

Vergaderjaar 1993–1994

23 472

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

Nr. 5

VOORLOPIG VERSLAG

Vastgesteld 12 november 1993

De vaste Commissie voor Financiën¹, belast met het voorbereidend onderzoek naar dit wetsvoorstel, heeft de eer van haar voorlopige bevestigingen als volgt verslag uit te brengen.

1. ALGEMEEN

De leden van de CDA-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het belastingplan 1994. Zij konden instemmen met de continuering van de vorig jaar aangevangen aanpak, om meerdere met elkaar samenhangende voorstellen in één wet te bundelen en gezamenlijk te behandelen.

Deze wijze van behandeling maakt het mogelijk de diverse voorstellen in hun onderlinge samenhang te beschouwen en als pakket te beoordelen. Deze leden vroegen de regering thans inzicht te verschaffen in de voortgang van de belangrijkste bezuinigingsdossiers waaronder de bijstandsuitgaven.

De leden van de PvdA-fractie merkten op te kunnen instemmen met de brief van de Staatssecretaris van Financiën aan de Voorzitter van de Commissie voor Financiën van de Eerste Kamer der Staten-Generaal van 29 oktober 1993. Gelet op de aard, omvang en urgentie van de voorstellen en de wetgevingsprocedure achtten deze leden de combinatie van de twee pakketten in één wetsvoorstel aanvaardbaar, waarbij zij opmerkten dat de maatregelen die direct de tariefstructuur in de loon- en inkomstenbelasting raken niet los van elkaar kunnen worden beoordeeld.

De leden van de VVD-fractie vroegen een verklaring voor de zeer late indiening van het belastingplan 1994, waardoor de schriftelijke en plenaire behandeling binnen vier weken moet worden voltooid. Op deze wijze wordt een zorgvuldige behandeling van een omvangrijk pakket belastingvoorstellen bijna ondoenlijk. Dit wordt ieder jaar erger. Tussen de ultieme besluitvorming in het kabinet en de indiening in de Tweede Kamer ligt inmiddels bijna 2½ maand. De leden van de VVD-fractie

¹ Samenstelling:

Leden: Van Houwelingen (CDA), Schutte (GPV), De Korte (VVD), Tommel (D66), Linschoten (VVD) voorzitter, Paulis (CDA), Van Rey (VVD), Vermeend (PvdA), Brouwer (GroenLinks), 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), R. van Middelkoop.

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

meenden dat de regering op deze manier zeer nonchalant met de rechten van de Tweede Kamer omgaat.

Als de regering meent dat de verontrustende ontwikkeling van de werkloosheid tot een doelgerichte beleidsaanpak noopt, waarom komt de regering dan niet met een forse netto belastingverlaging? De leden van de VVD-fractie wezen in dat verband op de door het CPB doorgerekende resultaten van het VVD-beleidspakket 1994 (23 400, nr. 10). Daarin is sprake van een verlaging van de micro-lasten met 3 miljard in 1994 ten opzichte van het regeringsbeleid.

Wat wordt de micro-lastenverzwaring in de belastingsfeer in de kas in 1994 resp. structureel, indien ook de onder B1 t/m B2 genoemde belastingmaatregelen worden meegerekend? Wat wordt de totale micro-lastenverzwaring (belastingen + premies + lokale heffingen) in de kas in 1994 resp. structureel? De leden van de VVD-fractie meenden dat een flink deel van deze micro-lastenverzwaring wordt afgewenteld op de bedrijfsresultaten ten nadele van de werkgelegenheid. Ze wezen op de reële loonkostenontwikkeling per eenheid produkt, die volgens de Minister van Economische Zaken bepaald ongunstig verloopt in vergelijking tot het EG-gemiddelde. Met hoeveel procent zijn onze micro-lasten (exclusief Oort-overloop) en met hoeveel procent zijn de reële loonkosten per eenheid produkt in de periode 1991-1993 gestegen? Met hoeveel procent zijn de reële loonkosten per eenheid produkt in de EG-gemiddeld in diezelfde periode gestegen?

De leden van de VVD-fractie vroegen, waarom de voorstellen A1 t/m A6 niet in drie aparte wetsvoorstellen (nl. A1, A2 + A3, resp. A4 + A5 + A6) ondergebracht zijn? Dat zou toch logisch geweest zijn en zou van hoffelijkheid getuigen jegens de Eerste Kamer na aanneming van de motie-Boorsma? De leden van de VVD-fractie meenden, dat er op deze manier bovendien geen open afweging kan plaatsvinden tussen het – reeds op 10 mei 1994 ingediende – voorstel van wet van de leden De Korte en Van Rey (kamerstuk 23 138) tot verdubbeling van het arbeidskostenforfait (met een maximum van f 500). Of wil de regering een kamermeerderheid dwingen vóór het kabinetspakket te stemmen, inclusief het arbeidskostenforfait onderdeel A1? Hoe zal er moeten worden gehandeld, indien een kamermeerderheid zich vóór het initiatief De Korte/Van Rey – in wel of niet geamendeerde vorm – zou willen uitspreken? Is de regering om bovenstaande redenen alsnog bereid om een splitsing aan te brengen tussen A1, A2 + A3, resp. A4 t/m A6?

Vorig jaar was de Minister van Financiën tot leedwezen van de leden van de VVD-fractie niet aanwezig bij de plenaire behandeling van het belastingplan 1993. Vanwege de algemene financiële beleidsaspecten van het belastingplan 1994 meenden de leden van de VVD-fractie dat de minister niet nog eens afwezig kan zijn bij het plenaire debat eind november resp. begin december. Wil de minister nu reeds toezeggen dat hij in elk geval achter de regeringstafel plaats zal nemen?

De leden van de D66-fractie hadden van het onderhavige wetsvoorstel kennis genomen. Zij betreurden het dat het wetsvoorstel zo laat naar de Kamer is gezonden. Het komt steeds vaker voor dat wetsvoorstellen die nog per 1 januari moeten ingaan, op zo'n laat tijdstip aan de Kamer worden aangeboden dat de parlementaire behandeling door middel van een spoedprocedure moet worden afgehandeld. Dit komt de kwaliteit van het wetgevingsproces niet ten goede. Bovendien bestaat door het late tijdstip van indiening de kans dat het wetsvoorstel niet meer op tijd door de Eerste Kamer kan worden behandeld.

Zou het niet mogelijk zijn dat de regering eens per maand een overzicht naar de Kamer stuurt van de voornemens over de in die periode aan de Tweede Kamer aan te bieden wetsvoorstellen? Op deze wijze kan ook de vaste Commissie voor Financiën reeds op een vroeg tijdstip met

de vaststelling van de schriftelijke procedures rekening houden en tijdig data kiezen voor de plenaire behandeling van deze wetsvoorstellen.

De leden van de fractie van GroenLinks hadden met gemengde gevoelens kennis genomen van het samenhangende pakket aan wetsvoorstellen. Niet in de laatste plaats omdat het tijdspad waarbinnen de door de regering gewenste wetswijzigingen hun beslag moeten krijgen dermate krap is dat zorgvuldigheid en kwaliteit van de behandeling en de uiteindelijke wetswijzigingen zelf niet gegarandeerd kan worden. Tevens achtten deze leden het weinig fraai en niet voor herhaling vatbaar dat de Kamer flink onder druk gezet wordt om de behandeling van het pakket voorstellen door te zetten, terwijl een nota van wijziging is aangekondigd waarin een tweetal fundamentele wijzigingen opgenomen zullen zijn, maar waarvan de Kamer de precieze inhoud nog onthouden wordt.

Naast deze meer procedurele bezwaren hadden de leden van de fractie van GroenLinks ook inhoudelijke bezwaren tegen onderdelen van het belastingplan. Het betrof hier vooral de onderdelen waar een absolute lastenverlichting uit voort vloeit. Het mag de regering inmiddels zeer bekend zijn dat deze leden meer verwachten van lastenverschuivingen (van arbeid naar milieu, van lage naar hoge inkomens) dan van absolute lastenverlichtingen, die ten koste gaan van bezuinigen op belangrijke collectieve voorzieningen en daardoor – zeker voor de korte termijn – gepaard gaan met een daling in werkgelegenheid. Tegelijkertijd betwijfelden deze leden zeer of de regering in dit stadium van de uitvoering van de Miljoenennota '94 nog open staat voor een dergelijke fundamentele discussie. Het pakket wordt immers gepresenteerd als een serie noodzakelijk, onlosmakkelijk aan elkaar gebonden voorstellen waarin geen enkele wijziging kan worden aangebracht. Waarom is niet in een eerder stadium gekozen voor een benadering zoals lijkt te worden voorgesteld in het NMP2? Recente perspublicaties maken gewag van voorstellen als een belasting op vliegtickets, een energie-heffing (alleen voor klein-verbuikers?), accijnsverhogingen, verlaging reiskosten-forfait etc. Allemaal voorstellen die deze leden al lang propageerden. Kan de regering de voor- en nadelen van beide benaderingen op een rij zetten en aangeven zowel voor de korte als de langere termijn waarom zij het meest verwacht van de door haar in het belastingplan '94 gekozen koers?

De leden van de SGP-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. In grote lijnen konden deze leden met het merendeel van de voorgestelde belastingmaatregelen instemmen. Deze instemming nam niet weg dat deze leden met betrekking tot enige punten vragen stelden.

Het lid van de fractie van de RPF had met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel.

Evenals vorig jaar zijn fiscale voorstellen van uiteenlopende aard in één voorstel vervat; een procedure die dit lid op zichzelf aansprak en voor de Tweede Kamer ook geen problemen oplevert, maar mogelijk wel de Eerste Kamer voor moeilijke afwegingen stelt. Hij vroeg de regering nog eens nader aan te geven waarom zij handelt in strijd met de vorig jaar bij de behandeling van het belastingplan 1993 door de Eerste Kamer aangenomen motie. Immers ook het Belastingplan 1994 bevat zeer uiteenlopende voorstellen.

Overigens kon hij zich wel vinden in de gevolgde procedure.

Reeds bij de algemene en bij de financiële beschouwingen had het lid van de fractie van de RPF laten blijken de hoofdlijn van het fiscale beleid van de regering voor het jaar 1994 te kunnen steunen, onverminderd de nodige op- en aanmerkingen op onderdelen.

Het lid van de fractie van de RPF achtte het enigzins zorgelijk dat de regering een aantal ongewenste gevolgen van de voorstellen die worden gedaan wel signaleert, maar daar onvoldoende tijdig op reageert. Hij doelde met name op de wankeler wordende fiscaal-theoretische onderbouwing van het arbeidskostenforfait, naarmate dit forfait wordt verhoogd, alsmede de versmalling van de heffingsgrondslag tengevolge van de combinatie van verhoging van het forfait en het achterwege laten van de inflatiecorrectie. Beide punten zijn allerminst nieuw. Waarom stelt de regering desondanks een adequaat antwoord op beide problemen alsmaar uit. Het lijkt wel alsof alleen hierover wordt nagedacht rond de opstelling van het fiscale dekkingsplan voor het volgende jaar. Inmiddels komen we van jaar op jaar nauwelijks verder en worden de problemen, doordat jaar op jaar gelijksoortige maatregelen worden getroffen groter. Vooral de versmalling van de heffingsgrondslag is op dit moment een knelpunt geworden, hetgeen bijvoorbeeld in de sfeer van de AWBZ inmiddels duidelijk zichtbaar is geworden. Hoe reageert de regering hierop?

