

Vergaderjaar 1993–1994

**23 472****Wijziging van een aantal belastingwetten en van de Wet Infrastructuurfonds in het kader van het belastingplan 1994****Nr. 6****MEMORIE VAN ANTWOORD**

Ontvangen 17 november 1993

**1. Algemeen**

Tot ons genoegen hebben wij mogen constateren dat de leden van de verschillende fracties bereid zijn mee te werken aan een spoedige behandeling van het wetsvoorstel belastingplan 1994. Wij zijn hen daarvoor erkentelijk.

Verschillende fracties gaan in op de clustering van voorstellen in het kader van het belastingplan 1994. De leden van de fracties van CDA, PvdA en RPF betuigen hun instemming met de gekozen aanpak. De VVD-fractie is afwijzend in haar oordeel op dit punt. De leden van de VVD-fractie vragen of een andere clustering niet meer voor de hand zou hebben gelegen en van meer hoffelijkheid zou getuigen jegens de Eerste Kamer in verband met de motie-Boorsma. De VVD-fractie vraagt naar de bereidheid om alsnog een splitsing aan te brengen in het voorliggende wetsvoorstel en naar de wijze van handelen, indien een kamermeerderheid zich uitspreekt voor een verhoging van het arbeidskostenforfait in lijn met het initiatiefwetsvoorstel-De Korte/Van Rey.

In de motie-Boorsma wordt de regering verzocht om bij clustering van fiscale wetsvoorstellen in het kader van een belastingplan ervoor te waken dat voorstellen van verschillende aard, belang en/of urgentie in een wetsvoorstel worden samengevoegd. Zoals de tweede ondergetekende in zijn brief van 29 oktober jongstleden aan de Voorzitter van de vaste Commissie voor Financiën in de Eerste Kamer heeft geschreven, is in lijn met de motie-Boorsma een aantal voorstellen in het centrale wetsvoorstel opgenomen die onderling wat betreft aard, belang en/of urgentie niet te zeer verschillen en die ook in beleidsmatig en budgettair opzicht een sterke samenhang vertonen. De voorstellen die niet aan deze criteria voldoen, volgen een eigen, separaat wetgevingstraject. Met de leden van de fracties van CDA en PvdA zijn wij van mening dat deze aanpak het mogelijk maakt om de diverse voorstellen in hun onderlinge samenhang te beschouwen en te beoordelen zonder voorbij te gaan aan het in de motie-Boorsma vastgelegde verzoek van de leden van de Eerste Kamer.

Op grond van het vorengaande zien wij geen aanleiding alsnog over te

gaan tot splitsing van het voorliggende wetsvoorstel, zoals door de VVD-fractie wordt bepleit. Ingeval zou blijken dat de kamer overweegt tegelijkertijd het belastingplan 1994 en het VVD-initiatief met betrekking tot de hoogte van het arbeidskostenforfait te aanvaarden, zullen uiteraard adequate samenloopbepalingen worden voorgesteld.

Op de vraag van de leden van de CDA-fractie naar de voortgang van het bezuinigingsdossier gaan wij hierna in deze memorie nader in.

De leden van de fracties van VVD, D66 en GroenLinks maken bezwaar tegen het late tijdstip van indiening van het onderhavige wetsvoorstel. Een zorgvuldige parlementaire behandeling dreigt op deze wijze in het gedrang te komen. De leden van de fractie van D66 vragen overigens of er geen mogelijkheid is om eens per maand een overzicht naar de kamer te sturen van de voornemens met betrekking tot in te dienen wetsvoorstellen.

Met de verschillende fracties in de Tweede Kamer hechten wij aan een zorgvuldige wetgevingsprocedure, zowel met betrekking tot het traject voorafgaande aan de indiening bij de kamer als met betrekking tot de parlementaire behandeling. In verband hiermee zijn onze inspanningen erop gericht, in het bijzonder als het gaat om voorstellen in het kader van een belastingplan die reeds met ingang van 1 januari hun beslag moeten krijgen, om fiscale wetsvoorstellen zo snel mogelijk bij de Tweede Kamer te krijgen<sup>1</sup>.

Naar aanleiding van het verzoek van de fractie van D66 merkt de tweede ondergetekende op dat hij gewoon is om de kamer vrij uitvoerig te informeren over de voornemens die er bestaan met betrekking tot fiscale wetsvoorstellen. Het wetgevende programma, met ingang van de begroting voor 1994 als bijlage opgenomen bij de Begroting IXB, bevat, in samenhang met de halfjaarlijkse voortgangsrapportage, al veel informatie over alle lopende wetgevingsprojecten. In aanvulling daarop wordt publiekelijk melding gemaakt van toezending van fiscale wetsvoorstellen aan de Raad van State. Niettemin is de tweede ondergetekende vanzelfsprekend bereid om in overleg met bij voorbeeld de vaste Commissie voor Financiën te komen tot aanpassing van de bestaande procedures ter zake.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarom niet in een eerder stadium in het belastingplan een benadering is gekozen zoals die ook lijkt te worden voorgesteld in het nog te verschijnen Nationale Milieubeleidsplan 2 (NMP2).

Hierover merken wij op dat de aanpak in het NMP2, waarover de beraadslagingen in het kabinet nog niet zijn afgerond, samenhangt met het lange-termijn-karakter van deze beleidsnota, terwijl het belastingplan strekt tot het op korte termijn wijzigen van de fiscale wetgeving in het kader van het door de regering gevoerde inkomens- en werkgelegenheidsbeleid voor 1994.

De leden van de fractie van GroenLinks vinden het opmerkelijk dat overwogen wordt om de compensatie voor het wegvervoer nog verder aan te vullen. Zij constateren dat deze lastenverlichting afhankelijk wordt gesteld van de uitkomsten van het CAO-overleg. Zij vragen zich af hoe een en ander in de praktijk zal verlopen indien de nullijn in 1994 niet wordt gerealiseerd. In antwoord hierop merken wij op dat wij ervan uitgaan dat de CAO-partijen op een zodanige wijze invulling zullen geven aan het bereikte akkoord dat het tegen de achtergrond daarvan en mogelijk mede door het door de eerste ondergetekende gegeven signaal niet zal hoeven komen tot een afweging waarbij het al dan niet doorgaan van deze compensatie ter discussie wordt gesteld.

<sup>1</sup> Zo hebben wij dit jaar op 2 september een wetsvoorstel naar de ministerraad gezonden, dat aldaar op 3 september is aanvaard. Het advies van de Raad van State hebben wij op 25 oktober ontvangen; op 29 oktober hebben wij het nader rapport en het wetsvoorstel verzonden. Over de in voorbereiding zijnde nota van wijziging op het onderhavige wetsvoorstel hebben wij de Kamer geïnformeerd bij brief van 5 november jongstleden.

Met genoeg nemen wij kennis van de instemming die de leden van de fractie van de SGP betuigen met de voorstellen in het kader van het onderhavige wetsvoorstel.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de regering niet met een forse netto belastingverlaging komt indien zij meent dat de verontrustende ontwikkeling van de werkloosheid tot een doelgerichte beleidsaanpak noopt. Deze leden wijzen in dit verband op de door het CPB doorgerekende resultaten van het VVD-beleidspakket 1994 (kamerstukken II 1993/94, 23 400, nr. 10). Daarin is sprake van een verlaging van de micro-lasten met f 3 mrd. ten opzichte van het kabinetsbeleid.

Het kabinet heeft gekozen voor extra investeringen in de economische structuur alsmede gerichte maatregelen ter bevordering van de werkgelegenheid en arbeidsparticipatie in samenhang met een terughoudende loonkosten- en inkomensontwikkeling. Ook fiscale maatregelen maken deel uit van het beleidspakket. Een forse netto belastingverlaging zou leiden tot een hoger financieringstekort of een additionele ombuigings-taakstelling van vele miljarden. Tijdens de algemene beschouwingen is namens de regering aangegeven dat aan de door de VVD-fractie gekozen maatvoering en aanvulling van een dergelijk aanvullend bezuinigingspakket onoverkomelijke bezwaren zijn verbonden.

De leden van de fractie van de VVD vragen voorts naar 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. Voorts vragen deze leden wat de totale micro-lastendrukverzwaring wordt en met hoeveel procent de micro-lasten en de reële loonkosten per eenheid produkt in Nederland en voor de EG (gemiddeld) in de periode 1991 t/m 1993 zijn gestegen.

De in het belastingplan verwerkte maatregelen leiden in 1994 per saldo tot een lastenverlichting van f 25 mln. Structureel treedt een lastenverzwaring op van f 585 mln. per jaar. Daarnaast kan in kaart worden gebracht welke de effecten op de belastingopbrengsten zijn, indien tevens de fiscale facilitatie van speuren ontwikkelingswerk en de bevestiging van het huurwaardeforfait in deze berekeningen worden betrokken. Voorts wijzen nog op de lastenverlichting als gevolg van de voorgestelde maatregelen in de vermogensbelasting met f 95 mln. in 1994 en f 130 mln. structureel. In totaliteit resulteert in 1994 een lastenverlichting van f 400 mln. en een lastenverlichting van f 25 mln. per jaar structureel. Hierbij is geen rekening gehouden met de extra opbrengsten van het huurwaardeforfait uit hoofde van de waarde-ontwikkeling van woningen.

Bij de beantwoording van vraag 262 bij Miljoenennota en Macro Economische Verkenningen 1994 (MEV 1994) is ingegaan op de stijging van de microlasten. Als stijging van de micro-lasten is beschouwd het saldo van alle belastingmaatregelen en mutaties in de premieontvangsten anders dan uit hoofde van grondslagmutaties. Kasverschuivingen en opbrengst fraudebestrijding zijn niet als drukverzwaring opgevat. Aldus is berekend dat de stijging van de microlasten in 1994 in totaal f 1,3 mrd. bedraagt.

Uit het antwoord op eerdergenoemde vraag 262 kan worden afgeleid dat in de periode 1991-1993 de micro-lasten per saldo met f 7,9 mrd. zijn gestegen. Uitgedrukt als percentage van de collectieve lasten 1993 is dit een stijging van 2,85%.

Op basis van de cijfers van de Europese Commissie kan een vergelijking tussen Nederland en het EG-gemiddelde worden gemaakt van de ontwikkeling van de reële loonkosten per eenheid produkt. De resultaten zijn in onderstaande tabel opgenomen.

**Reële loonkosten per eenheid produkt industrie (nationale valuta, in %)**

	1991	1992	1993
Nederland	0,3	1,7	1,3
EG-gemiddeld	0,3	-0,3	-0,5

Bron: Europese Commissie 1993; European Economy, June/July 1993.

De leden van de VVD-fractie vragen of de minister in verband met de algemene financiële beleidsaspecten nu reeds wil toezeggen aanwezig te zullen zijn bij de plenaire behandeling van het voorliggende wetsvoorstel in de kamer.

De eerste ondergetekende merkt op dat hij, zoals te doen gebruikelijk met fiscale wetsvoorstellen, in overleg met de staatssecretaris en met inachtneming van het gevoel van de kamer ter zake al dan niet aanwezig is. Hij wil er daarbij op wijzen dat de algemene financiële beleidsaspecten uitvoering aan de orde zijn geweest tijdens de algemene financiële beschouwingen op 13 en 14 oktober jl.

Het lid van de RPF-fractie acht het enigszins zorgelijk dat de bewindslieden een aantal ongewenste gevolgen van het verhogen van het arbeidskostenforfait en het niet toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven wel signaleren, maar daar onvoldoende tijdig op reageren. Hierover merken we het volgende op.

Oplossingen voor de door het lid van de RPF aangehaalde problemen zoals de wankeler wordende theoretische onderbouwing van het arbeidskostenforfait alsmede de versmalling van de heffingsgrondslag van de premieheffing zijn doorgaans ingrijpend van aard. Als voorbeeld verwijzen wij naar de relatie tussen de omvorming van het arbeidskostenforfait en andere fiscale onderwerpen zoals deze globaal is aangeduid in onderdeel 1.2 van de memorie van toelichting. Vanwege de complexiteit en inkomenspolitieke gevolgen van dergelijke wijzigingen passen deze beter in een bredere wetgevingsoperatie dan in een relatief eenvoudig tariefvoorstel als het onderhavige. In de aan de Tweede Kamer toegezegde analyses ten behoeve van de herbezinning op het fiscale stelsel zullen de door dit lid aangehaalde onderwerpen uitvoerig aan de orde komen.

De leden van de CDA-fractie vragen om inzicht in de voortgang van de belangrijkste bezuinigingsdossiers.

In de Miljoenennota 1994 is in paragraaf 3.3.3. uiteengezet welke uitgaven- en overige tekortbeperkende maatregelen ten opzichte van de Miljoenennota 1993 zijn getroffen. Het kabinet zal zoals te doen gebruikelijk in de Voorjaarsnota 1994 verslag doen van de voortgang van deze maatregelen c.q. een overzicht geven van de voortgangscontrole ombuigingen. Indien de voortgang van een maatregel op een eerder tijdstip aanleiding geeft de Staten-Generaal te informeren, dan zal dit door de eerst verantwoordelijke bewindspersoon geschieden. Overigens nemen wij aan dat de Tweede Kamer voorts tijdens de behandeling van de diverse begrotingshoofdstukken dit najaar over de voortgang van de uitgavenbeperkende maatregelen van gedachten zal willen wisselen.

## **2. Arbeidskostenforfait**

Het verheugt ons dat de leden van de CDA-fractie en de PvdA-fractie het voorstel tot een verhoging van het arbeidskostenforfait ondersteunen. In antwoord op een vraag van de leden van deze fracties bevestigen wij dat het aangekondigde voorstel tot verhoging van het arbeidskostenforfait met 3% en het maximum met f 465 ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel van de regering om het forfait met 1% en f 500 te verhogen, budgettair neutraal is verwerkt.



In bijlage 1 zijn de inkomenseffecten van de afzonderlijke maatregelen in de loon- en de inkomstenbelasting in beeld gebracht.

Zowel de leden van de fractie van het CDA als van de PvdA geven aan dat de gedachte van omvorming van het arbeidskostenforfait, alvorens zij daarover hun oordeel geven, nader uitgewerkt dient te worden. De leden van de PvdA-fractie achten deze gedachte interessant, hetgeen ons verheugt. De leden van de CDA-fractie vinden de behandeling van het belastingplan niet de juiste gelegenheid om in te gaan op de omvorming van het arbeidskostenforfait. Wij zijn het met hen eens dat deze materie in dit kader niet uitvoerig kan worden behandeld, maar wij menen dat het met het oog op de verdere ontwikkeling terzake, wenselijk was aan te geven langs welke wegen wij openingen zien voor het genoemde knelpunt. In de aan de Tweede Kamer toegezegde analyses ten behoeve van de herbezinning op het fiscale stelsel zal deze materie uitvoerig aan de orde komen. In dat verband zullen wij bezien of integratie van het reiskostenforfait en het arbeidskostenforfait een begaanbare weg is en aandacht geven aan de suggestie van de leden van de CDA-fractie om de relatie tussen het arbeidskostenforfait voor werknemers en de zelfstandigenaftrek voor zelfstandige ondernemers nader te bezien.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of het juist is dat de verhoging van het arbeidskostenforfait, de verlaging van het eerste-schijftarief en het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijflengten per saldo een positief effect hebben op de werkgelegenheid.

Wij kunnen hier bevestigend op antwoorden. De verlaging van het tarief voor de eerste schijf en de verhoging van het arbeidskostenforfait stimuleert met name de werkgelegenheid aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Van het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijflengten gaat mogelijkwijs een enigszins ontmoedigende werking uit op vooral de bovenkant van de arbeidsmarkt. Per saldo resulteert een stimulans.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoeveel tijd het kabinet nodig denkt te hebben om tot omvorming van het arbeidskostenforfait over te gaan. Daar de grens van de mogelijkheden om langs de weg van het arbeidskostenforfait arbeidsinkomen te ontzien onderhand bereikt is, zal de nadere uitwerking van de omvorming niet lang op zich laten wachten. In dit verband wijzen wij op de aan de Tweede Kamer toegezegde analyses ten behoeve van de herbezinning op het fiscale stelsel.

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet bereid is tot omvorming van het arbeidskostenforfait over te gaan zonder het reiskostenforfait daarin te betrekken. Deze vraag leent zich in dit kader niet voor definitieve beantwoording en zal door ons in de nadere uitwerking onder ogen worden gezien.

De leden van de fractie van de VVD vragen zich af, onder verwijzing naar paragraaf 7.3 van de Sociale Nota 1993, of het kabinet de financiële achteruitgang van een werknemer die het wettelijk minimumloon verdient ten opzichte van een alleenverdienende uitkeringsgerechtigde, in de toekomst zoveel mogelijk via de nieuwe arbeidskostenregeling wil compenseren. Wij geven er thans de voorkeur aan niet zo diepgaand te willen vooruitlopen op de discussies die hieromtrent ongetwijfeld nog zullen worden gevoerd, als nodig is voor de beantwoording van deze vraag. De vraag naar de hoogte van een arbeidsaftrek, die deze leden ook stellen, kunnen wij nog niet beantwoorden.

De leden van de fractie van de VVD zetten zich af tegen de opvatting van de Raad van State dat de voorgestelde verhoging niet meer past binnen het bestaande begrip arbeidskostenforfait. Zij vinden juist een

gemaximeerde forfaitverhoging een gunstige generieke maatregel.

Wij kunnen ons vinden in beide opvattingen, in die zin dat wij evenals de Raad menen dat de rek onderhand uit het forfait is zodat omvorming tot arbeidsaftrek moet worden overwogen, en dat wij het standpunt van deze leden kunnen volgen als zij «gemaximeerde forfaitverhoging met behoud van tegenbewijsregeling» vervangen door vaste arbeidsaftrek onder behoud van de mogelijkheid van aftrek van arbeidskosten, zij het met een aan de arbeidsaftrek gerelateerde drempel. Het komt ons namelijk voor dat deze twee benaderingen tot hetzelfde resultaat leiden. Hiermee menen wij tevens de vragen en opmerkingen van de fractie van GroenLinks op dit punt van een adequate reactie te hebben voorzien.

Wij zien een arbeidsaftrek inderdaad – de leden van de VVD-fractie vragen daar naar – als een geschikt instrument om een bijdrage te leveren aan de verhoging van de arbeidsparticipatie.

