

Vergaderjaar 1992-1993

22 873

Wijziging van een aantal belastingwetten in het kader van het belastingplan 1993

Nr. 9

EINDVERSLAG

Vastgesteld 23 november 1992

Na kennisneming van de memorie van antwoord en twee nota's van wijziging hadden de leden van verscheidene fracties uit de vaste Commissie voor Financiën¹ nog behoefte aan opheldering over een aantal zaken.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de fracties van CDA, PvdA, VVD, Groen Links, SGP en GPV hadden met belangstelling kennisgenomen van de memorie van antwoord en de op grond van het nader beleidspakket 1993 ingediende nota van wijziging.

De leden van de CDA-fractie vonden de in de memorie van antwoord gegeven antwoorden en verklaringen helder, maar niet op alle punten bevredigend.

Op verschillende onderdelen kwamen zij daar nader op terug.

De leden van de PvdA-fractie bleven op onderdelen bezwaar houden tegen het wetsvoorstel en hoopten dat de regering een spoedige en snelle afhandeling mogelijk zal maken door een nota van wijziging die op deze bezwaren inspeelt. Zij drongen daarbij onder meer aan op een goede samenhang tussen de nota's naar aanleiding van het eindverslag in het kader van wetsvoorstel 22 868 (de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992; BPM) en het onderhavige wat betreft de positie van de motorbrandstoffen.

De leden van de PvdA-fractie hadden met belangstelling kennisgenomen van de discussie tussen de regering en de leden van de CDA-fractie over de gekozen vormgeving van dit wetsvoorstel, waarin zoveel mogelijk onderwerpen van belastingplan 1993 zijn samengebracht. Zij begrepen uit de memorie van antwoord dat de regering het mede van het oordeel van de mede-wetgever wil laten afhangen of deze opzet navolging verdient in latere jaren. Zij sloten zich nadrukkelijk aan

¹ Samenstelling:

Leden: Van Houwelingen (CDA), Schutte (GPV), De Korte (VVD), Tommel (D66), Linschoten (VVD), voorzitter, Paulis (CDA), Van Rey (VVD), Vermeend (PvdA), Brouwer (Groen Links), G. H. Terpstra (CDA), Melkert (PvdA), ondervoorzitter, Smits (CDA), Reitsma (CDA), Vreugdenhil (CDA), Vriens-Auerbach (CDA), Van Rijn-Vellekoop (PvdA), Van der Vaart (PvdA), G. de Jong (CDA), Ybema (D66), A. de Jong (PvdA), Kersten (PvdA), Van Heemst (PvdA) en R. van Middelkoop (PvdA).

Plv. leden: Leers (CDA), Van Dis (SGP), Van Erp (VVD), Groenman (D66), Weisglas (VVD), Gerritse (CDA), Van Hoof (VVD), Schoots (PvdA), Rosenmöller (Groen Links), Hillen (CDA), Van Traa (PvdA), Wolters (CDA), Van de Camp (CDA), Vacature CDA, Van der Hoeven (CDA), Van Zijl (PvdA), Verspaget (PvdA), Van Iersel (CDA), Wolffensperger (D66), vacature PvdA, Van Otterloo (PvdA), Leerling (RPF) en Van Nieuwenhoven (PvdA).

bij de leden van de CDA-fractie waar deze wijzen op de voordelen van de gekozen werkwijze. Minder gelukkig zouden zij het echter vinden indien ook ingrijpende wetsvoorstellen, genoemd wordt in de memorie van antwoord de Brede Herwaardering, in een dergelijk belastingplan zouden worden meegenomen. Zij zouden een beperking willen aanbrengen tot concrete dekkingsvoorstellen die de belastingwetgeving niet structureel wijzigen.

De leden van de PvdA-fractie verwezen naar de discussie in het kader van de plenaire behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat over een wijziging van de Wet op het mobiliteitsfonds teneinde de ongeveer 70 miljoen van het fonds die zonder nadere maatregelen in 1993 onbesteed blijven, vrij te kunnen maken voor versnelling van de investeringen in infrastructuur in 1993. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarbij toegezegd in eerste instantie in overleg met de Minister van Financiën te trachten te komen met een eigen voorstel van de regering. Naar zijn aard zou een dergelijk voorstel in de onderhavige wet thuishoren. De meest eenvoudige vorm zou zijn dat in deze wet een wijziging van de Wet op het mobiliteitsfonds wordt opgenomen, waarin wordt bepaald dat in 1993 ongeveer f 12,50 van de toeslag van f 25 (en ongeveer f 25 van de toeslag van f 50) niet wordt beschouwd als toeslag Mobiliteitsfonds, maar als verhoging van de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting (MRB). Hierdoor komt ongeveer f 75 miljoen niet binnen als ontvangst in het fonds maar als algemene middelen, die vervolgens op hoofdstuk XII kunnen worden ingezet voor infrastructuur. Zij vroegen de regering naar haar definitieve oordeel, en indien dit onverhoopt toch afwijzend is, om een technische bespreking van een daarop gericht amendement. Indien de regering deze gedachte wil volgen, en de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft haar sympathie daarvoor duidelijk uitgesproken, dan vroegen zij dit bij nota van wijziging in het wetsvoorstel op te nemen.

De leden van de VVD-fractie was nog niet duidelijk of – bij de geactualiseerde inzichten in de inflatie-ontwikkeling – de aangekondigde vervroeging van de verhoging van de belastingvrije som met f 89 definitief van de baan is. Zij vroegen om duidelijkheid. Wat gebeurt er bij niet-doorgaan met de vrijkomende belastingopbrengst van ongeveer 200 miljoen in 1993? Deze leden gaven de regering de suggestie in overweging om in dat geval het arbeidskostenforfait, – conform het VVD-wijzigingsvoorstel (TK 22 800 nr. 5) – te verhogen. Aangezien ook de leden van de CDA-fractie voorstanders blijken te zijn van deze verhoging is daar derhalve een meerderheid voor aanwezig in de Tweede Kamer. Is de regering gevoelig voor dit argument?

Uit het nader beleidsplan 1993 hadden de leden van de VVD-fractie afgeleid dat er geen verandering is gebracht in de verhoging van de belastingvrije som met f 340. Nu deze verhoging onverminderd doorgaat, vroegen zij of de regering zich ervan heeft verzekerd dat dit nog steeds de meest verstandige besteding van de daarmee gemoeide ruimte tot belastingvermindering van ruim f 800 miljoen is. Heeft de regering kennisgenomen van de studieresultaten van de CPB-medewerker, Dr. G.M.M. Gelauff, die concludeert dat de verlaging van het tarief van de eerste schijf in combinatie met een verhoging van het arbeidskostenforfait de meest positieve effecten oplevert voor de bestrijding van de werkloosheid? Een verhoging van de belastingvrije voet scoort op dat vlak opvallend laag. Werkloosheidsbestrijding heeft bij de verdere tegenvallende internationale conjunctuur toch de hoogste prioriteit? Wat is het effect voor het koopkrachtbeeld van de te onderscheiden inkomensgroepen (uit bijlage 3 van «de nadere beleidsbrief voor 1993»), indien het bedrag van f 800 miljoen voor de belastingvrije som verhoging geheel omgezet zou worden in een verlaging van de eerste schijf? Wat

zou het daaruit resulterende niveau van het tarief voor de eerste schijf worden? Wat zou het lange-termijn-effect zijn van zo'n keuze voor de werkloosheid (8ste-jaarseffect)? Zou zo'n omzetting ook positief kunnen uitwerken op de participatie van de gehuwde partner? Deze leden vonden het in elk geval nuttig indien de regering deze afweging nog eens nader tegen het licht houdt.