2. Arbeidskostenforfait

Ten aanzien van de verhoging van het arbeidskostenforfait dankten de leden van de CDA-fractie de regering voor de brief waarin zij aankondigt de mede door deze leden voorgestane wijziging over te zullen nemen door middel van een spoedig in te dienen nota van wijziging. Het verheugde hen dat het maximum zelfs met f 465 in plaats van f 400 verhoogd kan worden. Zij gingen er van uit dat door middel van deze verhoging de omzetting budgettair neutraal ten opzichte van het oorspronkelijke regeringsvoorstel is geschied.

De leden van de CDA-fractie konden instemmen met een verhoging van het arbeidskostenforfait, maar vonden de behandeling van het belastingplan 1994 niet de juiste gelegenheid om in te gaan op de noodzaak of wenselijkheid van omvorming van het forfait, noch op een eventuele relatie met het reiskostenforfait en zaken die daarmee door de regering in verband worden gebracht, zoals door de werkgever aan werknemers ter beschikking gestelde personenauto's. Zij deelden niet het oordeel van de regering dat de voorgestelde verhoging moet worden gezien in het concrete perspectief dat zo snel mogelijk zal worden overgegaan tot omvorming van het arbeidskostenforfait. Een dergelijk oordeel hield naar hun mening in dat zonder meer met de noodzaak tot omvorming zou worden ingestemd. Een dergelijk oordeel leek hen pas mogelijk na een meer fundamentele beschouwing, en niet goed te passen bij het karakter van het belastingplan.

Zij waren echter gaarne bereid om over dit onderwerp op een later moment met de regering van gedachten te wisselen, waarbij zij suggereerden ook aandacht te besteden aan de relatie arbeidskostenforfait voor werknemers en zelfstandigenaftrek in de inkomstenbelasting voor zelfstandige ondernemers.

De leden van de PvdA-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het belastingplan 1994. Zij merkten op dat de fractie van de PvdA bij de algemene en de financiële beschouwingen reeds had kenbaar gemaakt met de hoofdlijnen daarvan te kunnen instemmen. Bij de financiële beschouwingen hadden deze leden de motie gesteund van de leden Melkert/Terpstra waarbij de regering werd uitgenodigd het arbeidskostenforfait te verhogen met 3% en het maximum met f 400. Inmiddels heeft de regering bij brief laten weten dat het forfait zal worden verhoogd met 3% en het maximum met f 465. Deze leden waren verheugd dat de regering aldus uitvoering geeft aan bovenvermelde motie.

Wel vroegen deze leden of dit voorstel ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel (1% en het maximum van f 500) budgettair neutraal is, zowel met betrekking tot de belasting- als de premieheffing.

Deze leden stelden deze vraag met name omdat zij ervan uitgingen dat bovenbedoelde motie in deze zin budgettair neutraal was.

De gedachten over de omvorming van het arbeidskostenforfait, zoals die in het belastingplan 1994 worden ontvouwd, achtten deze leden interessant. Deze gedachten dienen wel nader te worden uitgewerkt alvorens zij daarover hun oordeel kunnen geven. Aan de gedachte daarbij het reiskostenforfait te betrekken, waren zij nog niet toe.

In het belastingplan wordt opgemerkt dat de indruk bestaat dat van de fiscale carpoolregeling minder gebruik wordt gemaakt dan mogelijk zou zijn en dat een betere voorlichting kan helpen. Deze leden merkten op dat zij uit de praktijk signalen kregen dat dit minder gebruik ook te maken kan hebben met de opzet van de regeling en de relatief beperkte fiscale voordelen. Kan daarop nader worden ingegaan. Is het juist, zo stelden deze leden, dat de maatregelen genoemd onder 1.2. (verhoging arbeidskostenforfait) en 1.3. (verlaging tarief eerste schijf) en het terugnemen van de inflatiecorrectie per saldo een positief effect hebben op de werkgelegenheid.

De regering heeft bij brief (van 5 november jl.) aangegeven de aangenomen motie van de leden Melkert en G. H. Terpstra (23 400, nr. 20) te zullen uitvoeren, aldus de leden van de VVD-fractie. Er komt een nota van wijziging met als strekking: een verhoging van het forfait met 3%-punt (met een maximum van f 465).

Met welk maximum kan het arbeidskostenforfait omhoog, indien gekozen wordt voor een verhoging van het percentage van 5 naar 10% bij een beschikbaar bedrag van 0,5 miljard (d.w.z. het bedrag, dat het kabinet daarvoor heeft uitgetrokken)?

De leden van de VVD-fractie zouden het gewijzigde regeringsvoorstel, het voorstel De Korte/Van Rey, en de 5 naar 10%-variant (op basis van 0,5 miljard) op een aantal essentiële onderdelen willen vergelijken. Daartoe vroegen zij de volgende informatie (in tabelvorm):

Verhoging arbeidskostenforfait	gewijzigde kabinetsvoorstel	De Korte/Van Rey	5 naar 10%-variant (bij 0,5 miljard)
Kosten (in mln)			
- kasuitgaven 1994			
- structureel			
Werkgelegenheidseffecten cf. MIMIC (structureel)			
- arbeidsjarenmutatie			
minimum plus			
overig laag geschoold			
totaal arbeidsjaren			
- werkloosheidsdaling in personen			
Koopkrachteffecten-1994			
- minimumuitkering			
- idem, zonder kinderen			
- minimumloon			
- minimumloon plus			
- modaal			
- 2x modaal			

Verhoging arbeidskostenforfait	gewijzigde kabinetsvoorstel	De Korte/Van Rey	5 naar 10%-variant (bij 0,5 miljard)
Inkomensafstand vergroting-1994			
– vergroting verschil netto minimum uitkering en netto minimumloon voltijdbaan (in guldens op jaarbasis)			
– idem, bij minimum loon deeltijdbaan (20 uur)			
– idem, bij minimum plus voltijdbaan			
– idem, bij minimum plus deeltijdbaan (20 uur)			

Hoeveel tijd denkt de regering nodig te hebben om tot omvorming van het arbeidskostenforfait over te gaan? Ziet de regering dat nog vóór de a.s. landelijke verkiezingen gebeuren? De leden van de VVD-fractie voorzagen grote problemen, indien de omvorming van het arbeidskostenforfait gepaard dient te gaan met een integratie van het reiskostenforfait. De vergoedingenkant van het reiskostenforfait laat zich, volgens deze leden, bijzonder moeilijk op een billijke wijze integreren met een arbeidskostenregeling. De leden van de VVD-fractie zouden een verdergaande – niet gecompenseerde – beperking van de aftrek van de kosten voor woon-werkverkeer in elk geval onwenselijk vinden. Is de regering, met het oog op de tijdige realisatie van een en ander, bereid tot omvorming van het arbeidskostenforfait over te gaan zonder het reiskostenforfait daarin te betrekken? Het gaat er toch vooral om het verschil in lasten voor de actieve en niet-actieve belastingplichtige (het zgn. reserveeringsloon) beter te compenseren? In paragraaf 7.3 van de Sociale Nota 1993 is opgemerkt, dat bij een vergelijking van het inkomen van een alleenverdienende uitkeringsgerechtigde en werknemer, die het wettelijk minimum loon ontvangt, een financiële achteruitgang van ongeveer 9% van het sociaal minimum loon optreedt. Wil de regering die achteruitgang in de toekomst zoveel mogelijk via de nieuwe arbeidskostenregeling compenseren? Hoe hoog zou het «vaste» aftrekbare bedrag voor actieven dan moeten worden?

De regering heeft de indruk dat van de al bestaande fiscale voorziening met betrekking tot het carpoolen minder gebruik wordt gemaakt dan mogelijk zou zijn. Kan dat cijfermatig worden toegelicht? Wat zijn de mogelijke oorzaken? Wat wordt onder «betere» voorlichting verstaan?

De Raad van State vindt dat de voorgestelde verhoging niet meer past binnen het bestaande begrip arbeidskostenforfait, aangezien de verhoging als zodanig niet gegrond kan worden op een stijging van de op de belastingplichtige drukkende kosten tot verwerving, inning en behoud van de inkomsten uit arbeid voor zover deze na de «Oortwijzigingen» in de belastingwetgeving nog aftrekbaar zijn. Wat vindt de regering van de redenering daartegenover dat juist de keuze van een gemaximeerde forfaitverhoging als generieke maatregel bij behoud van de tegenbewijsregeling het mogelijk maakt om gunstige effecten voor de arbeidsparticipatie te combineren met het laten voortbestaan van de binding met de werkelijk gemaakte kosten? Mogen we bovendien constateren dat de regering de verhoging van het arbeidskostenforfait – in de toekomst: de «vaste» arbeidskostenaftrek – inderdaad als een geschikt instrument ziet om de arbeidsparticipatie te bevorderen?

De leden van de D66-fractie constateerden dat de hoogte van het arbeidskostenforfait in de discussie over het werkgelegenheidsbeleid een belangrijke plaats heeft ingenomen. Inmiddels is naar aanleiding van een

door de Kamer aanvaarde motie (kamerstuk 23 400, nr. 20) een nota van wijziging in voorbereiding waarbij het forfait zal worden verhoogd met 3%-punten en met een maximum van f 465.

In het initiatiefwetsvoorstel van de leden Van Rey en De Korte wordt voorgesteld om het arbeidskostenforfait met 5%-punten te verhogen en met een maximum van f 500.

Kan de regering een vergelijkend overzicht geven van de werkgelegenheidseffecten, de koopkrachteffecten en de budgettaire effecten van het regeringsvoorstel en dit initiatiefwetsvoorstel? Kan in dit overzicht ook een tabel worden opgenomen van deze effecten indien het arbeidskostenforfait zou worden verhoogd naar 8% met een maximum van f 465 en 10% met een maximum van f 465?

De leden van de fractie van GroenLinks hadden veel moeite met de oorspronkelijke invulling van de verhoging van het arbeidskostenforfait. De aangekondigde wijziging achtten zij overigens wel een verbetering maar niet echt zaligmakend. Beide voorstellen behelsen toch niet meer dan een voorschot op een weliswaar aangekondigde maar ongewisse herziening van het hele stelsel van fiscale aftrekposten voor werkenden. Wordt hiermee niet prematuur gebroken met de principes waarop het huidige stelsel van fiscale aftrekposten voor werkenden is gebaseerd? Kan dit geen negatieve effecten hebben op de belastingmoraal van belastingplichtigen en op de mogelijkheden van de belastingdienst om toe te zien op de naleving van de IB en LB bepalingen?

De leden van de SGP-fractie onderschreven de stelling dat een verhoging van het arbeidskostenforfait goede gevolgen kan hebben voor de werkgelegenheid. Deze leden waren echter wel van mening dat de verhoging van het arbeidskostenforfait een versmalling van de basis voor de premieheffing voor de volksverzekeringen ten gevolge heeft. Deze leden stelden vast dat het totale pakket aan maatregelen weliswaar bewerkstelligt dat het uiteindelijke tarief eerste schijf in het belastingjaar 1994 daalt, maar dat bij voortgaande versmalling van de basis voor de premieheffing voor de volksverzekering het tarief wel omhoog bijgesteld dient te worden. Zij zien de aangekondigde bouwstenennota op dit punt met belangstelling tegemoet. Deze leden vroegen de regering aan te geven wat de budgettaire gevolgen van het versmallen van de basis voor de premieheffing volksverzekeringen op zichzelf genomen zijn.

Twijfels hadden de leden van de GPV-fractie bij het voorstel voor een verdere verhoging van het arbeidskostenforfait. Zij waren van oordeel dat het huidige forfait redelijkerwijs toereikend moet worden geacht als compensatie van de werkelijk gemaakte arbeidskosten. Hoe groot is het percentage belastingplichtigen dat aan het forfait voldoende heeft? En hoe groot zal dit percentage zijn na de voorgestelde verhoging?