De leden van de VVD-fractie vragen met welk bedrag het maximum van het arbeidskostenforfait omhoog kan, indien gekozen wordt voor een verhoging van het percentage van 5 naar 10% bij het bedrag dat het kabinet voor de verhoging van het arbeidskostenforfait heeft uitgetrokken.

Het budgettaire beslag van het gewijzigde kabinetsvoorstel voor het Rijk bedraagt 595 mln. structureel (kas in 1994: 520 mln.). Indien het percentage van het arbeidskostenforfait zou worden verhoogd tot 10% dan kan, gegeven deze budgettaire randvoorwaarde, het maximum worden verhoogd met f 430. Wel moet worden opgemerkt dat een dergelijk alternatief tot een derving premies volksverzekeringen zou leiden van f 605 mln. terwijl het gewijzigde kabinetsvoorstel slechts leidt tot een premiederving van 495 mln. Dit verschil leidt ten opzichte van het gewijzigde kabinetsvoorstel tot een opwaartse aanpassing van de premiepercentages volksverzekeringen met 0,05%.

Hetzelfde geldt voor het voorstel De Korte/ Van Rey.

Deze leden vragen voorts op een aantal aspecten naar een vergelijking van het gewijzigde kabinetsvoorstel, het voorstel De Korte/ Van Rey en de eerder gevraagde variant (het percentage opgehoogd met 5% in samenhang met een «budgettaire neutrale» verhoging van het maximum). Dat geeft het volgende beeld:

	gewijzigd kabinetsvoorstel	voorstel De Korte/Van Rey	+5% + max f 430
<b>Derving Rijk (mln. gld.)</b>			
kas in 1994	520	590	520
structureel	595	675	595
<b>Idem premies vv</b>	495	650	605
<b>Koopkracht</b>			
min. uitk (mk)	-0,1	-0,1	-0,1
idem zk	-0,1	-0,15	-0,15
min. loon (mk)	+0,55	+0,55	+0,45
min. ln. plus (mk)	+0,55	+0,55	+0,45
modaal (mk)	+0,3	+0,25	+0,2
2*modaal (mk)	+0,3	+0,3	+0,25
<b>verschil besteedbaar inkomen met corresponderende loondervingsuitkering (gld. per jaar)<sup>1</sup></b>			
min. loon (voltijd, allvd zk)	350	354	332
min. plus (voltijd, allvd zk)	349	353	332

<sup>1</sup> Voor het kabinetsvoorstel is uitgegaan van de MEV (aangepast voor de Nota van wijziging). Voor de twee varianten is aangesloten bij de elders in deze memorie besproken voorstellen, waarin het tarief eerste schijf met 0,65%-punten wordt verlaagd en de inflatiecorrectie op de schijven wordt toegepast.

De vergelijking voor deeltijders op minimumniveau is niet gemaakt omdat er geen corresponderende groep uitkeringstrekkers is.

De werkgelegenheids-effecten van de beschouwde alternatieven zijn thans niet beschikbaar. In overleg met het CPB zal er naar worden gestreefd om de gevraagde effecten te kwantificeren, zo mogelijk vóór de totstandkoming van de nota naar aanleiding van het eindverslag.

Met betrekking tot de carpoolregeling merken de leden van de PvdA-fractie op dat zij uit de praktijk signalen krijgen dat een minder gebruik van de carpoolregeling ook te maken kan hebben met de opzet van de regeling en de relatief beperkte fiscale voordelen.

De fiscale carpoolregeling houdt in essentie in dat voor zowel de chauffeur als de meerijders de – zeker voor autogebruik beperkende – regels van het reiskostenforfait niet gelden. De chauffeur mag belastingvrij een vergoeding ontvangen tot hetzelfde bedrag als voor zakelijk autoverkeer, thans 52 cent per km. Uit signalen uit de praktijk valt op te maken dat het voor de meerijders vervallen van de belastingvrije vergoeding of de reiskostenaftrek als demotiverend wordt ervaren. Binnen de opzet van het huidige fiscale stelsel zien wij weinig mogelijkheden om hier wat aan te doen.

Een cijfermatige onderbouwing van de indruk dat van de carpoolregeling minder gebruik wordt gemaakt dan mogelijk zou zijn, de leden van de VVD-fractie vragen daarnaar, kunnen wij bij gebrek aan gegevens niet geven. Vandaar dat slechts sprake is van een indruk. Wat betreft de voorlichting waaraan deze leden refereren, kunnen wij mededelen dat thans in samenwerking tussen de ANWB en de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Financiën nieuw voorlichtingsmateriaal wordt ontworpen.

De leden van de D66-fractie vragen of de regering een vergelijkend overzicht kan geven van de werkgelegenheidseffecten, de koopkrachteleffecten en de budgettaire effecten van het regeringsvoorstel, het initiatief-wetsvoorstel De Korte/Van Rey, het gewijzigde regeringsvoorstel en de variant waarin het maximum percentage wordt verhoogd tot 10% in combinatie met een verhoging van het maximum met f 465.

Voor het presenteren van de effecten op de werkgelegenheid ontbreken thans de gegevens. In overleg met het CPB zal er naar worden gestreefd voor de nota naar aanleiding van het eindverslag deze cijfers beschikbaar te hebben. Voor een vergelijking van de budgettaire-, premie- en inkomenseffecten van het gewijzigde regeringsvoorstel en het voorstel De Korte/Van Rey kan worden verwezen naar de elders in deze memorie opgenomen tabel. Voor de effecten van het oorspronkelijke wetsvoorstel kan worden verwezen naar de memorie van toelichting.

Van de variant waarin het percentage wordt verhoogd tot 10 in combinatie met de verhoging van het maximum met f 465 kan het volgende worden gesteld:

---

<b>budgettair effect Rijk (mln. gld.)</b>	
Transactiebasis	635
Kasbasis	555
<b>Premiederving (mln. gld.)</b>	625
<b>Inkomenseffecten</b>	
soc. min. (zk)	- 0,15
min. loon (mk)	0,50
modaal (mk)	0,25
2*modaal (mk)	0,30

---

De leden van de SGP-fractie betuigen hun instemming met de voorgestelde verhoging van het arbeidskostenforfait in het licht van de positieve effecten die van de maatregel uitgaan op de werkgelegenheid. Zij

plaatsen echter kanttelingen bij de grondslagversmalling die dientengevolge optreedt bij de premieheffing volksverzekeringen en vragen naar de omvang van de premiederving.

Rekening houdend met de bij deze memorie gevoegde nota van wijziging, treedt op grond van de verhoging van het arbeidskostenforfait een premiederving op van f 495 mln.

De leden van de GPV-fractie uiten hun twijfels over de voorgestelde verhoging van het arbeidskostenforfait. Zij vragen of hun indruk klopt dat het huidige forfait al toereikend moet worden geacht en voor hoeveel belastingplichtigen het huidige forfait reeds volstaat als compensatie voor de werkelijk gemaakte arbeidskosten en of dit percentage verder toeneemt na de voorgestelde verhoging. Naar het oordeel van de leden van de GPV-fractie heeft verlenging van de eerste schijf alsmede verlaging van het daarvoor geldende tarief de hoogste prioriteit. Op die manier zou de marginale druk op arbeidsinkomsten afnemen terwijl die in de voorstellen van de regering alleen maar toeneemt. De GPV-fractie vraagt of voor dit kabinet werk echt boven inkomen gaat.

Zoals in de toelichting is aangegeven, kan het arbeidskostenforfait bij het huidige niveau reeds ruim worden genoemd. Voor 95 percent van de belastingplichtigen is het huidige forfait toereikend als compensatie voor gemaakte kosten. Een lichte stijging van dit percentage als gevolg van de voorgestelde verhoging van het arbeidskostenforfait ligt in de lijn der verwachting.

Wij hebben niettemin besloten dit instrument te gebruiken met het oog op de goede resultaten die resulteren voor de arbeidsmarkt. Ook van de verlaging van het eerste-schijf-tarief verwachten wij positieve effecten. Ten gevolge van het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijflengten neemt de druk rond de schijfgrenzen in reële termen enigszins toe, maar dit wordt gecompenseerd door de andere genoemde maatregelen.

Gegeven het budgettaire kader is het voorgestelde pakket maatregelen effectief in zijn uitwerking op de arbeidsmarkt alsmede evenwichtig in zijn uitwerking op het inkomensbeeld.

### **3. Het tarief van de eerste schijf en de inflatiecorrectie**

De leden van alle fracties die een inbreng voor het voorlopige verslag hebben geleverd, hebben opmerkingen gemaakt dan wel nadere vragen gesteld over het niet toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven.

Het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijven, dit in antwoord op vragen van de leden van de CDA-fractie, maakt een wezenlijk deel uit van het voorliggende fiscale pakket. Tot deze maatregel is besloten na zorgvuldige afweging. Inzet van het kabinet is te komen tot fiscale stimulansen voor de arbeidsmarkt in samenhang met het streven naar een redelijk evenwichtige inkomensontwikkeling. Door verschuivingen binnen de belastingmiddelen is het mogelijk gebleken budgettaire ruimte voor deze fiscale stimulansen te creëren, zonder dat dit het financieringstekort belast. In dit verband heeft het achterwege laten van de inflatiecorrectie op de schijven een spilfunctie. Het effect van dit totaalpakket heeft, gelet op de huidige sociaal economische situatie waarin het essentieel is te komen tot loonmatiging en beheerste arbeidskostenontwikkeling, de regering doen besluiten tot de meerbedoelde maatregel; de negatieve effecten die uiteraard ook in de afweging zijn betrokken, ten spijt. Het valt immers niet te ontkennen dat deze maatregel leidt tot versteiling van de progressie en grondslagversmalling voor de premieheffing volksverzekeringen met als resultaat een verdere oploop van het premiepercentage in de eerste schijf. In dit verband verzoeken de leden van de CDA- en de GPV-fractie nader in te gaan op het meest recente premie-advies van de Ziekenfondsraad en de berichten daarover in de pers. Bij lezing van het



advies van de Ziekenfondsraad en de persberichten zou de indruk kunnen ontstaan dat de oorzaak van het tekort in de AWBZ gelegen is in fiscale maatregelen die de premiegrondslag verkleinen. In het voorliggende voorstel is echter met deze grondslagversmalling rekening gehouden: de premiederving ten gevolge van een grondslagversmalling is gecompenseerd via hogere premiepercentages voor de AWBZ en de andere volksverzekeringen.

De hiervoor geschetste consequenties voor de progressie en premiegrondslag brengen het kabinet tot terughoudendheid ten opzichte van een dergelijke maatregel; zij nopen voorts tot zorgvuldige afwegingen. Door de opbrengst van het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijven in het onderhavige voorstel aan te wenden voor verlaging van het belastingtarief wordt bereikt dat het negatieve effect van de optredende premiestijging op het totale tarief wordt geneutraliseerd. Het tarief in de eerste schijf kan als gevolg van het totale beleidspakket zelfs dalen. Dit 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 staat naar wij aannemen niet ter discussie. In het SER-advies «Convergentie en overlegeconomie» wordt verlaging van de wig met name aan de onderkant van het loongebouw gezien als ontstekingsmechanisme in het beleid ter bevordering van de arbeidsparticipatie. Op grond van het vorenstaande achten wij het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijflengtes ook dit jaar inpasbaar. Wij beschouwen deze maatregel echter geenszins als een automatisme. De wettelijke regel, dit in antwoord op een vraag van de leden van de VVD-fractie over een passage in de artikelsgewijze toelichting over de automatische toepassing van de inflatiecorrectie voor 1995, blijft dat zonder nadere wettelijke ingreep de inflatiecorrectie ook op de schijflengten automatisch jaarlijks wordt toegepast. Voorts antwoorden wij deze leden dat toepassing van de inflatiecorrectie (2,7%) op de schijflengtes in 1994 zou leiden tot de volgende schijfgrenzen:

- eerste schijf van f 0 tot f 44 436;
- tweede schijf van f 44 436 tot f 88 869;
- derde schijf vanaf f 88 869.

De schijflengten voor 1995 kunnen nog niet worden berekend omdat de hoogte van de tabelcorrectiefactor voor 1995 niet eerder dan in de tweede helft van 1994 kan worden bepaald. Overigens hebben wij met belangstelling kennis genomen van de politieke bespiegelingen van deze leden over de mogelijke samenstelling van de regeringscoalitie na de verkiezingen van 3 mei 1994.

Wat betreft de relatie tussen het terugnemen van de inflatiecorrectie en de bevroering van de uitkeringen, de leden van de VVD-fractie vragen hiernaar, merken wij het volgende op.

Het feit dat zowel de uitkeringen worden bevroren als de inflatiecorrectie op de schijven niet wordt toegepast, is niet in strijd met het streven om werken ten opzichte van de uitkeringssituatie financieel aantrekkelijker te maken, zoals deze leden suggereren. Om werken ten opzichte van een uitkeringssituatie financieel aantrekkelijker te maken, heeft het kabinet besloten tot een gerichte maatregel, namelijk verhoging van het arbeidskostenforfait. Het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijflengten doet aan dit streven geen afbreuk. Het zwaartepunt van deze maatregel ligt immers bij de inkomens tegen het einde van de eerste schijf of daarboven. De sombere verwachtingen omtrent de werkgelegenheid, de werkloosheid en de oplopende verhouding tussen het aantal inactieve en actieve inkomensstrekkingen hebben het kabinet doen besluiten de uitkeringen te bevroeren. Door de combinatie van beide elementen wordt bereikt dat de inkomensgevolgen van de beleidsvoornemens evenwichtig over alle inkomensniveaus en inkomenscategorieën worden gespreid.

De leden van de D66-fractie merken op dat het tarief van de eerste schijf sinds de invoering van de Oort-wetgeving per 1 januari 1990 mede door het niet toepassen van de inflatiecorrectie fors is opgelopen. Dienaangaande merken wij op dat over de periode 1990–1993 de totale mutatie van het premiedeel in de eerste schijf 4,19%-punt beloopt. Daarvan wordt 1,5%-punt veroorzaakt door fiscale maatregelen die in 1992 en in 1993 zijn getroffen. Voorts is ongeveer 1,4%-punt toe te rekenen aan de stijging van de AWBZ-premie als gevolg van de stelselherziening ziektekosten. Voorts wijzen wij er op dat ondanks het gedeeltelijk passeren van de inflatiecorrectie in 1992 en 1993 het kabinet er toch in is geslaagd het totale tarief van de eerste schijf sinds 1992 te laten dalen.

In onderstaande tabel wordt, naar aanleiding van de desbetreffende vraag van de leden van de D66-fractie, een overzicht gegeven van de toepassing van de inflatiecorrectie in de overige EG-Lid-Staten in de jaren 1978–1990. Het betreft hier een aangepaste versie van het overzicht dat is opgenomen in bijlage 1 van de memorie van antwoord bij het wetsvoorstel tot Wijziging van de inkomstenbelasting en de loonbelasting in het kader van het werkgelegenheids- en inkomensbeleid 1992.

#### Inflatiecorrectie in de EG 1978–1990

Land	jaar van wetgeving	van toepassing op belasting-vrije schijven	van toepassing op belasting-vrije sommen	ontwikkelingen
België	1987	ja <sup>1</sup>	ja <sup>1</sup>	aangepast in 1983 en 1986
Denemarken	1975	ja	ja	afgeschaft in 1983
Duitsland	– <sup>2</sup>			
Frankrijk <sup>3</sup>	1969	ja	nee	
Griekenland	1989	ja	ja	vanaf 1990
Ierland	– <sup>2</sup>			
Italië	1968	ja	ja	vanaf 1990
Luxemburg	– <sup>2</sup>	ja	nee	
Portugal	– <sup>2</sup>			
Spanje	– <sup>2</sup>			
Verenigd Koninkrijk	1978	ja <sup>1</sup>	ja <sup>1</sup>	soms niet toegepast

<sup>1</sup> Voor België: belastingsschijven in 1987 en belastingvrije sommen in 1990; voor het Verenigd Koninkrijk: belastingsschijven in 1981 en belastingvrije sommen in 1978.

<sup>2</sup> In Duitsland, Ierland, Portugal en Spanje bestond gedurende de periode 1978–1990 geen formele inflatiecorrectie.

<sup>3</sup> In Frankrijk wordt de inflatiecorrectie alleen toegepast op de laagste belastingsschijven.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarom niet is gekozen voor de volgens hen vanuit fiscaal oogpunt fraaiere en vanuit inkomensoptiek veel rechtvaardiger oplossing van een taxcredit. Wij nemen aan dat deze leden met een taxcredit het oog hebben op de omzetting van de belastingvrije som in een heffingskorting. Aan de invoering van een dergelijke maatregel zitten forse fiscale, inkomenspolitieke en uitvoeringstechnische haken en ogen. De invoering van een dergelijke maatregel zou dan ook een aanzienlijk langer tijdsbeslag vergen dan de thans voorgestelde maatregel.

De leden van de SGP-fractie merken op dat zij de voorkeur geven aan het verhogen van het tarief onder toepassing van de inflatiecorrectie op de schijflengten boven de huidige voorgestelde maatregelen. Hoewel wij de negatieve effecten van het passeren van de inflatiecorrectie onderkennen, zien wij binnen de gegeven kaders deze maatregel als de minst ingrijpende en daarom te prefereren boven een verhoging van de tarieven. Een verhoging van de tarieven zou bovendien ook internationaal gezien een verkeerd signaal zijn.

De leden van de GPV-fractie merken op dat het passeren van de inflatiecorrectie tot een versteiling van de progressie leidt, terwijl, zo voegen zij daaraan toe, juist de versteiling van de progressielijn mede oorzaak is van het stroeve functioneren van de arbeidsmarkt.

Deze constatering is op zichzelf genomen juist. Bij de samenstelling van het fiscale beleidspakket is echter de eerste aandacht uitgegaan naar de lastenverlichtende maatregelen voor de onderkant van de arbeidsmarkt, waar immers de knelpunten het grootst zijn. Het terugnemen van de inflatiecorrectie creëert de budgettaire ruimte om juist voor dat segment maatregelen te treffen.