Door het uitstel met een kwartaal van de verhoging van de motorrijtuigenbelasting en de invoering van de verbruiksbelasting op grondwater/afvalstoffen zal de collectieve lastendruk (CLD) in 1993 met 309 miljoen minder stijgen. Wat is daarvan het effect op de prijsindex respectievelijk op de koopkrachtmutatie 1993 in honderdsten van procenten? Wat zal het effect op de prijsindex respectievelijk op de koopkrachtmutatie 1993 (eveneens in honderdsten van procenten) zijn van niet-doorgaan van de verhoging van de motorrijtuigenbelasting, en niet-invoering van de milieuverbruiksbelasting op grondwater en afvalstoffen?

In het kader van het «nader beleid 1993» stelden de leden van de VVD-fractie voor om de bruto sociale uitkeringen met 1% te verlagen, terwijl het bruto minimumloon en de bruto AOW-uitkering nominaal gelijk blijven in 1993. In antwoord 19 (nader beleid 1993) heeft de regering voor zes te onderscheiden inkomensgroepen het daarbij behorende koopkrachtbeeld 1993 verschaft. Deze leden vroegen dit koopkrachtbeeld (voor sociale minima ZK, AOW, minimumloon ZK, minimumloon MK, modaal MK, modaal ambtenaar MK) vervolgens aan te passen op basis van een inflatiecorrectiefactor van 2,5%, een verhoging van het arbeidskostenforfait (met 1% en maximaal f 100) en de verandering van de prijsindex respectievelijk de koopkracht als gevolg van het niet-doorgaan van de verhoging van de motorrijtuigenbelasting, het niet-doorgaan van de milieuverbruiksbelasting en verzachting van de grijze kentekenregeling. Deze leden vroegen tevens een indicatie van de bruto en netto maandbedragen in december 1992 en in januari 1993 voor de te onderscheiden zeven inkomenscategorieën. Zij vroegen tenslotte welke bruto loonstijging in 1993 voor de modale werknemer dezelfde koopkrachtstijging te zien geeft als het voorgestelde VVD-belastingpakket – zonder verdere brutoloonstijging – verschaft?

Directe belastingen

De leden van de PvdA-fractie hadden met belangstelling kennisgenomen van de tweede nota van wijziging. Deze leden vroegen om een nadere toelichting op de keuze voor een verhoging van de belastingvrije som met f 340 in combinatie met een beperking van de inflatiecorrectie op de schijflengte tot 0,7%. Zijn ook andere combinaties overwogen?

De leden van de VVD-fractie hadden begrepen dat de kosten voor de schatkist van een verhoging van de beperkte inflatiecorrectiefactor van 0,7% naar het niveau van het geactualiseerde inflatiepercentage van 2,5% op kasbasis in 1993 f 770 miljoen bedragen (zie antwoord 26, nader beleid 1993). Zij gaven te kennen dat ze geen inflatiecorrectie van 3,9% (ondanks de geldende berekeningswijze voor 1993) voor ogen hadden. Zij waren de regering erkentelijk voor de berekende partiële inkomensgevolgen van de VVD-wijzigingsvoorstellen (TK 22 800, nr. 5). Zij vroegen of daarbij rekening was gehouden met hun wens van een inflatiecorrectiefactor op het geactualiseerde niveau van de inflatie in 1993 en niet van 3,9%.

Deze leden signaleerden dat door de actualisatie van het belastingplan 1993 als gevolg van het nader beleid 1993 er ook enige wijziging gekomen is in de wijzigingsvoorstellen van de VVD-fractie op de Begroting 1993. In de eerste plaats namen ze aan dat de ruimte van

f 195 miljoen voor extra verlaging van de belastingvrije som er niet meer is. Die kan daarmee door deze leden niet meer worden omgezet in een extra verlaging van de eerste schijf. Voorts is het herstel van de inflatiecorrectiefactor van 0,7% naar 2,5% bijna een kwart miljard duurder dan het oorspronkelijke herstel van 2,5% naar 3,9% kostte. Daarmee vervalt in het VVD-plan de verlaging van het tarief van de eerste schijf voor een bedrag van 435 miljoen (zie tabel 1 van de desbetreffende CPB-doorrekening). De VVD-wijzigingsvoorstellen komen daarmee neer op:

- handhaving van de verhoging van de basisaftrek met f 340;
- verhoging van de inflatiecorrectiefactor van 0,7% naar 2,5%;
- verhoging van het arbeidskostenforfait (met 1% en maximaal f 100);
- ongedaanmaking van de verhoging van het huurwaardeforfait met 0,4%-punt;
- ongedaanmaking van de verhoging van de motorrijtuigenbelasting;
- het niet door laten gaan van de verbruiksbelasting op grondwater en afvalstoffen.

De leden van de VVD-fractie vroegen in dit licht om herberekening van de reeds verschaftte partiële inkomensgevolgen van hun voorstellen. Zij vroegen derhalve om een aangepaste tabel 1 in bijlage 1 van de memorie van antwoord. Tabel 2 blijft van toepassing. Tabel 3 vervalt. Vervolgens vroegen zij om een aanpassing van de tabellen 4, 5, 6 en 7 in bijlage 2. Daarbij gaat het om de gecombineerde inkomensgevolgen van de verhoging van de basisaftrek met f 340, van het optrekken van de inflatiecorrectiefactor naar 2,5%, en de verhoging van het arbeidskostenforfait (van 5% naar 6% en met een maximum van f 100).

Naar aanleiding van de toelichting bij de tweede nota van wijziging van 16 november 1992 geeft de regering een overzicht van de inkomenseffecten van de maatregelen in de loon- en inkomstenbelasting (tabel 1) en van de mutaties belasting- en premieontvangsten (tabel 2). De leden van de VVD-fractie vroegen twee overeenkomstige overzichten met betrekking tot het door hen voorgestelde pakket bestaande uit: belastingvrije-somverhoging met f 340, verhoging van de inflatiecorrectiefactor van 2,5% en arbeidskostenforfait-verhoging van 5 naar 6% (met max f 100).

Deze leden vroegen tenslotte een separate weergave van de partiële inkomenseffecten (in procenten van het besteedbare inkomen) van het niet-doorgaan van de verhoging van het huurwaardeforfait in 1993 voor de in tabel 1 gepresenteerde inkomensgroepen. Daarbij vroegen ze uit te gaan van een eigen woning met een waarde in het vrije verkeer van 2 maal het desbetreffende brutoloon.

De leden van de SGP-fractie hadden geconstateerd dat de inflatiecorrectie bij tweede nota van wijziging verder wordt beperkt tot 0,7 procent. Deze leden vroegen de regering in dit verband in te gaan op de nadelige gevolgen hiervan voor het inkomens- en werkgelegenheidsbeleid. Deze leden hadden overigens met instemming kennis genomen van het voornemen van de regering om in de komende periode tot een herbezinning te komen op het belastingstelsel. Zij waren echter van oordeel dat in de tussentijd het fiscale instrumentarium niet eindeloos kan worden gebruikt als lapmiddel en gatenvuller voor allerlei onverwachte ontwikkelingen.