3. Het tarief van de eerste schijf en de inflatiecorrectie

De leden van de CDA-fractie konden slechts instemmen met het wederom achterwege laten van de inflatiecorrectie op de schijflengten, omdat de maatregel onderdeel uitmaakt van een pakket dat in zijn geheel genomen wordt gesteund. Zij waren echter van mening dat de regering tamelijk summier aangeeft waarom zij meent dat het niet toepassen van de correctie verantwoord is. Zij vroegen de regering hier nader op in te gaan en daarbij aandacht te besteden aan het zo geheten «oktoberadvies» van de Ziekenfondsraad, dat waarschuwde tegen een jaarlijks voortschrijdende uitholling van de heffingsgrondslag voor de volksverzekeringspremies en wees op de consequenties voor premiestelling en vermogensposities.

In 1991 werd het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijflengten nog als een éénmalige gebeurtenis aangemerkt. De leden van de VVD-fractie voorspelden toen reeds, dat onder het kabinet Lubbers-Kok het: «eens en ieder jaar weer» zou gebeuren. Die voorspelling is uitgekomen. Zij vroegen de regering hoe deze stelselmatige aantasting (in 1994 zelfs bevroering) van de inflatiecorrectie bij kan dragen aan de bevordering van de werkgelegenheid? Dit klemmt temeer, omdat de (gedeeltelijk tijdelijke) verlaging van het tarief van de eerste schijf in 1994 daar qua omvang en effect in het geheel niet tegen opweegt. Wordt door het stelselmatig ondermijnen van de inflatiecorrectie bovendien het daaraan ten grondslag liggende fiscale beginsel niet stelselmatig uitgehold? Wordt de alom veel te hoog beschouwde wig resp. wordt de progressie niet opnieuw niet opnieuw steiler? De leden van de VVD-fractie vroegen een uitvoerige toelichting van de regering op de relatie tussen inflatiecorrectie-bevroering, wig-verkleining en bevordering van werkgelegenheid. Is inflatiecorrectie-bevroering niet een storende factor die relatie?

Het was de leden van de VVD-fractie opgevallen, dat een consequente toepassing van de WKA (d.w.z. ont koppeling bij een oplopende verhouding inactieven/actieven) onder dit kabinet gepaard blijkt te moeten gaan met een overeenkomstige ingreep in het mechanisme van de inflatiecorrectie. Dit jaar worden de uitkeringen, vanwege de WKA geheel bevroren. Dit jaar wordt ook de inflatiecorrectie op de schijflengten geheel ongedaan gemaakt. Wat is de diepere ratio van de «gelijke behandeling» van de WKA-koppeling en de inflatiecorrectie? Is dat niet juist strijdig met de passage op blz. 21 van de Miljoenennota 1994, dat werken ten opzichte van een uitkeringssituatie financieel aantrekkelijker moet worden? Wil de regering zich hierover nader uitspreken, vroegen de leden van de VVD-fractie.

Kan aangegeven worden bij welk inkomen in 1994 het 50% resp. het 60%-tarief aanvangt in geval de inflatiecorrectie-1994 wél resp. niet wordt toegepast? Hoeveel meer belastingplichtigen zullen er in 1994 onder het 50%-tarief resp. 60%-tarief vallen als gevolg van het niet doorgaan van de inflatiecorrectie-1994? Dit kabinet heeft het zwaar gemunt op de inflatiecorrectie. Daardoor alleen al zal de micro-lastendruk met 4,1 miljard in de periode 1991 t/m 1994 worden verzwaard. Maar ook de micro-premielasten worden er als gevolg van de draagvlakversmalling door verzwaard. Wil de regering aangeven met hoeveel miljard de premietarieven daardoor in de periode 1991 t/m 1994 worden verhoogd?

Hoeveel meer belastingplichtigen zullen er in 1994 onder het 50%-tarief resp. 60%-tarief vallen als gevolg van het driemaal aantasten van de inflatiecorrectie in de periode 1991 t/m 1994? Wat is de totale daling van de koopkracht als gevolg van de drie ingrepen in de inflatiecorrectie (en daarmee samenhangende premietariefverzwaring) voor: minimum loon, minimum plus, modaal, $1\frac{1}{2}$ x modaal, 2 x modaal en 4 x modaal-niveau? Bij welke inkomens zouden in 1994 het 50% resp. 60%-tarief aanvangen, indien gedurende deze kabinetsperiode de inflatiecorrectie onverkort zou zijn toegepast?

De leden van de VVD-fractie vroegen de regering of het juist is dat bij het volledig toepassen van de wettelijk verankerde inflatiecorrectie op de tariefschijven, zoals die tot stand zijn gekomen onder de Oort-wetgeving, voor de jaren 1992, 1993 en 1994 zouden de grenzen van de huidige schijven in de inkomstenbelasting moeten liggen op f 47 221 en f 94 442? In het Belastingplan 1994 liggen deze grenzen op f 43 267 en f 86 532.

De leden van de VVD-fractie wezen vervolgens op de voordelen van de schijfverlenging. Het dient de rechtszekerheid de Oort-wetgeving te

handhaven, door alsnog de tariefschijven te verlengen. In de Oort-wetgeving is de effectieve tariefverlaging en vereenvoudiging onder meer gerealiseerd door het schrappen van aftrekposten. Dit betroffen met name aftrekposten in de sfeer van de arbeidskosten. Door de effectieve tariefverhoging van de laatste twee jaar, voortgezet in het belastingplan 1994, stijgen de kosten van arbeid, althans worden zij onvoldoende verlaagd. De maatregelen in de sfeer van het arbeidskostenforfait komen aan deze ontwikkeling volstrekt niet tegemoet.

De verhoging van het arbeidskostenforfait valt volledig in het niet bij het achterblijven van de schijflengte. In het jaar 1991 waren de tariefschijven f 42 966 en f 85 930 met een arbeidskostenforfait van f 1036. Het forfait in het belastingplan 1994 bedraagt op dit moment f 2043. Is de regering het eens met de constatering van de leden van de VVD-fractie dat de verkorting van de schijflengte in de afgelopen jaren niet goed wordt gemaakt? Door de schijfverlenging toe te passen zou het draagvlak voor de premieheffing volksverzekeringen in de eerste schijf meer in lijn zijn met de maatschappelijke kosten van de volksgezondheid. Is de regering het daar mee eens? Diezelfde vraag stelden zij met betrekking tot de toepassing van de schijfverlenging als gunstige invloed op het behoud van werkgelegenheid in Nederland.

Met welk percentage moeten de drie tariefschijven (bij hantering van een numeriek gelijk increment en onveranderde schijflengten) in 1994 verhoogd worden om eenzelfde opbrengst van 1,2 miljard in 1994 resp. 1,4 miljard structureel te verkrijgen? Met welk percentage zouden de drie tariefschijven (bij hantering van een numeriek gelijk increment en onveranderde schijflengten in de periode 1991 t/m 1994) in 1994 verhoogd moeten worden om de opbrengst van 4,1 miljard te verkrijgen, die samenhangt met de drie ingrepen in het inflatiecorrectie-mechanisme onder dit kabinet?

Wat was de omvang van de structurele belastingverlaging resp. premieverlaging (als gevolg van draagvlakverbreding), die samenhangt met de Oort-operatie? De leden van de VVD-fractie vroegen, ter vergelijking, om de navolgende gegevens (berekend naar het niveau-1994):

gecumuleerde inkomensmutaties in % als gevolg van de Oort-operatie	gecumuleerde inkomensmutaties in gulden als gevolg van de Oort-operatie	gecumuleerde inkomensmutaties in % als gevolg van de 3 ingrepen in de inflatiecorrectie	gecumuleerde inkomensmutatie in gulden als gevolg van de 3 ingrepen in de inflatiecorrectie
minimum loon			
- minimum plus			
- modaal			
- 1½ x modaal			
- 2 x modaal			
- 4 x modaal			

De leden van de VVD-fractie waren ook verontrust over de oploop van de laagste schijf onder dit kabinet. Ze vroegen informatie over het tarief voor het belastingdeel, het tarief voor het premiedeel, en het totale tarief van de eerste schijf in de jaren 1991 t/m 1994. Hoe verhouden die tarieven zich tot het allereerste Oort-tarief voor de eerste schijf? Daarbij vroegen ze de regering het structurele tariefpercentage voor de eerste schijf in 1994 in deze vergelijking te hanteren. Welke microlastendrukstijging (in miljarden) correspondeert met de stijging van het totale (structurele) tarief van de eerste schijf in de jaren 1991 t/m 1994?

In de artikelsgewijze toelichting lazen de leden van de VVD-fractie tot hun positieve verrassing dat tabel B2 uitgangspunt voor de automatische inflatiecorrectie per 1 januari 1995 zal zijn. Treden er ten aanzien van de inflatiecorrectie dus eindelijk betere tijden aan? Mogen de leden van de

VVD-fractie hieruit concluderen dat na de verkiezingen van 3 mei 1994 de combinatie CDA/PvdA (die stelselmatig de inflatiecorrectie uitholde) niet geacht wordt terug te keren? Of is door de regering, bij het opschrijven van deze passage, verondersteld dat de WKA in 1995 niet zal leiden tot ont koppeling, zodat ook het inflatiecorrectiemechanisme in 1995 onaangetast blijft? Of is het concept-verkiezingsprogramma van het CDA, dat geacht wordt aan elke mogelijke regeringscombinatie mee te doen, voor de eenvoud als vertrekpunt gekozen? De leden van de VVD-fractie vroegen tenslotte nog om een weergave van onderdeel B1 en B2 in de wetstekst, indien de inflatiecorrectie-1994 onverkort wordt toegepast.

De inflatiecorrectie wordt thans voor de derde keer achterwege gelaten, zo zeiden de leden van de D66-fractie. Dit leidt tot een versmalling van de grondslag voor de premieheffing en een versteiling van de tariefstructuur.

Deze effecten worden voor een groot deel weer gecompenseerd door een verlaging van het belastingdeel van het tarief over de eerste schijf. Niettemin erkent ook de regering dat de ontwikkeling van het premiepercentage in de eerste schijf zorgelijk is. Sinds de invoering van de Oort-wetgeving per 1 januari 1994 is het tarief van de eerste belasting-schijf mede door het niet door laten gaan van de inflatiecorrectie fors opgelopen. Kan de regering aangeven of de inflatiecorrectie in de overige EG-lidstaten ook zo frequent niet wordt toegepast? Welke lidstaten kennen overigens een automatische inflatiecorrectie?

De leden van de fractie van GroenLinks konden wat meer begrip opbrengen voor de keuze van de regering om uit oogpunt van rechtvaardige inkomensverhoudingen de inflatiecorrectie te beperken ten gunste van een verlaging van het tarief van de eerste schijf. Wel vroegen zij waarom niet gekozen is voor de vanuit fiscaal oogpunt veel fraaiere en vanuit inkomens optiek veel rechtvaardiger oplossing van de taxcredit. Hiermee kan op een veel structurelere manier inkomenspolitiek gevoerd worden dan de ingewikkelde constructies waarvoor de regering de afgelopen jaren heeft gekozen. Een taxcredit van zo'n f 2500 levert toch een mooi inkomensplaatje op?