De opvatting dat door het van jaar op jaar achterwege laten van de inflatiecorrectie de winst die met de lange schijflengten bij de Oort-operatie is behaald weer geleidelijk aan teniet wordt gedaan, zoals de leden van de GPV-fractie vragenderwijs poneren, delen wij niet. Van de lengte van de schijven wordt door deze maatregel in reële termen weliswaar wat afgeknabbeld, maar het gaat te ver om hieraan de conclusie te verbinden dat de bij de Oort-operatie geboekte winst op dit punt is tenietgegaan.

De leden van de VVD-fractie vragen bij welk inkomen in 1994 respectievelijk het 50%-tarief en het 60%-tarief aanvangt indien de inflatiecorrectie op de schijven respectievelijk wel en niet wordt toegepast.

Hierover merken wij op dat zonder toepassing van de inflatiecorrectie op de schijven de lengten van de eerste en de tweede schijf respectievelijk f 43 267 en f 43 265 bedragen. Dat wil zeggen dat bij een belastbare som van respectievelijk f 43 268 en f 86 533 de laatste gulden derhalve in de tweede respectievelijk derde schijf valt. Het daarmee corresponderende belastbare inkomen is evenwel afhankelijk van de tariefgroepindeling. In het geval dat de inflatiecorrectie op de schijven wel zou worden toegepast, valt de laatste gulden in de tweede en derde schijf bij belastbare sommen van respectievelijk f 44 437 en f 88 870.

Door het laten passeren van de inflatiecorrectie beginnen de tweede en de derde schijf bij lagere inkomens. Een aantal belastingplichtigen dat bij toepassing van de inflatiecorrectie in de eerste schijf zou vallen komt door niet-toepassen in de tweede schijf terecht. Evenzo komt een aantal belastingplichtigen die bij toepassing van de inflatiecorrectie in de tweede schijf zouden vallen in de derde schijf terecht. Het effect van het laten passeren van de inflatiecorrectie op het aantal belastingplichtigen dat per saldo respectievelijk in de tweede en derde schijf valt, de leden van de fractie van de VVD vragen daarnaar, is respectievelijk circa 135 000 en circa 30 000.

Tenslotte kan worden opgemerkt dat de beperking van de inflatiecorrectie op de schijven, in tegenstelling tot wat de hier aan het woord zijnde leden menen, geen invloed heeft gehad op de ontwikkeling van de premietarieven in miljarden. Het niet toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven in de periode 1991-1994<sup>1</sup> leidt echter wel tot een opwaartse aanpassing van de premietarieven met circa 1,25%-punt.

De leden van de VVD-fractie vragen wat het effect is van het driemaal aantasten van de inflatiecorrectie op de schijven in de periode 1991-1994 op het aantal belastingplichtigen dat in 1994 onder het 50%-tarief respectievelijk het 60%-tarief valt.

Indien in de periode 1991-1994 voortdurend onverkort de inflatiecorrectie op de schijven zou zijn toegepast, dan zou het aantal belastingplichtigen dat in 1994 in de tweede respectievelijk de derde schijf zou vallen ceteris paribus circa 433 000 respectievelijk circa 91 000 lager zijn uitgekomen dan waarmee in de huidige cijfers rekening is gehouden.

Voorts vragen deze leden wat de totale daling van de koopkracht is

<sup>1</sup> In 1991 is de inflatiecorrectie op de schijven volledig toegepast, in 1993 gedeeltelijk.

voor een aantal inkomenscategorieën als gevolg van de drievoudige beperking van de inflatiecorrectie (inclusief de daarmee samenhangende premietariefverzwaring).

De inkomensgevolgen van de beperkingen van de inflatiecorrectie op de schijflengten zijn geïsoleerd beschouwd (inclusief de aanpassing van de tarieven premies volksverzekeringen):

min. loon (mk)	- 0,85
min. plus (mk)	- 0,85
modaal (mk)	- 1,25
1,5* modaal (mk)	- 2,25
2*modaal (mk)	- 1,80
4*modaal (mk)	- 1,90

Tenslotte vragen de leden van de VVD-fractie bij welke inkomens in 1994 het 50% respectievelijk het 60%-tarief zouden aanvangen, indien gedurende deze kabinetsperiode de inflatiecorrectie onverkort zou zijn toegepast.

De lengte van de eerste schijf zou, indien in de periode 1991-1994 voortdurend onverkort de inflatiecorrectie op de schijflengten zou zijn toegepast, f 47 223 bedragen en de lengte van de tweede schijf f 47 220. Derhalve zou bij een belastbare som van f 47 224 de laatste gulden in de tweede schijf vallen, en bij een belastbare som van f 94 444 de laatste gulden in de derde schijf. De bijbehorende belastbare inkomens zijn, zoals hiervoor is uiteengezet, afhankelijk van de tarief-groepindeling.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat het de rechtszekerheid dient de Oort-wetgeving te handhaven door alsnog de tariefschijven te verlengen. Door de effectieve tariefverhogingen van de laatste twee jaren, voortgezet in het belastingplan 1994 zijn de kosten van arbeid, zo stellen zij, onvoldoende verlaagd. De maatregelen in de sfeer van het arbeidskostenforfait komen volgens deze leden aan deze ontwikkeling niet tegemoet.

Wij zijn ons bewust van de voordelen die lange schijven kunnen hebben, hoewel deze voordelen niet moeten worden verabsoluteerd. Het besluit om de inflatiecorrectie in 1992 en 1993 niet toe te passen moet echter worden beoordeeld binnen de toen en thans geldende financiële kaders en in samenhang met de andere maatregelen in de beleidspakketten voor de jaren 1992 en 1993. Zo is in 1992 en 1993 de belastingvrije som verhoogd. Door de verhoging van deze vrije sommen is het aangrijpingspunt van de hogere schijven in nominale termen verschoven. Hierdoor is de uit de inflatiecorrectie voortvloeiende verlaging van de aangrijpingspunten deels ondervangen. Voorts wijzen wij erop dat het totale tarief van de eerste schijf vanaf 1992 juist is gedaald.

Wat de verhoging van het arbeidskostenforfait betreft, is de inzet van het kabinet niet zozeer de opbrengst van arbeid in zijn algemeenheid te verhogen maar, meer gericht op de onderkant van de arbeidsmarkt, het werken ten opzichte van de uitkeringssituatie financieel aantrekkelijker te maken.

De VVD-fractie merkt op dat de verhoging van het arbeidskostenforfait volledig in het niet valt bij het achterblijven van de schijflengten. 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 bedraagt op dit moment f 2043. De leden van de VVD-fractie vragen of de bewindslieden het eens zijn met de constatering van deze leden dat de verkorting van de schijflengten in de afgelopen jaren niet goed wordt gemaakt.

Deze leden vragen vervolgens of de bewindslieden het ermee eens zijn



dat door de schijfverlenging toe te passen het draagvlak voor de premieheffing volksverzekeringen in de eerste schijf meer in lijn zou zijn met de maatschappelijke kosten van de volksgezondheid. Diezelfde vraag stellen zij met betrekking tot de toepassing van schijfverlenging als gunstige invloed op het behoud van werkgelegenheid in Nederland.

Anders dan deze leden menen, wordt het maximum van het arbeidskostenforfait – rekening houdend met de inflatiecorrectie – f 2086 in 1994. Met de constatering van de leden van de VVD-fractie dat de verkorting van de schijflengte in de afgelopen jaren niet wordt goedge maakt door de verhoging van het arbeidskostenforfait kunnen wij ons niet geheel verenigen. Een juiste beoordeling van het beperken van de inflatiecorrectie op de schijven is naar onze mening niet mogelijk zonder andere tariefmaatregelen zoals de verhoging van de belastingvrije som en verlaging van het belastingtarief eerste schijf eveneens in de beschouwing te betrekken. In de gevallen waarin geen volledige compensatie plaatsvindt is dit een uitvloeisel van de met het fiscale pakket beoogde inkomenseffecten.

In antwoord op een vraag van de leden van de fractie van de VVD merken wij op dat het draagvlak voor de premieheffing volksverzekeringen voldoende breed dient te zijn ter financiering van de volksverzekeringen. Dit heeft ons inziens geen direct verband met de maatschappelijke kosten van de volksgezondheid. Zoals wij in het nader rapport aan de Koningin hebben vermeld, is de ontwikkeling van het premiepercentage over de eerste schijf zorgelijk. In de zogenoemde bouwstenennota zal dit vraagstuk aan de orde worden gesteld.

Voorts merken wij op – naar aanleiding van een vraag van de VVD-fractie inzake schijfverlenging en werkgelegenheid – dat het kabinet heeft besloten tot een beleidspakket waarin naast het effect op de werkgelegenheid en arbeidsparticipatie ook het effect op de loonsomen inkomensontwikkeling een belangrijke factor is geweest. Daarbij is niet gekozen voor schijfverlenging. Overigens is het effect van schijfverlenging op de werkgelegenheid sterk afhankelijk van de financieringswijze.

De leden van de fractie van de VVD vragen met welk percentage de tarieven van de drie schijven in 1994 moeten worden verhoogd (bij hantering van een numeriek gelijk increment en onveranderde schijflengten) om eenzelfde opbrengst van respectievelijk f 1,2 mrd. in 1994 en f 1,4 mrd. structureel te verkrijgen.

Hierover merken wij op dat een opbrengst van f 1,4 mrd. structureel (kas ca. f 1,2 mrd.) kan worden bereikt door verhoging van de drie schijftarieven met elk circa 0,43%-punt.

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie naar het percentage waarmee de tarieven van de drie schijven zouden moeten worden verhoogd om een opbrengst van 4,1 mrd. te verkrijgen merken wij op dat een opbrengst van 4,1 mrd. op kasbasis een stijging van de tarieven zou vergen met circa 1,46%-punt.

Ten slotte vragen deze leden naar de omvang van de structurele belasting- en premieverlaging die samenhangt met de Oort-evaluatie alsmede naar een vergelijking van de inkomenseffecten van de Oort-evaluatie met die van de drie ingrepen in de inflatiecorrectie. Voor een antwoord op deze vragen over de effecten van de Oort-operatie vragen wij deze leden om enig geduld. In de eindrapportage van de Oort-evaluatie die waarschijnlijk rond de jaarwisseling zal verschijnen wordt daarop nader ingegaan.

De leden van de VVD-fractie vragen 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; dit in vergelijking met de

tarieven voor het eerste Oort-jaar 1990. Zij vragen om bij de vergelijking het structurele tarief eerste schijf voor 1994 te hanteren. Voorts vragen zij welke microlastendrukstijging (in miljarden) correspondeert met de stijging van het totale structurele tarief eerste schijf in de jaren 1991 tot en met 1994.

De gevraagde ontwikkeling van de tarieven eerste schijf is als volgt:

	1990	1991	1992	1993	1994
<b>feitelijk</b>					
AOW	14,3	14,05	14,35	14,0	14,25
AWW	1,25	1,10	1,15	1,2	1,85
AAW	1,15	1,8	2,75	2,7	6,55
AWBZ	5,4	5,8	7,3	7,5	8,55
totaal premies vv	22,1	22,75	25,55	25,4	31,2
belasting	13,0	13,0	13,0	13,0	7,05
totaal eerste schijf	35,1	35,75	38,55	38,4	38,25
<b>structureel</b>					
AOW	13,84	13,69	14,05	14,50	14,41
AWW	0,99	1,03	1,14	1,14	1,91
AAW	1,53	1,87	2,30	2,36	6,98
AWBZ	5,39	5,85	7,53	7,94	8,24
totaal premies vv	21,75	22,43	25,03	25,94	31,53
belasting	13,0	13,0	13,0	13,0	7,3
totaal eerste schijf	34,75	35,43	38,03	38,94	38,83

Uit de tabel blijkt dat het structurele tarief in de eerste schijf een oploep van ruim 4%-punt in de periode 1990-1994 vertoont. Dit correspondeert - in guldens van 1994 - met een macro-bedrag van circa f 10 mrd. Bedacht zij dat het hier een zeer partieel cijfer betreft dat geen goede indruk geeft van de feitelijke lastenverlichting of lastenverzwaring die op micro-niveau door de burger wordt gevoeld. Zo is de nominale ontwikkeling begrepen in bovengenoemd macro-bedrag. Voorts zij bedacht dat het plan-Simons de oploep van het tarief voor 1,4%-punt kan verklaren. Tegenover deze stijging van het tarief in de eerste schijf staat een daling van de ziekenfondspremie en de particuliere ziektekostenpremies.

Een meer adequaat beeld van de micro-lastenontwikkeling in de periode 1990-1994 is gegeven in het antwoord op vraag 72 bij de Miljoenennota 1994. Daarin is becijferd dat de micro-lasten met circa f 5 mrd. zijn gestegen (inclusief de lastenverzwaringen in de indirecte sfeer en de stijging van lokale heffingen).

De leden van de GPV-fractie vragen welk bedrag gemoeid zou zijn met het wel toepassen van de inflatiecorrectie op de lengte van de eerste schijf. De beperking zou dan alleen betrekking hebben op de tweede schijf. Zij vragen hoe het koopkrachtbeeld er uit zou komen te zien indien 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 eerste schijf.

Hierover merken wij het volgende op. Indien de inflatiecorrectie alleen niet zou worden toegepast op de tweede schijf, dan zou dit op transactiebasis ten opzichte van het kabinetsvoorstel circa f 1 335 mln. op transactiebasis kosten (kas in 1994: f 1 160 mln.).

Als de inflatiecorrectie op deze manier wordt toegepast en de

middelen gemoeid met de verhoging van het arbeidskostenforfait zouden worden aangewend voor een verdere verlaging van het tarief eerste schijf, dan zou dit ten opzichte van het regeringsvoorstel na de Nota van Wijziging de volgende inkomenseffecten met zich meebrengen:

soc. min. (zk)	0,65
min. loon (mk)	-0,1
modaal (mk)	0,35
2*modaal (mk)	0,40

Bedacht moet worden dat op deze wijze de bovenstaande budgettaire derving van 1 335 mln. resulteert.

In antwoord op de vraag van het lid van de RPF of het niet aanbeveling verdient meer rigoureuze stappen in een bepaalde richting te zetten in plaats van kleine stapjes in uiteenlopende richtingen merken wij op dat gegeven het budgettaire kader en de centrale doelstellingen van het regeringsbeleid de regering de aanwezige budgettaire ruimte zo effectief mogelijk tracht te gebruiken.

Het lid van de fractie van de RPF vraagt om een toelichting op de stelling dat het pakket maatregelen een positieve invloed heeft op de toetreding van partners van kostwinners.

De in het pakket maatregelen opgenomen verlaging van het tarief eerste schijf en verhoging van het arbeidskostenforfait hebben een positieve invloed op de toetreding van partners van kostwinners. Het gecombineerde effect van beide maatregelen is dat zowel de marginale als de gemiddelde druk op het inkomen van partners van kostwinners dalen, hetgeen de toetreding stimuleert.

#### **4. Benzine- en dieselaccijns**

De leden van de fracties van het CDA en van de PvdA stellen het op prijs te worden geïnformeerd met betrekking tot de accijnsmaatregelen in Duitsland en België, omdat zij in dezen – met name wat betreft de Duitse accijnspolitiek – zekerheid gewenst achten. Ook de leden van de fractie van D66 informeren naar de voornemens in dezen van de Belgische en Duitse regeringen voor 1994. In verband daarmee vragen de leden van de PvdA-fractie ons in de verdere schriftelijke gedachtenwisseling de meest actuele situatie met betrekking tot de besluitvorming in Duitsland te geven.

Een en ander komt neer op het volgende. In Duitsland zijn geen parlementaire problemen te signaleren met betrekking tot de accijnsmaatregelen als zodanig. Wel is thans nog overleg gaande over de verdeling van de opbrengst van de maatregelen tussen de schatkist van de Bondsrepubliek en de schatkisten van de afzonderlijke deelstaten. Voltooiing van de besluitvorming wordt niet verwacht voor december 1993. Naar verwacht zal de Belgische regering één dezer dagen tot een voltooiing komen van de politieke besluitvorming over het komende begrotingsjaar. Na de recente verhogingen van de belastingen op brandstoffen in België hebben wij op dit moment geen aanwijzingen omtrent nieuwe accijnsverhogingen voor benzine en dieselolie in België.

In het kader van de door hen onderschreven fiscale harmonisatie met Duitsland vragen de leden van de fractie van het CDA naar de voornemens van het kabinet om bij voorstellen omtrent verhogingen van fiscale autokosten meer te streven naar variabelisatie en verkleining van de verschillen van bij voorbeeld de motorrijtuigenbelasting en de bijzondere verbruiksbelasting voor personenauto's en motorrijwielen met Duitsland. Hieromtrent merken wij op dat, zowel bij het personen- als bij het goederenvervoer, de variabelisatie van de autokosten steeds een voorname plaats heeft gehad in het kabinetsbeleid. Dit streven naar

variabilisatie ligt in beginsel niet anders in het kader van de fiscale harmonisatie inzake het wegvervoer. Tot dusverre is de aandacht met betrekking tot deze harmonisatie gericht geweest op het goederenvervoer, hetgeen – gezien de daarmee samenhangende internationale concurrentie-aspecten – ook voor de hand ligt. De afspraken die in dezen in EG-verband zijn gemaakt bieden ruimte voor variabilisatie in relatie met harmonisatie. De maatregelen die thans zowel in Nederland als in Duitsland gelijktijdig worden voorzien in de sfeer van de accijnzen en motorrijtuigenbelasting, vormen hiervan een goed voorbeeld.

Op de vraag van deze leden naar de stand van enkele bezuinigingsdossiers zijn wij reeds ingegaan aan het slot van paragraaf 1 van deze memorie.

De leden van de fracties van CDA en VVD vragen aandacht voor de grenseffecten van de accijnsverhogingen op benzine en dieselolie, ook voor de werkgelegenheid en de overige «tankaankopen».

