

23 472

Wijziging van een aantal belastingwetten en van de Wet Infrastructuurfonds in het kader van het belastingplan 1994

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 13 december 1993

1. Algemeen

Wij willen deze memorie beginnen met het uitspreken van onze erkentelijkheid voor de bereidheid van de verschillende fracties zo spoedig een voorlopig verslag uit te brengen over het onderhavige wetsvoorstel. Met enige teleurstelling hebben wij kennis genomen van het feit dat de leden van de CDA-fractie gemengde gevoelens hebben bij het onderhavige wetsvoorstel. Wij spreken de hoop uit dat wij in het vervolg van de behandeling van dit wetsvoorstel in deze Kamer die gevoelens bij deze leden kunnen wegnemen. Dit geldt eveneens voor de leden van de VVD-fractie, die hun teleurstelling uitspreken over dit voorstel. Met voldoening constateren wij dat de leden van de PvdA-fractie kunnen instemmen met het onderhavige wetsvoorstel en de doelstellingen die het beoogt te dienen. Met deze leden zijn wij van mening dat de maatregel inzake het niet toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven niet geïsoleerd moet worden beoordeeld, maar in samenhang met de andere voorgestelde maatregelen in het belastingplan.

De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre fiscale wetsvoorstellen dienen te worden aangewend om een bijdrage te leveren aan een gematigde loonkostenontwikkeling en daardoor aan de groei van de werkgelegenheid en of dit niet meer op de weg van aanpassingen in het premiestelsel ligt. Voorts vragen zij of de stellingname in het nader rapport over de inzet van fiscale voorstellen in het kader van het werkgelegenheidsbeleid dient te worden gezien als een weerspiegeling van een consistent kabinetsbeleid om werkgelegenheidsbeleid en fiscaal beleid blijvend te koppelen.

De belastingheffing kan ondersteuning bieden bij het bereiken van sociaal-economische doelstellingen, waaronder die van de werkgelegenheid. Het gebruik van dit instrument voor het nastreven van neven-doelenden is vrij algemeen geaccepteerd waarbij een goede vervulling van de primaire functie uiteraard gewaarborgd moet zijn. Wij menen dat dit hier het geval is. Onder omstandigheden kan uiteraard ook via de weg van sociale verzekeringspremies een bijdrage aan meerbedeelde doelstellingen worden geleverd. In dit verband kan worden gewezen op de premiereducties in het kader van de Wet Vermeend/Moor.

In antwoord op een vraag van deze leden over meerbedoelde passage in het nader rapport merken wij op dat daarmee niet bedoeld is aan te geven dat wij werkgelegenheidsbeleid en fiscaal beleid blijvend willen koppelen. Wel is er een natuurlijke interactie tussen beide.

2. Het arbeidskostenforfait

De leden van de CDA-fractie vragen of het juist is dat de verhoging van het arbeidskostenforfait in het niet valt bij het achterblijven van de schijflengten.

Hierover merken wij het volgende op. Zuiver rekenkundig gezien is het inderdaad waar dat de reële verkorting van de schijflengten in de afgelopen jaren door het niet of niet volledig toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven niet wordt goedge maakt door de verhoging van het arbeidskostenforfait. Naar ons oordeel is die vergelijking echter onvolledig, vooral omdat zij geen rekening houdt met de verhoging van de basisaftrek in 1992 en 1993 en de verlaging van het belastingdeel van het tarief eerste schijf in 1994. Daarnaast moet worden bedacht dat een verandering van de schijflengten van een gegeven omvang een ander effect heeft op de netto inkomensposities dan een verandering van de hoogte van de basisaftrek en het maximum van het arbeidskostenforfait van eenzelfde omvang. Een verhoging van hetzij het arbeidskostenforfait, hetzij de basisaftrek komt tegen het marginale belasting- en premietarief in het netto inkomen tot uitdrukking. Een verkorting (of het niet verlengen) van de schijven leidt er daarentegen toe dat de heffing over dat deel van het inkomen tegen een hoger tarief plaatsvindt. Tenslotte is van belang dat alle drie de maatregelen leiden tot een verschillende versmalling van de premiegrondslag. Er is dus niet zonder meer een vergelijking te trekken op basis van de omvang van de maatregelen op het vlak van het arbeidskostenforfait en de schijflengten.