De leden van de SGP-fractie merkten op dat zij moeite hadden met de maatregel met betrekking tot het nalaten van de toepassing van de inflatiecorrectie op de schijflengten. Dit betekent dat het mogelijk wordt om bij gelijk blijvende koopkracht in een hoger belastingtarief te worden ingedeeld. Feitelijk komt dit neer op een belastingverhoging. De aan het woord zijnde leden hechtten aan een principieel juiste toepassing van de inflatiecorrectie. Dit brengt met zich dat de inflatiecorrectie ook moet worden toegepast op de schijflengten. Deze leden stelden dat in dit geval de voorkeur moet worden gegeven aan het verhogen van het tarief onder toepassing van de inflatiecorrectie op de schijflengten boven de huidig voorgestelde maatregelen. Op deze wijze wordt voorkomen dat onder het mom van belastingverlaging toch lastenverzwaring plaatsvindt door het achterwege laten van de inflatiecorrectie op de schijflengten. Kan de regering hier nader op ingaan?

De leden van de GPV-fractie waren weinig enthousiast over het pakket van belastingmaatregelen dat het kabinet voorstelt voor het jaar 1994. Zij waren van oordeel dat het gewenste koopkrachtbeeld te veel de uitkomst van het totaal aan maatregelen had beïnvloed, en dat andere overwegingen een te ondergeschikte rol hadden gespeeld. Anders konden zij niet verklaren waarom nu voor het derde achtereenvolgende jaar wordt voorgesteld de inflatiecorrectie achterwege te laten. Een van

de voornaamste manco's in onze inkomstenbelasting is toch de steile van de tarieflijn, het feit dat het hoogste tarief al bij een betrekkelijk middelmatig inkomen wordt bereikt? De steile progressielijn is toch ook mede een oorzaak van het stroeve functioneren van de arbeidsmarkt? Betekent het van jaar op jaar achterwege laten van de inflatiecorrectie niet dat de winst die op dit punt bij de Oort-operatie is behaald geleidelijk aan weer te niet gedaan wordt?

Deze leden waren van oordeel dat het belangrijkste knelpunt in ons fiscale stelsel op dit moment is de hoogte van het tarief in de eerste schijf en de lengte van die schijf. Verlenging van die schijf en verlaging van het tariefpercentage zouden de hoogste prioriteit dienen te hebben. De marginale druk op het inkomen kan hiermee worden verminderd en dat is met het oog op een betere werking van de arbeidsmarkt zeer te verkiezen. Door de voorstellen van de regering neemt de marginale druk op het inkomen echter toe. Moet niet worden geconcludeerd dat de regering kennelijk toch meer waarde hecht aan een fraai inkomensplaatje dan aan een consequent werkgelegenheidsbevorderend beleid?

Zou de regering willen ingaan op de recente persberichten over een groot tekort in het AWBZ-fonds dat mede veroorzaakt wordt door de grondslagversmalling in de inkomstenbelasting die het gevolg is van de onderhavige voorstellen?

Deze leden vroegen welk bedrag gemoeid zou zijn met het wel toepassen van de inflatiecorrectie over de lengte van de eerste schijf. De beperking zou dan alleen betrekking moeten hebben op de tweede schijf. Hoe zou het koopkrachtbeeld eruit komen te zien als de inflatiecorrectie op die manier zou worden toegepast en als naast de door de regering reeds voorgestelde tariefverlaging in de eerste schijf de gelden die gemoeid zijn met de voorgestelde verhoging van het arbeidskostenforfait zouden worden aangewend voor een verdere verlaging van het tarief in de eerste schijf?

Het lid van de fractie van de RPF stelde tot zijn tevredenheid vast dat een verlaging van de eerste schijf was bewerkstelligd. Het gaat echter wel om een vrij marginale verlaging. Marginale maatregelen hebben marginale effecten, die misschien achteraf niet eens meetbaar zijn. Verdient het meer in zijn algemeenheid geen aanbeveling rigoureuze stappen in een bepaalde richting te zetten. Niet alles is mogelijk, maar wie veel wensen tegelijkertijd wil realiseren en dus in uiteenlopende richtingen noodgedwongen slechts kleine stappen kan zetten moet zich realiseren dat hij per saldo misschien nog steeds stil staat.

Het lid van de fractie van de RPF vroeg om een toelichting op de stelling dat het pakket positieve invloeden heeft op de toetreding van partners van kostwinners. Langs welke weg krijgt dit effect vorm?

4. Benzine- en dieselaccijns

De leden van de CDA-fractie hadden tevens met belangstelling kennis genomen van het onderdeel verhoging indirecte belastingen in het belastingplan 1994. Zij herinnerden de regering aan de gemaakte algemene opmerking bij de algemene politieke en de financiële beschouwingen.

- Zij wensten eerst zekerheid omtrent de Duitse accijnspolitiek.
- Voorts wensten zij helder inzicht in de voortgang van een aantal bezuinigingsdossiers, waaronder de maatregelen in de sfeer van de bijstand.

Verhoging van de benzine- en dieselaccijns waren aanvaardbaar mits voldaan wordt aan die twee voorwaarden.

Genoemde leden hadden reeds eerder naar voren gebracht dat accijnsverhogingen alleen aanvaardbaar zijn indien deze tot verder harmonisatie met het Duitse beleid leiden. Daarmee erkennen zij dat er

wel een groot probleem ontstaat omtrent de grensproblemen met België. Zij zouden graag een nadere rapportage ontvangen van de huidige grensproblemen en de ontstane grensproblemen na accijnsverhoging ten opzichte van Duitsland en België. Hierbij dachten zij onder andere aan tank- en aanverwant koopgedrag en aan de werkgelegenheid aan de oostgrens en de zuidgrens van Nederland.

De leden van de CDA-fractie verwezen tevens naar de motie nr. 23 400 nr. 16 van de leden Terpstra/Melkert over het volledig compenseren van het beroepsgoederenvervoer voor een verhoging van de dieselaccijns.

Zij stelden het op prijs dat de regering aankondigt de wet te wijzigen in die zin dat deze volledige compensatie mogelijk wordt.

Zoals zij reeds bij de financiële beschouwingen hadden aangegeven hadden ze enig begrip voor de relatie die de regering legt tussen de compensatie en de CAO voor het wegvervoer. Zij voelden er echter niet voor om volledige compensatie afhankelijk te laten zijn van een de regering welgevallig resultaat van de CAO-onderhandelingen. Ten eerste omdat slechts een deel van de sector onder de betreffende CAO valt en ten tweede omdat het hen vreemd voorkwam dat fiscaal beleid wordt afgestemd op wat bepaalde CAO-partijen doen of nalaten. Derhalve verzochten zij de regering als ingangsdatum voor volledige compensatie in de wet op te nemen 1 januari 1994.

Zij vroegen tevens of de regering zicht heeft op het onderhandelings-tijdspad voor een nieuwe wegvervoer-CAO. Is het denkbaar dat voor 1 januari a.s. nog geen CAO is gesloten? Betekent dit dat in het regeringsvoorstel in ieder geval tot het moment van afsluiten van de CAO zelfs de halve compensatie niet wordt verstrekt? De leden van de CDA-fractie waren van mening dat aan de loonvormingseisen is voldoen als de sector het onlangs afgesloten Stichtingsakkoord uitvoert. Deelt de regering deze mening?

Bij de vaststelling van de categorie voertuigen die voor compensatie in aanmerking zou moeten komen vroegen zij of hiertoe overleg met vertegenwoordigers van de sector had plaatsgevonden en of de sector de criteria ondersteunde.

Zij vroegen of invoering per 1 januari 1994 van de tarieflijn die aanvankelijk voor 1 januari 1995 was voorzien zal leiden tot volledige compensatie. Graag zagen zij een berekening hiervan.

Bovendien wensten zij een cijfermatige benadering te ontvangen van een aantal gewichtsklassen vrachtauto's, bestelauto's en autobussen omtrent:

- a. de huidige hoogte van de MRB;
- b. de MRB-hoogte na 100% compensatie van de dieselaccijnsverhoging in de MRB;
- c. de MRB na dieselaccijnscompensatie (100%) en halve compensatie Eurovignet per 1-1-95; en
- d. de MRB-hoogte per 1-1-95 na dieselaccijnscompensatie (100%) en Eurovignetcompensatie (100%).

Hoe verhouden deze compensatie mogelijkheden zich met het communautair afgesproken minimum MRB.

In het verslag van de Ecofinraad d.d. 25 oktober 1993 wordt melding gemaakt van een richtlijntekst, waarin is neergelegd het in juni jl. bereikte politieke akkoord over de minimumtarieven voor de MRB en tollengebruiksrecht. Dat bereikte akkoord zou voldoende ruimte bieden om de verhoging van de dieselaccijns te compenseren via de MRB. Genoemde leden vroegen de regering een nadere uiteenzetting te geven omtrent de uitwerking van de richtlijn. Ook zouden zij over de wijze van invoering van het Eurovignet, alsmede de mogelijkheden voor compensatie voor de sector en het toerekenen van de heffing naar de collectieve lastendruk, nader met de regering willen overleggen.

Deze leden vernamen gaarne wat de stand van zaken is omtrent de voorgenomen accijnsverhogingen in Duitsland. Wanneer zal daar volstrekke zekerheid over te geven zijn?

Mocht blijken dat Duitse accijnsverhogingen geen doorgang zullen vinden, wat zal dan de afweging van de regering zijn ten aanzien van zowel de opbrengst genererende als de lastenverlichtende maatregelen, zo vroegen deze leden.

In de memorie van toelichting schrijven de bewindslieden dat voor benzine gezocht wordt naar harmonisatie van de accijns plus heffingen tussen Nederland en Duitsland. Waarom wordt België niet in die harmonisatie betrokken?

Zij vroegen de regering om de lijn van fiscale harmonisatie met Duitsland zowel bij het vrachtverkeer als personenverkeer door te zetten. Dat geldt niet alleen voor de accijns, maar ook voor de MRB en vignetten. Is de regering voornemens om bij voorstellen omtrent verhogingen van fiscale autokosten meer te streven naar variabilisatie en verkleining van de verschillen van bijvoorbeeld de MRB en BPM met Duitsland?

Genoemde leden wensten eerst zekerheid te hebben omtrent de verhoging in Duitsland van 16 Pfennig per liter. Indien Duitsland lager gaat zitten zal de Nederlandse accijnsverhoging navenant verlaagd moeten worden, zo stellen deze leden. Zorgelijk vonden genoemde leden het verschil in benzine prijs van ± 10 ct. veroorzaakt door de oliemaatschappijen ten opzichte van Duitsland.

Verder wordt variabilisatie van de fiscale heffingen op auto's benadrukt. Indien de regering echte variabilisatie wenst door te voeren, had dan niet een verlaging van de MRB (vaste lasten) voor de hand gelegen, te meer daar de MRB per 1-1-93 fors is verhoogd? De regering streeft er naar om de omslagpunten benzine-LPG en benzine-dieselolie voor personenauto's te handhaven.

Deze leden vroegen de regering of uit oogpunt van milieurendement wijziging van de omslagpunten gewenst is. Welke correcties zouden noodzakelijk zijn om de «schoonste» brandstof een groter marktaandeel te geven? Zij vernamen graag een nadere rapportage omtrent deze effecten voor zowel de oude als de nieuwe auto's, de brandstoffenmarkt en het milieurendement. Welke technische ontwikkelingen zijn er de komende paar jaar in de autobranche te verwachten?

De leden van de CDA-fractie hadden kennis genomen van het niet indienen van het wetsvoorstel op de Pleziervaartuijgenbelasting. Ze vroegen de regering hieromtrent de argumenten te noemen. Waarom is niet gekozen voor een extra ombuigingsoperatie in plaats van de per 1-1-93 aangebrachte tijdelijke verhoging met 1 ct. per liter. Welke waarde heeft het begrip tijdelijke verhoging nu de regering deze per 1-1-94 structureel maakt?