De leden van de GPV-fractie vroegen met welk bedrag het arbeidskostenforfait kan worden verhoogd als voor de dekking daarvan wordt uitgegaan van afschaffing van het reiskostenforfait voor het niet-openbaar-vervoergebruik.

Afschaffing fiscale grenzen

In het verleden is van de zijde van Nederland naar voren gebracht dat het wenselijk is de mogelijkheid te openen dat een aantal milieuvriendelijke producten en diensten van het hoge naar het lage tarief overgebracht worden. De leden van de CDA-fractie zouden gaarne vernemen hoe de stand van zaken op dit terrein is.

De leden van de PvdA-fractie namen met interesse kennis van de verklaring van raad en commissie over de milieuvriendelijke en energiebesparende goederen en diensten. Zij namen aan, mede op grond van het op 10 november 1992 gevoerde mondeling overleg, dat de regering voornemens is nu initiatieven te ontwikkelen om zonedig via eigen onderzoek voorstellen te ontwikkelen die aan de gestelde criteria voldoen en van plan is die bij de commissie aanhangig te maken. Kan nader worden ingegaan op de te ondernemen stappen en op de vraag hoe de Kamer daarbij zal worden betrokken?

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de inzet van de Nederlandse regering bij de behandeling van het richtlijnvoorstel om de mogelijkheid van btw-vrijstelling voor de diensten van respectievelijk schrijvers, componisten en journalisten; goederenvervoer met openbare postdiensten; en oorlogsschepen, in te trekken. Welke datum zal wellicht wel worden gehaald, nu 1 januari 1993 onhaalbaar is gebleken?

De leden van de PvdA-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van de notulenverklaring die de Nederlandse regering heeft doen aantekenen met betrekking tot de kleding- en schoenreparaties. Zij noteerden met tevredenheid dat de regering dit zelf ziet als een expliciete verbintenis van de regering om hierop in 1994 terug te komen, als de werkingssfeer van het verlaagde tarief voor het eerst wordt herzien. Welke activiteiten onderneemt de regering in de tussentijd om deze kwestie dan goed gedocumenteerd en kans op succes te kunnen voorleggen aan de andere lidstaten en de commissie? De regering stelt tevens dat de andere lidstaten, door geen contra-verklaring af te leggen, impliciet hebben aanvaard dat Nederland tegen die tijd op deze diensten zal terugkomen. Is het inderdaad gebruik om contra-verklaringen af te leggen indien een eenzijdige notulenverklaring op bezwaar stuit?

De leden van de Groen-Linksfractie verwezen naar de door hen tijdens de Algemene politieke en financiële beschouwingen gepresenteerde notitie «Op weg naar een belastingheffing II; een eerste stap op weg naar ecologisering van de Belasting Toegevoegde Waarde (BTW) ten gunste van milieu en werkgelegenheid (TK 22 800 nr. 6). Graag zouden deze leden een nader commentaar willen van de regering op de door hen in genoemde notitie uitgewerkte voorstellen. Tevens zouden zij willen vernemen hoe de regering de door haar voorgestelde wijzigingen in de tariefindeling beoordeelt vanuit een breder, op duurzame ontwikkeling gericht, perspectief. Kan zij daarbij ook werken met een concept zoals door deze leden is voorgesteld? Is de regering bereid om in het verlengde van genoemde voorstellen met eigen initiatieven te komen en deze in voerleg met de Kamer in te brengen in de Ecofin- en Milieu-Raad van de Europese Gemeenschap, zo vroegen deze leden. Is zij daarnaast bereid om de mogelijkheden die de btw-richtlijn nu al biedt om (bijvoorbeeld ten aanzien van de toegang tot culturele manifestaties, schouwburgen en musea en bepaalde arbeidsintensieve diensten) over te gaan tot een indeling van bepaalde goederen en diensten in het verlaagde tarief te gebruiken en daarvoor de benodigde budgettaire dekking te zoeken?

De leden van de fractie van Groen Links waren niet gelukkig met het feit dat de regering heeft afgezien van de mogelijkheden om een

«parkeertarief» te gebruiken, zeker waar het gaat om de schoen- en kledingreparaties. Is het juist, zo vroegen deze leden, dat de Belgische regering het parkeertarief van 12% heeft bedongen (tot eind 1996) voor Belgische steenkool, die vooral voor huishoudens met lagere inkomens als brandstof wordt gebruikt? De Morgen van 21 oktober 1992. Waarom kan Nederland het parkeertarief niet toepassen voor de schoen- en kledingreparaties, zo vroegen deze leden. Is de regering het oneens met de stelling dat het indelen van schoen- en kledingreparaties in het «parkeertarief» van 12% een veel sterkere uitgangspositie biedt bij een poging om over twee jaar in het kader van de revisieclausule alsnog een verlaagd tarief voor deze diensten te bedingen? Heeft zij, door haar weigering om de mogelijkheden van het parkeertarief te gebruiken, de betrokken beroepsgroep niet onnodige schade berokkend?

Is de regering alsnog bereid, zo vroegen de leden van de fractie van Groen Links, om compenserende maatregelen te treffen voor de schoen- en kledingreparateurs teneinde te garanderen dat zij de overgangperiode van twee jaar – waarna deze diensten alsnog op de lijst van Annex H van de (concept-)richtlijn moeten worden geplaatst – kunnen doorstaan?

Hoe denkt de regering anders de te verwachten uitstoot van arbeidsplaatsen in deze sector te voorkomen?

De leden van de SGP-fractie gingen nader in op de mogelijkheid tot het tijdelijk gebruik maken van het zogenaamde parkeertarief, in het bijzonder ten gunste van de schoen- en kledingreparaties. Het gebruik maken van deze mogelijkheid achtten zij te meer van belang, indien over twee jaar een bijstelling van de tarieflijst kan worden bereikt. Wat betreft de administratieve lasten voor het bedrijfsleven vroegen deze leden of de regering bereid is het bedrijfsleven vroegen deze leden of de regering bereid is het bedrijfsleven zelf in de gelegenheid te stellen, de afweging te maken tussen het nadeel van die lastenverzwaring tegenover het voordeel van het gebruik maken van het parkeertarief.

De leden van de GPV-fractie vroegen of de vraag naar de toepassing van het parkeertarief voor kleding- en schoenreparaties in het verslag met de overkoepelende branche-organisatie aan de orde is geweest vóór of nadat in Europees verband de finale besluitvorming over het fiscale harmonisatiepakket plaatsvond. Is ook overleg gevoerd met de categorale branche-organisaties? Hadden deze dezelfde voorkeuren als de koepelorganisaties?

Het was deze leden opgevallen dat horecadiensten wel in het lage tarief blijven vallen wegens het arbeidsintensieve karakter van deze sector. Op zichzelf beschouwd sprak dit deze leden aan, maar wordt nu niet met twee maten gemeten? Juist reparatiediensten zijn ook sterk arbeidsintensief. Waarom is hiervoor in EG-verband dan geen mogelijkheid geboden? Welke landen maken nog meer gebruik van de mogelijkheid horecadiensten en de genoemde luxe-artikelen (kunst, antiek, edelmetalen) in het verlaagde tarief te houden? Is de regering voornemens deze luxe-producten over te hevelen naar het algemene tarief als voor gebruikte artikelen een heffing over de marge wordt toegelaten?

