

Wijziging van de inkomstenbelasting en van de loonbelasting in het kader van het belastingplan 1974.

NOTA NAAR AANLEIDING VAN

HET EINDVERSLAG

(Ingezonden 20 november 1973.)

Nr. 16

Het dekkingsplan

Naar aanleiding van vragen van zeer vele leden merkt de ondergetekende op dat de gevolgen van de moeilijkheden rond de olieaanvoer – zeker indien deze moeilijkheden enige tijd zullen aanhouden – ingrijpend kunnen zijn. Het kabinet beraadt zich thans op deze gevolgen. Eventuele maatregelen zullen worden geënt op de voor 1974 voorziene sociaal-economische ontwikkeling en het voor dat jaar voorgenomen beleid. De ondergetekende acht het dan ook niet juist om de veelheid van invloeden die van de oliecrisis uit zullen gaan thans in de beraadslagingen over het dekkingsplan te betrekken.

Naar aanleiding van een vraag van deze leden over verschuivingen in de richting van de directe belastingen in de Europese landen geeft de ondergetekende het volgende overzicht.

Verhouding directe-indirecte belastingen: ¹⁾

	1960	1970
België	40-60	46-54
Denemarken	49-51	49-51
Frankrijk	27-73	32-68
Ierland	22-78	27-73
Italië	30-70	34-66
Luxemburg	56-44	49-51
Nederland	55-45	54-46
Verenigd Koninkrijk	45-55	49-51
West-Duitsland	39-61	44-56

¹⁾ Bron: National accounts of O.E.C.D. countries 1960-1970.

In de memorie van antwoord heeft de ondergetekende reeds met klem de door enige leden gedane suggestie van de hand gewezen, dat hij met betrekking tot het financiële overheidsbeleid een soort va banque zou spelen. Hij betreurt het dat genoemde leden deze suggestie, die op geen enkele concrete wijze nader wordt geadstrueerd, ook na de in de memorie van antwoord gegeven toelichting handhaven.

Voorts is het hem niet duidelijk hoe de aan het woord zijnde leden hun visie bevestigd zien in de thans optredende verslechtering van de financieel-economische situatie als gevolg van de olie-crisis. Deze crisis was immers ten tijde van het nemen van de begrotingsbeslissingen voor 1974 een volstrekt onvoorzienbare omstandigheid en kan achteraf niet het op een eerder moment verantwoord zijn van maatregelen aantasten.

De meewerkende gehuwde vrouw

De ondergetekende heeft er kennis van genomen dat enige leden niet waren overtuigd door de argumenten die in de memorie van antwoord zijn weergegeven tegen een gedeeltelijke vrije som-overheveling van de man naar de vrouw. Ook na hernieuwde overweging blijft hij er bij dat een oplossing niet moet worden gezocht in een wijziging van het wettelijke regime,

maar in toepassing van de hardheidsclausule in schrijnende gevallen. Aangezien het kalenderjaar 1973 – het eerste jaar waarvoor de nieuwe regeling voor de meewerkende vrouw geldt – nog loopt, heeft de ondergetekende nog geen inzicht in de mate waarin na afloop van dat jaar een beroep zal worden gedaan op de hardheidsclausule.

De autokostenfictie

De vraag van zeer vele leden of zij het juist zagen dat een verhoging van de autokostenfictie als percentage van de catalogusprijs door de feitelijke ontwikkeling gerechtvaardigd wordt indien de kilometerkosten sterker stijgen dan de catalogusprijzen dan wel indien het aantal met een auto van de zaak voor privédoeleinden gereden kilometers in het algemeen toeneemt, dient naar het oordeel van de ondergetekende bevestigend beantwoord te worden. De bedoelde regeling beoogt immers de gemiddelde werkelijkheid zo dicht mogelijk te benaderen. Een verhoging van het percentage wordt echter eens te meer gerechtvaardigd indien – zoals thans het geval is en ook in de memorie van antwoord reeds tot uitdrukking is gebracht – beide factoren aanwezig zijn en elkaar als het ware nog versterken. In het vervolg van deze nota is daaromtrent cijfermateriaal opgenomen. Bij de door deze leden gevraagde vergelijking van het voorstel in 1970 met het huidige, is een moeilijkheid dat de ter beschikking staande gegevens die ten grondslag hebben gelegen aan die voorstellen niet geheel uniform zijn. Voor wat de catalogusprijzen van bepaalde modellen betreft, is er de mogelijkheid dat bepaalde modellen zijn verdwenen – waarvoor andere modellen in de plaats zijn gesteld – en dat van andere modellen de type-aanduiding is gewijzigd. Ook zij in herinnering gebracht dat de voor 1973 gehanteerde catalogusprijzen nog niet de invloed van de revaluatie hebben ondergaan. Informatie bij de A.N.W.B. heeft geleerd dat deze is te stellen op een prijsverlaging van 2 à 2,5 pct.

