen.

Het tot stand brengen van een koppeling tussen de prijzen van het gesubsidieerde openbaar vervoer en de kosten welke door het wegvervoer moeten worden gemaakt, ontgaat mij te enen male. Het is immers algemeen bekend, dat het wegvervoer zo ongeveer zijn eigen kosten betaalt. Doelstellingen, zoals de beperking van het autoverkeer en het belang van een schoner milieu, zijn achtenswaardig. Een ieder vindt het ook van belang dat daar de nodige aandacht aan wordt besteed. Het is echter zeer de vraag, of deze doelstellingen door een verhoging van de benzine- en dieselaccijns zullen worden bereikt. In elk geval is tot nu toe gebleken, dat deze aspecten in kwantitatieve zin moeilijk te onderbouwen zijn.

Blijft over de ernst van de moeilijke budgettaire situatie. In feite gaat het om de mogelijkheid, zoals reeds eerder in de Tussenbalans is aangekondigd, om op snelle wijze extra middelen te verkrijgen. De verhoging van de benzine- en dieselaccijns is louter ingegeven door de noden van de schatkist.

Terecht is veel aandacht besteed aan de Europese dimensie. Een verdergaande harmonisatie van de accijnstarieven staat voor de deur. In de eerste plaats zijn de aangekondigde minimumtarieven van belang, maar wij moeten ook kijken naar de

verschillende streefniveaus. Nu reeds, maar zeker na het van kracht worden van de voorgestelde maatregelen, zijn onze tarieven, wellicht met uitzondering van de dieselaccijns, op een niveau terechtgekomen, dat dicht in de buurt komt van het streefniveau.

Bij de behandeling van dit wetsvoorstel is veel aandacht besteed aan de zogenaamde grenseffecten. Dit is geen nieuw verschijnsel. Bij elke verhoging van accijnzen dient men rekening te houden met deze effecten. Hoe staan de zaken ervoor en hoe wordt dit door mijn fractie beoordeeld? Op dit moment is er sprake van een behoorlijk verschil tussen Nederland en Duitsland. De nu voorgestelde accijnsverhoging voor benzine en diesel leidt ertoe, dat de verschillen met Duitsland ongeveer gelijk blijven, ervan uitgaande dat de aangekondigde verhoging van de benzine- en dieselaccijns in Duitsland per 1 juli daadwerkelijk is doorgevoerd.

De situatie aan de Belgische grens is echter een geheel andere. Er was eerst nauwelijks enig verschil in tarieven. Nu treedt er een behoorlijk verschil op. Nog vorige week is in ander verband, dat wil zeggen in Benelux-verband, de zorg uitgesproken over te grote prijsverschillen tussen de beide landen met betrekking tot deze zaak. Een enorme toename van het grensverkeer en een abrupte verschuiving van consumen-tstromen zijn te verwachten. Het komt er per saldo op neer, dat de verschillen met Duitsland nagenoeg gelijk blijven, maar dat er nieuwe verschillen ontstaan in de richting van België.

Mijn fractie heeft geconstateerd, dat de staatssecretaris bij de behandeling in de Tweede Kamer heeft toegezegd, een nader onderzoek te zullen instellen naar deze grenseffecten. Ook hij is blijkbaar van oordeel, dat de onderzoeken die thans hebben plaatsgevonden van een te beperkte omvang zijn geweest. Het moet hier echter om een evaluatie gaan. Daarbij dienen zowel de directe als de indirecte effecten in de beschouwingen te worden betrokken. Mijn fractie vreest, dat de grenseffecten als gevolg van de voorgestelde maatregelen van een behoorlijke omvang zullen zijn. Mijn fractie gaat er dan ook zonder meer van uit, dat de resultaten van het evaluatie-onderzoek zo spoedig mogelijk aan de

leden van deze Kamer ter kennis worden gebracht.

Wat kunnen de gevolgen zijn van de voorstellen die nu aan de orde zijn? Reeds op korte termijn zal een verdere stijging van de collectieve-lastendruk plaatsvinden. Ook zullen de gewenste loonontwikkeling en de werkgelegenheid als gevolg hiervan in negatieve zin worden beïnvloed. Het gaat niet alleen om een lastenverzwaring voor de particuliere autorijders. Ook bepaalde bedrijfstakken zullen worden geconfronteerd met extra kosten. De kans bestaat, dat deze kosten worden doorberekend in het eindproduct. Er zullen zeker afwentelingseffecten optreden. Deze gevolgen plaatst mijn fractie tegen de achtergrond van de huidige economische situatie en het perspectief op langere termijn. Er zijn aanwijzingen dat het minder goed gaat met onze economie. Recente voorspellingen van de zijde van het Centraal planbureau over de te verwachten inflatie in 1991, waarbij zelfs percentages van 4 tot 4,5 worden genoemd, duiden hierop.

Ten slotte is dit voorstel een maatregel die voortvloeit uit de Tussenbalans. Mijn fractie heeft bij de bespreking van de Tussenbalans gekozen voor een geheel andere invalshoek, te weten: geen verhoging van de collectieve-lastendruk, maar de benodigde gelden vinden door verdere ombuiging van bestaand beleid. Voorzitter! Mijn eerste bijdrage aan de beraadslagingen in dit huis had ik graag willen afsluiten met een positief oordeel. Echter, dit wetsvoorstel biedt mij deze ruimte niet. Mijn fractie zal dan ook niet instemmen met dit wetsvoorstel.