De leden van de PvdA-fractie namen met belangstelling kennis van de voorhandse bezwaren van de regering tegen het voorstel van de commissie voor een bijzondere regeling voor kleine en middelgrote ondernemingen (22e-btw-richtlijn). Voor een helder begrip vroegen zij om aan te geven op welke punten dit richtlijnvoorstel afwijkt van de bestaande regeling voor kleine ondernemingen, en zij vroegen in welke

mate deze bestaande regeling eventueel soelaas biedt voor de kleding- en schoenherstellers in Nederland.

De leden van de PvdA-fractie vonden de beantwoording van hun vragen naar de verschillen tussen de in de Miljoenennota 1992 opgenomen opbrengst uit harmonisatie indirecte belastingen en de in het wetsvoorstel gedane voorstellen, ontwijkend. Welke goederen en diensten waren begrepen in de schatting Miljoenennota 1992 en welke daarvan komen in het wetsvoorstel niet meer voor?

De leden van de PvdA-fractie onderschreven dat door de btw-tarief-richtlijn geen nieuwe, verrassende keuzemogelijkheden zijn ontstaan voor een herindeling van bepaalde goederen en diensten van het hoge naar het lage tarief. Wel staat nu voor het eerst definitief vast dat zulks besloten kan worden zonder risico van door de EG afgedwongen spoedige wederverhoging. Zij waren echter voorlopig overtuigd door de inhoudelijke argumenten om thans niet tot herindeling over te gaan. Zij stelden echter prijs op een samenvatting van de inhoudelijke criteria om tot een laag tarief over te gaan die nu impliciet per categorie goederen en diensten worden genoemd.

De leden van de PvdA-fractie vonden de beantwoording van hun vragen over de berekening van het landbouwforfait onvoldoende. Zij hadden gevraagd om een berekening als bij het wetsvoorstel over de implementatie van de achttiende richtlijn, dus expliciet uitgaande van de kwantitatieve veronderstellingen over de te verrekenen goederen en diensten.

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar het effect op de overheidsbudgetten voor voorlichting en dergelijke van de verhoging van het btw-tarief op de advertenties. Is reeds budgettair rekening gehouden met deze extra kosten voor de rijksoverheid zelf? Om hoeveel zou het kunnen gaan?

De leden van de PvdA-fractie moesten constateren dat de regering in de memorie van antwoord geen expliciet antwoord verschaft op hun vraag of de richtlijn formeel-juridisch vereist dat de dieselaccijns zelf boven het gestelde minimum uitkomt, of dat voldoende is dat het totaal van accijns + COVA + verbruiksbelasting boven dat minimum uitkomt, en op hun vragen naar de argumentatie achter dit antwoord aan de hand van de richtlijnteksten. Zij vroegen om hier alsnog op in te gaan.

De leden van de CDA-fractie wensten een nadere berekening van de regering van het effect van de daling van de koers van de ECU voor dieselaccijns. Welke budgettair gevolg zal dit voor de overheid hebben?

De leden van de PvdA-fractie concludeerden op basis van de memorie van antwoord dat aan de zogenaamde streeftarieven feitelijk geen enkele betekenis toekomt totdat zij in een richtlijn worden vastgelegd. Kan een overzicht worden gegeven van de laatste voorstellen van de commissie voor de diverse streeftarieven?

Met teleurstelling hadden de leden van de VVD-fractie geconstateerd dat de afspraak die is gemaakt tijdens het mondeling overleg op 12 oktober 1992: «een notulenverklaring opgenomen te krijgen terzake van de schade-experts», geen navolging heeft gekregen.

Nogmaals vroegen deze leden precies op de hoogte te worden gesteld van hetgeen na het mondeling overleg op 12 oktober 1992 met betrekking tot de problematiek van de schade-experts is gebeurd.

Hadden de leden het goed begrepen, nu deze notulenverklaring niet is opgenomen, dat ook in 1994 niet meer gediscussieerd kan worden omdat alleen dan de discussie geopend mag worden over de «lijst leveringen van goederen en diensten waarop een lager btw-tarief mag

worden toegepast»? De opmerking dat de schade-experts reeds vanaf 18 maart 1991 zouden weten dat ze onder het algemene tarief zouden vallen, is al even onbegrijpelijk omdat vanaf maart 1991 de mogelijkheid nog bestond om wijzigingen in de bovengenoemde lijst aangebracht te krijgen.

Gaarne zagen de leden van de VVD-fractie een nadere financiële uiteenzetting nu voor de schade-experts het recht ontstaat op aftrek van de hun in rekening gebrachte voorbelasting.

Verkeer en vervoer

De leden van de CDA-fractie hadden in het voorlopig verslag gevraagd hoe de beperking van de tweede tranche van de Tussenbalans zich verhoudt tot de totale stijging van de fiscale autolasten over 1993 en 1994 (inclusief de stijging voortvloeiend uit de BPM). Vreemd vonden genoemde leden de redenering van de regering over het aandeel van de begroting van VROM. De compensatie van wegvervoer zou toch gebruikt worden voor investeringen in de fysieke infrastructuur? Is hierover vooraf overleg geweest met de wegvervoersorganisaties? De leden van de CDA-fractie wilden tevens weten waarom het volle bedrag van 220 danwel 216 miljoen niet direct in 1993 voor de dekking van de verdere oploop van de financieringsbehoefte voor het SVV wordt gebruikt. Kan in een nadere toelichting over de jaren 1993 tot en met 1996 worden aangegeven waarom de middelen zijn ingezet voor invulling kaderbrief, compensatie voorjaarsnota en interne problemen? Worden de middelen in genoemde jaren ingezet voor investeringen?

De leden van de CDA-fractie waren de regering erkentelijk voor het overzicht van de op 2 januari 1992 geldende tarieven van de dieselaccijns in de overige lidstaten. Sindsdien zijn de valuta aangepast. Welke invloed heeft dit gehad op de brandstofprijzen in de betrokken landen?

Moeite hadden genoemde leden met de extra verhoging van dieselaccijns met 1 ct per liter. Zij waren van oordeel dat de regering niet inhoudelijk is ingegaan op de vraag waarom dit afgewenteld wordt op vooral de sector wegvervoer. Dat de opbrengst hiervan vloeit in de algemene middelen, staat daar geheel los van.

Het feit dat de regering het wetsvoorstel op de pleziervaarttuigenbelasting niet op het beoogde tijdstip in werking kan laten treden, rechtvaardigt het nog niet om dan de beoogde opbrengst maar tijdelijk af te wentelen op de sector wegvervoer. Bovendien lijkt hun de totale raming van 1 ct dieselaccijns hoger dan het door de regering geraamde bedrag. Waarom is er dat verschil ten opzichte van de realistische cijfers? De regering int meer middelen dan voor de voorziene uitgaven nodig is.

Aangezien de BVB per 1 januari 1993 wordt omgezet in BPM, met mogelijke gevolgen voor het verloop van het LPG-verbruik, leek het genoemde leden uiteindelijk meer voor de hand te liggen om de tussenbalans-maatregelen geheel te realiseren binnen de accijns en de motorrijtuigenbelasting. Leidt het afzien van verhoging BVB/BPM niet tot meer doorzichtigheid bij genoemde omzetting?