Het verbaasde genoemde leden dat de regering op grond van artikel 6 van de Wet Infrastructuurfonds extra accijnsvergoeding niet tot een volledige verhoging van de middelen voor het Infrastructuurfonds laat leiden. Dat was wel de intentie van het aangenomen amendement. Genoemde leden vroegen of hierdoor het draagvlak van de automobilist omtrent het accepteren van accijnsverhogingen niet onder nog grotere druk komt te staan?

De leden van de CDA-fractie wachten met belangstelling een notitie over de milieudifferentiatie af. Het bevreemde hen dat de regering de reeds gepasseerde datum oktober noemde voor het verschijnen van de notitie. Wanneer komt deze notitie bij de Tweede Kamer.

De leden van de PvdA-fractie konden instemmen met de voorgestelde verhogingen van de accijnzen van benzine en diesel, veronderstellend dat in Duitsland inderdaad wordt gehandeld zoals geschetst. Zij vroegen om

in de verdere schriftelijke gedachtenwisseling steeds de meest actuele situatie met betrekking tot de besluitvorming in Duitsland te geven. Zij ondersteunden in het bijzonder ook de keuze om de accijnzen voor benzine en diesel min of meer in gelijke mate op te trekken, omdat zij een verder uiteenlopen van beide accijnsniveaus uit milieu-oogpunt ongewenst vonden.

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een actueel overzicht van de accijnstarieven inclusief toeslagen die per 1 januari 1994 naar de huidige inzichten zullen gelden in Nederland, rekening ook houdend met de bij amendement in de belasting op milieugrondslag aangebrachte wijzigingen, Duitsland en België. Zij vroegen dit te meer omdat het deze leden was opgevallen dat in antwoord 188 Miljoenennota 1994 voor Duitsland (wat betreft dieselolie) en België (alle tarieven) de huidige situatie anders wordt weergegeven dan in bijlage 3 bij dit wetsvoorstel, kan dit worden verklaard? Zij vroegen voorts wat deze accijnsverschillen zouden hebben betekend voor de werking van het vorig jaar op het belastingplan 1993 ingediende en later ingetrokken amendement ter tegemoetkoming van de pomphouders in de grensstreek tot 10 kilometer, inclusief een globale indicatie van het kaseffect einde 1994.

Het viel de leden van de PvdA-fractie op dat het verschil in accijns tussen gelode en ongelode benzine tussen de buurlanden Nederland, Duitsland en België verschilt, aflopend van België ruim 16 cent tot Duitsland ruim 11 cent, met Nederland daartussen op bijna 14 cent. Welke verhoudingen afzet gelood vs. ongelood kennen deze onderscheiden landen en correleert dit met de omvang van het gemaakte tariefonderscheid? Hoe verloopt deze afzetverhouding naar verwachting in Nederland de komende jaren?

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een overzicht van de naar verwachting per 1 januari 1994 optredende verschillen in pompprijs voor de verschillende motorbrandstoffen met de beide buurlanden en een splitsing van dit verschil in fiscaal effect en het effect voor rekening van de commerciële prijsstelling. Wat betekent de accijnsverhoging voor de hoogte van het accijnskrediet dat de houders van een accijnsgoederenplaats materieel extra genieten? Is de regering bereid om desgevraagd in overleg te treden met de oliemaatschappijen over een vergroting van hun bijdrage aan het instandhouden van pompcapaciteit in de grensstreek, die vooral langs de Belgische grens naar verwachting tijdelijk weer onder druk komt te staan?

De leden van de PvdA-fractie waren de regering erkentelijk voor de reeds aangebrachte verschuiving van LPG-toeslag naar dieseltoeslag, ter ondersteuning van de positie van LPG. Zij hadden voorshands een voorkeur om het kilometrage waarboven LPG aantrekkelijk wordt nog wat verder naar beneden te trekken, ook al onderkenden zij dat het wetsvoorstel reeds voorziet in een verlaging met 1300 km van 25 200 km naar 23 900 km. Zij vroegen om een indicatie van de kosten van een verdere verlaging van het omslagpunt voor LPG per 1000 km verdere verlaging en wat dit zou betekenen voor de dieseltoeslag indien deze compenserend wordt verhoogd. Zij vroegen ook of de regering nog andere mogelijkheden ziet om een verdere verlaging van het LPG omslagpunt te dekken binnen het wetsvoorstel en met ingang van welke datum een eventuele verdere verlaging zonder problemen in de uitvoerings sfeer zou kunnen worden doorgevoerd. Zij vroegen voorts wat het zou betekenen indien binnen de belastingen op milieugrondslag een kleine extra belasting op LPG wordt ingebouwd van zeg 5 cent en de opbrengst daarvan zou worden gebruikt voor een verlaging van de LPG-toeslag, in termen van omslagpunt en netto verandering van jaarlijkse extra lasten van de veelrijder op LPG (30 000 km) en een gemiddelde rijder (15 000 km), zowel t.o.v. de huidige situatie als ten opzichte van het wetsvoorstel.

De leden van de PvdA-fractie wezen er op dat zij bij de behandeling van de Wet op het infrastructuurfonds de mogelijkheid hadden onderzocht om de motorrijtuigenbelasting en de infrastructuurtoeslag te integreren tot één belasting, onder afstorting van een vast percentage in het infrafonds. Dit is indertijd afgestuit op het feit dat de toeslag wettelijk geïndexeerd was voor prijsontwikkelingen en de hoofdsom niet, en er geen meerderheid was te vinden om óf de indexatie op de samengevoegde belasting als geheel in te voeren, óf deze automatische indexatie te schrappen en de indexatie jaarlijks bij afzonderlijke wet – i.c. als onderdeel van het belastingplan – aan te brengen. Deze leden hadden er toen onder meer op gewezen dat het handhaven van twee gescheiden belastingen in de toekomst alleen maar problemen kon geven, indien een keuze voor een verdeling van een verhoging of verlaging over beide belastingen zou moeten worden gemaakt. Zij zagen nu dat deze problemen al optreden nog voor het infrafonds van kracht is, nu de compensatie beroepsgoederenvervoer te verdelen valt. Dezelfde problematiek treedt op bij de compensatie voor het Eurovignet, terwijl ook de opnemings van het Eurovignet binnen hetzij de motorrijtuigenbelasting, hetzij de infrastructuurtoeslag, wederom een keuze en dus discussie nodig maakt. Tenslotte begrepen zij dat ook nog onduidelijkheid bestaat of het *minimumtarief dat in EG-verband wordt gesteld nu gaat gelden voor de hoofdsom MRB of de combinatie van hoofdsom en infratoeslag*. Dit alles overziende vroegen zij of de tijd niet alsnog rijp is om te besluiten tot samenvoeging van beide belastingen, onder toevoeging van een indexatiebepaling voor de hele belasting. Voor een helder inzicht vroegen zij voorts om een vergelijking tussen hetgeen nu uit de algemene middelen in het fonds wordt gestort (1994–1998) en de opbrengst van de hoofdsom MRB. Deze leden vroegen voorts naar de derving via het indexatiemechanisme van de infrastructuurtoeslag ten gevolge van de daarop aangebrachte verlaging. Is deze derving reeds in de Miljoenennota verwerkt? Wordt overigens de toezegging van de regering om de infrastructuurtoeslag voortaan apart te vermelden op de acceptgiro's MRB per 1 januari 1994 uitgevoerd?

De leden van de PvdA-fractie wezen er op dat in de memorie van toelichting wordt meegedeeld dat de Kamer in oktober een notitie over de milieudifferentiatie in de MRB en BPM tegemoet kan zien, maar deze begin november nog niet is ontvangen. Wanneer verschijnt deze nu wel?

De leden van de PvdA-fractie begrepen uit de brief van 5-11-93 dat de bij de behandeling van de Miljoenennota 1994 aanvaarde motie Terpstra/Melkert (23 400, nr. 16), waarin wordt gevraagd om een volledige compensatie voor het beroepsgoederenvervoer, bij nota van wijziging zal worden uitgevoerd. Deze leden zagen het doorvoeren van een volledige compensatie in 1994 net als de regering overigens als het naar voren halen van de al in 1995 beoogde compensatie voor het Eurovignet. Zij stelden er daarom prijs op nader inzicht te krijgen op welke voertuigen dit Eurovignet gaat drukken, en met welke bedragen, zodat een verband kan worden gelegd tussen de verdeling van die lastenverzwaring en de op te voeren compensatie 1994.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de reeds doorgevoerde en nog aan te brengen compensatie nog problemen kan opleveren in de zin van bezwaren van de Europese Commissie. Is de compensatie aangemeld ter toetsing als steunmaatregel, zo nee, waarom niet, en zo ja, wat is de stand van zaken?

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een nadere toelichting op het niveau van de gewenste compensatie. De budgettaire raming van de dieselaccijns is structureel 385 mln. Volgens de MvT (paragraaf 1.5) komt 74% hiervan ten laste van bestelwagens, vrachtwagens en bussen, dit is 285 mln. In deze paragraaf 4.1 wordt echter een bedrag van 260 miljoen genoemd, wat verklaart het verschil?

Wat betreft de thans reeds opgenomen halve compensatie vroegen de leden van de PvdA-fractie of het wel in de rede ligt om alle tarieven voor bussen, bestelauto's en vrachtwagens proportioneel in gelijke mate te verlagen. Vooral in het traject bestelwagens tot 3500 kilo leidt dit tot zeer lage tarieven die de problematiek van het gebruik van een grijs kenteken door particulieren weer zou kunnen verscherpen. Wat dit betreft zou de inzet van eventuele middelen voor een afvlakking van de dieseltoeslag bij hogere gewichten wellicht evenzeer het beroepsgoederenvervoer dienen en de grijze kentekenproblematiek juist verkleinen. Zij vroegen of het argument van concurrentievervalsing voor deze categorie bestelwagens wel in gelijke mate geldt als voor de zwaardere voertuigen. Dezelfde vraag hadden zij voor autobussen; geldt de praktische onmogelijkheid om een accijnsverhoging in de tarieven door te berekenen hiervoor wel in dezelfde mate? Zij wezen er ten overvloede op dat de motie Terpstra/Melkert uitsluitend spreekt over het beroepsgoederenvervoer, niet over het personenvervoer. De leden van de PvdA-fractie vroegen voor een helder inzicht om een tabel van de tarieven MRB en infratoeslag vergelijkbaar met die in de bijlage bij de nota naar aanleiding van het eindverslag grijs kenteken (wetsvoorstel 23 215), indien de in dit wetsvoorstel voorgestelde verlaging wordt gerealiseerd én indien de compensatie bovendien volledig zou worden ingezet.

De leden van de PvdA-fractie vroegen om voor de oplopende gewichtsklassen aan te geven welk niveau aan motorrijtuigenbelasting (hoofdsom en toeslag) nu resulteert als percentage van het huidige tarief voor bestelwagens, bussen en vrachtwagens. Zij vroegen hoe het uitgangspunt van een proportionele verlaging over de hele linie gestalte kan krijgen nu de infrastructuurtoeslag een maximum kent. Voor een nader inzicht in de evenwichtigheid van de resulterende tariefsstructuur van MRB en toeslag vroegen zij om aan te geven welk gewicht aan bestelwagen, autobus en vrachtwagen kan worden verrekenen voor hetzelfde tarief als een standaard benzine-auto van 800, 1000 en 1200 kilo.

De leden van de PvdA-fractie vroegen voorts om een motivering van de verdeling van de verlaging van de MRB uit hoofde van de compensatie over hoofdsom en infratoeslag. Zij hadden zelf eerder bepleit de voeding van het infrafonds geleidelijk aan meer sluitend te maken door een verhoging van de vaste voeding, zodat zij voorshands een voorkeur hadden voor een volledige toerekening aan de hoofdsom (onder verlaging van de bijdrage uit de algemene middelen aan het fonds voor het gedeelte dat de regering de uitgaven voor infrastructuur ter dekking zou willen korten).