Overigens wijzen wij erop dat de hoogte van het arbeidskostenforfait in 1994 niet f 2043 bedraagt, zoals deze leden menen, doch f 2086. De verklaring van dit verschil schuilt in de toepassing van de inflatiecorrectie op het maximum van het forfait.

De leden van de CDA-fractie vragen onze mening over het weer invoeren van een afzonderlijke arbeidstoeslag op de belastingvrije som om het onderscheid tussen werkenden en niet werkenden te vergroten en daarnaast de aftrek van de werkelijk gemaakte kosten, met als minimum het arbeidskostenforfait. In de memorie van toelichting hebben wij een uiteenzetting op hoofdlijnen gegeven waarlangs een omvorming van het arbeidskostenforfait zou kunnen plaatsvinden. Het komt ons voor dat het resultaat van de ons voor ogen staande omvorming in belangrijke mate overeenstemt met de uitkomsten van de door deze leden geschetste weg. Bij de verdere uitwerking van de omvorming van het arbeidskostenforfait zullen wij de suggestie van deze leden zeker betrekken.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe ver nog kan worden gegaan met het aanpassen van het arbeidskostenforfait voor werkgelegenheidsdoeleinden. Naar hun mening heeft het arbeidskostenforfait een kritieke grens genaderd c.q. gepasseerd.

Dienaangaande merken wij op dat aan de verhoging van het arbeidskostenforfait, mede om redenen zoals die door deze leden zijn aangegeven, grenzen zijn, ook voor het bereiken van werkgelegenheidsdoelstellingen. Deze grenzen zijn echter niet scherp te trekken. Wij zijn wel van mening dat het arbeidskostenforfait niet voortdurend kan worden verhoogd om het arbeidsinkomen fiscaal te ontzien. Daarom is in de memorie van toelichting ingegaan op de omvorming van het arbeidskostenforfait tot een instrument dat ook op de langere termijn soelaas biedt om het arbeidsinkomen fiscaal te ontzien.

Deze leden zijn voorts de mening toegedaan dat bij een omvorming van het arbeidskostenforfait met inbegrip van het reiskostenforfait, de vergoedingenkant ook moet worden meegenomen. Wij zijn het hiermee eens in die zin dat moet worden afgewogen in hoeverre vergoedingen volledig belastingvrij zouden kunnen blijven bij de mogelijke invoering van een arbeidsaftrek gepaard gaande met een franchise voor de aftrekbare kosten. Zij zullen het ons evenwel niet euvel duiden dat wij op dit punt thans nog geen standpunt hebben.

3. Het tarief van de eerste schijf en de inflatiecorrectie

De leden van de CDA-fractie merken op dat het niet volledig toepassen van de inflatiecorrectie een regelrechte belastingverhoging is die leidt tot nivellering en hogere marginale druk. Zij vragen of uit het voorstel om de inflatiecorrectie op de schijven voor de derde maal niet door te laten gaan moet worden afgeleid dat dit kabinet afscheid heeft genomen van het principe van inflatiecorrectie in de inkomstenbelasting. De leden van de VVD-fractie vragen zich in dit verband af hoe het niet toe passen van de inflatiecorrectie is te rijmen met de passage in de Miljoenennota 1994 waar wordt opgemerkt dat werken aantrekkelijker gemaakt moet worden. Zij vragen de regering alsnog toe te lichten waarom het niet toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven verantwoord is.