De leden van de PvdA-fractie namen aan dat de gespecificeerde derving van 115 miljoen door de differentiatie gelode en ongelode benzine met het totaal aan belastingmaatregelen 1993 voldoende is gecompenseerd. Is dat juist? Op welke wijze?

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de beschikbare informatie over de hoogte van de motorrijtuigenbelasting voor enkele typen personenauto's en vrachtwagens in de EG-lidstaten kan worden verstrekt. Geldt de stelling in de memorie van antwoord dat de Nederlandse motorrijtuigenbelasting in de Europese context onder het gemiddelde ligt, ook voor personenauto's?

De leden van de PvdA-fractie begrepen uit de memorie van antwoord dat ongeveer 1,2 miljoen auto's, dus ongeveer 20% van het wagenpark, al voldoen aan de US 83 = EG 93-eisen. Zij leidden daaruit af dat gemiddeld in 80% van de gevallen van vervanging van een oude door een nieuwe auto na 1 januari 1993 een verbetering van de milieuklasse aan de orde kan zijn.

Volgens de memorie van antwoord verbetert dankzij de vervanging elk jaar 10% van het huidige wagenpark qua milieuklasse. Zij konden zich niet voorstellen dat dit slechts «van betrekkelijk geringe, ofschoon niet onbelangrijke betekenis» is. Zij hielden daarom een voorkeur voor een omzetting van het bedrag van 175 miljoen-tussenbalans dat de BPM moet opbrengen in een verhoging van de MRB, teneinde de prijzen van de nieuwe schonere auto's zo weinig mogelijk te verhogen en vervanging daardoor niet onnodig af te remmen. Uit de beantwoording van vragen van de leden van de CDA-fractie leidden zij af dat dit een gemiddelde extra verhoging van de MRB vergt van ongeveer f 25 per jaar. In antwoord op vragen van de leden van de PvdA-fractie naar een compenserende verhoging van de MRB die de consumenten-aanschafprijs niet per 1 januari 1993 doet stijgen, komt echter een extra MRB-verhoging van f 79 naar voren. Wat verklaart dit verschil?

De leden van de PvdA-fractie hielden vast aan hun voorkeur voor omzetting per 1 januari 1994 van de verhoging van de hoofdsom MRB in een verhoging van de toeslag infrastructuurfonds, voor tenminste de f 400 miljoen die uit de totale opbrengst tweede tranche tussenbalans verkeer en vervoer voor het SVV bestemd is. Zij kwamen daar bij de plenaire behandeling op terug. Ter voorbereiding van die behandeling herhaalden zij echter hun vragen in het voorlopig verslag in het kader van een technische beoordeling van de consequenties van een dergelijke omzetting, die helaas niet kan worden beantwoord. Ook misten zij in de memorie van antwoord een antwoord op hun vraag of, als de vergroting van de voeding toch tot stand zou moeten komen, de regering deze omzetting zou verkiezen boven een verhoging van de minimale accijnsvoeding (thans 10%) of juist niet.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of in de gepresenteerde budgettaire raming rekening is gehouden met de verminderde brandstoftoevoeiing diesel van over de grenzen.

De leden van de PvdA-fractie waren het niet eens met de stelling dat enige bijzondere voorziening van de pomphouders in de grensstreek evident in strijd zou komen met het fiscale gelijkheidsbeginsel; deze pomphouders starten immers vanuit een fiscale ongelijkheid ten aanzien van hun directe concurrenten over de grens. Ook de fiscale gelijkheid mag Europees worden gezien, zo oordeelden zij. Zij herhaalden hun vraag naar de bate die een gemiddelde pomphouder zou hebben van een accijnscrediet van één tot enkele maanden. Het genoemde bedrag van 1 miljard als gevolg van een accijnscrediet voor iedere detailhandelaar voor alle accijnzen vonden zij misleidende informatie. Is het, naast de aanwijzing van bepaalde tankstations langs de grens tot accijnsgoederenplaats, technisch ook denkbaar om bij de vergunning te vereisen dat het accijnscrediet door de huidige houders van de vergunning voor een accijnsgoederenplaats, voor enkele maanden aan bepaalde pomphouders moet worden doorgegeven, indien de wet nader de basis verschaft voor een dergelijke vergunningeis?

De leden van de PvdA-fractie moesten de regering gelijk geven dat een verhoging van het openbaar-vervoerforfait niet logisch is, als dat leidt tot omzetting van een kostenaf trek in een subsidie. De omgekeerde mogelijkheid, een relatieve verlaging van het autoforfait, laat de regering onbesproken. Zou de regering bereid zijn dat te zijner tijd te overwegen indien blijkt dat het doorbreken van de parallelle tussen variabele

autokosten en de openbaar-vervoertarieven de mobiliteitsontwikkeling in 1993 feitelijk ongunstig beïnvloedt?

De leden van de PvdA-fractie betreurden het dat de regering nog niet in staat is enige feiten te verstrekken over de verdeling van de indirecte belastingen op autobezit en autogebruik over de inkomensklassen. Zij herinnerden er aan bij de behandeling van de Wet op de accijns gevraagd te hebben ook op dit punt een zorgvuldige beoordeling van wetsvoorstellen mogelijk te maken op door hen relevant geachte criteria. Wordt in deze informatie-lacune te eniger tijd voorzien? Welke middelen zou periodieke achterhaling van dergelijke gegevens vergen?

De leden van de PvdA-fractie herhaalden hun vraag naar de overlegging van het convenant wegvervoer. Bovendien vroegen zij alsnog hun vraag te beantwoorden naar het tijdstip waarop het convenant afloopt (1 januari 1993 of 1 januari 1994).

De leden van de VVD-fractie hadden vastgesteld dat de regering nog steeds niet bekend schijnt te zijn met het feit dat de enige verkopen die de pomphouders aan de oostgrens thans nog verrichten dieselverkopen zijn. Deze leden zouden gaarne van de regering vernemen welke gevolgen de verhoging van de dieselaccijns voor de Nederlandse vervoersector met zich mee brengt? Welk effect op de werkgelegenheid heeft deze extreme verhoging?

De leden van de SGP-fractie stemden in met het belang van een relatieve kostenbeoordeling van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Zij hadden echter de indruk dat de reiziger meer naar de kwaliteit van beide soorten vervoer kijkt dan naar de kostenverhouding. Deze leden beklemtoonden dan ook het belang van voorlichting om de houding van het publiek ten opzichte van het openbaar vervoer te verbeteren. Tevens legden deze leden de nadruk op het belang van variabilisatie van de autokosten.

De leden van deze fractie vroegen in hoeverre de regering zich bij fiscale voorstellen terzake van verkeer en vervoer laat leiden door in Europees verband te bereiken overeenstemming over harmonisatie van de fiscale lasten van het wegvervoer.

De leden van de SGP-fractie stelden een vraag over de verhouding tussen de verhoging van de dieselaccijns in dit wetsvoorstel en de vermindering van het verschil in omslagpunten benzine/lpg enerzijds en benzine/diesel anderzijds als gevolg van het wetsvoorstel. Belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (TK 22 868). Is de compensatie voor de verhoging van de dieselaccijns in dit wetsvoorstel wel nodig in het licht van het wetsvoorstel BPM?