Voor wat de kostenrekeningen betreft, is de vergelijking niet helemaal zuiver, omdat de kostenrekeningen van de A.N.W.B. in 1970 deels per prijsklasse, deels per merk zijn uitgevoerd, terwijl in 1973 alle kostenrekeningen per prijsklasse zijn uitgevoerd.

Tot slot bestaat er een afwijking in de tijdstippen van de catalogusprijzen (april 1970–september 1973) en van de kostenrekeningen (juli 1970–februari 1973). De vergelijkingsperiode van de kostenrekeningen is aanmerkelijk korter dan die van de catalogusprijzen; bij gelijke periodes zijn de hierna gesignaleerde verschillen waarschijnlijk nog groter.

Het geheel samenvattend wijst de ondergetekende er op dat de navolgende staatjes met enige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd, dat er derhalve geen al te exacte conclusies aan te verbinden zijn. De te signaleren tendensen rechtvaardigen evenwel naar zijn oordeel alleszins het voorstel tot verhoging van het percentage van de autokostenfictie.

Vergelijking catalogusprijzen april 1970–september 1973

Merk/Type	Catalogusprijs 1970
Fiat 850	f 5 050
Volkswagen 1300	6 150
Opel Kadett 1100-STD-XE	6 200
Peugeot 204-GL	8 050
Audi 60-2D	8 650
Opel Rekord 1700-NF	8 650
Renault 16-GL	8 950
Volkswagen 411E-2D	9 850
Peugeot 404	10 050
Audi 100-LS-4D	12 350
	f 83 950

Merk/Type	Catalogusprijs 1973 vóór revaluatie
Fiat 850-D-2D	f 5 997
Volkswagen 1300-2D	8 056
Opel Kadett XE-2D	7 586
Peugeot 204-4D	9 945
Audi 80-2D	11 238
Opel Rekord Standard 1700 S-2D	13 038
Renault 16L-4D	11 656
Volkswagen 412-2D	13 050
Peugeot 404-4D	12 395
Audi 100L-2D/4D	15 230
	f 108 191

Stijging van de catalogusprijzen bedraagt gemiddeld: 29 pct.

Vergelijking van kosten bij gebruik van 3 jaar (20 à 25 000 km/j).

Prijsklasse 1970	Kosten (ct/km)
6 000	22,5
8 000	25,5
10 000	26,9
12 000	30
	104,9

Prijsklasse 1973 (= 1970 + 29 pct.)	Kosten ¹⁾ (ct/km)
7 740 (7 500 – 8 250)	28
10 320 (10 000 – 11 000)	33,2
12 900 (12 000 – 13 500)	37,9
15 480 (15 000 – 17 500)	44,2
	143,3

¹⁾ Hierbij is één correctie aangebracht: in plaats van de benzineprijs van 74,8 ct./l (A.N.W.B.), die per 1 augustus 1973: 80,7 ct./l.

Stijging van de kosten bedraagt gemiddeld: 37 pct.

Ten behoeve van een vergelijking is hiernaast – op basis van bovenstaande kilometerprijzen voor 1970 bij een gemiddeld gebruik van 20 à 25 000 km per jaar – een met de in de memorie van toelichting bij het huidige voorstel vergelijkbare tabel opgenomen.

Tabel voor 1970 bij gemiddeld jaargebruik van 20 à 25 000 km. ¹⁾

¹⁾ Zie tabel pag. 3.