De voorzitter: Dank u wel en gefeliciteerd met uw maidenspeech.

□

De heer Vis (D66): Mijnheer de voorzitter! Dit voorstel heeft een aantal verschillende aspecten en dient verschillende doeleinden: vulling van de schatkist, verbetering van het milieu en bevordering van het openbaar vervoer. Dat zijn de drie bekende doeleinden, waarvan het eerste het meest overtuigend is en de volgende twee door alle automobilisten in dit land — dat is misschien wel het overgrote deel van de bevolking — met wat meer of minder ironie worden aangehoord. Dat komt volgens mij omdat de doeleinden niet

werkelijk met elkaar verenigbaar zijn. Wie het autorijden drastisch de kop wil indrukken — dat is uitstekend voor het milieu en ook voor het openbaar vervoer — moet komen met prohibitieve tarieven. Dat is echter nadelig voor de schatkist en dus zijn die tarieven helemaal niet prohibitief, zodat er nog aardig wat in de schatkist belandt.

Ik vind de milieu- en de openbaar-vervoerdoelstelling een beetje te modieus. De regering zou raar opkijken als die werkelijk maximaal zouden worden gehaald. Het kabinet zou dan in een echte crisis terecht komen, want een gemis van de beoogde 1400 mln. structureel per jaar, is niet mis. Stel je voor dat de tabak- en de alcoholaccijnzen tot doel hadden de volksgezondheid te bevorderen en erin zouden slagen het roken en het drinken af te schaffen. Dat zou een fiscaal nadeel inhouden van om en nabij 3,5 mld. per jaar. Daar moet je toch niet aan denken? Inspecteurs van de belastingen, ontvangers en deurwaarders in de rol van milieu-activisten: het is leuk bedoeld, maar dan toch vooral als een sprookje.

Het wetsvoorstel heeft een onbedoeld aspect. Het maakt duidelijk hoe gevoelig in ons tijdperk van verdwijnende grenzen de onderlinge afstemming is van de accijnzen tussen Nederland en de buurlanden. Als niet tegelijkertijd de Bondsrepubliek tot een drastische verhoging zou overgaan, had het voorstel hier vermoedelijk niet eens gelegen. Dat is een frappante coïncidentie, vooral als je bedenkt dat onze oosterburen dit besluit nemen om de financiële gevolgen van de Duitse eenwording te financieren. Zo maken de gevolgen van 40 jaar wanbeleid in de DDR het ons mogelijk om de resultaten van ons eigen, niet zo erg gelukkige beleid te financieren. De convergentie tussen kapitalisme en communisme blijkt er in de praktijk heel wat anders uit te zien dan ons door sommigen jarenlang is voorspeld.

Het prijsverschil bij de pompen aan weerskanten van de Nederlands/Duitse en de Nederlands/Belgische grens is natuurlijk een probleem en dat zal het nog wel even blijven ook. Ik neem aan dat de staatssecretaris ook in het bezit is van de concept-dagvaarding die de Nederlandse organisatie van olie- en kolenhandelaars ons heeft toegezonden. De juridische stellingen die in deze

concept-dagvaarding worden betrokken, lijken mij niet bijster sterk, maar toch zouden wij graag het commentaar van de regering op dit stuk willen horen. Belangrijk lijkt ons bijvoorbeeld vooral het antwoord op de vraag of er een overeenkomst of een verschil is met situaties in het verleden. Het gaat dan om situaties waarin Nederland eenzijdig de accijnzen verhoogde en aldus de verschillen met de buurlanden accentueerde. Kan men zo'n situatie definiëren als een verstoring van de werking van de interne markt en als een vervalsing van de mededingingsvoorwaarden? Wat bij dit soort protesten altijd opvalt, is dat de voor Nederland voordelige verschillen — de prijs van diesel en LPG — vrij evident buiten beeld blijven. Waarom precies die verschillen zo groot zijn, is mij overigens niet helemaal duidelijk. Mijnheer de voorzitter! Ik begrijp uit de stukken dat dit komt doordat het onmogelijk is, accijnzen op LPG te leggen, maar waarom dat onmogelijk is, ontgaat mij. Het antwoord op die laatste vraag zal natuurlijk wel ergens te vinden zijn, maar bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel is ons zo weinig tijd gegund, dat ik het niet tijdig heb kunnen opsporen. Misschien wil de staatssecretaris in zijn antwoord mij wat wijzer maken.

Weinig tijd om voor te bereiden; ik wil daar nu toch niet over zwijgen, al was het maar om te voorkomen dat iemand zou gaan denken dat ons dat niet dwars zit. De eindstemming in de Tweede Kamer had plaats op 18 juni jongstleden. Daarbij was voor het eerst het fameuze amendement op stuk nr. 16 van de heren Van der Vaart en Paulis aan de orde, dat tot doel had, de afstand tussen het omslagpunt van benzine/diesel enerzijds en van benzine/LPG anderzijds op budgettair neutrale wijze te bepalen op 3000 km. Vergeeft u mij deze dieventaal, maar als ik het in gewoon Nederlands moet uitleggen, dan kom ik echt tijd te kort. De toelichting op het amendement spreekt wonderlijk genoeg niet van kilometers, maar van kilogrammen, maar dat zal wel een vergissing zijn ten gevolge van de hectische besluitvorming aan de overkant.

Mondelinge discussie over dit amendement heb ik nergens kunnen vinden en evenmin over de nota van wijziging waarmee de staatssecretaris vlak voor de eindstemming kwam.