Dieselaccijns

Waarom is gekozen voor 5,2 ct per liter boven het EG-minimumtarief bij dieselaccijns, zo vroegen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de PvdA-fractie begrepen dat een maximale verlaging van de voorgestelde tariefverhoging voor zwavelarme dieselolie met 5,2 cent per liter verenigbaar is met het EG-recht. Impliciet heeft de regering daarbij verondersteld dat de niet-accijnsheffingen meetellen in de formele toetsing aan het minimum, hoewel de regering een vraag daarnaar niet expliciet beantwoordt. Zij begrepen dat het budgettair effect van een dergelijke verlaging onvoorspelbaar is, maar zeker gering gelet op de in de memorie van antwoord gememoreerde zeer beperkte verkrijgbaarheid. Een eventueel op grond van de feitelijke ontwikkelingen benodigde compensatie op de normale dieselaccijns zou, zo constateerden zij, in het medio 1993 in te dienen wetsvoorstel waarbij de tijde-

lijke extra verhoging met 1 cent wordt ingetrokken, nader bezien kunnen worden. Zij namen zich voor op dit punt bij de plenaire behandeling met een amendement terug te komen.

Tabaksaccijns

Het in de notulen doen opnemen van een verklaring van een aantal landen dat zij zich het recht voorbehouden op het minimumniveau terug te komen, indien zich marktverstoringen gaan voordoen, werd door de leden van de CDA-fractie positief beoordeeld. Verder hadden deze leden er goede nota van genomen dat ook de regering het betreurt dat deze in het EG-overleg voor de sigarettenaccijns er niet in geslaagd is een bedrag in ECU in het minimumniveau op te nemen.

De opmerkingen «Daarnaast is het niet onbelangrijk dat de Europese Commissie voortgaat met haar stappen tegen de tabakmonopolies in enkele lidstaten» prikkelde de nieuwsgierigheid van de leden van de CDA-fractie. Gaarne vernamen deze leden welke stappen de commissie in dit kader reeds gezet heeft en wat het resultaat daarvan is, alsmede in welke richting gedacht moet worden bij het nemen van vervolgstappen. Een helder antwoord op dit punt zouden zij op prijs stellen.

De constatering dat met betrekking tot de marktontwikkelingen en in het bijzonder de verhouding tussen de shagafzet en de sigarettenafzet op dit moment nog geen goed beeld te verkrijgen is, sterkte de leden van de CDA-fractie in de overtuiging dat het alleen op die grond al wenselijk is met de doorvoering van de 57%-maatregel enkele maanden, dat wil zeggen tot 1 april 1993 te wachten. Het kunnen vellen van een goed oordeel, waarvoor kennelijk enkele maanden nodig zijn, achtten deze leden van groot belang.

De leden van de CDA-fractie hadden er eveneens goede nota van genomen dat de regering zonder Europese besluitvorming niet tot de thans voorgenomen accijnsverhoging zou hebben besloten. Vanuit dit standpunt bezien meenden deze leden, gelet op de reeks van prijsverhogingen waarmee de tabaksindustrie wordt geconfronteerd en waarvan de laatste tranche per 1 januari 1993 wordt gerealiseerd, dat een uitstel van de verhoging tot 57% van de accijns op sigaretten tot 1 april 1993 alleszins aanvaardbaar is, ook vanuit de Europese optiek.

Bij de prijsstelling die voor de populaire klasse op f 5,40 of f 5,45 zou uitkomen, plaatsten de leden van de CDA-fractie een vraagteken. Is het niet zo dat bij de handhaving van de handelsmarges moet worden uitgegaan van een prijs van ongeveer f 5,55 per pakje? Het is toch niet de bedoeling dat de aangekondigde accijnsverhoging ten koste van de handelsmarges wordt doorgevoerd?

Los daarvan vroegen de leden van de CDA-fractie of het ten principale wel juist is om in het wetsvoorstel een bedrag van f 123,12 accijns op te nemen. Licht het niet veel meer voor de hand om een percentage van 57 te vermelden met als ondergrens het reeds vastgestelde bedrag per 1 januari 1993 ad f 119,56? Het is toch aan het bedrijfsleven zelf (fabrikanten, groot- en kleinhandel) om zijn prijzen respectievelijk marges vast te stellen?

Indien de regering deze visie deelt, zou het, aldus de leden van de CDA-fractie, aan te bevelen zijn door middel van een nota van wijziging het wetsvoorstel in de gesuggereerde zin bij te stellen. Aangeduid wordt dat uit het gevoerde overleg niet gebleken is of de sigarettenfabrikanten overwegen via commerciële aanpassingen de noodzaak van accijnsverhogingen te voorkomen. Op welk overleg wordt hier geduid? Wie heeft concreet met wie wanneer over wat wordt gesproken, respectievelijk overleg gevoerd. De leden van de CDA-fractie wilden hierover volledig geïnformeerd worden.

Eveneens vernamen deze leden gaarne op welke datum de industrie

dringend verzocht werd, de prijsopgave voor de zegels per ultimo oktober door te geven. Wat is de reactie van de industrie tot nu toe op de gedane verzoeken? Met betrekking tot het in de toekomst blijven volgen van de 1:2-verhouding wordt verwezen naar substitutie-effecten die dan wellicht kunnen optreden van shag naar sigaretten, omdat de prijzen van shag dan sterker zullen stijgen dan die van sigaretten. De leden van de CDA-fractie vroegen of deze stelling wel houdbaar is gelet op verschillen in multiplier tussen sigaretten en shag. Van welke multiplier gaat de regering uit, zo vroegen deze leden.

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom niet ook Duitsland de notulenverklaring over de 57% heeft opgenomen. Ook vroegen zij nadere informatie over de feitelijke initiatieven van de Europese Commissie jegens de tabaksmonopolies in enkele lidstaten. Is hier werkelijk wat van te verwachten?

De leden van de PvdA-fractie betreurden dat de memorie van antwoord nergens uitdrukkelijk ingaat op hun vragen naar de voorzieningen in de richtlijn rondom een eventueel toegestaan of te accepteren tijdsverloop tussen het moment dat niet aan de 57% wordt voldaan en de materiële accijnswijziging die er voor moet zorgen dat dit weer wel het geval is. Voor de accijnzen van minerale oliën is blijkens de memorie van antwoord wel een voorziening getroffen, inclusief een bepaling dat aanpassing niet noodzakelijk is indien de noodzakelijke stijging minder dan het minimum van 5% en 5 ECU is. Zij vroegen hun vragen alsnog deugdelijk te beantwoorden. Zij kwamen hierop bovendien nog met nadere vragen in dit eindverslag terug. De leden van de PvdA-fractie behielden vooralsnog hun mening voor over het al dan niet opnemen van de 57% in de wet. Zij begrepen dat de richtlijn daartoe niet dwingt, en op grond van de nog te bespreken verhouding met de accijns op shag, die wellicht ook wettelijk zou kunnen worden vastgelegd, is het wellicht ook beter de 57% thans nog niet vast te leggen, en op deze kwestie bij latere wetwijziging terug te komen. Wel vonden zij dat in de wet een accijns-tarief moet worden opgenomen dat voldoet aan de 57%, waarbij wat deze leden betreft het tijdstip waarop in discussie is.