De negatieve effecten van het niet toepassen van de inflatiecorrectie, te weten een verstelling van de progressielijn en een grondslagversmalling voor de premieheffing volksverzekeringen, zijn door het kabinet bij de besluitvorming over het fiscale beleidspakket 1994 terdege onderkend en hebben in de afweging zwaar gewogen. Geïsoleerd gezien bevordert deze maatregel niet de werkgelegenheid. Tot deze maatregel zou het kabinet dan ook niet besloten hebben, ware het niet dat deze maatregel onderdeel uitmaakt van een breder pakket van fiscale maatregelen gericht op de bevordering van de werkgelegenheid in relatie met het streven naar evenwichtige inkomensverhoudingen. Het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijven creëert mede de budgettaire ruimte voor het verhogen van het arbeidskostenforfait en het verlagen van het totale tarief in de eerste schijf. Als gevolg van het verhogen van het arbeidskostenforfait wordt het werken ten opzichte van de uitkeringssituatie met name in het laagste loonsegment van de arbeidsmarkt financieel aantrekkelijker. Dit levert een bijdrage aan de verbetering van de werking van de arbeidsmarkt in dat segment. Door de in het fiscale pakket voorgestelde verlaging van het belastingtarief in de eerste schijf kan het totaal tarief in deze schijf dalen. Het negatieve effect van de optredende premiestijging als gevolg van het niet toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven is daarmee meer dan geneutraliseerd. Verlaging van het totaal tarief van de eerste schijf betekent voor belastingplichtigen in de eerste schijf een verkleining van de wig. Het belang van verkleining van de wig voor het onderste segment van de arbeidsmarkt, waar de problemen groot zijn, mag evident zijn. Met de voorgestelde verhoging van het arbeidskostenforfait en een verlaging van het belastingtarief wordt concreet uitvoering gegeven aan de door de leden van de VVD-fractie aangehaalde opmerking in de Miljoenennota 1994. In het licht van de hiervoor uiteengezette overwegingen zijn wij van mening dat het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijven geen schoonheidsprijs verdient, maar desalniettemin verantwoord is.

Het gaat, zoals ook de leden van de PvdA-fractie opmerken, niet om een geïsoleerde beoordeling van de maatregel maar om een beoordeling in samenhang met de andere voorstellen.

De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre de Oort-tariefsverlaging gedurende deze kabinetsperiode is teruggedraaid door het niet toepassen van de inflatiecorrectie.

Hierover kan het volgende worden opgemerkt. Het niet toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven in de jaren 1992 en 1994 en het niet volledig toepassen ervan in 1993 leidt tot verkorting van de eerste schijf met 3956 gulden en van de tweede schijf met 3955 gulden. De verkorting van de eerste schijf leidt tevens tot een verhoging van het premiedeel eerste schijf met circa 1,25%-punt. De gevolgen voor de tariefstructuur van het niet of niet volledig toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven in deze kabinetsperiode kunnen overigens niet los worden gezien van de overige maatregelen, zoals de verhoging van het arbeidskostenforfait en van de basisaftrek, alsmede de verlaging van het belastingdeel van het tarief eerste schijf.

De leden van de CDA-fractie vragen of het waar is dat bij het volledig toepassen van de wettelijk verankerde inflatiecorrectie op de tariefschijven voor de jaren 1992, 1993 en 1994 de grenzen van de tarief-schijven in de inkomstenbelasting zouden moeten liggen bij f 47 211 en f 94 442. Deze grenzen zouden in dat geval zijn uitgekomen op f 47 223 en f 94 443. Overigens willen wij er op wijzen dat ook het niet of niet volledig toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven steeds wettelijk is vastgelegd.