Tabel van pag. 2.

Tabel voor 1970 bij gemiddeld jaargebruik van 20 à 25 000 km.

Catalogusprijs van de auto	Werkelijke kosten bij privé-gebruik van ongeveer			Bedrag waarop bij een autokostenfictie van 15 pct. de privé-kosten ten minste worden gesteld
	3000 km	6000 km	9000 km	
f 6 000	f 675	f 1350	f 2025	f 900
8 000	765	1530	2295	1200
10 000	810	1620	2430	1500
12 000	900	1800	2700	1800

Privé-gebruik van alle zakenauto's (Uit C.B.S.-publicatie: het bezit en gebruik van personenauto's 1970)

Gemiddeld jaargebruik	Privé-gebruik	Privé-gebruik in procenten (basis: 1965)	
1965	22 500	3400	100
1967	21 800	3800	111,8
1970	21 300	5000	147

Vergelijking van deze laatste twee overzichten maakt duidelijk dat de verhoging van de autokostenfictie met ingang van 1971 tot 15 pct. van de catalogusprijs alleszins verantwoord was, en dat de ondergetekende niet kan delen in de conclusie van deze leden dat indien destijds in 1970 is uitgegaan van een te hoog aantal gemiddeld gereden kilometers, ook het aantal voor privé-doelinden in aanmerking genomen kilometers te hoog zal zijn.

Wat de beoordeling van het na verhoging van de autokostenfictie tot 20 pct. in feite in aanmerking genomen privé-gebruik van de auto van de zaak betreft, brengt de ondergetekende mede in herinnering hetgeen hij daaromtrent in de memorie van antwoord heeft gezegd met betrekking tot de voor 1974 te verwachten kostenstijgingen en met betrekking tot de stijging van het gemiddeld privé-gebruik bij eliminatie van de categorie zakenauto's die uitsluitend of nagenoeg uitsluitend voor zakelijke doeleinden worden gebruikt.

Het geheel overziende kan de conclusie naar het oordeel van de ondergetekende geen andere zijn dan dat de verhoging van de autokostenfictie geboden is, zeker nu uit de hiervoren gegeven becijfering blijkt dat men met het als startpunt voor de huidige verhoging genomen percentage van 15 zelfs voor de situatie in 1971 aan de voorzichtige kant was.

Ten antwoord op de vraag wat het gevolg voor de schatkist zou zijn indien een differentiatie naar gelang van de leeftijd van de auto wordt aangebracht, brengt de ondergetekende in herinnering – hij heeft er reeds in de memorie van toelichting op gewezen – dat de autokostenfictie niet alleen budgettaire gevolgen heeft voor de inkomstenbelasting, maar ook voor de omzetbelasting. Van de geraamde meeropbrengst van in totaal 130 mln. gaat, indien het percentage van 15 wordt gehandhaafd voor auto's ouder dan 3 of 4 jaar, ca. 45 mln. respectievelijk ca. 35 mln., teloor. Overigens meent de ondergetekende dat er geen aanleiding voor een dergelijke differentiatie bestaat. Korthedshalve moge hij daarvoor verwijzen naar hetgeen hij daaromtrent in het vervolg van deze nota opmerkt naar aanleiding van een desbetreffende vraag van enige leden.

De ondergetekende betreurt het dat talrijke leden hun suggestie om het woon-werkverkeer voor de autokostenfictie buiten beschouwing te laten – derhalve voor de kosten ter zake van dat verkeer weer een aftrek ingevolge het reiskostenforfait

in te voeren – nogal summier beantwoord vonden. Bij de beantwoording van hun vragen zal hij alsnog zijn standpunt uiteenzetten.

Zoals uit de memorie van antwoord reeds blijkt is destijds, bij de Wet van 24 december 1970, *Stb.* 604, de voordien bestaan hebbende verving van de autokostenfictie en het reiskostenforfait voor bepaalde belastingplichtigen komen te vervallen. Hierdoor is bereikt dat de complicaties welke zich bij het toepassen van beide regelingen voordeden bij werknemers die een auto van hun werkgever ter beschikking hebben, zijn verdwenen. Herstel van de verstrengeling van beide regelingen houdt naar het oordeel van de ondergetekende derhalve niet in dat de ene vereenvoudiging wordt afgewogen tegen een andere, doch dat een eenvoudige regeling wordt vervangen door een ingewikkelde. Daar komt nog bij dat de reiskostenafrek ook zou moeten worden geïntroduceerd in de winstsfeer.