De leden van de PvdA-fractie vroegen om meer duidelijkheid over de minimumniveaus die in EG-verband zullen gaan gelden voor de MRB voor te onderscheiden voertuigen.

De leden van de PvdA-fractie vonden dat de regering de dekking van de compensatie van het beroepsgoederenvervoer in nogal sterke mate zoekt in het bezuinigen op infrastructuur. Enerzijds loopt dit via de verlaging van de infrastructuurtoeslag, anderzijds via het slechts voor een deel doorgeleiden naar het infrafonds van 10% van de accijnsverhoging. In totaal, zo oordeelden zij, wordt de halve compensatie aldus voor 60% verhaald op uitgaven infrastructuur. Zij zouden dit afwijzen indien voor het optrekken naar volledige compensatie dezelfde lijn wordt gevolgd. Is inmiddels duidelijker welke compensatie in de lijn van de voorstellers van de motie, te weten op de kosten van externe adviseurs, maximaal te vinden is?

De leden van de VVD-fractie hadden met verontwaardiging kennisgenomen van dit onderdeel van het belastingplan. Reeds diverse malen

hadden zij laten blijken verdere verhogingen van de benzine- en dieselaccijns resoluut af te wijzen. Deze leden meenden zich gesteund te weten in hun resolute afwijzing van weer een verhoging van de accijnzen door enkele CDA-Tweede Kamerleden die in diverse regio's hadden uitgesproken tegen iedere verhoging van de benzine- en dieselaccijns. Ook na het uitkomen van de Miljoenennota '94 bleven deze kamerleden tegen, althans dat beleden zij in het land. De leden van de VVD-fractie moesten dan ook met stijgende verbazing constateren dat de moties die hieromtrent tijdens de financiële beschouwingen waren ingediend, niet werden gesteund door het CDA.

De leden van de VVD-fractie droegen kennis van het feit dat de regering vorig jaar had besloten gedurende deze kabinetsperiode geen voorstellen meer te doen tot verhoging van de benzine- en dieselaccijnzen. Zij vroegen of de regering misschien van een kortere regeerperiode was uitgegaan. Niettemin verbaasden deze leden zich dat de regering nu toch met onderhavig voorstel is gekomen. Zij vroegen de regering een overzicht te geven van alle benzine- en dieselaccijnsverhogingen gedurende deze kabinetsperiode, waarin zowel de verhogingen op microniveau worden aangegeven alsmede de totale opbrengsten. Tevens vroegen zij in dit overzicht aan te geven hoe de ontwikkeling is geweest in de ons omringende landen.

De leden van de VVD-fractie constateerden uit het wetsvoorstel dat Duitsland nu als gidsland wordt gekozen. Zij hadden stellig de indruk dat de regering graag aansluiting wil zoeken bij die landen die thuis de grootste verhoging van de accijnzen doorvoeren. Wanneer dit morgen België is, zal de regering niet twijfelen om van gidsland te veranderen, zo was de stellige indruk van deze leden. Zij vroegen waarom niet is gekozen voor België en Duitsland gezamenlijk als gidsland. De regering geeft aan dat voor benzine is gezocht naar harmonisatie van de accijns plus heffingen tussen Nederland en Duitsland. Met welke heffingen in Duitsland is rekening gehouden, vroegen deze leden. Zij stelden in ieder geval vast dat aan het feit dat er evenwel een grote discrepantie blijft bestaan tussen de prijzen «aan de pomp» van beide landen, gemakshalve wordt voorbijgegaan. Ook vroegen deze leden of de regering voornemens is de voorgestelde verhogingen in te trekken wanneer de verwachte verhogingen in Duitsland en/of België geen, of later dan verwacht doorgang vinden.

De regering spreekt in het belastingplan 1994 van «variabilisatie van autolasten». Een gedegen visie omtrent dit fenomeen zouden de leden van de VVD-fractie graag tegemoet zien. Deze opmerking van de regering in dit belastingplan slaat echter absoluut niet op variabilisatie van autolasten, eerder zelfs op dévariabilisatie, zo oordeelden deze leden. Immers tegelijk met de verhoging van de benzine en dieselaccijns, wil de regering een overeenkomstige verhoging van de LPG-toeslag in de motorrijtuigenbelasting doorvoeren. Deze verhoging van vaste kosten achtten deze leden aanzienlijk. «Lastenverschuiving» ter bijdrage aan een variabilisatie zoals de regering de forse lastenverzwaring noemt, was in de ogen van deze leden dan ook een vals argument dat later bij een ordinaire belastingmaatregel is gezocht. Zij vonden het argument pas opgaan als tegelijkertijd de wegenbelasting zou worden verlaagd. De opmerking dat deze verhoging past in het verkeers- en milieubeleid, raakte in de ogen van deze leden «kant noch wal». Hoe had de regering dit kunnen verzinnen? Was de regering niet te ver doorgeschoten om het argument «milieu» te misbruiken voor haar eigen geldzucht en onmacht te bezuinigen, zo vroegen deze leden.

Voorts constateerden deze leden dat met dit wetsvoorstel volgens de regering op budgettair neutrale wijze een verschuiving van de brandstof-toeslagen in de motorrijtuigenbelasting wordt aangebracht, die ertoe strekt de huidige afstand tussen de omslagpunten benzine-dieselolie en

benzine-LPG voor personenauto's te handhaven. Zij merkten op dat dit per saldo een pure lastenverzwaring met zich meebrengt in plaats van een budgettair neutrale actie. De regering verhoogt eerst fors de LPG-toeslag om het vervolgens in hetzelfde wetsvoorstel weer een beetje te verlagen. Juist deze laatste verlaging zorgt voor de – optisch schijnbare – budgettair neutrale actie.

De leden van de VVD-fractie waren geschrokken dat bij deze voorgestelde structurele verhoging van de dieselaccijns, de tijdelijke verhoging van 1 cent per liter onverkort gehandhaafd blijft. Zij merkten op dat bij de bespreking van het belastingplan 1993 ervan uitgegaan is, dat deze tijdelijke verhoging voor één jaar zou gelden. Gezien het advies van de Raad van State heeft de regering thans afgezien van het voornemen op korte termijn een belasting op pleziervaartuigen in te voeren. De «tijdelijke» verhoging van de dieselaccijns blijft derhalve onverkort gehandhaafd. Deze leden vroegen hoe lang «tijdelijk» is in de ogen van de regering. Voorts vroegen zij hoe de regering zich wilde verantwoorden ten opzichte van alle dieselrijders, voor zijn slecht wetsvoorstel inzake pleziervaartuigen. Zij constateerden dat de dieselrijders de dupe zijn en blijven van de onmacht van de regering om te komen tot heldere bezuinigingen.

De leden van de VVD-fractie maakten zich naar aanleiding van onderhavig wetsvoorstel ernstige zorgen over de lastenverzwaring voor het bedrijfsleven. In de toelichting heeft de regering aangegeven dat een groot deel van de verhoging van de dieselaccijns en een kleiner deel van de benzineaccijns wordt gedragen door het bedrijfsleven. De gepresenteerde percentages waren echter niet voor een eenduidige uitleg vatbaar. Bij de benzineaccijns wordt een onderscheid gemaakt tussen particulier en zakelijk autoverkeer en bij de dieselaccijns wordt een onderscheid gemaakt tussen personenauto's, bestelauto's vrachtverkeer en overige categorieën. Hieruit bleek deze leden niet weten wat de lastenverzwaring voor het bedrijfsleven zal zijn. Zij vroegen de regering dan ook aan te geven wat de extra kosten als gevolg van deze accijns- (en bijbehorende motorrijtuigenbelasting)-verhogingen voor het totale bedrijfsleven zullen zijn. Kon de regering voorts aangeven wat het effect van dit wetsvoorstel op de inflatie zal zijn? Deze leden constateerden dat De Nederlandsche Bank enerzijds (succesvol) poogt de inflatie te beteugelen – waarvoor zij hun waardering uitspreken – , terwijl de regering met tal van lastenverzwaringen de inflatie danig aanwakkert.

De leden van de VVD-fractie constateerden dat de regering erin was geslaagd een regeling te ontwerpen waarbij de lastenverzwaring die als gevolg van de verhoging van de dieselaccijns optreedt voor het wegvervoer te beperken. Om de wegvervoerders gedeeltelijk tegemoet te komen wordt voorgesteld de motorrijtuigenbelasting voor vrachten bestelauto's alsmede autobussen te verlagen. Daarnaast heeft de regering een aanvulling op de compensatie voor het wegvervoer in voorbereiding (zie brief van 5-11-1993, 23 472, nr. 4)). Deze leden waren echter nog steeds verbaasd dat deze aanvulling afhankelijk werd gesteld van de uitkomsten van het CAO-overleg. Zij vroegen waarom deze afhankelijkheid werd voorgesteld. Waarvan wilde de regering de compenserende maatregelen laten afhangen? Wanneer zou naar verwachting het CAO-overleg zijn afgerond? Had de regering reeds aangegeven onder welke condities aanvullende compensatie wordt geboden? De leden van de VVD-fractie waren bezorgd dat de regering door deze stellingname het CAO-overleg in een bepaalde richting wilde dwingen en daarmee de onderhandelingsvrijheid van de CAO-partners zou beknotten. Kon de regering aangeven waarom aansluiting is gezocht bij de compensatiemaatregelen die ingang zullen vinden als gevolg van de invoering van het Eurovignet? Bestond er niet een wezelijk verschil tussen Eurovignet en accijnzen? Was intrekking van het voorstel van dieselaccijnsverhoging op

dit moment niet een betere en vooral eenvoudiger oplossing, gezien het feit dat het overgrote merendeel nu op een of andere manier gecompenseerd gaat worden? Ook vroegen deze leden of de compensatie structureel van aard was. Tevens vroegen zij of het niet beter ware geweest wanneer de accijnsverhogingen zouden worden uitgesteld tot de studies betreffende milieudifferentiatie waren afgerond. Zij waren van mening dat dan pas de gewenste variabilisatie ingang zou kunnen vinden. Zij merkten op dat door de voorgestelde uitruil van variabele kosten voor vaste kosten impliciet een variabilisatie van de vrachtautokosten plaats vindt, met dien verstande dat het tevens een belastingverzwaring betreft en een en ander zonder visie wordt voorgelegd.

De leden van de VVD-fractie vroegen naar aanleiding van de brief van 5 november (23 472, nr. 4) of nader verduidelijkt zou kunnen worden waarom uitsluitend de vrachtauto's die zwaar zijn, gemeten naar ledig gewicht in aanmerking komen voor de (aanvullende) compensatie? Hadden de leden van de VVD-fractie het goed begrepen dat voor de 100% compensatie alleen het internationaal beroepsgoederenvervoer in aanmerking komt? Zo ja, kunnen dan enkele voorbeelden van deze verlaging worden opgesomd? Kan ook worden aangegeven met welke extra werkzaamheden de Belastingdienst wordt opgescheept met deze compensaties? Zijn deze kosten niet groter dan de overblijvende echte dieselaccijnsverhoging? Kan worden aangegeven hoe het overleg met het bedrijfsleven verloopt?

Kan exact worden aangegeven wie onder de «eerste» compensatie valt? Het gehele nationale beroepsgoederenvervoer (waaronder dus ook het eigen vervoer over de weg), taxibedrijven, rijkschoolhouders, e.d.?