Het feit dat reeds drie keer tot deze maatregel is besloten, betekent niet dat het kabinet afscheid heeft genomen van het principe van de inflatiecorrectie in de inkomstenbelasting, zoals de leden van de CDA-fractie vragen. Het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijven vergt steeds een expliciete wetswijziging en kan derhalve geen automatische zijn. De wettelijke regel blijft dat zonder nadere wetgeving ook op de schijven jaarlijks een automatische inflatiecorrectie plaatsvindt. Overigens zij er op gewezen dat de inflatiecorrectie alleen op de schijven niet is toegepast. Voor de overige elementen in de inkomstenbelasting die op grond van artikel 66b van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 dienen te worden geïndexeerd, zoals het arbeidskostenforfait en de belastingvrije som, vindt deze onverkort toepassing.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar de wijze van interpretatie van de brief van 20 oktober jongstleden inzake de invulling die is gegeven aan de motie-Boorsma. Deze leden menen dat uit de parlementaire discussie duidelijk was gebleken dat de Eerste Kamer de inflatiecorrectie beschouwde als een fiscaal wetsvoorstel van belang. Ook de leden van de fractie van de VVD waren niet overtuigd dat met het Belastingplan 1994 gevolg was gegeven aan de motie-Boorsma. De tweede ondergetekende betreurt het als zijn brief van 20 oktober jongstleden de indruk zou hebben gewekt dat hij het niet toepassen van de inflatiecorrectie op de schijflengten als een voorstel van bescheiden belang zou beschouwen. Het tegendeel is het geval. Zoals al eerder in deze memorie is opgemerkt, is het kabinet na zorgvuldige afweging tot het voorstel gekomen, waarbij het gehele kader van het thans voorliggende belastingplan mede in de beschouwing is betrokken. Het is die samenhang waarin de maatregelen ook zijn gepresenteerd in het belastingplan.

De leden van de SGP-fractie vragen welke mogelijkheden en alternatieven het kabinet bij de besluitvorming over het niet toepassen van de inflatiecorrectie tegen elkaar heeft afgewogen.

Bij de vraag van de financiering van de lastenverlichtende maatregelen in de fiscaliteit is aan de orde geweest of deze maatregelen gefinancierd moeten worden uit extra ombuigingen, ten laste van het financieringstekort moeten komen of dienen te worden opgevangen binnen de belastingmiddelen zelf. Het kabinet heeft daarbij, gelet op de omvang van de reeds voorgestelde ombuigingen alsmede de stand van zaken met betrekking tot het financieringstekort, besloten tot lastenverschuivingen

binnen de belastingmiddelen. Tegen de achtergrond van bevordering van de werkgelegenheid in relatie met het streven naar evenwichtige inkomensverhoudingen heeft het kabinet besloten tot het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijven.

4. Benzine- en dieselaccijns

De leden van de CDA-fractie vragen of de compensatie van het niet-doorgaan van een pleziervaartuigenbelasting door een structurele verhoging van de dieselaccijns met één cent wel een voor de hand liggend besluit is.

Wij zijn van mening dat gegeven de noodzaak van compensatie van het budgettaire nadeel dat het niet-doorgaan van bedoelde belasting heeft meegebracht, een aansluiting bij de dieselaccijns voor de hand ligt. Scheepsmotoren worden in de regel aangedreven door dieselolie. Naast de verplichting voor pleziervaartuigenhouders om sedert de aanvang van dit jaar voortaan gebruik te maken van hoogbelaste dieselolie, heeft de regering dan ook besloten de genoemde derving mede te compenseren door een verhoging van de dieselaccijns; op deze wijze wordt binnen het bestaande kader zo goed mogelijk aangesloten bij de sfeer van de pleziervaart.

De leden van de fractie van het CDA gaan in op de positie van de pomphouders in de grensstreek. Zij uiten met name hun zorgen omtrent de positie van de pomphouders aan de Belgische grens en vragen of wij deze zorgen delen. Deze leden vragen of de regering mogelijkheden ziet bedrijfssluitingen te voorkomen. Gezien het feit dat het wetsvoorstel voor het wegvervoer voorziet in een compensatieregeling, vragen deze leden of op grond van gelijke rechtsbedeling voor de desbetreffende ondernemers niet tevens compenserende maatregelen zouden moeten worden overwogen.