Voor de omvang van de accijnsverhogingen heeft de situatie in de buurlanden een doorslaggevende rol gespeeld. Daarbij zijn de gevolgen van deze verhogingen, indien zij bestaande verschillen vergroten, juist in de grensstreken het scherpst voelbaar. Toch menen wij dat met de nu voorgestelde maatregelen uit fiscaal oogpunt een evenwichtige situatie wordt bereikt. De verhogingen van de accijnzen in Duitsland geven ons de mogelijkheid de Nederlandse benzine-accijns inclusief heffingen op het Duitse niveau te brengen. Dit heeft enerzijds tot gevolg dat de prijsverschillen met Duitsland aanmerkelijk zullen afnemen, terwijl eventueel resterende prijsverschillen geen fiscale oorzaak meer hebben. De weglek aan accijnsopbrengsten zal kunnen afnemen. Dit zal ook weer positieve effecten op werkgelegenheid en omzet van ook andere producten hebben. Anderzijds maakt het feit dat nog steeds een prijsverschil blijft bestaan duidelijk dat het duperen van pomphouders, zoals de leden van de VVD-fractie aan de regering verwijten, niet aan de regering te verwijten valt. Met betrekking tot de positie van pomphouders aan de grens met België ligt de situatie anders. Van december 1993 op januari 1994 zullen de prijsverschillen toenemen. Wij menen echter dat dit gezien moet worden tegen de achtergrond van de ontwikkelingen sinds juli 1991. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de ontwikkeling van de prijsverschillen.

**Prijsverschillen grensstreek Nederland-België, in juli 1991, najaar 1993 en vermoedelijk per januari 1994, in ct/ltr (+ is hoger prijsniveau in Nederland).**

	1991	1993	1994
benzine super gelood	+ 30	+ 11	+ 24
benzine Euro loodvrij	+ 28	+ 15	+ 28
diesel	- 13	- 14	- 5

De prijsverschillen blijven voor benzine dus op of onder de maximale prijsverschillen uit 1991. Ook de weglek zal daarmee weliswaar toenemen ten opzichte van de huidige situatie, maar onder het niveau van 1991 blijven. In combinatie met de positieve ontwikkeling van de weglek aan de oostgrens menen we dat, hoewel voor individuele pompstations een verslechtering ontstaat, een aanvaardbaar resultaat is bereikt. Ten aanzien van de berekeningen van de fiscale gevolgen voor de gemeente Venlo, waar de leden van de VVD-fractie een reactie op vragen, merken we op dat het bedrag van 254 mln., dat deze leden noemen als gemiste accijns- en btw-opbrengst, voor ons niet uit de bij het voorlopig verslag gevoegde stukken te herleiden is. Voorts geven de gerealiseerde macro-belastingontvangsten van motorbrandstofaccijnzen over 1992 er geen aanleiding toe onze veronderstellingen over de omvang van de weglek bij te stellen.



De leden van de fractie van het CDA delen onder verwijzing naar de motie Terpstra/Melkert mede dat zij het op prijs stellen dat het kabinet heeft aangekondigd het wetsvoorstel te wijzigen in die zin dat volledige compensatie mogelijk wordt.

Zoals de eerste ondergetekende tijdens de algemene financiële beschouwingen heeft uiteengezet is het kabinet bereid een aanvullende compensatie voor het wegvervoer te verlenen, mits in de desbetreffende sector bij de CAO-afspraken voor 1994 de nullijn overeen wordt gekomen. In zijn brief van 5 november jl. aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal heeft de tweede ondergetekende verwoord dat de motorrijtuigenbelasting in verband met het Eurovignet nog eens zal worden verlaagd met een bedrag van f 130 mln. structureel. De mogelijkheid daartoe is neergelegd in de bij deze memorie van antwoord aangeboden nota van wijziging. Hiermee wordt de mogelijkheid geopend de vanaf 1 januari 1995 beoogde gedeeltelijke en tijdelijke compensatie voor het met ingang van 1995 beoogde Eurovignet in de tijd naar voren te halen. Dat betekent dat op 1 januari 1995 bij de invoering van het Eurovignet niet nogmaals compensatie in de vorm van een verlaging van de tarieven van de motorrijtuigenbelasting zal plaatsvinden.

De in het wetsvoorstel opgenomen tarieven van de motorrijtuigenbelasting en het Infrastructuurfonds zullen ingevolge de nota van wijziging worden verlaagd met in totaal 130 mln. op transactiebasis. Deze compensatie komt aldus boven op de reeds in het wetsvoorstel opgenomen compensatie voor het wegvervoer in verband met de verhoging van de dieselaccijns.

Het beoogde Eurovignet, ook de leden van de fractie van de PvdA vragen daarnaar, zal gaan gelden voor vrachtwagens vanaf 12 ton beladen gewicht en bedraagt 750 ecu per jaar voor (gelede en ongelede) voertuigen tot en met drie assen en 1250 ecu voor voertuigen met meer dan drie assen. De huidige tariefgrondslag van de motorrijtuigenbelasting daarentegen is het eigen gewicht van een motorrijtuig. Bovendien wordt in het huidige tarief van de motorrijtuigenbelasting geen onderscheid aangebracht naar het aantal assen. Bij de vertaling van de beoogde compensatie voor het toekomstige Eurovignet naar een compensatie in de vorm van een verlaging van de tarieven van de motorrijtuigenbelasting is de grens, waarboven de compensatie wordt verleend, getrokken bij vrachtwagens van meer dan 5000 kg ledig gewicht. Dit spoort ruwweg met de gewichtsgrens tussen wel en niet vignetplichtige voertuigen.

Voor trekker-opleggercombinaties zal hetzelfde hoge tarief van het Eurovignet ook gaan gelden indien men zonder oplegger/aanhanger rijdt; in de motorrijtuigenbelasting wordt in die situatie echter alleen voor de trekker/vrachtauto geheven en kan geen rekening worden gehouden met het aantal assen. Daarom is een afzonderlijke compensatie voor aanhangers wenselijk. Dit betekent dat in de motorrijtuigenbelasting de vermeerdering van belasting voor door vrachtauto's getrokken voertuigen wordt verlaagd. De grens waarboven de compensatie voor aanhangers wordt verleend is 2000 kg. Indien de grens zou worden gelegd bij een lager gewicht zouden de micro-gevolgen een onevenwichtiger beeld geven, terwijl bij een hoger gewicht voor een groot aantal vignetplichtige combinaties geen compensatie zou worden verleend.

Op grond van de hiervoor beschreven uitgangspunten wordt de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's boven 5000 kg verlaagd met f 456, de hoofdsom voor door die motorrijtuigen getrokken voertuigen boven 2000 kg met f 260 en de infratoeslag voor vrachtauto's boven 5000 kg met f 488. Bovendien wordt vanaf een ledig

gewicht van circa 2500 kilogram een additionele gewichtsaafhankelijke compensatie verleend. Voor de zwaarste combinaties – deze worden in het bijzonder gebruikt in het internationale vervoer – staat tegenover de verwachte kosten van het vignet van f 2675 een aanvullende compensatie van f 1204 plus een additionele gewichtsaafhankelijke compensatie van circa f 100. Voor vignetplichtige vrachtauto's zonder aanhanger staat tegenover de verwachte kosten van het vignet van f 1605 in de regel een aanvullende compensatie van f 944, verhoogd met de additionele gewichtsaafhankelijke compensatie van circa f 100. Op deze wijze wordt, zij het op grove wijze, zo goed mogelijk aangesloten bij de beoogde criteria voor het Eurovignet (maximum beladen gewicht, aantal assen).

De leden van de fractie van het CDA merken op dat zij er niet voor voelen om voor volledige compensatie afhankelijk te zijn van een de regering welgevallig resultaat van de CAO-onderhandelingen. Naar onze mening geeft dit een te beperkte uitleg aan de voorgestelde koppeling van het verlenen van een aanvullende compensatie aan de uitkomst van de CAO-onderhandelingen. Wij zijn van mening dat bij een maatregel als de onderhavige wel degelijk in de beschouwing kan worden betrokken of de betreffende sector die zozeer in financiële moeilijkheden verkeert, ook overigens alles doet om zelf de kostenontwikkeling in de hand te houden. Daarom hebben wij als ijkpunt voor het verlenen van de aanvullende compensatie gesteld dat die afhankelijk moet worden gesteld van de uitkomsten van het CAO-overleg in de sector van het wegvervoer. In antwoord op de vraag van leden van de CDA-fractie zij er op gewezen dat deze uitkomsten niet in de eerste plaats welgevallig dienen te zijn voor de regering, maar voor de werkgelegenheid en de continuïteit van die sector. Wij stellen derhalve voor de desbetreffende bepalingen van de nota van wijziging op een nader bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking te doen treden. Op deze wijze kan op adequate wijze worden ingespeeld op het tijdstip waarop de uitkomsten van het CAO-overleg in de desbetreffende branche vaststaan. Gezien de onzekerheid omtrent de uitkomst van het CAO-overleg is om uitvoeringstechnische redenen besloten dat het tijdstip van inwerkingtreding niet eerder zal zijn dan de in het oorspronkelijke wetsvoorstel opgenomen gedeeltelijke compensatie voor de verhoging van de dieselaccijns. Hiermee wordt tevens bereikt dat de compensatie niet eerder zal worden verleend dan wanneer de inkomsten van de verhoging van dieselaccijns in de schatkist beginnen te vloeien. De compensatie voor het Eurovignet zal tot en met 1998 worden verleend. Wij menen hiermee ook de vragen van de fractie van GroenLinks inzake het verband tussen de «Euro-compensatie» en de CAO-onderhandelingen te hebben beantwoord.

De budgettaire effecten van de aanvullende compensatie bedragen f 130 mln. structureel waarvan f 85 mln. ten laste van de algemene middelen en f 45 mln. ten laste van het infrastructuurfonds. De vermindering van de inkomsten van het infrastructuurfonds uit hoofde van de compensatie voor de Eurovignetten zal vanaf 1995 door een overboeking ten laste van de algemene middelen worden ongedaan gemaakt.

De leden van de CDA-fractie en de leden van de VVD-fractie vragen in dit verband of bij de vaststelling van de categorie voertuigen die voor compensatie in aanmerking zou moeten komen, overleg met vertegenwoordigers van de sector heeft plaatsgevonden en of de sector de criteria ondersteunde.

Inderdaad is over zowel de compensatie voor de dieselaccijns als die voor het Eurovignet overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de branche. Daarbij is onder meer de groep van wegvoertuigen en de methodiek van compenseren in algemene zin aan de orde geweest. Over

de globale aanpak van de compensatie is daarbij geen verschil van inzicht aan de dag getreden.

In verband met de aanvullende compensatie zijn de leden van de CDA-fractie van mening dat het beroepsgoederenvervoer voldaan heeft aan het vereiste van een gematigde loonontwikkeling wanneer de sector het onlangs afgesloten Stichtingsakkoord uitvoert. Gevraagd wordt of de regering deze mening deelt.

Wij merken op dat het Stichtingsakkoord aanbevelingen bevat voor het overleg in de verschillende sectoren. Deze aanbevelingen staan de door de regering geprefereerde uitkomst van een nominale pas op de plaats bij de loonvorming niet in de weg.

De leden van de CDA-fractie vragen of invoering per 1 januari 1994 van de tarieflijn die aanvankelijk voor 1 januari 1995 was voorzien zal leiden tot volledige compensatie. Bovendien wensen 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%).

De leden van de VVD-fractie vragen of nader kan worden verduidelijkt waarom uitsluitend de vrachtauto's die zwaar zijn, gemeten naar ledig gewicht, in aanmerking komen voor de (aanvullende) compensatie. Voorts vragen zij of voor de 100% compensatie alleen het internationale beroepsgoederenvervoer in aanmerking komt en of enkele voorbeelden van deze verlaging kunnen worden gegeven. De leden van de VVD-fractie vragen voorts of exact kan worden aangegeven wie onder de «eerste» compensatie valt.

Zoals in de memorie van toelichting bij het belastingplan 1994 is verwoord, brengt de beoogde accijnsverhoging een lastenverzwaring voor het goederenvervoer over de weg mee van ongeveer f 260 mln. structureel. Met de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vracht- en bestelauto's en autobussen is een lastenverlichting van 50% daarvan, derhalve f 130 mln. structureel gemoeid.

De in het ingediende belastingplan opgenomen «eerste» compensatie komt ten goede aan het wegvervoer, dat wil zeggen het beroepsgoederenvervoer, het eigen vervoer en de sector autobussen. Dat uitsluitend naar het ledig gewicht als zwaar aan te merken vrachtauto's in de compensatie voor het Eurovignet worden betrokken, vindt zijn reden in het feit dat (a) het Eurovignet alleen op zware vrachtauto's van toepassing zal zijn, en (b) de motorrijtuigenbelasting als maatstaf van heffing het ledig gewicht heeft.

Onderstaand overzicht geeft voor enkele significante gewichtsklassen een overzicht van de door de CDA-leden gevraagde varianten. Daarbij zijn de volgende vooronderstellingen gehanteerd.

Voor de berekening van de verschuldigde belasting van vrachtauto's met een eigen gewicht tot 10 000 kilogram is uitgegaan van een ongelede vrachtwagen. Op de vrachtauto met een gewicht van 15 000 kilogram is het tarief toegepast voor een combinatie van een trekker met een eigen gewicht van 10 000 kilogram en een aanhanger van 5000 kilogram.

Voorts zij opgemerkt, dat in het tarief voor de motorrijtuigenbelasting een bestelauto en een vrachtauto niet van elkaar worden onderscheiden. Een bestelauto is, anders gezegd, een lichte vrachtauto.

In de berekening is, om redenen van rekenkundige aard, over de

gehele tarieflijn een extra lastenverlichting van 130 mln. per variant verwerkt. De compensatie van het Eurovignet vindt echter, zoals hiervoor is uiteengezet, pas plaats bij een ledig gewicht van meer dan 5000 kilogram. De overzichten hebben dan ook een indicatief karakter. In feite zullen overigens bestelauto's en autobussen niet vignetplichtig worden, zodat voor deze categorieën geen compensatie in de nota van wijziging is voorzien.

#### Bestel- en vrachtauto's

Gewicht	Huidig tarief	variant		
		a	b	c
1 000	f 554	f 444	f 361	f 278
2 500	f 1 390	f 1 008	f 791	f 574
5 000	f 2 029	f 1 337	f 1 967	f 598
10 000	f 3 509	f 2 511	f 1 569	f 628
15 000	f 4 609	f 2 816	f 1 913	f 1 010

Variant a: 100% compensatie dieselaccijns.

Variant b: 100% compensatie dieselaccijns en 50% compensatie Eurovignet.

Variant c: 100% compensatie dieselaccijns en 100% compensatie Eurovignet.

De hiervoor berekende varianten zullen, dit mede in antwoord op vragen dienaangaande van de fractie van GroenLinks, in bepaalde gevallen niet voldoen aan de minimum tarieven die zijn gegeven in de ontwerp richtlijn voor harmonisatie van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens (PbEG nr. C 311/63 d.d. 27 november 1992). In deze richtlijn is overigens (anders dan in het Nederlandse systeem) ook het aantal assen per vrachtwagen relevant voor de tariefindeling; een dergelijk criterium kent de Nederlandse motorrijtuigenbelasting niet.

Voor een autobus en een personenbusje is het beeld in onderstaand schema opgenomen.

#### Autobussen

Gewicht	Huidig tarief	variant		
		a	b	c
2 000	f 1 162	f 910	f 759	f 608
10 000	f 3 548	f 2 455	f 1 888	f 1 320

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie welke extra werkzaamheden voor de belastingdienst ontstaan en of de kosten daarvan niet groter zijn dan de overblijvende dieselaccijnsverhoging.

De extra werkzaamheden voor de belastingdienst betreffen de teruggave van motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's bij de inwerking-treding van de compensatieregelingen, het aanpassen van het automatiseringssysteem en enig extra werk bij controle en heffing in de sfeer van de naheffingen van accijzen. Deze dus beperkte extra werkdruk zal binnen de belastingdienst worden opgelost en heeft dus geen budget-taire gevolgen.

De leden van de fractie van het CDA hebben gevraagd om een nadere uiteenzetting van de richtlijn inzake motorrijtuigenbelasting, tollens en vignetten. Daarnaast vragen deze leden om nader overleg over de wijze van invoering van het Eurovignet, de mogelijkheden voor compensatie voor de sector, alsmede het toerekenen van de heffing naar de collectieve lastendruk.

Met betrekking tot de bedoelde richtlijn merken wij het volgende op.

Op de Europese Transport Raad van 19 juni 1993 is overeenstemming bereikt over de uitgangspunten van een algemeen minimumtarief in de motorrijtuigenbelasting, alsmede over de voorwaarden voor tolheffingen



en gebruiksrechten voor zware vrachtwagens in de Europese Gemeenschap. Deze uitgangspunten zijn neergelegd in een door de Ecofin Raad op 25 oktober 1993 vastgestelde richtlijn. De richtlijn heeft ten doel bij te dragen aan de opheffing van concurrentievervalsingen tussen transportondernemingen – voor zover deze verstoringen zijn terug te voeren op verschillen in de belastingregimes – in het kader van de ontwikkeling van een communautair vervoerbeleid.

In de richtlijn worden met ingang van 1 januari 1995 toepasselijke minimumtarieven voorgeschreven die zijn gerelateerd aan de gewichtsklasse en het aantal assen van het motorrijtuig; voorts wordt het kader aangegeven waarbinnen vrijstellingen en tariefverlagingen mogen worden verleend. De Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 is op hoofdlijnen in overeenstemming met de inhoud van de richtlijn. Op de juridische implicaties van enkele punten wordt thans nog gestudeerd.

Met betrekking tot het zogenoemde Eurovignet merken wij op dat thans de laatste hand wordt gelegd aan een verdrag tussen de Benelux-landen, Duitsland en Denemarken. In dit verdrag wordt, binnen de lijnen van het akkoord van 19 juni 1993 en de richtlijn, op een globale wijze vastgelegd op welke wijze de bij dit verdrag betrokken Lid-Statens de vignettenregelgeving voor zware vrachtauto's zullen inrichten, indien tot invoering ervan wordt overgegaan. Eén vignet zal immers toegang geven tot het wegennet van alle aangesloten landen. Het verdrag moet waarborgen dat de heffing in die landen op gelijke leest geschoeid is en het predikaat «Eurovignet» verdient.

Het verdrag alsmede de daarop gebaseerde wetgeving zal via de gebruikelijke weg bij de Staten-Generaal worden ingediend. Bij de behandeling van het wetsvoorstel zullen de opzet, de uitvoeringsmodaliteiten van het vignet alsmede het karakter van de heffing uitvoerig aan de orde komen. Op het aspect van de compensatie zijn wij reeds eerder in deze memorie ingegaan.