De leden van de VVD-fractie vroegen of de regering zich heeft gerealiiseerd dat met onderhavige wetsvoorstel tal van grenspomphouders wederom zwaar worden gedupeerd, temeer daar de verkopen die nu nog plaatsvinden, dieselverkopen zijn. Juist dit concurrentievoordeeltje wordt hen weggenomen. Kan de regering aangeven hoeveel pomphouders binnen een straal van 15 kilometer van de Duitse en Belgische grens zijn gelegen? Heeft de regering zich op de hoogte gesteld van de economische en/of financiële situatie bij de grenspomphouders in relatie tot hun buitenlandse collegae. Heeft de regering overwogen om de grenspomphouders op een of andere manier te compenseren of was het de bedoeling een koude sanering te bewerkstelligen onder de grenspomphouders? Is het waar dat de grenseffecten langs de Belgische grens vele malen hoger zijn dan langs de oostgrens, ook vanwege de bevolkingsdichtheid? Voorts vroegen deze leden of de regering een studie had laten maken van de werkgelegenheidseffecten als gevolg van de benzine- en dieselaccijnsverhogingen. Zij vroegen hiernaar omdat zij bij een werkbezoek aan de grenspomphouders danig geschrokken waren van alarmerende studies betreffende het gebied rond Venlo. Is er ook rekening gehouden met de fiscale weglek in zijn algemeenheid voor grensstreken? Tijdens het werkbezoek ontvingen de leden van de VVD-fractie bijgaande berekeningen. Een reactie van de regering daarop stelden zij bijzonder op prijs (zie bijlage 1). Is het waar dat de Nederlandse middenstand in de grensstreek f 243 miljoen omzet mis loopt en de overheid f 254 miljoen aan accijns en BTW? Is het niet eerlijker op te merken dat de regering meewerkt dat de grote oliemaatschappijen de volledige distributie van minerale oliën in handen willen krijgen?

Naast het terugnemen van de inflatiecorrectie behelst het belastingplan als financieringsmaatregel een verhoging van de accijns voor benzine en dieselolie met 11 resp. 8 cent per liter, met een overeenkomstige verhoging van de LPG-toeslag in de motorrijtuigenbelasting van f 168, zo hadden de leden van de D66-fractie gelezen.

In verband met de voorgenomen maatregelen op het terrein van de

brandstofaccijnzen in Duitsland en België zijn dergelijke verhogingen volgens de regering mogelijk. Daarbij is voor benzine gezocht naar harmonisatie van de accijns plus heffingen tussen Nederland en Duitsland. Dit laatste riep bij de leden van de D66-fractie een aantal vragen op.

Waarom wordt hierbij alleen gekeken naar de ontwikkelingen in Duitsland?

Zijn de ontwikkelingen in België minder vergaand dan in Duitsland? Kan de regering meedelen wat de voornemens van de Belgische en Duitse regeringen zijn voor 1994?

Kan de regering een overzicht geven van de brandstofprijzen per 1 januari 1994 in Duitsland, België en Nederland? Kan de accijns per liter hier apart bij worden vermeld?

Kan tevens een overzicht worden gegeven van de prijsontwikkelingen van deze brandstoffen (inclusief accijnsverhogingen) in deze drie landen over de jaren 1990, 1991, 1992, 1993 en de voornemens voor 1994?

De regering merkt op dat het wetsvoorstel beoogt op een budgettair neutrale wijze een afzonderlijke verschuiving van de brandstoftoeslagen in de motorrijtuigenbelasting aan te brengen, die er toe strekt de huidige afstand tussen de omslagpunten benzine-dieselauto en benzine-LPG voor personenauto's te handhaven.

Kan een overzicht worden gegeven van deze omslagpunten over de jaren 1990, 1991, 1992 en 1993 en 1994?

Kan de regering tevens aangeven wat voor 1993 de geschatte verkopen in Nederland zullen zijn van het aantal liters gelode en ongelode benzine?

De leden van de fractie van GroenLinks waren tevreden over de verhoging van de accijns voor benzine en dieselolie. De noodzaak om de lastenverzwaring die als gevolg van de verhoging van de dieselaccijns optreedt voor het wegvervoer te beperken deelden zij echter niet zondermeer. Deze leden werden daarin gesterkt door het antwoord op vraag 186 die zij stelden naar aanleiding van de Miljoenennota '94. Daarin concludeert de regering: «Ten aanzien van de kostencomponent geldt dat in Nederland de fiscale lasten ook na de voorgestelde verhogingen (dieselaccijns, Eurovingnet) in het algemeen lager liggen dan in de andere EG-lidstaten, terwijl de loonkosten hoger liggen. Hiermee wordt toch met zo veel woorden toegegeven dat het terugdringen van de lasten op arbeid prioriteit moet hebben? Er zouden toch op dit punt veel betere resultaten bereikt kunnen worden wanneer er meer werk gemaakt wordt van de introductie van milieu- en energieheffingen. Deelt de regering de visie van deze leden dat er ook voor het beroepsgoederen-vervoer – voor die bedrijven die werk maken van meer milieuvriendelijke transportvormen en transportvoertuigen – meer valt te winnen bij de introductie van zwaardere lasten op milieu ten gunste van lagere lasten op arbeid, dan te verliezen?

De leden van de fractie van GroenLinks vonden het – gelet op het bovenstaande – wel heel opmerkelijk dat overwogen wordt om de compensatie voor het wergvervoer nog verder aan te vullen. Gelukkig wordt deze lastenverlichting niet zondermeer bij voorbaat weggegeven en afhankelijk gesteld van de uitkomst van het CAO-overleg. Moeten deze leden die koppeling zo uitleggen dat het niet realiseren van de nullijn in 1994 voor deze sector automatisch tot gevolg heeft dat de extra compensatie geen doorgang zal vinden? Of geldt deze koppeling minder strikt? Zo ja, waar wordt een eventueel hogere loonontwikkeling dan mee vergeleken (met de gemiddelde contractloonstijging in de marktsector?), binnen welke marges moet deze ontwikkeling dan plaatsvinden wil de extra compensatie doorgaan?

De leden van de fractie van GroenLinks wilden van de regering weten

of een eventuele extra compensatie in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting ook nog verenigbaar is met de minimumtarieven van de motorrijtuigenbelasting zoals opgenomen in het voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn inzake de fiscaliteit wegvervoer.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen waarom de compensatie voor het wegvervoer binnen de sfeer van de MRB en de toeslag infrastructuurfonds plaats vindt. Waarom is niet gekozen voor een compensatie die direct de arbeidskosten in deze sector terugdringt? Bijvoorbeeld in de vorm van een loon-kostensubsidie voor deze sector? Hiermee zou toch beter bevorderd kunnen worden dat de werkgelegenheid in deze sector beschermd wordt?

De leden van de fractie van GroenLinks betreurden het zeer dat de vorderingen in Brussel bij de behandeling van de nieuwe EG-richtlijn schone auto's zo beperkt zijn en dat verdere milieudifferentiatie volgens de regering daardoor geblokkeerd worden. Kan de regering nader toelichten waarom die vorderingen zo beperkt zijn? Daarnaast vroegen deze leden waarom de regering niet zelfstandig al vooruit kan lopen op de richtlijn. Bijvoorbeeld bij het arbeidskostenforfait en het huurwaardeforfait schrikt zij er toch ook niet voor terug om al vooruit te lopen op ingrijpende wijzigingen die pas in een later stadium hun definitieve beslag krijgen?

De leden van de fractie van GroenLinks constateerden dat het voor ons land nadelige prijsverschil met Duitsland voor wat betreft de benzineprijs teruggebracht wordt van 24 naar circa 16 cent. De regering schijnt hier tevreden mee te zijn. Onduidelijk blijft echter waarom op deze prijsverhouding is aangekoerst. Handhaving van het bestaande verschil had toch tot een grotere budgettaire opbrengst kunnen leiden? Is de indruk van deze leden juist zo vroegen zij, dat de diverse tarieven veeleer het resultaat zijn van een bepaalde budgettaire opbrengst die gehaald moest worden dan van een heel zorgvuldig afgewogen tarifiëring die de grenseffecten (zowel ten aanzien van Duitsland als van België) zo beperkt mogelijk moeten houden?

De leden van de SGP-fractie konden zich in deze maatregelen vinden, mits voldoende compensatie wordt geboden voor met name het goederenvervoer. Door het verhogen van de accijnzen en het verlagen van de motorrijtuigenbelasting wordt uitwerking gegeven aan de variabelisatie van autokosten. Wel stelden deze leden dat de transportsector moet kunnen rekenen op volledige compensatie van de accijnsverhoging. Zij wezen op het feit dat slechts voor circa 50% compensatie wordt geboden. Vooral in relatie tot andere sectoren van vervoer dreigt de belasting van de transportsector zwaar te worden. Wil de regering hierop nader ingaan? In dit verband vroegen deze leden tevens een uiteenzetting over de consequenties voor de internationale concurrentiepositie van de transportsector.

De leden van de SGP-fractie vroegen naar de eventuele «rek» die nog zit in het LPG-accijns. Is verdere verhoging van het LPG-accijns niet wenselijk om zo de verhoging van de accijnzen op diesel en benzine te kunnen verlagen. Dit zou mede kunnen leiden tot het minimaliseren van de grenseffecten, zo stelden deze leden. Zij vroegen hierop een reactie van de regering.

De leden van de GPV-fractie stonden welwillend tegenover het voorstel de accijns op benzine en diesel te verhogen.

Hadden zij het goed begrepen dat de tijdelijke verhoging van de dieselaccijns met 1 cent definitief is geworden nu de regering afziet van haar voornemen een rijksbelasting op pleziervaartuigen in te voeren?

Kan worden toegelicht waarom als gevolg van de voorgestelde accijnsverhoging slechts 91 miljoen structureel naar het infrastructuurfonds zou toevloeien aangezien de structurele opbrengst van de accijnsverhoging

980 miljoen is? 10 % hiervan is toch 98 miljoen? Deze leden konden het billijken dat niet het gehele bedrag toevloeit aan dit fonds omdat een deel van de opbrengst als compensatie teruggaat naar de sector van het wegverkeer. De netto-opbrengst is $980 - 260 = 720$ miljoen. 10 % hiervan is 72 miljoen. Waarom wordt dan toch voorgesteld slechts 50 miljoen naar het infrastructuurfonds door te sluiten? Wordt hiermee geen onrecht gedaan aan de bedoelingen van het amendement Van der Vaart?

5. Budgettaire gevolgen

De budgettaire gevolgen van de verhoging van de indirecte belastingen bedraagt 850 miljoen, aldus de leden van de CDA-fractie. Indien de compensatie voor het beroepsgoederenvervoer volledig via de MRB zou lopen, – en niet via bijvoorbeeld hogere investeringsuitgaven op het terrein van de infrastructuur – welke effecten heeft dat op de hoogte van de CLD?

De leden van de PvdA-fractie vroegen of zij het juist zagen dat de in het verleden gehanteerde vuistregel dat 1 cent benzine- of dieselaccijns gelijk staat aan een budgettaire opbrengst van 45 mln. structureel inmiddels is verlaten voor een raming van ca. 48 mln. per cent? Welke veronderstelling is impliciet gemaakt over het volume-effect anders dan het grenseffect, dat kennelijk per saldo nul is? Zij vroegen voor een goed begrip om de ontwikkelingen in de laatste drie jaar van de volumina gelode en ongelode benzine, dieselolie en LPG.