Wij erkennen dat de negatieve gevolgen van de accijnsverhogingen juist in de grensstreek het scherpst voelbaar zijn. Zoals wij in de schriftelijke gedachtenwisseling met de Tweede Kamer hebben uiteengezet, hebben wij de positie van de pomphouders in de grensstreek met België onder ogen gezien in de besluitvorming met betrekking tot de voorgestelde accijnsverhogingen. Van december 1993 op januari 1994 zullen de prijsverschillen toenemen. Wij menen echter dat dit gezien moet worden tegen de achtergrond van de ontwikkelingen na juli 1991.

Met inbegrip van de recente accijnsverhogingen in België zullen de prijsverschillen immers lager zijn dan zij in juli 1991 waren.

Wij hebben geen compensatieregeling voor de desbetreffende pomphouders overwogen. Wij mogen in dezen verwijzen naar de daaromtrent gevoerde discussie in het kader van het belastingplan 1993 (Kamerstukken 1992/93, 22 873) en met name naar de brief van de tweede ondergetekende van 8 april 1993 aan de voorzitter van de vaste Commissie voor Financiën, alsmede naar het als bijlage bij deze brief gevoegde advies van de Landsadvocaat.

De leden van de CDA-fractie merken op dat de regering stelt dat de voorgestelde accijnsverhoging bijdraagt aan variabilisatie van de autolasten, en derhalve past in het verkeers- en milieubeleid. Zij vragen of van deze accijnsverhoging werkelijk een vermindering van de verkeersintensiteit te verwachten is. Deze leden achten het waarschijnlijker dat verhoogde autokosten als gevolg van de voorgestelde accijnsverhogingen veeleer worden opgevangen door bezuinigingen op andere uitgaven. Zij vragen de regering een kwantitatieve benadering te geven van de vermindering van de verkeersintensiteit als gevolg van de voorgestelde accijnsverhogingen.

Wij hebben ons bij het uitspreken van verwachtingen van de gevolgen

van de accijnsverhoging vooral gebaseerd op het onderzoek dat is verricht naar aanleiding van de accijnsverhogingen in 1991. Rekening houdend met de omvang van de accijnsverhogingen nu en uitgaande van vergelijkbare effecten als in 1991, zal het aantal autokilometers op jaarbasis teruglopen met 600 à 700 miljoen. Daarmee zal slechts gedeeltelijk substitutie met andere uitgaven optreden.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de stand van zaken met betrekking tot de notitie milieudifferentiatie die volgens blz. 6 van de memorie van toelichting in oktober zou verschijnen. Met betrekking tot deze nota merken wij op dat de afsluiting daarvan meer tijd vergt dan voorzien, in verband met onder andere de besluitvorming in Brussel en de besprekingen met en de standpuntbepaling door de belangenorganisaties. Zoals tijdens de mondelinge behandeling in de Tweede Kamer is opgemerkt, verwachten wij dat de nota begin 1994 de beide Kamers der Staten-Generaal zal bereiken.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag welke de overwegingen zijn om slechts voor het jaar 1994 ten behoeve van het wegvervoer een aanvullende compensatie te bieden door de compensatie voor het Eurovignet één jaar naar voren te halen. Zij vragen of de overwegingen die ten grondslag liggen aan de volledige compensatie voor het verhogen van de dieselaccijns na 1994 niet meer zullen gelden.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de compensatie voor het beroepsgoederenvervoer nu is geregeld. Zij stellen daarbij dat een deel van de compensatie afhankelijk is gesteld van de uitkomsten van het CAO-overleg in deze bedrijfstak en vragen voorts voor hoelang dit deel van de compensatie is gegarandeerd.

De leden van de SGP-fractie sluiten bij deze vraag aan en vragen daarnaast of er voorbeelden gegeven kunnen worden van eerdere voorwaardelijke toezeggingen die gerelateerd waren aan de uitkomsten van een CAO-overleg.

Voorts vragen deze leden of de toegezegde compensatie voor het wegvervoer van 130 miljoen gulden slechts geldt voor de periode waarop de CAO-afspraken betrekking hebben en of in dit kader meerjarige afspraken met werknemers of werkgevers zijn gemaakt over het al of niet verder compenseren van lastenverzwaringen.