Het vorenstaande laat uiteraard onverlet de mogelijkheid de bedoelde verstrengeling – ondanks de technische bezwaren – te bepleiten op grond van zwaarwegende motieven van andere aard. Men zou zich bijv. op het standpunt kunnen stellen dat kosten ter zake van het reizen tussen woon- en werkplaats geen zakelijk karakter dragen. De ondergetekende meent evenwel uit de tweede vraag van deze leden te mogen opmaken dat ook zij er van uitgaan dat de bedoelde reizen in beginsel een zakelijk karakter – althans geen privé-karakter – hebben. Voor deze gedachte is in de wet echter geen aanknopingspunt te vinden. Integendeel, kan eerder gesteld worden dat sinds 1971 door de invoering van het huidige reiskostenforfait in beginsel erkend is dat de bedoelde reiskosten als aftrekbare kosten in aanmerking worden genomen. Het zou derhalve van een zekere innerlijke tegenstrijdigheid in de wet getuigen indien voor het reiskostenforfait wel doch voor de autokostenfictie niet van het zakelijke karakter van deze kosten wordt uitgegaan.

Een ander motief om toch gehoor te geven aan de suggestie van deze leden zou kunnen zijn de bevordering van het openbare vervoer, althans het mindere gebruik van de auto voor reizen tussen woon- en werkplaats. Hoewel de ondergetekende met deze leden het belang van een zo groot mogelijk gebruik van het openbare vervoer inziet, verwacht hij dat de bedoelde suggestie slechts een te verwaarlozen effect op het gebruik van de auto tussen woon- en werkplaats zou hebben. Niet uit het oog mag immers worden verloren dat in een groot aantal gevallen de auto om zakelijke redenen mee naar huis wordt genomen, bijvoorbeeld omdat 's avonds of de volgende dag een of meerdere zakenrelaties moeten worden bezocht.

Bezien uit een efficiency-oogpunt zal het gebruik van de auto veelal de voorkeur verdienen, o.a. in verband met de tijdwinst en het transport van voor dat bezoek noodzakelijke goederen.

Op de vraag welk direct budgettair gevolg van de gesuggereerde wijziging te verwachten is, kan de ondergetekende geen nauwkeurig antwoord geven. Voor een aantal belastingplichtigen waarvoor thans de autofictie niet geldt omdat de auto

uitsluitend of nagenoeg uitsluitend voor zakelijke doeleinden wordt gebruikt, zal, indien het woon- werkverkeer voor de toepassing van de fictie als persoonlijk wordt aangemerkt, de fictie gaan gelden, hetgeen een bate zal opleveren. Daar staat tegenover dat voor een grotere groep van belastingplichtigen voor wie de autokostenfictie thans reeds geldt, een aftrek ingevolge het reiskostenforfait mogelijk wordt, hetgeen een verlies zal opleveren.

Naar aanleiding van de vraag van enige leden omtrent het „uitsluitend of nagenoeg uitsluitend” zakelijke gebruik van de auto van de zaak, merkt de ondergetekende op dat exacte gegevens hieromtrent niet beschikbaar zijn, doch dat duidelijk de indruk bestaat dat het privé-gebruik in de regel zo groot is dat toepassing van het forfait alleszins gerechtvaardigd is. Van wezenlijke bewijsmoeilijkheden te dezen is hem niet gebleken. Hij kan zich overigens niet herinneren – en mijns inziens valt zulks ook niet uit de memorie van antwoord af te leiden – dat hij de stelling geponeerd heeft dat het weinig zin heeft met een privé-auto zakelijke kilometers te declareren. Een dergelijke handelwijze is immers gebruikelijk in het bedrijfsleven en ook volkomen geoorloofd, zowel indien het de privé-auto van de werknemer als indien het de privé-auto van de ondernemer betreft. Dat daarbij fraudemogelijkheden „voor het oprapen” zouden liggen, vermag de ondergetekende niet in te zien.