De leden van de PvdA-fractie vragen in dit verband of de compensatie voor het beroepsgoederenvervoer nog op bezwaren zou kunnen stuiten van de EG-Commissie, en voorts of deze compensatie is aangemeld ter toetsing als steunmaatregel.

De verlaging van het tarief van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's behoeft als generieke maatregel niet te worden aangemeld ter toetsing als steunmaatregel. Als onderdeel van het geheel aan maatregelen voor het beroepsgoederenvervoer, naast de verhoging van de dieselaccijns, past de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voorts binnen de besluitvorming over de harmonisatie van de motorrijtuigenbelasting die plaatsvond op de Ecofin van 25 oktober jl. Vrees voor bezwaren van de EG-Commissie behoeft derhalve niet te bestaan. Ook de eventuele extra compensatie – de leden van de fractie van GroenLinks vragen hiernaar – past binnen de bedoelde besluitvorming en de daarbij afgesproken minimumtarieven, die overigens eerst vanaf 1 januari 1995 gelden.

De leden van de fractie van het CDA vragen of vanuit een oogpunt van variabilisatie een verlaging van de motorrijtuigenbelasting niet meer voor de hand had gelegen.

Als variabilisatie het enige zou zijn, zouden deze leden het gelijk aan hun zijde hebben. De meest ver gaande vorm van variabilisatie wordt immers bereikt bij de combinatie van een verhoging van de variabele lasten enerzijds en een verlaging van de vaste lasten anderzijds. Het onderhavige wetsvoorstel draagt evenwel ook bij tot een variabilisatie van autolasten in die zin dat het aandeel van de variabele lasten in de totale autolasten wordt vergroot. Daarnaast is het onderdeel van een afgewogen budgettair en fiscaal beleidspakket waarvan ook bij voorbeeld

gerichte lastenverlaging voor het bedrijfsleven en het terugdringen van het tarief in de eerste schijf deel uitmaken.

Deze leden vragen voorts of uit een oogpunt van milieurendement wijziging van de omslagpunten gewenst is. Voorts vragen deze leden welke correcties noodzakelijk zouden zijn om de «schoonste» brandstof een groter marktaandeel te geven. In dit verband vragen deze leden om gegevens omtrent de effecten voor verschillende soorten auto's en de brandstoffenmarkt.

Voor een overzicht van de milieubelasting die per kilometer wordt veroorzaakt door verschillende soorten voertuigen, per soort motorbrandstof en gespecificeerd naar nieuwe motorrijtuigen en het park motorrijtuigen, mogen wij verwijzen naar kamerstukken II 1993/94, 23 400 XI, nr. 8, antwoord op vraag 17. Het algemene beeld ten aanzien van de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen per gereden kilometer in de verhouding tussen benzine en LPG geeft op basis van de daar verstrekte gegevens, een gering voordeel aan voor LPG.

Voor een inzicht in de milieu-verhouding tussen LPG en dieselolie verwijzen wij mede naar het antwoord op vraag 18 in het genoemde kamerstuk. Daar is het algemene beeld ten aanzien van personen- en bestelauto's dat het rijden op LPG vergeleken met dieselolie, afhankelijk van de emissie-component, voor het milieu zowel een nadeel ( $\text{CO}$ ,  $\text{C}_x\text{H}_x$ ,  $\text{NO}_x$ ) oplevert als een voordeel ( $\text{CO}_2$ , deeltjes).

Op grond van deze bevindingen zien wij onvoldoende redenen om op basis van uitsluitend de milieucomponent een wijziging aan te brengen in de omslagpunten. In eerste instantie is het de onderlinge concurrentieverhouding tussen de brandstofsoorten die tot een eventuele aanpassing van de omslagpunten aanleiding zou kunnen geven. Voor een meer algemene uiteenzetting over het vraagstuk van de omslagpunten mogen wij verwijzen naar een beschouwing ter zake hierna in deze memorie.

De leden van de fractie van het CDA vragen of de regering de argumenten wil noemen waarom de belasting op pleziervaartuigen niet is doorgedaan. Deze leden en de leden van de fracties van de VVD en het GPV hebben opgemerkt dat de voor het jaar 1993 ingestelde verhoging van de dieselaccijns met één cent wordt gecontinueerd; is dit nu definitief, zo vragen de leden van de GPV-fractie. De leden van de CDA- en de VVD-fractie vragen naar de invulling van het begrip «tijdelijk». De leden van de VVD-fractie menen dat de dieselrijders nu de dupe zijn van het feit dat de belasting op pleziervaartuigen niet door is gegaan. De leden van de fractie van het CDA vragen in dit verband waarom niet is gekozen voor een extra ombuigingsoperatie.

Voor de argumenten voor het niet-indienen van het wetsvoorstel op de pleziervaartuigenbelasting mogen wij verwijzen naar de brief van de tweede ondergetekende van 21 september 1993, WV93/347, alsmede naar de daarbij meegezonden stukken, met name het nader rapport aan de Koningin (kamerstukken II 1993/94, 23 409 IXB, nr. 4).

Zoals bekend heeft de Raad van State inzake het eerste wetsvoorstel op de pleziervaartuigenbelasting geadviseerd dit niet in te dienen. Het kabinet heeft daarop de beslissing genomen dit advies te volgen, doch daarnaast een nieuw wetsvoorstel voor te bereiden waarin de kritiek van de Raad zo goed als mogelijk werd ondervangen. Dit bracht mee dat er voor de vertraging die dit in de opbrengst sfeer zou geven een – tijdelijke – oplossing gevonden moest worden. Het lag voor de hand deze te zoeken mede in de sfeer van de pleziervaart zelf. Zo is besloten dat pleziervaartuigen voortaan alleen gebruik konden maken van hoogbelaste dieselolie. De Kamer heeft ingestemd met deze opzet, waarbij het restant, totdat de pleziervaartuigenbelasting zou ingaan, zou worden gedekt uit een extra verhoging van de dieselaccijns van 1 cent.

Toen ook op het tweede wetsvoorstel op de pleziervaartuigenbelasting

een afwijzend advies van de Raad van State volgde, heeft het kabinet besloten het voornemen tot de invoering van een van rijkswege geheven belasting op pleziervaartuigen te laten varen. Het schrappen van de uitgaven in het kader van de Derde Nota Waterhuishouding en van het Natuurbeleidsplan, waarmee het voorstel voor een pleziervaartuigenbelasting destijds samenhang, werd niet wenselijk geacht. Gekozen is voor een structurele verhoging van de dieselaccijns met 1 cent per liter. Voor het overige is het budgettaire probleem opgenomen in het totale dekkingsplan voor het jaar 1994.

Op de vraag van de leden van de CDA-fractie inzake de amendering op het infrastructuurfonds en de voeding daarvan uit de accijns mogen wij verwijzen naar de beantwoording in deze memorie van de ter zake gestelde vraag door de leden van de PvdA-fractie.

Zowel de leden van de CDA-fractie als die van de PvdA-fractie vragen naar de stand van zaken omtrent de nota milieudifferentiatie in BPM en MRB. Deze nota is thans in het stadium van afsluiting. In een eerdere versie is zij reeds met de branche besproken. De nieuwe versie zal nog eenmaal aan de branche worden voorgelegd, voordat wij samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de nota naar de ministerraad zullen zenden.

Het door de leden van de fractie van de PvdA gevraagde overzicht van de accijnstarieven inclusief toeslagen die met ingang van 1 januari 1994 zullen gelden (inclusief de voorgenomen maatregelen in Nederland en Duitsland), is weergegeven in onderstaande tabel. Hierbij is rekening gehouden met de bij amendement in de belasting op milieugrondslag aangebrachte wijzigingen. De bedragen luiden in gulden per liter.

	NL	Dld	B
dieselolie	0,676	0,708	0,627
gelode benzine	1,258	1,231	1,038
ongelode benzine	1,120	1,117	0,874

Voorts vragen deze leden naar de verschillen tussen antwoord 188 op vragen naar aanleiding van de Miljoenennota 1994 en het overzicht in bijlage 3 bij het onderhavige wetsvoorstel met betrekking tot het accijnstarief voor dieselolie in Duitsland en met betrekking tot alle tarieven in België.

De verschillen zijn als volgt te verklaren. In bijlage 3 bij het wetsvoorstel zijn de accijnstarieven per 2 augustus 1993 weergegeven. In de tabel bij antwoord 188 zijn de accijnstarieven weergegeven, zoals deze vermoedelijk per 1 januari 1994 zullen gelden. Voorts zijn in deze tabel, wellicht dat daardoor enige verwarring is opgetreden, voor Nederland de accijnstarieven exclusief de overige heffingen opgenomen, terwijl in het geval van België de tarieven voor benzine inclusief de zogenoemde bijdrage op de energie zijn vermeld. De resterende verschillen zijn te wijten aan het feit dat er met verschillende wisselkoersen is gewerkt.

Voorts vragen deze leden wat de accijnsverschillen zouden hebben betekend voor de werking van het (ingetrokken) amendement Van der Vaart in het kader van het belastingplan 1993 (kamerstukken II 1992/93, 22 873, nr. 23). Zij vragen in dit verband naar de hoogte van het accijnskrediet en naar overleg met de oliemaatschappijen over de problematiek van de pomphouders in de grensstreek.

Wij mogen in dezen verwijzen naar de brief van de tweede ondergetekende van 8 april 1993 aan de voorzitter van de vaste Commissie voor Financiën, waarin naar aanleiding van het desbetreffende amendement uitvoerig is ingegaan op de problematiek van de pomphouders in de

grensstreek, alsmede naar het als bijlage bij deze brief gevoegde advies van de Landsadvocaat. Wij achten het niet opportuun deze discussie nogmaals te voeren.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de verhouding tussen de benzine-afzet gelood en ongelood in Nederland, Duitsland en België; zij vragen voorts of deze verhouding correleert met de omvang van het gemaakte onderscheid in de accijnstarieven en hoe deze afzetverhouding naar verwachting in Nederland de komende jaren zal verlopen.

De verhoudingen tussen de verkoop van gelode en ongelode benzine in Nederland, België en Duitsland blijkt uit onderstaande tabel (cijfers over 1992).

	Nederland	België	Duitsland
Gelood	29,3%	54%	15,2%
Ongelood	70,7%	46%	84,8%

Er blijkt geen directe relatie tussen de verschillen in accijns en het gebruik van de onderscheiden brandstoffen te zijn. In Nederland heeft het aandeel van ongelode benzine in 1993 tot dusver een verdere stijging tot ongeveer 80% getoond. Naar verwachting zal het gebruik van ongelode benzine in de komende jaren verder toenemen.

Wij hebben tot ons genoeg kennis genomen van het feit dat de leden van de fractie van de PvdA de regering erkentelijk zijn voor de in het belastingplan voorgestelde verschuiving van de LPG-toeslag naar de dieseltoeslag. Deze leden hebben een voorkeur voor een verdere verlaging van de omslagpunten ten gunste van LPG. In dat kader vragen deze leden welke mogelijkheden er daartoe zijn en wat de kosten en de eventuele problemen in de uitvoerings sfeer daarvan zullen zijn.

Ter beantwoording van de door de leden van de fractie van de PvdA gestelde vragen, ook andere fracties hebben vragen gesteld met betrekking tot de positie van LPG, hebben wij gemeend een meer uitvoerige beschouwing te moeten opnemen. Tijdens de openbare behandeling in de Tweede Kamer van het wetsvoorstel motorrijtuigenbelasting 1994 (kamerstukken II 1993/94, 22 238) is aan de tweede ondergetekende verzocht de fiscale positie van de op LPG rijdende auto's te onderzoeken. Hij heeft toegezegd dit onderwerp met inbegrip van de milieu-component te betrekken bij de behandeling van het belastingplan 1994. De hierna volgende overige beantwoording strekt er toe aan die toezegging gevolg te geven. Daarbij nemen wij in aanmerking dat de beantwoording in deze memorie van antwoord in die zin een beperkte strekking moet hebben, dat in de thans te maken afweging slechts die eventuele maatregelen aan de orde zijn, waarvoor de reële mogelijkheid bestaat dat reeds begin 1994 tot toepassing ervan kan worden overgegaan.

Op de milieu-aspecten van het gebruik van LPG zijn wij hiervoor in deze memorie al ingegaan. Zoals wij aldaar al hebben aangegeven is in het bijzonder de aanleiding om thans maatregelen te overwegen, gelegen in de door de branche aan de orde gestelde negatieve ontwikkeling van de markt in de afgelopen jaren. Die ontwikkeling kan worden geïllustreerd met de volgende gegevens.

(a) Het jaarlijkse aantal in personenauto's ingebouwde LPG-installaties was in 1991 en 1992 substantieel lager dan het in elk van de voorafgaande bekende jaren is geweest.

(b) Het binnenlands verbruik van LPG als motorbrandstof was in de jaren 1990, 1991 en 1992 steeds lager dan in het voorafgaande jaar.

(c) De aandelen in het Nederlandse park van personenauto's van het



aantal LPG-auto's en het aantal dieselauto's tonen een structurele handhaving van het LPG-aandeel en een structurele groei van het diesel-aandeel.

(d) Sinds enkele jaren is het aantal LPG-auto's in het Nederlandse personenautopark voor het eerst geringer dan het aantal dieselauto's.

(e) Sinds 1990 beweegt het omslagpunt benzine-LPG zich niet meer, zoals voordien, rond de 16 000 kilometer per jaar, maar ligt het aanmerkelijk boven de 20 000 kilometer per jaar.

(f) De prijzen van de LPG-installaties voor inbouw in personenauto's zijn sinds enige jaren onderhevig aan een scherpe stijging, onder meer wegens verscherpte energie- en milieu-eisen.

(g) De door de LPG-industrie in Nederland ontwikkelde installaties zijn in de wereld technisch toonaangevend. Het teruglopen van de LPG-afzet kan het voortbestaan van deze techniek in ons land in gevaar brengen.

Bij het overwegen van in het kader van de fiscale positie van LPG te nemen maatregelen kan het uitgangspunt de vraag zijn of de positie in bredere zin van LPG als motorbrandstof, mede in het licht van de invalshoek variabilisatie, evenwichtig is. Het valt daarbij op dat automobilisten die veel rijden een aanzienlijk financieel voordeel behalen indien zij LPG in plaats van benzine als brandstof gebruiken. Het prijsverschil tussen benzine (f 1,80 per liter) en LPG (f 0,55) is immers aanzienlijk. Ook indien LPG met dieselolie wordt vergeleken, blijken op de brandstofkosten door het gebruik van LPG door de individuele automobilist aanzienlijke besparingen te kunnen worden behaald. Het gaat dan om het verschil tussen f 1,25, de prijs van dieselolie en de genoemde f 0,55. Weliswaar worden deze prijsverschillen ten dele gecompenseerd door de LPG-toeslag en de dieseltoeslag in de motorrijtuigenbelasting, daarnaast is het brandstofverbruik bij LPG hoger, maar het voordeel voor de veelrijder blijft niettemin in het bijzonder voor LPG opvallend groot. Dit voordeel zou in een betere verhouding tot de andere brandstoffen worden geplaatst indien de variabele kosten van het rijden op LPG zouden worden verhoogd en de vaste kosten zouden worden verlaagd (variabilisatie van de kosten verbonden aan het rijden op LPG).

Verhoging van de variabele kosten die zijn verbonden aan het rijden op LPG vindt haar aangrijpingspunt bij het nemen van maatregelen die gericht zijn op de hoogte van de pompprijs van LPG.

De pompprijs van LPG zou in theorie door invoering van een LPG-accijns kunnen worden verhoogd. In dezen verwijzen wij naar de argumenten inzake de aspecten verbonden aan de mogelijkheid van invoering van een LPG-accijns zoals die zijn verwoord in de notitie aan de Kamer inzake de tariefstelling van de accijns van minerale oliën en LPG (kamerstukken II 1991/92, 22 063). Uit die notitie blijkt dat aan die weg haken en ogen zitten. Deze houden in het bijzonder verband met de omstandigheid dat LPG niet alleen als motorbrandstof wordt gebruikt, maar ook voor verwarmings- en verlichtingsdoeleinden. Het aanbrengen van een uit het oogpunt van misbruikvermijding wenselijk controleerbaar onderscheid tussen LPG voor motorrijtuigen en LPG voor andere toepassingen is niet aantrekkelijk. In dit licht – en mede wegens in het traject van de wetgeving op de daarvoor beschikbare termijn aan een accijns verbonden complicaties – lijkt een verantwoorde en tijdige besluitvorming in het kader van het belastingplan 1994 over het al dan niet invoeren van een LPG-accijns thans niet mogelijk.

Een minder bewerkelijk alternatief waaraan vervolgens zou kunnen worden gedacht, is een verhoging van het thans geheven tarief voor vloeibaar gemaakt petroleumgas (LPG) krachtens de Wet milieubeheer (Stb. 1992, 551). Ingaande 1 januari 1994 zal deze wet ingevolge het voorstel voor een Wet verbruiksbelastingen op milieugrondslag (wetsvoorstel 22 849) in samenhang met de daartoe strekkende invoerwetswet (22 848) opgaan in de Wet belastingen op milieugrondslag.

Anders dan in de Wet op de accijns wordt in die wet niet het onderscheid gemaakt tussen motorbrandstoffen en brandstoffen voor andere doeleinden. Opmerking daarbij verdient echter wel dat de invalshoek van de systematiek van de tariefniveaus in de Wet belastingen op milieu-grondslag een uit milieu-oogpunt evenwichtige belasting van onder meer de gehele groep van de door die wet belaste brandstoffen is. Een ten aanzien van slechts één brandstofsoort geïsoleerde maatregel past derhalve eigenlijk niet in deze wet, maar uit zowel uitvoeringstechnisch als wetgevingstechnisch oogpunt is een niet bovenmatige tariefverhoging voor LPG in dat wettelijk kader uitvoerbaar. Voorts kan uiteraard een gevolg van deze aanpak zijn dat de prijs van LPG voor verwarmings- en verlichtingsdoeleinden zal stijgen. LPG voor verwarmingsdoeleinden kost thans rond 65 cent per liter.