Voorts vragen de leden van de SGP-fractie of de bewindslieden inzicht hebben in de loonontwikkeling van de werknemers in het goederenvervoer in de Europese gemeenschap.

Tot slot vragen deze leden wanneer in Duitsland de besluitvorming over de accijnsverhoging zal plaatsvinden.

De compensatie voor het beroepsgoederenvervoer is thans in het wetsvoorstel zo geregeld dat bij verhoging van de dieselaccijns een volledige compensatie voor de sector wordt geboden.

Daarmee is voor bestel- en vrachtauto's, aanhangers en bussen een bedrag van f 260 mln gemoeid. Deze compensatie was oorspronkelijk in twee delen van f 130 mln verdeeld, waarvan het eerste deel gold als een compensatie van 50 percent voor de verhoging van de dieselaccijns en het tweede gedeelte anticipeerde op het per 1 januari 1995 in te voeren Eurovignet.

Het tweede deel was daarbij afhankelijk gesteld van de uitkomsten van het CAO-overleg in de sector. Een dergelijke relatie tussen een toegezegde compensatie en een CAO-overleg is niet eerder gelegd. Gezien echter de kostenontwikkeling in de sector en de samenhang daarvan met de noodzaak om een aanvullende compensatie te verstrekken achtte het kabinet het verantwoord en noodzakelijk om deze koppeling in het wetsvoorstel op te nemen. Wettelijk was deze koppeling zo geregeld dat de ingangsdatum van de tweede compensatie bij koninklijk besluit zou worden vastgesteld. Deze regeling is opgenomen in de eerste nota van

wijziging bij het wetsvoorstel in onderdeel F waarin een voorstel werd gedaan om artikel XI van het wetsvoorstel overeenkomstig het voorgaande aan te passen.

Bij de besluitvorming over het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is deze splitsing in de compensatie vervallen. Bij amendement op stuk nummer 29 is de invoering van de verhoging van de dieselaccijns alsmede de gehele compensatie afhankelijk gesteld van de invoering van de accijnsverhogingen op benzine en diesel in Duitsland. Daarmede is de afhankelijkheid van de uitkomsten van het CAO-overleg in het beroepsgoederenvervoer vervallen.

In de loop van 1994 zal moeten worden gezien in hoeverre de lastenverzwaring die voortvloeit uit de invoering van het Eurovignet per 1 januari 1995 spoort met de thans in het wetsvoorstel neergelegde compensatieregeling. Alsdan zal worden gezien of en zo ja welke wijzigingen in de vorm van de compensatie dienen te worden aangebracht. De oorspronkelijke tweede tranche was voorzien voor de jaren tot en met 1998. Het bedrijfsleven is van deze visie op de hoogte gesteld.

Het is niet mogelijk om binnen het gegeven tijdsbestek inzicht te verkrijgen in de loonontwikkeling van de werknemers in het goederenvervoer in de Europese Gemeenschap. Wel is cijfermateriaal beschikbaar waarmee voor 1993 een vergelijking van het niveau van de loonkosten tussen Nederland en België, Duitsland en Frankrijk kan worden gemaakt. Dit is in onderstaand overzicht, verkregen uit door de wegvervoersbranche verstrekte gegevens, opgenomen.

Loonkostenvergelijking 1993 Nederlandse en buitenlandse chauffeurs (index Nederland = 100)

Nederland	Duitsland	Frankrijk	België
100	81	79	80

Met betrekking tot het moment waarop de besluitvorming over de accijnsverhoging in Duitsland zal plaatsvinden merken wij op dat naar het inzicht van het kabinet deze materieel al is afgesloten. Wij verwachten dat de formele afsluiting van het besluitvormingsproces uiterlijk op 21 december 1993 zal plaatsvinden.