Wel heeft hij gesteld dat het de ondernemer niet altijd vrij staat een auto, die in beginsel tot het keuzevermogen behoort, tot zijn privé-vermogen te rekenen. Afhankelijk van het zakelijke gebruik van de auto zal namelijk – zoals bij alle objecten die tot het keuzevermogen behoren – dienen te worden beoordeeld of de ondernemer bij het uitbrengen van zijn keuze de grenzen der redelijkheid overschrijdt.

Met deze leden is de ondergetekende van mening dat de wetgeving zodanig moet zijn dat fraudemogelijkheden tot het uiterste minimum worden beperkt. Hij is er zich overigens niet van bewust dat door het voorstel om de autokostenfictie te verhogen – mede gezien de redelijkheid die zijns inziens daaraan ten grondslag ligt – aan die mogelijkheden een uitbreiding zou worden gegeven.

Ten slotte vragen genoemde leden of niet overwogen moet worden – gelet op de te verwachten kostenstijgingen – voor auto's die tweedehands zijn aangeschaft een lager percentage, bijv. 15, aan te houden. Nog afgezien van de vraag of de vereenvoudiging die destijds bij de aanschaffing van de differentiatie is bereikt weer ongedaan moet worden gemaakt, meent de ondergetekende dat voor een dergelijke differentiatie geen aanleiding bestaat. De A.N.W.B. houdt bij zijn kostenvoorcalculaties met alle relevante gegevens, derhalve ook met de leeftijd van de auto (hogere technische kosten; lagere afschrijvingen) rekening.

Het eigen woning-forfait

Naar aanleiding van de opmerking van zeer vele leden dat in de memorie van antwoord niet is ingegaan op de overwegingen van de aangenomen motie-Aantjes c.s. en het verzoek om de visie van de ondergetekende dienaangaande te mogen vernemen, zij er op gewezen dat bij het overwegen van de gedachte of een meer billijke verdeling van de belastingdruk gebiedt de huurwaardebedragen van de eigen woningregeling te herzien, er niet aan is voorbijgegaan dat vanaf 1 januari 1971 de kosten, lasten en afschrijvingen van eigen woningen niet meer aftrekbaar zijn. Bij de herafweging is er vanuit gegaan dat het forfait betrekking heeft op de *netto*-huurwaarde. Het feit dat geen kosten meer aftrekbaar zijn verzet zich er niet tegen het percentage te verhogen. Het gaat om een afweging van het beleggings- en het bestedingsaspect, mede in aanmerking nemende de bevordering van eigen woningbezit. Ook na de voorgestelde wijziging ligt het forfait belangrijk beneden het werkelijk verschil tussen de economische huurwaarde – zijnde de huur die zou worden ontvangen bij verhuur van de woning aan een derde – en de in aanmerking te nemen kosten en lasten, alsmede een bedrag aan afschrijving. Zoals

in de memorie van antwoord op blz. 12 linkerkolom is weergegeven, wordt bij een bruto-huurwaarde van 9 procent en een kostenniveau van 4 procent slechts één vijfde deel van het netto-rendement belast; vier vijfde deel wordt onbelast gelaten om tegemoet te komen aan het bestedingsaspect en het element van bevordering van het eigen woning-bezit. Ook na de verhoging van het forfait met zestig procent wordt de economische netto-huurwaarde niet voor het volle pond belast. Ook dan nog houdt de regeling een aanzienlijke reductie in, en wel in die mate dat doorgaans nog niet een derde deel van het werkelijke netto-rendement tot het te belasten inkomen wordt gerekend. Uit dit alles blijkt dat het kabinet er wel degelijk rekening mee heeft gehouden dat er een samenhang bestaat tussen de netto-huurwaardebedragen enerzijds en de niet meer aftrekbare kosten en lasten anderzijds.