Verhoging van de variabele kosten zal het omslagpunt nog verder doen stijgen. Daarom zal zo een verhoging gepaard dienen te gaan met een verlaging van de vaste lasten die zijn verbonden aan het rijden op LPG. Het gaat in dezen in de eerste plaats om de hoogte van de LPG-toeslag in de motorrijtuigenbelasting. Op de korte termijn kunnen de vaste kosten van het LPG-gebruik slechts worden beïnvloed door het wijzigen van het tarief van de motorrijtuigenbelasting voor op LPG rijdende auto's.

Tussen de vaste kosten (LPG-toeslag) en de variabele kosten (prijs) van LPG-gebruik moet, zoals hiervoor is opgemerkt, een redelijk evenwicht worden nagestreefd. Het uit kostenoogpunt eerst in aanmerking komende alternatief voor benzine is meestal LPG. Bij het rijden op benzine zijn de vaste kosten lager (geen brandstoftoeslag, geen installatie) en de variabele kosten (brandstofprijs) hoger. Het bedoelde evenwicht wordt daarom uitgedrukt in het omslagpunt van de kosten verbonden aan het rijden op LPG, ten opzichte van de kosten verbonden aan het rijden op benzine. Bij nog hogere jaarkilometrages komt als alternatief dieselolie aan de orde. Ook in de relatie benzine–diesel wordt het kostenevenwicht uitgedrukt in een omslagpunt.

Het omslagpunt benzine–LPG geeft voor auto's in de in aanmerking genomen gewichtsklasse het aantal met zo'n auto te rijden kilometers per jaar aan, waarbij aan het gebruik van LPG dezelfde totale kosten (vaste en variabele) zijn verbonden als aan het rijden op benzine. Indien zij minder rijden dan het omslagpunt aangeeft, is de benzinerijder voordeliger af; indien zij meer rijden, is de LPG-rijder goedkoper uit. Bedacht moet hierbij wel worden dat individuele afwijkingen van de voor een bepaalde gewichtsklasse geldende omslagpunten binnen zekere grenzen goed mogelijk zijn, omdat de voor de berekening gehanteerde uitgangspunten kunnen verschillen (bij voorbeeld afschrijvingstermijn gasinstallatie, gebruiksduur auto, rijstijl, rente).

Het omslagpunt benzine–LPG is, zoals hiervoor onder (e) is opgemerkt, de laatste jaren aanmerkelijk hoger dan voordien. In de tweede helft van de 80-er jaren schommelde het omslagpunt voor een auto in de 1000-kiloklasse tussen 15 000 en 17 000 kilometer per jaar, na 1989 is het gestegen naar een niveau dat boven 24 000 kilometer per jaar ligt. Die toename is vrijwel geheel veroorzaakt door twee factoren: verhogingen van de prijs van de LPG-installaties (vooral veroorzaakt door milieu-eisen) en verhogingen van de LPG-toeslagen (veroorzaakt door vooral verhogingen van de benzine- en de dieselaccijns).

De in het kader van het belastingplan denkbare maatregelen zijn hetzij een verlaging van de LPG-toeslag, hetzij een verhoging van de pompprijs van LPG door middel van een verhoging van het tarief voor LPG van de Wet belastingen op milieu-grondslag, hetzij een combinatie van beide. Deze maatregelen wijzigen de hoogte van het omslagpunt.

Een verlaging van de LPG-toeslag verlaagt het omslagpunt benzine-LPG.

Om bij voorbeeld het omslagpunt omlaag te brengen tot het door de LPG-branche noodzakelijk geachte niveau van 20 000 kilometer per jaar, zou ten opzichte van het belastingplan zoals dat is ingediend, een verlaging van de LPG-toeslag voor een auto in de populaire middenklasse nodig zijn met circa f 380 per jaar. Dat kost budgettaire zo'n f 150 mln.

Geringere budgettaire bezwaren zouden verbonden zijn aan de denkbare mogelijkheid om het gewicht van de LPG-installatie (46 kilogram) buiten aanmerking te laten voor de toepassing van het tarief van de motorrijtuigenbelasting. Dat zou zo'n f 50 mln. kosten. Het voordeel van verlaging van het omslagpunt dat uit deze maatregel voortvloeit, zou echter aan niet meer dan de helft van de LPG-rijders toevallen omdat de andere helft in dezelfde tariefklasse blijft. Het tarief kent immers een opbouw die met stappen van 100 kilogram gaat. Voor die helft zou het omslagpunt dalen tot circa 21 500 kilometer per jaar. Voor de andere helft zou het omslagpunt ongewijzigd blijven.

Een verhoging van de pompprijs van LPG, die – zoals hiervoor aangegeven – op zichzelf wenselijk zou zijn vanuit het oogpunt van variabilisatie van autokosten, zou leiden tot een verhoging van het omslagpunt benzine-LPG.

Een verhoging van de pompprijs van LPG met bij voorbeeld 5 cent per liter (de huidige prijs is circa 55 cent) zou het omslagpunt voor een auto in de populaire prijsklasse verhogen tot circa 25 200 kilometer per jaar. De individuele LPG-rijder zou dan gemiddeld zo'n f 150 per jaar meer aan brandstofkosten moeten betalen. In de schatkist zou circa f 70 mln. aan extra inkomsten vloeien.

Aanwending van die f 70 mln. voor een verlaging van het omslagpunt leidt op zichzelf tot een verlaging met 1 900 kilometer per jaar en f 175 toeslag per jaar. Per saldo zal het omslagpunt dus bij een budgettaire neutrale variabilisatie in geringe mate dalen, te weten voor de populaire middenklasser met circa 600 kilometer per jaar. Met 1000 kilometer verlaging van het omslagpunt, de leden van de PvdA-fractie vragen daarnaar, is circa f 100 toeslagverlaging (f 40 mln.) gemeoid.

Bij de openbare behandeling van het wetsvoorstel motorrijtuigenbelasting 1994 zijn op het vlak van LPG in het wetsvoorstel de volgende wijzigingen aangebracht:

- (a) Afschaffing van de LPG-toeslagen voor bestel- en vrachtauto's (kosten f 11 mln.).
- (b) Afschaffing LPG-toeslagen voor autobussen (f 0,2 mln.).
- (c) Afschaffing van de LPG- en dieseltoltoeslagen voor aanhangers en opleggers (f 3,5 mln.).

Indien deze maatregelen reeds ingaande 1994 zouden worden genomen, zou dat in theorie ook kunnen worden bekostigd uit de opbrengst van de mogelijke milieubelasting op LPG. Voor de eventuele verlaging van de LPG-toeslagen voor personenauto's zou dan evenwel dienovereenkomstig minder dekking resteren en de bereikte verlaging van het omslagpunt zou in een aanzienlijke mate afnemen.

Een alternatief zou zijn om ingaande 1994 de onder a, b en c genoemde toeslagen niet af te schaffen, maar slechts te verlagen in dezelfde mate als de toeslagen voor de personenauto's.

De leden van de PvdA-fractie vragen onder verwijzing naar de behandeling van de Wet Infrastructuurfonds, naar verdelingsvragen met betrekking tot de compensatie wegvervoer en de compensatie Eurovignet en naar de interpretatie van het EG-voorstel inzake de tarieven voor vrachtauto's, of niet de tijd rijp is voor een samenvoeging van de motorrijtuigenbelasting en de infrastructuurtoeslag.

Wij zijn het met deze leden eens dat de door hen aangevoerde punten in de toekomst niet op die wijze aan de orde zouden hoeven te komen indien de bedoelde samenvoeging zou plaatsvinden. Anderzijds zijn de door deze leden aangevoerde gevolgen van de bestaande situatie uitvoerbaar. Voor de Eurovignetcompensatie wordt bij voorbeeld naar het fonds het bedrag teruggesluisd dat uit de gekozen compensatietechniek ten laste van het fonds resulteert. De door deze leden bepleite toevoeging van een indexatie aan de samengevoegde belasting achten wij niet zonder meer aantrekkelijk. Voorts wijzen wij deze leden erop dat handhaving van de fondsconstructie van belang is voor het beleidsterrein verkeer en vervoer.

Voor het inzicht in de vergelijking tussen hetgeen uit de algemene middelen in het fonds wordt gestort en de hoofdsom MRB zij verwezen naar de volgende tabel (in miljoenen). (Onder de bijdragen uit de algemene middelen zijn niet de bijdragen uit het Fonds voor Economische Structuurversterking opgenomen.)

**Raming hoofdsom MRB en bijdragen Infrastructuurfonds ten laste van de algemene middelen, stand MN 1994.**

	1994	1995	1996	1997	1998
Hoofdsom MRB	3 100	3 248	3 334	3 415	3 505
Bijdragen ten laste van de algemene middelen	2 184	2 447	2 533	2 596	2 662

De derving via het indexatiemechanisme van de infrastructuurtoeslag als gevolg van de daarop aangebrachte verlaging blijkt uit de volgende tabel (in miljoenen). (N.B. De aangebrachte verlaging op de toeslag betreft zowel de compensatie van de accijnsmaatregel 1994 als de compensatie voor het Eurovignet met ingang van 1995):

	1994	1995	1996	1997	1998
Derving via indexatie		- 1	- 3	- 3	- 3

Op de vraag van deze leden of de toezegging per 1 januari 1994 wordt uitgevoerd om de infrastructuurtoeslag voortaan apart te vermelden op de acceptgiro's van de motorrijtuigenbelasting merken wij op dat zulks zal geschieden bij de invoering van de houderschapsbelasting. Dat zal, naar het zich thans laat aanzien per 1 januari 1995 het geval zijn.

Op de vraag van de leden met betrekking tot de milieudifferentiatie in de MRB en de BPM zijn wij hiervoor al ingegaan.

De leden van de fractie van de PvdA vragen om een nadere toelichting op het niveau van de gewenste compensatie. De budgettaire raming van de verhoging van de dieselaccijns is structureel 385 mln. Volgens de memorie van toelichting komt, volgens deze leden, 74% hiervan ten laste van bestelwagens, vrachtwagens en autobussen, dit is 285 mln. In paragraaf 4.1 wordt echter een bedrag van 260 mln. genoemd. Zij vragen wat het verschil verklaart.

Voor de compensatie is ten opzichte van de op het goederenvervoer over de weg drukkende lastenverhoging (68% ofwel f 260 mln.) een globaal benaderd bedrag beschikbaar gesteld, te weten 50%, derhalve f 130 mln. Besloten is in de daaruit te financieren compensatie ook de sector autobussen te laten delen. Het door deze leden genoemde percentage (74%) betreft vracht- en bestelauto's (66%) en overige categorieën (8%). Deze categorie is ruimer dan de voor compensatie in aanmerking komende categorie.



De leden van de PvdA-fractie vragen betreffende de reeds in het belastingplan opgenomen halve compensatie of het in de rede ligt om de tarieven voor bussen, bestel- en vrachtauto's proportioneel in gelijke mate te verlagen.

De hoogte van de tarieven voor bestelwagens tot 3 500 kilo zou, zo menen deze leden, de problematiek van het grijze kenteken weer kunnen verscherpen. Zij merken voorts op dat een inzet van eventuele middelen voor een afvlakking van de dieseltoeslag bij hogere gewichten wellicht evenzeer het beroepsgoederenvervoer zou kunnen dienen en de problematiek van de grijze kentekens zou kunnen verkleinen. Zij vragen tevens of het argument van de concurrentievervalsing voor deze categorie bestelwagens in gelijke mate geldt als voor de zwaardere voertuigen.

Deze leden vragen vervolgens om een tarief-tabel voor de motorrijtuigenbelasting en de «infratoeslag» waarin rekening wordt gehouden met de in het belastingplan voorgestelde verlaging en waarbij de compensatie volledig wordt doorgezet.

In antwoord op deze vragen merken wij het volgende op. De verschillen tussen de in het belastingplan voorgestelde geïntegreerde tariefstructuur en het bestaande geïntegreerde tarief leiden naar onze mening in de meeste gevallen niet tot een belangrijke verscherping van de problematiek van de grijze kentekens. Bedacht moet worden dat hier een compensatie voor het bedrijfsleven wegens verhoging van dieselaccijns aan de orde is, zodat het in de rede ligt de bestelauto's daarvan niet uit te sluiten. Onderstaande vergelijkende tarief-tabel waarom de leden hebben gevraagd geeft een inzicht in de nieuwe tariefstructuur.

#### Tarief motorrijtuigenbelasting (volgens belastingplan)

Gewichtsklasse (kg)		Personenauto's (Provincie Utrecht) benzine	Bestelauto's	
van	tot		diesel	benzine en diesel
751	850	520	1077	444
851	950	618	1244	485
951	1050	762	1457	526
1051	1150	905	1669	567
1151	1250	1049	1882	613
1251	1350	1192	2094	658
1351	1450	1336	2307	703
1451	1550	1479	2519	748
1551	1650	1623	2732	793
1651	1750	1766	2944	838
1751	1850	1910	3157	884
1851	1950	2053	3369	929
1951	2050	2197	3582	974
2051	2150	2340	3794	1024
2151	2250	2484	4007	1074
2251	2350	2627	4219	1124
2351	2450	2771	4432	1175
2451	2550	2914	4644	1225
2551	2650	3058	4857	1268
2651	2750	3201	5069	1285
2751	2850	3344	5281	1302
2851	2950	3488	5494	1319
2951	3050	3631	5706	1336
3051	3150	3775	5919	1354
3151	3250	3918	6131	1372
3251	3350	4037	6319	1390
3351	3450	4153	6504	1408
3451	3550	4270	6690	1426

Daarbij zij nog het volgende opgemerkt.

De 50%-punt compensatie uit het belastingplan voorziet in een relatief hogere compensatie voor zwaardere vrachtauto's.

Voorts grijpt de voorgestelde compensatie voor de kosten van het Eurovignet eerst aan bij gewichten boven 5000 kilogram.

De keuze om de compensatie ook te doen gelden voor autobussen is mede bepaald door het positieve effect dat het beroepspersonenvervoer van deze maatregel ondervindt.

De leden van de PvdA-fractie vragen om voor de olopende 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 vragen voorts hoe het uitgangspunt van een proportionele verlaging over de hele linie gestalte kan krijgen nu de infrastructuurtoeslag een maximum kent.

In antwoord op deze vragen merken wij het volgende op.

Het onderstaand overzicht geeft voor enkele significante gewichtsklassen een indicatie welke procentuele verlaging het tarief ondergaat door de in het belastingplan opgenomen wijziging.

Tevens is de verlaging ten opzichte van het huidige tarief weergegeven nadat de in de nota van wijziging voorgestelde verlaging heeft plaats gevonden.

#### **Bestel- en vrachtauto's (diesel)**

Gewicht kg	Procentuele mutaties	
	Na belastingplan	Na Nota van Wijziging
1 000	-/- 4,92%	-/- 5,05%
2 500	-/- 11,85%	-/- 13,30%
5 000	-/- 15,91%	-/- 19,90%
10 000	-/- 19,18%	-/- 51,20%
15 000	-/- 20,54%	-/- 52,40%

#### **Autobussen (diesel) (opcenten Zuid-Holland)**

Gewicht	Procentuele mutaties	
	Na belastingplan	Na Nota van Wijziging
2 000	8,73%	9,90%
10 000	14,80%	17,40%

Het uitgangspunt van een proportionele verlaging van het tarief wordt tot uitdrukking gebracht doordat de voorgenomen verlaging van de infrastructuurtoeslag een lager bedrag belooft dan het in het huidige belastingplan opgenomen maximum van deze toeslag (f 856,41).

Voor een nader inzicht in de evenwichtigheid van de resulterende tariefstructuur van MRB en toeslag vragen deze leden vervolgens om aan te geven welk gewicht aan bestelwagen, autobus en vrachtwagen kan worden verreden voor hetzelfde tarief als een standaard benzine-auto van 800, 1000 en 1200 kilo.

Wij gaan ervan uit dat deze leden doelen op een bestelwagen, autobus en vrachtwagen in de dieselluitvoering en dat met de standaard benzine-auto op een personenauto wordt gedoeld. De berekening volgt hierna.

Het volgens het belastingplan aangepaste tarief leidt er toe dat voor een op benzine rijdende personenauto van 800 kilogram f 531 motorrijtuigenbelasting per jaar is verschuldigd.

Voor soortgelijke auto's met een eigen gewicht van 1000 en 1200 kilogram bedraagt de verschuldigde belasting f 780, respectievelijk f 1076.

Uit onderstaande tabel blijkt met welk gewicht voor bestelwagens, autobussen en vrachtwagens deze tarieven corresponderen.

**Volgens belastingplan (gewichten, tussen haakjes de verschuldigde belasting)**

Personenauto (benzine)	Vracht- en bestelauto (diesel)	Autobus (diesel)
800 ( 531)	1 001 ( 526)	1 100 ( 533)
1 000 ( 780)	1 600 ( 793)	1 500 ( 767)
1 200 (1 076)	2 200 (1 074)	2 000 (1 060)

De leden van de fractie van het CDA vragen welke effecten een compensatie voor het beroepsgoederenvervoer die volledig via de MRB zou lopen, op de CLD zou hebben. Wij nemen aan dat deze leden met de term «volledig» doelen op de hoofdsom MRB. In het onderhavige wetsvoorstel komt een deel van de compensatie tot stand via een verlaging van de toeslag Infrastructuurfonds, hetgeen ten laste komt van (de uitgaven van) het Infrastructuurfonds. Zowel de hoofdsom MRB als de toeslag Infrastructuurfonds behoren echter tot de collectieve lasten, zodat compensatie volledig via de MRB geen extra CLD-verlagend effect heeft.