De leden van de PvdA-fractie vroegen voor een goed begrip van de praktische mogelijkheden om de 57% continu te handhaven om een beschrijving van de gang van zaken rondom de aanvraag van de banderollen, en het minimale tijdsverloop dat hieruit voortvloeit voor aanpassingen van consumentenprijzen en eventueel accijnstarieven. Naar zij hadden begrepen ligt hier een probleem van coördinatie tussen enerzijds het Ministerie van Financiën en anderzijds de fabrikanten en tussen de fabrikanten onderling, dat altijd enige tijd vergt. Indien bijvoorbeeld één fabrikant van de meest gevraagde prijsklasse zijn prijs wil verhogen ingaande op enig moment, dan volgt hieruit wellicht een nieuw accijns-tarief indien de 57% voor die prijsklasse tot dat moment precies gold. Of ontstaat de noodzaak tot een dergelijke accijnsaanpassing alleen indien de marktleider, of alle, of de meeste fabrikanten van de meest gevraagde prijsklasse een prijsaanpassing wensen? Indien een nieuw accijns-tarief moet worden vastgesteld, heeft dat vervolgens consequenties voor de andere fabrikanten indien deze door prijsaanpassing hun marges in stand willen houden. Die zullen dus liefst gelijktijdig ook nieuwe zegels willen bestellen. Zij namen aan dat het uitsorteren van deze wensen en het drukken van de daaruit voortvloeiende banderollen altijd enige tijd vergt. Zou het derhalve niet verstandig zijn om bij voorbeeld in de bezem-richtlijn op te nemen dat er een vertraging van 3 maanden mag zitten tussen het tijdelijk niet-voldoen aan de 57% en het aanpassen van het accijns-tarief om daarop weer uit te komen? Dit leek deze leden ook te zijn in de geest van artikel 5, lid 1, van de structuurrichtlijn, waarin er de nadruk op wordt gelegd dat de fabrikanten vrijelijk de maximum klein-

handelsprijzen mogen vastleggen. Deze vrijheid wordt materieel belemmerd indien een producent van de meest gevraagde prijsklasse steeds moet wachten met een prijsverhoging teneinde andere fabrikanten in de gelegenheid te stellen zich aan te passen aan nieuwe accijnstarieven.

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de betekenis van het tweede onderdeel van het tweede lid van de tariefriichtlijn voor sigaretten. Daarin wordt gesteld dat bij de vaststelling van de totale minimumaccijns op sigaretten moet worden uitgegaan van de sigaretten die volgens de op 1 januari van elk jaar bekende gegevens tot de meest gevraagde prijsklasse behoren. Hieruit zou kunnen worden afgeleid dat de richtlijn slechts één keer per jaar tot accijnsaanpassing dwingt. Zagen zij dat juist? In de praktijk zou dit kunnen betekenen dat, indien de consumentenprijs voor de meest gevraagde prijsklasse sigaretten per 1 januari 1993 zodanig lager wordt vastgesteld dan thans overwogen dat aan de 57% wordt voldaan, bij voorbeeld door tijdelijke een verkrapping van de marge te accepteren, de consumentenprijs daarna weer kan worden verhoogd zonder noodzaak ingevolge de richtlijn tot aanpassing van de accijnstarieven. De aanpassing zou dan weer per 1 januari 1994 hoeven te geschieden. Is deze gang van zaken inderdaad mogelijk binnen de vereiste van de richtlijn, zo vroegen zij.

De leden van de PvdA-fractie hielden staande dat een extra verhoging bovenop de reeds vastliggende niet per 1 januari 1993 zou moeten ingaan, maar per 1 april 1993. Dat hiermee wellicht de letter van de richtlijn niet wordt nageleefd, accepteerden zij. De EG-wetgever kan niet het onmogelijke eisen van de nationale wetgever; de implementatietermijn is hier werkelijk te kort. Zij begrepen overigens dat de accijnszegels inderdaad per ultimo oktober moesten worden aangevraagd, dus voordat zekerheid bestond over de uiteindelijke wetstekst. In elk geval leek het deze leden verstandig dat de Nederlandse regering in de eerstvolgende Ecofin-Raad duidelijk maakt dat het technisch onmogelijk is om reeds per 1 januari 1993 aan de 57% te voldoen.

De leden van de PvdA-fractie betreurden het dat de regering geen poging doet om de discussie over de verhouding sigaretten:shag te beslechten, en voor de toekomst alles open wil houden. Dit zou deze leden bijna in de positie dwingen opnieuw bij amendement de 1:2-verhouding voor te stellen, hoewel zij bereid waren daar deze keer vanaf te zien wegens de unieke situatie. Indien uit de verdere verkoopontwikkeling van shag en sigaretten in 1992 en begin 1993 blijkt dat de Kamer het bij het juiste eind had in de beoordeling van de substitutie- en volume-effecten, zou de regering dan bereid zijn bij een bewust gewilde accijnsverhoging van de verhouding 1:2 uit te gaan, zo vroegen zij. Is de regering bereid over enige tijd nader aan de Kamer te rapporteren hoe het met die substitutie- en volume-effecten is verlopen na de tweede en derde tranche accijnsverhogingen?

De leden van de PvdA-fractie begrepen uit het voorlopig verslag dat kennelijk te verwachten is dat de kerftabakindustrie de prijzen van een pakje shag wellicht uit commerciële redenen zal verhogen met 10 cent meer dan verwacht ten tijde van de laatste accijnsverhoging. Toen werd, zo meenden zij zich te herinneren, uitgegaan van een prijs per pakje van f 5,50. Dit gegeven zou hun zorg verkleinen over ongewenste substitutie-effecten door de extra accijnsverhoging op sigaretten die de EG afdwingt. Tegelijk moesten zij echter constateren dat de memorie van antwoord ook de te verwachten prijs van een pakje sigaretten weer een hoger bedrag noemt, f 5,40 of f 5,45, waar de memorie van toelichting nog over f 5,30 sprak. Leidt dit niet tot nog hogere accijnsopbrengsten dan al geraamd? Mag uit deze nieuwe, hogere consumentenprijzen worden afgeleid dat het kennelijk volgens de industrie wel meevalt met de te verwachten volume-effecten?

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de richtlijnen in de weg staan dat in de Nederlandse wetgeving een vast verband wordt gelegd tussen de accijnsniveaus voor sigaretten en shag. Naast de eerder genoemde 1:2-verhouding (ofwel 1:1 per gewichtshoeveelheid tabak), die inderdaad de opmerkelijke consequentie heeft dat beide industrietakken via de Accijnswet commercieel met elkaar worden verbonden, is er de mogelijkheid om de accijnsdrukken parallel te laten verlopen. De Accijnsdruk op sigaretten is binnenkort 57%, die op shag wellicht ongeveer 48%. Hoe zou de regering oordelen over het handhaven van de accijnsdrukken in die verhouding, dus een druk op shag die ongeveer 85% bedraagt van de druk op sigaretten? Hoe vertaalt deze zich in de verhouding accijns per pakje sigaretten en accijns per pakje shag?

De leden van de VVD-fractie vroegen een andere toelichting op de opmerking: «In beginsel geen verslechtering behoeft in te houden van de huidige positie van de Nederlandse exporteurs».