De veronderstelling van zeer vele leden dat het oorspronkelijke voorstel van verhoging van het huurwaarde-forfait zou zijn ontleend aan de op blz. 45 van het tweede rapport van de werkgroep-Hartog weergegeven tabel is onjuist indien deze leden uit een bevestigende beantwoording zouden afleiden dat het enige argument voor het voorstel zou zijn geweest de suggestie van de werkgroep-Hartog. Zoals nader is uiteengezet is het voorstel tot herziening van het eigen woning-forfait het resultaat van een herafweging van de elementen beleggingsaspect enerzijds en bestedingsaspect en bevordering eigen woning-bezit anderzijds, waarbij aan het beleggingsaspect wat meer gewicht is toegerekend. De verwijzing in de memorie van toelichting naar het rapport van de werkgroep-Hartog was slechts bedoeld als een illustratie van de lage waardering welke bij het huidige niveau van de te belasten netto-huurwaardebedragen aan het beleggingselement wordt gegeven.

Op een desbetreffende vraag van deze leden deelt de ondergetekende mede dat aan de in het oorspronkelijke voorstel aangebrachte verlaging geen exacte berekening ten grondslag ligt, doch is ingegeven door de overweging in belangrijke mate tegemoet te komen aan de vele en van vele zijden naar voren gebrachte bedenkingen.

De mededeling in de memorie van antwoord dat er geen aanleiding is voor de veronderstelling dat het netto-rendement bij oude huizen lager zou zijn dan bij nieuwe woningen, houdt inderdaad in, zoals deze zeer vele leden zich afvragen, dat naar het oordeel van de ondergetekende het netto-rendement in overwegende mate bepalend is voor de waarde in het economische verkeer van een woning. Deze waarde immers kan geacht worden bepaald te zijn door de contante waarde van de toekomstige netto-opbrengsten. De ondergetekende kan de gedachte onderschrijven dat de onderhoudskosten van een eigen woning de draagkracht van de eigenaar nadelig beïnvloeden. Bij de belastingheffing wordt met dit laatste op indirecte wijze rekening gehouden, nu de te belasten huurwaarde is gekoppeld aan de waarde van de woning en deze waarde mede afhankelijk is van de mate van het onderhoud.

In het in de memorie van antwoord aangekondigde wetsontwerp dat maatregelen bevat tot verscherping van het tegengaan van fraude bij de motorrijtuigenbelasting zal worden voorgesteld de op fraude gestelde boete te verhogen. Het wetsontwerp moet worden bezien tegen de achtergrond van de wens de fraude zo effectief als mogelijk is tegen te gaan. Bestrijding van deze fraude was ook naar het oordeel van de ambtsvoorgangers van de ondergetekende een wezenlijk punt van hun beleid. Met alle ten dienste staande middelen is getracht die fraude op te sporen en te bestraffen. De bewust beoogde preventie die van maatregelen als die nu worden voorbereid, veroorzaakt naar de mening van de ondergetekende een structurele niveauperhoging van de ontvangsten. Er bestaat naar zijn mening geen enkel bezwaar tegen de daaruit te verwachten meeropbrengsten als structurele dekking te aanvaarden. Hij wil er in dit verband wel op wijzen dat de meeropbrengst niet voortvloeit uit een scherpere controle. Zou dat het geval zijn, dan zou de ondergetekende de meeropbrengst niet als dekking willen opvoeren.

Naar aanleiding van de vergelijking die de hier aan het woord zijnde leden trekken tussen het voorstel om het forfait

voor de goedkopere woningen niet te verhogen en de gedachte om een inkomensgrens te stellen, waar beneden de huurwaarde van de eigen woning niet of in mindere mate belastbaar zou zijn, merkt ondergetekende het volgende op. Het inbrengen van een progressie in het object van de belasting strijdt met de beginselen van de inkomstenbelastingheffing. Terwille van de gelijkheid behoort de progressiviteit en de mate van progressie van deze belasting een algemeen karakter te hebben. De progressie dient daarom element te zijn van het tarief. Uit dien hoofde kan het buiten het forfait laten van goedkope woningen strijdig worden geacht met vorenbedoelde beginselen. Dit geldt evenzeer voor het niet verhogen van het forfait voor de woningen tot f 30 000. Het zijn dan ook sociale overwegingen die hebben geleid tot het vrijlaten van goedkope woningen. Gelijke overwegingen hebben het kabinet ertoe gebracht bij woningen tot f 30 000 het forfait ongewijzigd te laten. Zoals in veel gevallen gaat het ook hier weer om afweging van verschillende - en soms met elkaar strijdige - grondgedachten.