Over de voeding van het Infrastructuurfonds stellen de leden van de fractie van de PvdA, evenals de leden van de CDA-fractie, enige vragen. Allereerst vragen zij om een motivering voor de verdeling van de verlaging van de MRB over hoofdsom en toeslag in verband met de compensatie wegvervoer, gelet op hun voorkeur voor een meer vaste voeding van het Infrastructuurfonds. De vormgeving van de verdeling van de verlaging over hoofdsom en toeslag MRB is bepaald door de eveneens reeds voorziene compensatie voor het Eurovignet vanaf 1995, mede in het licht van de verwachte EG-minimumtarieven voor de MRB vanaf 1995. Door aftrek van beide compensaties is de hoofdsom MRB op macro-niveau verlaagd tot globaal het EG-minimum, rekening houdend met een geringe marge. Op micro-niveau is enige afwijking mogelijk. Daarnaast menen deze leden dat de regering de dekking van de compensatie in nogal sterke mate zoekt in bezuinigingen op de infrastructuur. Zij noemen daarbij enerzijds de verlaging van de infrastructuurtoeslag en anderzijds het niet volledig doorgeleiden naar het Infrastructuurfonds van 10% van de accijnsverhoging. Wij moeten dit tegen spreken. In de eerste plaats wordt het niet volledig doorgeleiden van 10% van de accijnsverhoging geëffectueerd door de verlaging van de Infrastructuurtoeslag. Dit zijn derhalve geen twee maatregelen, zoals deze leden menen. Daarnaast leidt het belastingplan 1994 per saldo nog steeds tot een extra voeding van het Infrastructuurfonds van 50 mln. in 1994, oplopend tot 59,9 mln. in 1998. Er is dan ook geen sprake van een bezuiniging op de infrastructuur. De gedeeltelijke compensatie voor het Eurovignet vanaf 1995, of eventueel vanaf 1994 afhankelijk van het doorgaan van de in de motie Terpstra/Melkert gevraagde extra compensatie, zal ook weer gedeeltelijk ten laste van hoofdsom en toeslag MRB gaan. Het infrastructuurfonds wordt, zo is voorzien vanaf 1995, daarvoor gecompenseerd via een hogere rijksbijdrage.

Ten aanzien van de vraag of inmiddels duidelijk is welke compensatie op de kosten van externe adviseurs maximaal te vinden is, kan het volgende worden meegedeeld. Het kabinet acht een afgewogen aanwending van personeel een belangrijk onderdeel van het streven naar efficiëntie binnen de rijksoverheid. Om dit vraagstuk grondig te beoordelen is, zoals vermeld in (bijlage 7 van) de Miljoenennota 1994, een heroverwegingswerkgroep ingesteld naar de inschakeling van intern en extern personeel. De heroverwegingswerkgroep zal, zoals gebruikelijk, uiterlijk 1 april 1994 haar werkzaamheden afronden.

Tijdens de financiële beschouwingen heeft het kabinet toegezegd de Kamer op een gepaste wijze en op een gepast moment te zullen informeren, nadat een zorgvuldige beoordeling van de mogelijkheden op dit

terrein heeft plaatsgevonden. Het kabinet heeft hierop besloten dat de Ministers van Binnenlandse Zaken, van Financiën en van Economische Zaken ten behoeve van de ministerraad een interimrapportage voorbereiden, vooruitlopend op en zo veel mogelijk in afstemming met de behandeling in heroverwegingsverband.

De leden van de PvdA vragen om meer duidelijkheid over de minimumniveaus die in EG-verband zullen gaan gelden voor de motorrijtuigenbelasting voor de te onderscheiden voertuigen. Ik verwijs hiervoor naar de bij deze memorie gevoegde bijlage 2 behorende bij de door de Ecofin-Raad op 25 oktober jl. vastgestelde richtlijn. De daarbij te hanteren Ecu-omrekeningskoers is die van de eerste werkdag van de maand oktober die voorafgaat aan het geldende kalenderjaar.

Zoals blijkt uit de bijlage gaan de minimumtarieven uit van een tariefstructuur die is gebaseerd op een indeling naar aantal assen en maximaal toegestaan gewicht. De Lid-Staten blijven evenwel vrij in hun tariefstructuur, mits zij hun tarieven zodanig vaststellen dat zij – omgerekend – voor elke categorie of subcategorie van de in de bijlage beschreven voertuigen niet lager zijn dan de in de bijlage vastgestelde tarieven.

De leden van de VVD-fractie vragen een overzicht van de benzine- en dieselaccijnsverhogingen gedurende de lopende kabinetsperiode, zowel micro als in totale opbrengsten.

In juli 1991 is in het kader van de tussenbalans de benzine-accijns verhoogd met 18,3 cent (ongelood) en 25,8 cent (gelood) en de diesel-accijns met 7 cent (opbrengst samen f 1,1 mrd.). De tweede tranche van de tussenbalans omvatte mede een verhoging van de dieselaccijns ingaande 1993 met 11 cent (f 0,5 mrd.). Het belastingplan 1994 voorziet in verhogingen ingaande dat jaar met 11 cent voor benzine en 8 cent voor diesel (samen f 0,9 mrd.).

Voor het antwoord op de vraag van deze leden naar een overzicht van de ontwikkeling in de ons omringende landen mogen wij verwijzen naar de beantwoording (met inbegrip van een overzicht) van een dienovereenkomstige vraag van de leden van de fractie van D66.

De leden van de fracties van de VVD en D66 vragen waarom met betrekking tot de accijnsverhoging aansluiting is gezocht bij de situatie in Duitsland en niet bij België. Hieromtrent merken wij op dat wij, zoals wij reeds hiervoor in deze memorie nader hebben uiteengezet, in het onderhavige wetsvoorstel wel degelijk mede rekening hebben gehouden met de prijsverschillen van autobrandstoffen zoals deze ingevolge de voorgestelde accijnsverhogingen met ingang van 1 januari 1994 zullen voorkomen tussen België en Nederland. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de door deze leden geuite veronderstelling dat in dezen niet zou zijn gekeken naar de situatie aan onze zuidgrens. Wel is het zo dat een meer specifieke relatie valt te leggen tussen het onderhavige wetsvoorstel en de situatie bij onze oosterburen, met name voor zover dit het goederenvervoer betreft. Een op Duitsland afgestemd beleid inzake de lasten voor het beroepsvervoer van goederen over de weg past geheel tegen de achtergrond van de onlangs tot stand gekomen fiscale harmonisatie voor het wegvrachtervervoer binnen de EG.

De leden van de fractie van de VVD achten het argument van variabilisatie van autolasten misplaatst en zijn van mening dat de regering het argument milieu misbruikt ten behoeve van haar eigen «geldzucht».

Wij ontkennen niet dat het genereren van extra middelen ten behoeve van het werkgelegenheids- en structuurbeleid een belangrijk element is in de voorgestelde maatregelen. In de memorie van toelichting hebben wij dat ruim toegelicht. Dat daarnaast tevens een variabilisatie, in de zin van een vergroting van het aandeel van de variabele lasten in het totaal



van de autolasten optreedt, kan toch ook deze leden niet zijn ontgaan. Het verhogen van de diesel- en de LPG-toeslag in de motorrijtuigenbelasting is een onderdeel van de maatregelen, dat vanuit het uitgangspunt van een bestendiging van de onderlinge concurrentieverhoudingen tussen de verschillende brandstoffen noodzakelijk is. Voor het aspect variabilisatie van LPG-lasten zij verwezen naar de beantwoording van vragen inzake de fiscale positie van LPG, hiervoor in deze memorie.

Wij merken op dat er sprake moet zijn van een misverstand waar de leden van de VVD-fractie stellen dat volgens de regering dit wetsvoorstel op budgettair neutrale wijze een verschuiving van de brandstoftoeslagen in de motorrijtuigenbelasting aanbrengt, die ertoe strekt de huidige afstand tussen de omslagpunten benzine-diesel en benzine-LPG voor personenauto's te handhaven. Uitgangspunt is geweest om, naast een verhoging van de benzine- en dieselaccijns, een vergelijkbare maatregel voor de LPG-rijder te nemen, in casu een verhoging van de LPG-toeslag in de MRB. In de memorie van toelichting is dit ook opgenomen in de alinea die voorafgaat aan de door deze leden geciteerde. Vervolgens heeft een zekere fine-tuning plaatsgevonden, in het licht van de benadering die in de amendementen Paulis/ Van der Vaart (kamerstukken II 1990/91, 22 098, nrs. 14 en 16) is verwoord. Deze fine-tuning heeft op budgettair neutrale wijze plaatsgevonden.

Op de vraag van deze leden over de dieselaccijnsverhoging in relatie tot de pleziervaarttuigenbelasting zijn wij hiervoor al ingegaan.

De leden van de VVD-fractie maken zich naar aanleiding van het onderhavige wetsvoorstel ernstige zorgen over de belastingverzwaring voor het bedrijfsleven. Zij vragen de regering aan te geven wat de extra kosten als gevolg van deze accijns- (en bijbehorende motorrijtuigenbelasting) -verhogingen voor het totale bedrijfsleven zullen zijn.

In tegenstelling tot hetgeen de leden van de fractie van de VVD stellen, resulteert per saldo een lastenverlichting voor het bedrijfsleven. De opbrengsten uit het Belastingplan worden aangewend ten gunste van het bedrijfsleven, te weten de speur- en ontwikkelingsfaciliteit (f 350 mln.) en de aanpassingen in de vermogensbelasting (130 mln.). De kosten voor het bedrijfsleven van de accijnsverhogingen en de maatregelen in de MRB bedragen circa 140 mln., rekening houdend met de toegezegde 50% compensatie ter grootte van f 130 mln. en, afhankelijk van de CAO-onderhandelingen in 1994, nogmaals met f 130 mln.

Deze leden vragen voorts naar de effecten van dit wetsvoorstel op de inflatie. Daarover valt op te merken dat de accijnsmaatregelen leiden tot een opwaarts effect op de inflatie van minder dan 0,2%, rekening houdend met de toegezegde compensatie wegvervoer.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat door de verhoging van de variabele kosten en een verlaging van de vaste kosten een variabilisatie van de vrachtautokosten plaats vindt. Dit is juist. De belastingverzwaring die door deze leden wordt gesignaleerd wordt echter binnen de sector in ieder geval gedeeltelijk, en indien aan de voorwaarde van de gematigde loonontwikkeling wordt voldaan geheel, gecompenseerd.

Voor onze reactie op de opmerkingen van deze leden op de voorwaarden inzake het CAO-overleg mogen wij verwijzen naar ons antwoord, hiervoor in deze memorie, op dienovereenkomstige vragen van de leden van de CDA-fractie.

De leden van de VVD-fractie gaan in op de relatie tussen het Eurovignet en de compensatie. Ook ten aanzien van deze specifiek het zware wegvervoer rakende maatregel menen wij te mogen verwijzen naar de hiervoor in deze paragraaf dienaangaande gegeven beschouwing.

Op de vraag van deze leden naar de mogelijkheid van intrekking van de dieselaccijnsverhoging, nu de compensatie voor zowel accijns als Eurovignet wordt verleend, merken wij in de eerste plaats op dat

daardoor een derving zou optreden aangezien ook diesel wordt gebruikt in personenauto's en in de tweede plaats dat daarmee een minder gunstig effect op het vlak van de variabilisatie zou worden bereikt dan in het thans voorliggende voorstel.

Deze leden stellen voorts vragen naar aanleiding van de brief dezerzijds van 5 november jl. inzake de compensatie voor het wegvervoer met betrekking tot het Eurovignet. Ook op dit punt menen wij te mogen verwijzen naar eerder in deze paragraaf gegeven antwoorden. Zulks geldt mede voor de aspecten rond de grenseffecten voor de pomphouders.

De leden van de fractie van D66 vragen naar de voornemens voor 1994 van de regeringen van België en Duitsland op het terrein van brandstofaccijns. In aansluiting op hetgeen wij in het begin van deze paragraaf hebben gesteld over de desbetreffende voornemens, merken wij op dat in Duitsland met ingang van 1 januari 1994 een verhoging van de benzine-accijns is voorzien van ca. 18 cent per liter en een dieselaaccijnsverhoging van ca. 8 cent per liter. Van Belgische zijde zijn geen berichten ontvangen omtrent voornemens de accijns op de onderhavige producten te wijzigen.

Voor een overzicht van de brandstofprijzen (benzine en diesel), ook de leden van de fractie van de PvdA vragen hiernaar, in Duitsland, België en Nederland over de jaren 1990, 1991, 1992, 1993 en de voornemens over 1994 verwijzen wij naar de overzichten hierna. Het eerste overzicht betreft een schema van de gemiddelde pompprijzen van enige in de grensstreek gevestigde pomphouders, steeds per 1 januari. De vermelde prijzen zijn indicatief voor de prijzen in de desbetreffende jaren. Voor de brandstofprijzen per 1 januari 1994 zijn de gemiddelde prijzen per augustus van dit jaar aangepast met de voorgenomen accijnsverhogingen.

**Gemiddelde pompprijzen in guldens per liter**

			NL	Du	B
1/1 1990	Euro	loodvrij	1,58	1,28	1,55
	Super	gelood	1,64	1,41	1,65
		diesel	1,10	1,25	1,29
1/1 1991	Euro	loodvrij	1,65	1,35	1,61
	Super	gelood	1,71	1,45	1,71
		diesel	1,20	1,20	1,36
1/1 1992	Euro	loodvrij	1,78	1,53	1,57
	Super	gelood	1,92	1,68	1,72
		diesel	1,08	1,20	1,29
1/1 1993	Euro	loodvrij	1,78	1,55	1,62
	Super	gelood	1,92	1,69	1,83
		diesel	1,18	1,23	1,37
1/1 1994*	Euro	loodvrij	1,93	1,77	1,69
	Super	gelood	2,10	1,93	1,81
		diesel	1,29	1,29	1,36

\* Pompprijs per augustus 1993, verhoogd met de verwachte prijsverhogingen uit hoofde van de thans per 1 januari 1994 beoogde accijnsverhogingen.

**Accijns inclusief heffingen benzine en diesel in guldens per liter**

			NL	Du	B
1/1 1990	Euro	loodvrij	0,808	0,644	0,682
	Super	gelood	0,883	0,735	0,762
		diesel	0,404	0,499	0,446
1/1 1991	Euro	loodvrij	0,808	0,678	0,682
	Super	gelood	0,883	0,757	0,762
		diesel	0,404	0,499	0,473
1/1 1992	Euro	loodvrij	1,003	0,927	0,682
	Super	gelood	1,143	1,040	0,762
		diesel	0,482	0,612	0,513
1/1 1993	Euro	loodvrij	1,006	0,927	0,874
	Super	gelood	1,143	1,040	0,103
		diesel	0,592	0,622	0,627
1/1 1994	Euro	loodvrij	1,120	1,117	0,874
	Super	gelood	1,258	1,231	0,103
		diesel	0,676	0,708	0,627

Koers: DM 1,13.  
BF 0,055

Onder verwijzing naar de voorgenomen verschuivingen van de brandstof-toeslagen in de motorrijtuigenbelasting vragen deze leden naar een overzicht van de omslagpunten benzine–diesel en benzine–LPG voor personenauto's. De omslagpunten in kilometers per jaar voor LPG en diesel ten opzichte van benzine over de jaren 1990, 1991, 1992, zoals deze door de Vereniging voor de Groothandel in Autogas (LPG) in Nederland op basis van een personenauto van 1000 kilogram zijn berekend, luiden als volgt.

Jaar	LPG	Diesel
1990	21 528	22 403
1991	24 875	24 805
1992	23 381	27 085

Per augustus 1993 bedragen de omslagpunten voor eenzelfde personenauto voor benzine–LPG ca. 24 300 kilometer en voor benzine–diesel ca. 28 200 kilometer. Cijfers met betrekking tot de omslagpunten in 1994 kunnen in verband met thans nog onbekende ontwikkeling van onder meer de brandstof- en LPG-inbouwpreizen in 1994, niet worden verstrekt.

Het totaal aantal liters benzine dat naar verwachting in 1993 zal worden verkocht, de leden van de fractie van D66 vragen daarnaar, bedraagt circa 4800 mln., waarvan circa 4000 mln. liter loodvrij.

De leden van de fractie van GroenLinks zijn tevreden over de verhoging van de accijns voor benzine en dieselolie. De noodzaak om de lastenverzwaring die als gevolg van de accijnsverhoging optreedt voor het wegvervoer te beperken, delen zij echter niet zonder meer.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van GroenLinks waarom de compensatie voor het wegvervoer niet plaats vindt in de vorm van een compensatie die direct de arbeidskosten in deze sector terugdringt, merken wij op dat, zo men dat al zou willen, de mogelijkheden ter zake ontoereikend zouden zijn. Daarbij laten wij nog buiten beschouwing dat het in zo'n geval niet onwaarschijnlijk is dat een dergelijke sectorgerelateerde maatregel in strijd is met artikel 92 van het EG-Verdrag.

De stelling van de leden van GroenLinks dat er ook voor het beroeps-goederenvervoer meer zou zijn te winnen bij de introductie van zwaardere lasten op milieu ten gunste van lagere lasten op arbeid

kunnen wij overigens niet geheel onderschrijven. Bedacht dient te worden dat de brandstofkosten een relatief omvangrijke post vormen binnen het totaal van de kosten in deze sector, zodat een volledige compensatie van deze kosten voor de sector aantrekkelijker is dan een generieke compensatie via de arbeidskosten.

Het vorenstaande laat onverlet dat de regering in algemene zin streeft naar een verdere verlichting van de arbeidskosten.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering nader toe te lichten waarom de vorderingen in Brussel bij de behandeling van de nieuwe richtlijn schone auto's zo beperkt zijn. Besluitvorming door de Milieuraad over dit richtlijnvoorstel zal op zijn vroegst in december 1993 kunnen plaatsvinden; dit is een zorgelijke ontwikkeling omdat zo de beoogde snelle en Europese aanpak steeds verder in het gedrang komt. Het richtlijnvoorstel is nog steeds voorwerp van discussie. Met betrekking tot de materiële inhoud van het richtlijnvoorstel betreffen de meningsverschillen met name het ontbreken van een eerder door de Commissie in het vooruitzicht gestelde twee fasen-aanpak en de voorwaarde betreffende de hoogte van het fiscale stimuleringsbedrag.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen voorts waarom de regering niet zelfstandig al vooruit kan lopen op de richtlijn. Wij menen dat het de voorkeur verdient te komen tot een Europese aanpak van de onderhavige problematiek. Indien bij de besluitvorming in de Milieuraad in het geheel niet zal worden tegemoetgekomen aan Nederlandse wensen in deze, zal een afweging aan de orde kunnen komen met betrekking tot de vraag of een nationale aanpak wenselijk is. Met betrekking tot de milieu-differentiatie op de elementen «schoon» en zuinig in de BPM en de MRB is een nota in voorbereiding waarin uitgebreid wordt ingegaan op de mogelijkheden en plannen ter zake. Op het Brusselse element zal in die nota ook uitvoerig worden ingegaan.