6. Gevolgen voor arbeidsmarkt en inkomens

De leden van de VVD-fractie waren geïnteresseerd in de inkomenseffecten van de verschillende belastingmaatregelen van de regering:

Inkomensmutatie 1994	verhoging milieu-verbruiksbelastingen en diesel/benzine-accijns (A)	niet doorgaan inflatiecorrectie (B)	verlaging tarief eerste schijf (C)	verhoging arbeidskostenforfait (D)
totaal (A+B+C+D)				
<ul style="list-style-type: none"> – minimum uitkering – minimum loon – minimum plus – modaal – 2 x modaal – 4 x modaal 				

De leden van de VVD-fractie wezen vervolgens op de VVD-wijzigingsvoorstellen op de begroting 1994 (23 400, nr. 10), waarin de arbeidskostenforfaitverhoging iets anders is geformuleerd, de inflatiecorrectie doorgaat, de milieuverbruiksbelasting- en diesel/benzine-accijnsverhoging worden geschrapt. Nu de loonmaatregel is ingetrokken en er een sociaal akkoord voorligt, waarin de ruimte voor loonstijgingen in de CAO's «uiterst beperkt en soms nul» zal zijn, doet zich allereerst de vraag voor of de regering nog een ander koopkrachtbeeld voorziet dan het gepresenteerde (dat voor diverse groepen uiteen loopt van – 0,05% tot + 0,35%)? Vervolgens, wanneer de regering – ook zonder loonmaatregel – blijft uitgaan van de nullijn voor de contractlonen, vroegen de leden van de VVD-fractie de regering de navolgende vergelijkende informatie (mede op basis van kamerstuk 23 400, nr. 10 en een veronderstelde nullijn voor de contractlonen in het VVD-scenario):

Inkomensmutatie 1994	kabinetsbeleid-1994 met nullijn	VVD-beleid met nullijn
minimum uitkering		
- minimum loon		
- minimum plus		
- modaal		
- 2 x modaal		
- 4 x modaal		

De leden van de VVD-fractie wilden ook gaarne de gedetailleerde inkomenseffecten vergelijken van de verhoging van het arbeidskostenforfait cf. gewijzigde regeringsvoorstel, het initiatief De Korte/Van Rey, en de eerder besproken 5 naar 10%-variant (bij 0,5 miljard financiële ruimte in 1994). Zij vroegen daarom een weergave van tabel 1 op basis van deze drie varianten.

Tenslotte vroegen de leden van de VVD-fractie een weergave van de tabellen 4A, 4B, 4C, 4D en 4E op basis van een verhoging van het arbeidskostenforfait cf. het initiatief De Korte/Van Rey, het volledig doorgaan van de inflatiecorrectie-1994 en het verlagen van het tarief eerste schijf met 0,65% in 1994. Dezelfde vraag ten aanzien van de tabellen 4A t/m 4E stelden de leden van de VVD-fractie, indien het initiatief De Korte/Van Rey zou worden gewijzigd in een 5 naar 10%-variant (bij 0,5 miljard ruimte in 1994).

Ten aanzien van de inkomensgevolgen merkten de leden van de fractie van GroenLinks op dat de koopkrachtmutaties berekend zijn op basis van een bepaalde vooronderstelling over de ontwikkeling van de lonen in 1994. Inmiddels ligt er een centraal akkoord en heeft het kabinet haar stok achter de deur – een loonmaatregel – opgeborgen. Betekent dit akkoord dat de vooronderstelling over de loonontwikkeling in 1994 ongewijzigd van kracht blijft, of dat deze moet worden bijgesteld? Als dit laatste het geval is, welke koopkrachtmutaties voor de diverse standaard-inkomensniveaus levert dat dan op? Deze leden vreesden dat met name voor de categorie sociaal minimum een nog negatiever koopkrachtcijfer gaat gelden. Kan de regering deze vrees wegnemen? Is zij ook bereid tot aanvullend beleid om een nog slechter resultaat voor deze groep te voorkomen?

7. Overige onderwerpen

Ziet de regering nog kans om de aanvaarde amendementen bij de Houderschapsbelasting te implementeren in het Belastingplan 1994, zo vroegen de leden van de CDA-fractie. Welke consequenties heeft dat voor dit wetsvoorstel? Graag vernamen genoemde leden de exacte bedragen van de MRB-verhogingen in alle onderscheiden categorieën auto's en aanhangers.

Tot slot maakten de leden van de CDA-fractie graag van de gelegenheid gebruik om in het kader van het belastingplan te refereren aan de uitspraak van de Staatssecretaris van Financiën tijdens de plenaire behandeling van wetsvoorstel 20 291 in de Eerste Kamer.

De staatssecretaris zei het vreemd te vinden dat er in het geheel geen afspraken gemaakt zouden kunnen worden met betrekking tot de feestdagenvrijstelling en dat de vrijgevigheid van de werkgever plotseling niet meer aanwezig wordt geacht als daarvoor een reglement bestaat.

Deze leden nodigden de staatssecretaris derhalve uit in het kader van het belastingplan artikel 11 van de loonbelasting zodanig te wijzigen dat het mogelijk wordt afspraken over de uitkeringen bij bepaalde gelegenheden te maken, zonder dat deze tot een recht verworden.

De leden van de PvdA-fractie misten in het belastingplan de door de staatssecretaris in de Eerste Kamer toegezegde overgangsregeling met betrekking tot jubilea-uitkeringen in het kader van het initiatief-wetsvoorstel Vermeend/Vreugdenhil (20 291).

De leden van de PvdA-fractie zouden willen bevorderen dat in 1994 een kleine verdere stap wordt gemaakt op het pad van de gefaseerde afschaffing van de verbruiksbelasting van frisdranken, zoals de Kamer bij motie op voorstel van deze leden eerder had uitgesproken. Zij wezen in dit verband ook op de sterke aandrag vanuit de vereniging Veilig Verkeer Nederland om daartoe over te gaan. Zij vroegen wat een verlaging van het hoge tarief van die verbruiksbelasting van 25 cent naar 20 cent zou kosten, en wat de regering als de meest gereede dekking zou zien binnen de context van de motie en de bij de indiening door de drie voorstellers daartoe gegeven aanknopingspunten, en wat een dergelijke dekking in de praktijk zou betekenen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de regering inmiddels tot nadere inzichten is gekomen wat betreft de gedachte om de accijnzen wettelijk te gaan indexeren voor de prijsontwikkeling, zodat zij reëel op peil blijven. Zij vroegen, om de betekenis van zo'n indexatie te kunnen plaatsen, puur ter informatie wat de opbrengst zou zijn van een verhoging van alle accijnstarieven van alcoholhoudende dranken indien deze zouden worden aangepast aan de prijsontwikkeling die is opgetreden sinds het laatste jaar dat de onderscheiden tarieven van bier, wijn en andere alcoholhoudende dranken materieel zijn aangepast (anders dan de technische correcties bij de wet op de accijns).

De leden van de PvdA-fractie vroegen of het gestelde minimum ad valorem voor de tabaksaccijns nog tot wijzigingen leidt in 1994.

De leden van de PvdA-fractie verwezen verder naar de uitkomsten van de behandeling van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Zij hadden daarbij reeds aangegeven enkele van de toen aanvaarde voorstellen reeds per 1.1.94 gerealiseerd te willen zien. Ook vanuit de CDA-fractie is die gedachte naar voren gebracht. Zij hadden daarbij in het bijzonder het oog op de vrijstelling van dierenambulances en elektrische auto's, het gereduceerd tarief voor invaliden, en de afschaffing van enkele LPG-toeslagen. Voorzover daar een dekking voor nodig is, meenden zij dat een proportionele verhoging van alle MRB-tarieven de aangewezen route is. Zij verzochten om dit bij nota van wijziging te regelen.

Acht de regering het technisch mogelijk reeds volgend jaar een begin te maken met de invoering van een heffing op het kleinverbruik van gas en elektra, zo vroegen de leden van de GPV-fractie.

Het lid van de fractie van de RPF vroeg naar aanleiding van paragraaf 4.2 inzake de uitvoeringsaspecten waarom het relatief bekorten van de eerste schijf een beslag van menskracht vergt.

8. Artikelsgewijze toelichting

Artikel III

De leden van de PvdA-fractie vroegen voor een helder begrip om de tarieven MRB en toeslag die uit het wetsvoorstel volgen voor enkele typen meest voorkomende LPG- en dieselpersonenauto's, bestelwagens, autobussen en vrachtwagens en daarnaast de huidige tarieven te geven. Zij vroegen dus niet om de volledige tabel, maar slechts om enige uitbreiding van de in de memorie van toelichting gegeven voorbeelden.

Ook vroegen zij om deze informatie wat betreft aanhangers, waaronder caravans.

9. Bijlage 2

Het lid van de fractie van de RPF vroeg naar aanleiding van het gestelde op blz. 18 naar de aard van de andere oorzaken van de prijsverschillen van benzine en diesel dan de accijnzen.

De voorzitter van de commissie,
Linschoten

De griffier van de commissie,
Hommes

BIJLAGE

Verlies diesel (onze 5 tankstations) oktober 1993 (t.o.v. oktober 1992)	882 000 ltr. per maand
Compensatie door sluiting (Nu 50% van 934)	467 000 ltr. per maand
gesloten Venlo-Blerick-Tegelen : 14 x	
verwachte sluiting : 7 x	
verwachte blijvers : 19 x	
Compensatie door sluiting eigen verbruik installaties transporteurs (nu 50% van 700)	350 000 ltr. per maand
TOTAAL VERLIES OMZET OKTOBER 1993	1 699 000 ltr. per maand
ons aandeel Venlose omzet ca. 1/3 deel	
Totaal Venlo	5 097 000 ltr.

Gemis in Venlo aan dieselaccijnzen en BTW per jaar:

12 x 5.097.000 ltr. x f 0,7728 (accijns f 0,5978 en BTW f 0,1750) =	f 47 268 000
onze afname rookartikel per jaar f 1 500 000 (= 20%)	
aandeel Venlo incl. centrum: ± 2%; accijns en BTW ± 71,5%	
Verlies Venlo (50 x f 0,715 x f 1 500 000)	f 53 625 000
TOTAAL GEMIS ACCIJNS EN BTW 1993 IN VENLO	f 100 893 000
Minder ontvangsten IB/Vennootschapsbelasting (zie specificatie):	f 2 604 000
TOTAAL GEMIS OP ALLEEN DIESEL EN ROOKARTIKELEN	f 103 497 000

- exclusief: * andere neveneffecten
 - voor andere produkten
 - voor andere branches
* marges groothandel
* indirecte arbeidsplaatsen

Specificatie:

Minder ontvangsten IB/Vennootschapsbelasting:	
marge diesel 61 164 000 x 3,5	f 2 140 740
marge rookartikelen 7% van 75 000 000	f 5 250 000
direct margeverlies tankstations/detailhandel	f 7 390 740
verlies andere artikelen	P.M.
	f 7 390 740
besparing directe personeelskosten:	
12 (tst.) + 10 (detailh.) = 22 x 40 000	f 880 000
	f 6 510 740
gemiddeld 40% belasting van f 6 510 740,00	f 2 604 000

Prijssituatie 5 november 1993

Nederland – Duitsland

	Officieel	Actueel Venlo	Actueel Nettetal	Prijsverschil	
				Officieel	Actueel
Diesel	129	117	115	14	2
Benzine Loodvrij	177	177	141	36	36
Super gelood	194	194	162	32	32

Nederland – België

	Officieel	Actueel Roosteren	Actueel Maaseik	Prijsverschil	
				Officieel	Actueel
Diesel	129	117	110	19	7
Benzine Loodvrij	177	177	151	26	26
Super gelood	194	194	170	24	24

Bovengenoemde prijzen zijn in centen en inclusief BTW