De leden van de CDA-fractie merken op dat de regering op blz. 16 van de memorie van antwoord aan de Tweede Kamer stelt dat, nu de accijns inclusief heffingen gelijk met Duitsland wordt gesteld, de resterende prijsverschillen bij benzine met Duitsland geen fiscale oorzaak hebben. Zij vragen welke deze niet-fiscale oorzaken zijn.

Het resterende prijsverschil wordt in het bijzonder veroorzaakt door verschillen in de prijs die de oliemaatschappij in rekening brengt en door verschillen in winstmarges.

De leden van de fractie van de PvdA signaleren in België nogal wat maatschappelijk verzet tegen de inhoud van de saneringsplannen waarvan de accijnsverhogingen een onderdeel vormen. In antwoord op hun in verband daarmee gestelde vraag naar de zekerheid rondom het doorgaan van de accijnsverhogingen kunnen wij mededelen dat de aangekondigde Belgische accijnsverhogingen voor minerale oliën reeds op 1 december 1993 zijn ingegaan. De leden van de fractie van het CDA vragen naar de gevolgen van de accijnsverhogingen in België en in Nederland voor de prijsverhoudingen tussen de tankstations in beide landen. Een overzicht van deze gevolgen is opgenomen in de nota naar aanleiding van het eindverslag (Kamerstukken II 1993/94, 23 472, nr. 10, blz. 19).

De wijzigingen in de Belgische btw- en accijnstarieven – de leden van de

fractie van het CDA zouden hieromtrent gaarne een toelichting ontvangen – zijn vermeld in de op blz. 33 van de vorengenoemde nota naar aanleiding van het eindverslag opgenomen bijlage. In deze bijlage is ook de voorgenomen verhoging van de Belgische sigarettenaccijns vermeld. Ingevolge de in dezen voorgestelde maatregelen zal de prijs van sigaretten in de meest gevraagde prijsklasse per 1 januari 1994 worden verhoogd van 105 frank naar 112 frank. De besluitvorming daaromtrent is geagendeerd voor bespreking in de Belgische ministerraad op 17 december 1993. Op de vraag van de leden van de VVD-fractie over de compensatie voor het wegvervoer en de vraag van de leden van de SGP-fractie over hetzelfde onderwerp is hiervoor reeds ingegaan.

5. Budgettaire gevolgen

De leden van de fractie van de SGP vragen hoe tabel 1 op blz. 6 van de memorie van toelichting er uit ziet na realisatie van de wijzigingen die vervat zijn in de brief van de Staatssecretaris, Kamerstukken II, 23 472, nr. 4. Voorts vragen deze leden welke wijzigingen daarin optreden als gevolg van de besluitvorming in de Tweede Kamer. Ten slotte willen deze leden weten hoe de laatste cijferreeks (raming 1994) van bijlage 4 van de Miljoenennota 1994 er nu uitziet.

De wijzigingen met betrekking tot het arbeidskostenforfait alsmede de compensatie van het wegvervoer voor de verhoging van de dieselaccijns zijn opgenomen in de eerste nota van wijziging. De wijziging van het arbeidskostenforfait is budgettair neutraal, de compensatie voor het wegvervoer kost 130 miljoen, waarvan in de kas 1994 120 mln en structureel nihil. De tweede en derde nota van wijziging hebben geen fiscale budgettaire effecten.

In onderstaande tabel is een geactualiseerd budgettair overzicht opgenomen, op kasbasis 1994 en structureel. Tevens zijn daarin de budgettaire gevolgen van de aanvaarde amendementen opgenomen, ten opzichte van de meerjarencijfers. Voor de amendementen 3.a tot en met 3.e geldt dat deze reeds zijn opgenomen in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, die per 1-1-1995 in werking zal treden. Door de vervoering van de ingangsdatum van deze amendementen naar 16 februari 1994 is er dan ook slechts een éénmalige budgettaire derving.