De ondergetekende heeft er kennis van genomen dat enige leden vinden dat de uiteenzettingen in de memorie van antwoord te weinig tegemoet komen aan de kritiek die in het voorliggend verslag is geuit. Ook na hernieuwde overweging ziet de ondergetekende geen aanleiding om wat betreft de grootte van de verhoging van de netto-huurwaardebedragen aansluiting te zoeken bij de inflatie sedert de totstandkoming van de huidige regeling. Het gaat hier niet om bijstelling van bedragen, zoals bijvoorbeeld naar de opzet van de wet jaarlijks geschiedt met betrekking tot de belastingvrije sommen, doch om een herafweging van de elementen beleggingsaspect, bestedingsaspect en bevordering eigen woning-bezit.

Met betrekking tot de vraag van deze leden of de in de bijlage bij de memorie van antwoord weergegeven vergelijkingen van de netto-woonlasten tussen eigenaars-zelfbewoners enerzijds en huurders anderzijds wel voldoende reëel zijn, nu voor de berekeningen is uitgegaan van het belastingpercentage dat over de top van het inkomen is verschuldigd in plaats van het percentage dat aan de voet wordt geheven of als tussenvorm het gemiddelde percentage, deelt de ondergetekende mede dat in het kader van bedoelde vergelijking alleen relevant is het marginaal percentage, of, bij overschrijding van een tariefschijf, de marginale percentages. Het gaat hier immers om vergelijkingen van belastingplichtigen die op de woonvorm na in gelijke financiële omstandigheden verkeren. De in de berekeningen opgenomen belastingverminderingen voor de eigenaar-zelfbewoner zijn puur het gevolg van de omstandigheid dat hij een huis heeft gekocht en de vergelijkbare huurder daarvan heeft afgezien. Nog daargelaten dat de uitwerkingen waarnaar deze leden vragen het uitbrengen van deze nota ernstig zouden vertragen en het voorts niet duidelijk is of deze

leden met het percentage aan de voet bedoelen het percentage van 25 van de eerste schijf dan wel de belastingvrije sommen en het evenmin duidelijk is of als gemiddeld percentage moet worden genomen het percentage van vóór de bij- en aftrekposten ter zake van de eigen woning of daarna, meent de ondergetekende om de eerdergenoemde reden reeds dat het weinig zinvol is om aan het verzoek van deze leden gevolg te geven.

Deze leden brengen naar voren dat het lang niet altijd zeker is dat de waarde van woningen zal blijven stijgen, maar dat de voortdurende inflatie ook kan leiden tot een ineensstorting van de woningmarkt. Het is ondergetekende niet duidelijk in welk verband deze leden die opmerking maken. Hij tekent daarbij nog aan dat er thans nog geen aanleiding is een ontwikkeling te verwachten in de door deze leden bedoelde zin.

De fiscale oudedagsreserve

Ten slotte vragen enige leden om enig cijfermateriaal ter onderbouwing van de stelling dat prioriteit is gegeven aan zelfstandigen met winsten tot ongeveer f 52 000. In de onderstaande tabel is een vergelijking gemaakt tussen de in het wetsontwerp opgenomen dotatiemogelijkheid (7½ pct. en maximaal f 3938) en die bij gelijk budgettair offer en evenredige verhoging van percentage en maximumbedrag (6½ pct. en maximaal f 5250).

Winst	Dotatie- mogelijkheid wetsontwerp	Dotatie- mogelijkheid evenredig verhoogd	Vershil
f 10 000	f 750	f 667	f + 83
20 000	1500	1334	+ 166
30 000	2250	2000	+ 250
40 000	3000	2667	+ 353
50 000	3750	3334	+ 416
60 000	3938	4000	— 62
70 000	3938	4667	— 729
80 000	3938	5250	— 1312
en hoger			

De Minister van Financiën,

W. F. DUISENBERG.