Tevens zouden deze leden gaarne de gevolgen vernemen, indien de ingangsdatum van deze wijziging niet 1 januari, maar 1 februari of 1 maart of 1 april 1994 zou zijn. Welke financiële gevolgen brengt een verschuiving van de ingangsdatum met zich mee en zullen er nog opmerkingen uit Brussel te verwachten zijn? Wegens de overlast die deze bedrijfstak de laatste jaren is bezorgd en het herhaaldelijk appelleren aan de flexibiliteit van deze bedrijfstak, waren deze leden van de VVD-fractie van mening dat de ingangsdatum op 1 april 1994 moet worden gesteld.

De leden van de VVD-fractie verwezen hierbij naar de brief van 4 november 1992 van de Stichting Sigarettenindustrie en de Vereniging Nederlandse Kerftabakindustrie en zagen gaarne dat de regering een reactie op deze brief geeft.

De leden van de SGP-fractie vroegen of het EEG-beleid met betrekking tot de tabaksaccijnzen voornamelijk is gericht op harmonisatie van de tarieven of ook op tariefverhoging met het oog op regulering van het gebruik.

Bij deze leden heerste twijfel over de vraag of de sigarettenindustrie werkelijk in de gelegenheid is om de accijnsverhoging tijdig door te voeren, in verband met de beschikbaarheid van accijnszegels. Wordt deze bedrijfstak niet de dupe van de traagheid dan wel overhaasting van de wetgever?

Motorrijtuigenbelasting

De leden van de PvdA-fractie vroegen of zij een antwoord over recent Duits onderzoek naar de effectiviteit van de dieselmotorcatalysator nog tijdens de wetbehandeling tegemoet konden zien. Het verbaasde deze leden overigens dat dit onderzoek bij VROM niet bekend is.

De leden van de PvdA-fractie namen kennis van de technische uitwerking van hun voorlopige voorkeur voor een variant waarbij de positie tussen motorbrandstoffen fiscaal minder wordt verstoord dan met de huidige wetsvoorstellen. Vooralnog leek de uitkomst van de ingreep deze leden aanvaardbaar. Welke veranderingen in die uitkomst treden op, indien de 175 miljoen-tussenbalans alsnog van de BPM naar de MRB wordt overgeheveld, en de milieudifferentiatie voorlopig uit de BPM verdwijnt, zoals door sommige fracties wel wordt bepleit? Zij verwezen overigens naar hun bijdrage aan het eindverslag wetsvoorstel 22 868 (BPM) voor een uitwerking van hun nadere voorkeur wat betreft de regeling van de onderlinge verhouding tussen de motorbrandstoffen.

De leden van de PvdA-fractie misten in de memorie van antwoord een reactie op hun stelling dat in 1993 alles op alles moet worden gezet om een milieudifferentiatie in de MRB per 1 januari 1994 aan te brengen, en

dat dit wellicht een even grote milieuwinst kan opleveren als een eventuele accijnsverhoging. Zij wezen er op dat in dat geval ook de vrachtwagens in de milieudifferentiatie kunnen worden betrokken, hetgeen tot afschaffing van de bestaande subsidieregeling kan leiden zonder nadelige effecten voor het beleid. Kan die reactie alsnog worden gegeven?

De leden van de VVD-fractie verwezen naar het correctie-scenario en de eerder gemaakte opmerkingen inzake de ongedaanmaking van de verhoging van de motorrijtuigenbelasting.

Pleziervaartuigenbelasting

Welke noodzaak is aanwezig om in jachthavens twee soorten dieselolie te verkopen, zo vroegen de leden van de CDA-fractie. Ligt het uit het oogpunt van controle niet meer in de rede om enkel verkoop van hoog belaste dieselolie aan te bieden? Pleziervaart en beroepsvaart zijn toch redelijk van elkaar gescheiden. De structurele opbrengst van de pleziervaartuigenbelasting is nogal wat hoger geraamd dan de voorziene uitgaven in 1993. Welke opbrengsten/uitgaven zijn er de komende vier jaar met betrekking tot de pleziervaartuigenbelasting?

Met belangstelling hadden de leden van de VVD-fractie kennis genomen van het tijdstip per 1 april 1994 voor de invoering van de pleziervaartuigenbelasting. Indien dit kabinet zijn periode voltooit, zal dus enige weken voor de verkiezingen van mei 1994 de pleziervaartuigenbelasting worden ingevoerd. Ook zouden zij gaarne op de hoogte worden gesteld van de personele gevolgen bij de Belastingdienst van het invoeren van de pleziervaartuigenbelasting. Dat Nederland niet heeft gekozen voor de procedure van artikel 8, vierde lid, van de richtlijn en België wel een verlaagd tarief voor de pleziervaart heeft geregeld, geeft aan dat deze regering meer in Brussel accepteert dan andere lidstaten.

De leden van de SGP-fractie bleven hun twijfels houden over de controleerbaarheid van het verbod op het gebruik van laagbelaste dieselolie door pleziervaartuigen. In het bijzonder de monsterneming aan boord leek hun moeilijk, zeker gelet op het uitgangspunt van de regering dat uitbreiding van het controle-apparaat niet nodig is.

Deze leden vroegen overigens of deze belasting werkelijk het karakter van bestemmingsheffing zal krijgen en of de gedachte van tolheffing op waterwegen geheel is verlaten. Op de overige vragen die zij hierbij hadden, gingen deze leden graag nader in bij het desbetreffende wetsvoorstel.

Aanpassing betaaltermijnen

De leden van de CDA-fractie konden zich niet indenken dat de gewijzigde betaalregeling de schatkist geen voordeel zou bieden. Zij vroegen dan ook hoeveel rentedagen de schatkist wint bij inwerkingtreding van deze regeling in het jaar 1993 respectievelijk 1994.

De leden van de VVD-fractie zouden gaarne van de regering vernemen waarom volgens haar rente-nadeel geen inkomstenderving voor het bedrijfsleven betekent.

De leden van de SGP-fractie vroegen een duidelijke reactie van de regering op de vraagstelling of de voorgestelde termijn aanpassing slechts is ingegeven door comptabele overwegingen of dat hieraan ook overwegingen van recht, rechtsvergelijking of rechtseenheid ten grondslag liggen. Is de regering met hen eens dat er heel goede redenen

moeten zijn om in specifieke wetgeving af te wijken van algemene wetten zoals in casu de Algemene Termijnenwet?

Overige onderwerpen

De leden van de PvdA-fractie bleven van mening dat door de wijziging van artikel 36 van de Wet op de accijns een belangrijke uitbreiding wordt gegeven aan de ministeriële bevoegdheid. Zij vroegen of andere voorbeelden van wetgeving kunnen worden genoemd waarbij belasting-tarieven automatisch bij ministeriële regeling kunnen worden aangepast, dit los van de diverse indexatiemechanismen. Zij hadden het overzicht op de artikelnummering van de Wet op de accijns gelukkig weer terug; zij hadden het ingediende wetsvoorstel geraadpleegd in plaats van het Staatsblad. Zij waren de regering erkentelijk voor het betoonde meelevens.

Artikelen

Artikel VII

De leden van de PvdA-fractie vroegen of in dit artikel niet in die zin een fout is geslopen dat het accijnstarief van f 123,12 per 1 000 stuks niet alleen moet worden vervangen door het tarief dat hoort bij 57% indien dit hoger is, maar ook indien dit lager is dan f 123,12 mits hoger dan f 119,56.

De voorzitter van de commissie,
Linschoten

De griffier van de commissie,
De Gier