Gevolgen voor de belastingopbrengst (in miljoenen guldens)

	kas 1994	structureel
1. Oorspronkelijk wetsvoorstel	- 25	+ 585
2. Eerste nota van wijziging	- 120	0
3. TK-behandeling		
a. MRB heffingsgrondslag rolstoelauto's	- 2	0
b. MRB tarief elektrische auto's	0	0
c. MRB verlaging LPG-toeslag vrachtwagens	- 5	0
d. MRB afschaffing LPG-toeslag autobussen	0	0
e. MRB vrijstelling dierenambulances	0	0
f. MRB verlaging LPG-toeslag personenauto's	- 80	- 85
g. LPG-accijns van 5 ct/ltr	+ 50	+ 60
h. Verbruiksbelasting op alcoholvrije dranken		
verlaging tarief van 25 naar 20 ct/ltr	- 55	- 80
i. Verhoging bieraccijns en alcoholaccijns	+ 55	+ 80
	- 182	+ 560

Het hierboven opgenomen budgettaire overzicht zal, de leden van de SGP-fractie vragen daarnaar, slechts geringe wijzigingen tot gevolg hebben in tabel 4.1 van Bijlage 4 van de Miljoenennota 1994.

6. Verspreide opmerkingen

De leden van de CDA-fractie vragen naar onze mening over afschaffing van het opstapje van 40% in het tarief van de vennootschapsbelasting.

Naar onze mening is de rol van dit opstapje (of afstapje), naast de budgettaire aspecten, thans geen andere dan ten tijde van de invoering ervan. Deze rol is het mitigeren van de spanning tussen de tarieven voor heffing over ondernemingswinsten in de sfeer van de vennootschapsbelasting en de inkomstenbelasting. Wij wijzen er voorts op dat de investeringsaftrek, gelet op het investeringsplafond van f 489 000, in de sfeer van de vennootschapsbelasting in wezen slechts van belang is voor de categorie vennootschappen waarvan de winst in hoofdzaak onder het 40%-tarief valt.

De leden van de fractie van het CDA vragen of het juist is, dat in 1991 meer dan 81 000 geïncorporeerde vennootschappen (buiten de financiële sfeer) een fiscale winst van minder dan f 250 000 hebben behaald.

Uit gegevens van de Belastingdienst valt af te leiden, dat circa 96 000 Vpb-plichtigen een belastbaar bedrag hadden dat lager is dan f 250 000. Het getal van 96 000 heeft betrekking op alle Vpb-plichtigen, exclusief dochterondernemingen waarvan het volledige kapitaal in handen is van anderen en uitgezonderd het bankwezen en de kredietinstellingen.

De leden van de SGP-fractie vragen, naar wij veronderstellen in het kader van wetsvoorstel 23 483 met betrekking tot kosten van kinderopvang, welke gevolgen verwacht worden van de verlaging van het getalscriterium van vijf naar drie. Naar wij hebben begrepen hebben de indieners van het amendement dat tot die wijziging heeft geleid, beoogd aldus kinderopvang door gastouders eerder onder de nieuwe buitengewonelastenaf trek voor kosten van kinderopvang te doen vallen.

De leden van de commissie zeggen ten slotte het te betreuren dat thans in zo korte tijd zoveel fiscale wetsvoorstellen moeten worden behandeld. Een goede en gedegen afweging van de voorstellen zou hierdoor in het gedrang dreigen te komen.

Met de leden van de commissie voor Financiën in de Eerste Kamer betreuren wij het dat er nu in zo korte tijd een groot aantal fiscale wetsvoorstellen moet worden behandeld. Voor wetsvoorstellen die op Prinsjesdag worden gepresenteerd en die per 1 januari reeds in werking moeten treden zijn de termijnen evenwel traditioneel kort. De leden kunnen er overigens van verzekerd zijn dat onze inspanningen er op gericht zullen blijven fiscale voorstellen op een zodanig tijdstip in te dienen dat aan alle termijnen recht kan worden gedaan.

De Minister van Financiën,
W. Kok

De Staatssecretaris van Financiën,
M. J. J. van Amelsvoort