De leden van de fractie van GroenLinks merken op dat een zodanige verhoging van de benzine-accijns dat het momenteel met Duitsland bestaande prijsverschil gelijk zou blijven in plaats van een afname met 8 cent per liter, tot een grotere budgettaire opbrengst had kunnen leiden. Daarbij vragen zij of de indruk juist is 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 zo beperkt mogelijk moet houden. Op de eerste vraag kunnen we bevestigend antwoorden. Er is een extra bruto-opbrengst als de benzine-accijns in Nederland even fors wordt verhoogd als in Duitsland. De hieruit resulterende netto opbrengst zou in dat geval echter aanmerkelijk lager liggen door fors toenemende grenseffecten aan de zuidgrens. Gedacht moet worden aan enige tientallen miljoenen guldens. De nu gekozen omvang leidt ertoe dat per saldo de weglek aan accijnsopbrengsten aan de oost- en zuidgrens samen globaal gelijk blijft. De indruk van deze leden is dus niet juist.

De leden van de SGP-fractie menen dat vooral in relatie tot andere sectoren van vervoer, de belasting van de transportsector te zwaar dreigt te worden en vragen de regering daarop nader in te gaan. Voorts vragen zij om een uiteenzetting van de consequenties voor de internationale concurrentiepositie van de transportsector.

Bij het beraad in het kabinet omtrent een eventuele compensatie voor het wegvervoer voor de lastenverzwaring die uit de accijnsverhoging voortvloeit, dit in aansluiting op hetgeen daarover hiervoor in deze paragraaf aan de leden van de verschillende fracties is geantwoord, heeft met name de concurrentiepositie van het internationale beroepsgoederenvervoer een rol gespeeld. Wij blijven van mening dat met de toegezegde 50%-punt compensatie, mede in het licht van de hoogte van de



fiscale lasten ten opzichte van de buurlanden, alsmede de ontwikkeling in de afgelopen jaren van andere kostencomponenten een evenwichtige uitkomst wordt bereikt. Ten aanzien van de andere sectoren van vervoer merken we op dat dezerzijds niet de indruk bestaat dat het wegvervoer in dat licht te zwaar wordt belast. Gewezen zij op de problematiek in ruimere zin dan de fiscaliteit in de binnenvaart en bij het NS-goederenvervoer.

De leden van de SGP-fractie vragen naar de eventuele «rek» die nog zit in de LPG-accijns. Is verdere verhoging van de LPG-accijns niet wenselijk om zo de verhoging van de accijnzen op diesel en benzine te kunnen verlagen, mede met het oog op de grenseffecten, zo vragen deze leden.

Elders in deze memorie is nader ingegaan op de fiscale positie van LPG, waarbij ook de door deze leden genoemde accijns-aspecten aan de orde zijn gesteld. Wij menen deze leden op dit punt daarnaar te mogen verwijzen. Naar aanleiding van de suggestie van deze leden om de opbrengst van een eventuele LPG-accijns aan te wenden om de verhoging van de diesel- en benzine-accijns te beperken, merken wij op dat de thans geheven LPG-toeslag in de motorrijtuigenbelasting wordt geheven als het ware in de plaats van een LPG-accijns. Derhalve zou het, indien al zou worden besloten tot een extra heffing op LPG, naar ons oordeel in de rede liggen te overwegen om de opbrengst daarvan aan te wenden voor een verlaging van de LPG-toeslag.

De leden van de fractie van het GPV vragen om een toelichting op het feit dat van de voorgestelde accijnsverhoging slechts 91 mln. structureel naar het Infrastructuurfonds zou toevloeien, terwijl de structurele opbrengst 980 mln. is. We merken op dat in deze structurele opbrengst eveneens is opgenomen de opbrengst van de maatregelen in de MRB ten behoeve van de omslagpunten van per saldo 70 mln. Artikel 6 van de Wet op het Infrastructuurfonds ziet voor wat betreft de 10%-punt-voeding alleen op de accijnzen.

Dat bij een accijnsmaatregel nader wordt afgewogen of en zo ja voor hoeveel, de extra opbrengsten zullen leiden tot een verruiming van de totale fondsmiddelen, is niet strijdig (zoals de vraag suggereert) met het amendement-Van der Vaart (Tweede Kamer 1991/92, nr. 39), waaruit artikel 6 van de Wet op het Infrastructuurfonds is voortgekomen. Uit de bijbehorende toelichting blijkt dat het amendement tot doel heeft om binnen de totale fondsmiddelen het aandeel van de bijdrage van Hoofdstuk XII te verkleinen en het aandeel van geormerkte belastingen te vergroten.

Wij gaan er vanuit dat hiermee ook de desbetreffende vraag van de leden van de CDA-fractie is beantwoord.

## **5. Budgettaire gevolgen**

Voor de beantwoording van de vraag van de leden van de fractie van het CDA naar het effect op de CLD indien de compensatie voor het beroepsgoederenvervoer volledig via de motorrijtuigenbelasting zou lopen, mogen wij verwijzen naar paragraaf 4.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of zij het juist zien dat 1 cent verhoging van de benzine- of dieselaccijns gelijk staat aan een budgettaire opbrengst van f 48 mln. Voorts vragen zij welke veronderstelling impliciet is gemaakt over het volume-effect anders dan het grenseffect, dat kennelijk per saldo nul is. Tenslotte vragen zij om de ontwikkelingen in de laatste drie jaar van de volumina gelode en ongelode benzine, dieselolie en LPG.

De eerste vraag kan bevestigend worden beantwoord, de raming voor een verhoging van benzine- of dieselaccijns kan per cent worden gesteld op f 48 mln. Over de volume-effecten merken we op dat deze in de endogene groei-raming van de accijnsopbrengst zijn verwerkt. De omvang daarvan is, conform de mobiliteitseffecten van de accijnsverhogingen in 1991, op 1,5 à 2%-punt gesteld. De volume-ontwikkeling van de motorbrandstoffen in de afgelopen 3 jaar is als volgt geweest (in mln. liters).

	1990	1991	1992
benzine super gelood	2350	1860	1410
benzine Euro loodvrij	1800	2080	2670
benzine super loodvrij	460	680	720
dieselolie	4430	4550	4880
LPG	1710	1660	1630

De leden van de VVD-fractie vragen naar een overzicht van de inkomenseffecten van de verschillende door het kabinet voorgestelde belastingmaatregelen.

Dit overzicht is weergegeven in de onderstaande tabel:

	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	totaal <sup>1</sup>
soc. min. (zk)	-0,15	-0,2	-0,35	-0,6	-0,1	-0,2
min. loon (mk)	-0,15	-0,2	-0,25	-0,45	-0,55	-0,35
min. plus (mk)	-0,15	-0,2	-0,25	-0,45	-0,55	-0,35
modaal (mk)	-0,1	-0,2	-0,4	0,65	0,3	0,25
2*modaal (mk)	-0,05	-0,2	-0,55	0,5	0,3	0,05
4*modaal (mk)	-0,05	-0,2	-0,55	0,3	0,25	-0,3

waarin:

(i) = invoering heffing op grondwater en afval (wet belastingen op milieugrondslag)

(ii) = verhoging diesel/benzineaccijns

(iii) = niet doorgaan inflatiecorrectie

(iv) = verlaging tarief eerste schijf

(v) = verhoging arbeidskostenforfait (cf. Nota van Wijziging).

<sup>1</sup> Door afrondingseffecten wijkt op sommige plaatsen het totale marginaal af van de som van de afgeronde onderdelen.

De leden van de fracties van de VVD en GroenLinks verwijzen naar het centraal akkoord dat thans voorligt. Zij vragen zich af of de regering, nu de loonmaatregel is ingetrokken, nog een ander koopkrachtbeeld voorziet.

Het kabinet gaat er voor 1994 nog steeds van uit dat het sociaal akkoord op decentraal niveau zodanig wordt ingevuld dat een zeer gematigde loonontwikkeling resulteert. Op grond hiervan wordt geen significante wijziging van het koopkrachtbeeld verwacht.

De effecten van het thans voorliggende wetsvoorstel ondergaan geen wijziging op grond van het feit dat geen loonmaatregel wordt getroffen. Aan deze effecten (inclusief de Nota van Wijziging) wordt (in samenhang met de effecten van de heffing op grondwater en afval) elders in deze memorie aandacht geschonken.

Voor de totale koopkrachtontwikkeling voor 1994 wordt (inclusief Nota van Wijziging) uitgegaan van het volgende beeld:

soc. min. (zk)	-2,4
min. loon (mk)	-1,9
minimumplus (mk)	-1,5
modaal (mk)	-1,6
2*modaal (mk)	-1,9
4*modaal (mk)	-2,5

De leden van de fractie van de VVD vragen voorts om een vergelijking tussen de effecten van het kabinetsbeleid en het VVD-beleid met nullijn, indien de regering ook zonder loonmaatregel blijft uitgaan van de nullijn voor de contractlonen.

Voor een doorrekening van het VVD-beleid waarin tevens een nullijn zou zijn opgenomen zijn onvoldoende gegevens beschikbaar.

De leden van de VVD-fractie geven te kennen ook gaarne de gedetailleerde inkomenseffecten te willen vergelijken van de verhoging van het arbeidskostenforfait conform het gewijzigde kabinetsvoorstel, het initiatief De Korte/Van Rey en de variant waarin het percentage van het arbeidskostenforfait naar 10 wordt verhoogd in combinatie met een «budgettair neutrale» verhoging van het maximum van het forfait.

Daartoe vragen zij om een weergave van tabel 1 op basis van deze drie varianten.

Met de presentatie van de tabellen 1 tot en met 3 van bijlage 3 wordt aan dit verzoek voldaan.

De leden van de VVD-fractie vragen verder om een weergave van de tabellen 4A, 4B, 4C, 4D en 4E op basis van een verhoging van het arbeidskostenforfait conform het initiatief De Korte/Van Rey, het volledig doorgaan van de inflatiecorrectie in 1994 en het verlagen van het tarief eerste schijf met 0,65% in 1994. Dezelfde vraag stelden zij, met een variant waarbij het initiatief De Korte/Van Rey zou worden gewijzigd in een verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10 in combinatie met een «budgettair neutrale» verhoging van het maximum van het forfait.

Met de tabellen 4 tot en met 13 uit bijlage 3 wordt aan dit verzoek voldaan.

## 6. Overige onderwerpen

De leden van de CDA- en van de PvdA-fracties vragen of wij de aanvaarde amendementen op het wetsvoorstel op de motorrijtuigenbelasting 1994 kunnen implementeren in het onderhavige voorstel. Eerstgenoemde leden vragen welke consequenties dit heeft voor dit wetsvoorstel en hoe hoog de verhoging van de motorrijtuigenbelasting precies zou zijn in alle categorieën auto's en aanhangers. De leden van de fractie van de PvdA menen dat dekking van de kosten zou kunnen geschieden door een proportionele verhoging van alle tarieven in de motorrijtuigenbelasting.

Deze leden hebben, naar wij aannemen, het oog op de amendementen op stuk nr. 11, 12 en 22 (aanschaffing brandstoftoeslag voor bussen, vrachtauto's, bestelwagens en hun aanhangwagens), op stuk nr. 14 (nihil tarief elektrische auto's), nr. 15 (vereenvoudiging tarief aanhangwagens), nr. 19 (invalidenauto's), nr. 20 (dierenambulances) en nr. 26 (reinigingsdiensten) bij het wetsvoorstel op de motorrijtuigenbelasting 1994 (kamerstukken II 1990/91, 22 238, nr. 1).

De amendementen op stuk nr. 13 (herdruk, leeftijdsgrens vrijstelling oude auto's), 18 (bedrijfsmatig verhuurde kampeerauto's) en 21 (particuliere kampeerauto's) betreffen houderschapsgebonden voorstellen en zijn derhalve alleen onder de nieuwe wet relevant.

De tweede ondergetekende heeft tijdens de behandeling van bedoeld wetsvoorstel gezegd dat, indien de kamer wenst dat bepaalde amendementen reeds in 1994 gaan gelden, zij daartoe amendementen in het kader van het onderhavige voorstel zou moeten indienen, waarbij tevens de dekking – in ieder geval voor 1994 gaat het dan om zo'n f 20 mln.<sup>1</sup> – zou moeten worden aangegeven. Overigens merken wij op voorhand op

<sup>1</sup> Zou dit bedrag van f 20 mln. worden versleuteld over alle belastbare voertuigen, dan zou het jaartarief dienen te worden verhoogd met f 4. Zou het bedrag dat betrekking heeft op het afschaffen van de LPG-toeslag voor bestelwagens alleen worden omgeslagen over die groep, dan zou de stijging van het tarief voor de overige voertuigen beperkt blijven tot f 2; voor de bestelwagens zou dit dan een stijging van het tarief met f 25 per jaar betekenen.

dat het om praktische redenen niet mogelijk zal zijn de vrijstellingen in de amendementen al op 1 januari te effectueren.

De leden van de CDA-fractie refereren aan de uitspraak van de tweede ondergetekende tijdens de plenaire behandeling van wetsvoorstel 20 291 in de Eerste Kamer met betrekking tot het vereiste van vrijgevigheid in de feestdagenvrijstelling van de loonbelasting. Zij nodigen hem uit artikel 11 van de Wet op de loonbelasting 1964 zodanig te wijzigen dat het mogelijk wordt afspraken over de uitkeringen bij bepaalde gelegenheden te maken, zonder dat deze tot een recht verworden.

Met de uitspraak waaraan deze leden refereren, heeft de tweede ondergetekende de bedoeling gehad duidelijk te maken dat ook hij aanvoelt dat de vrijgevigheidseis in de praktijk problemen oplevert. Hij heeft echter tevens gewezen op de complicaties die zich daarbij voordoen. Daarmee is een oplossing voor deze problemen derhalve nog niet gegeven. Bij eerdere gelegenheden is aangegeven dat het zonder meer vervallen van de vrijgevigheidseis aanzienlijke budgettaire gevolgen kan hebben en nieuwe problemen oproept indien echte «geschenken» worden gegeven. Het probleem van de huidige regeling is immers dat een regeling die oorspronkelijk is bedoeld als een praktische maatregel om in de loonbelasting geschenken in natura van de werkgever te behandelen, is verworden tot een vrij algemeen toegepaste vorm van goedkoop loon. Er zijn daarom twee wegen denkbaar om de spanning in de huidige regeling op te lossen: een verdergaande vrijstelling of een beperking van de vrijstelling. Kiest men voor een verdergaande vrijstelling dan lijkt het geen begaanbare weg onderscheid te maken tussen een afspraak en een recht. Zou het mogelijk worden om afspraken te maken over goedkoop loon ter zake van feestdagen dan moet worden verwacht dat daarvan op zeer ruime schaal gebruik zou worden gemaakt. Zo ruim dat de vraag zou moeten worden gesteld of de koppeling met feestdagen dan nog wel voor de hand ligt. Er is dan immers in feite sprake van een algemene beperkte loonvrijstelling. Een dergelijke vrijstelling zou circa f 400 mln. meer kunnen gaan kosten dan de voor 1994 geldende feestdagenvrijstelling van f 300 per jaar. Een beperking van de vrijstelling, waardoor tegelijk de drang afneemt om het mogelijk te maken een recht op dergelijke geschenken vooraf vast te leggen, is ook mogelijk. Te denken valt dan aan een terugkeer tot de oorspronkelijke doelstelling van de geschenkenvrijstelling: het buiten de heffing laten van moeilijk te waarderen geschenken in natura. Zou de geschenkenvrijstelling worden beperkt tot geschenken in natura tot een geldswaarde van f 300 per jaar dan zou dit zelfs een budgettaire bate opleveren, die voor andere wenselijke maatregelen in dezelfde sfeer zou kunnen worden aangewend. Wij concluderen dat het onderhavige probleem zeker aandacht verdient om tot een goede oplossing te komen, maar dat het beter is daar wat ruimer de tijd voor te nemen.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de overgangsregeling ter zake van jubilea-uitkeringen in het belastingplan 1994, welke door de tweede ondergetekende is toegezegd tijdens de mondelinge behandeling van de initiatiefwet Vermeend/Vreugdenhil inzake winstdelings- en spaarregelingen voor werknemers (kamerstukken 20 291).

Tijdens de mondelinge behandeling van deze wet in de Eerste Kamer op 26 oktober 1993 heeft de tweede ondergetekende toegezegd te zullen bezien of, binnen de budgettaire ruimte, een overgangsregeling voor schrijnende gevallen kan worden getroffen. Deze zou kunnen worden meegenomen in het kader van het belastingplan 1994, omdat vorenbedoelde initiatiefwet zelf niet de juridische basis bood. In de bij deze memorie gevoegde nota van wijziging is een overgangsbepaling opgenomen (onderdeel D, artikel VB), die uitvoering geeft aan deze toezegging. Wij mogen deze leden hiernaar verwijzen.



De leden van de PvdA-fractie zouden willen bevorderen dat in 1994 een stap wordt gezet naar de afschaffing van de verbruiksbelasting op alcoholvrije dranken. Zij vragen wat een verlaging van het tarief van 25 cent naar 20 cent zou kosten. Deze tariefverlaging kost bij benadering f 70 mln. Zoals aangegeven in de memorie van toelichting geeft het kabinet prioriteit aan beleid gericht op versterking van de economische structuur, bevordering van de werkgelegenheid en vergroting van de arbeidsparticipatie. Afschaffing van bedoelde belasting dient geen van deze doelen.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of de regering inmiddels tot nadere inzichten is gekomen wat betreft de gedachte om de accijnzen wettelijk te gaan indexeren. 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.

Met betrekking tot een indexering van accijnstarieven zijn we niet tot andere gedachten gekomen. We achten het ongewenst dat belastingverhogingen als automatisme in de wet zouden moeten worden opgenomen. Indien op enig moment in het kader van een dekkingsplan inkomstenverhogende maatregelen nodig worden geacht, zullen op dat moment vanzelfsprekend ook de accijnzen in beeld komen. Alsdan zal een afweging gemaakt moeten worden tussen de voor- en nadelen van diverse mogelijkheden voor belastingverhoging. Daarnaast speelt in onze afwijzende reactie een rol dat de accijnzen, in de vorm van minimumtarieven, onderdeel vormen van de EG-harmonisatie. Ook in de desbetreffende richtlijn is geen indexatie opgenomen. Daarvoor in de plaats worden elke twee jaar de niveaus van de minimumtarieven bezien, waarbij onder andere de ontwikkeling van de reële hoogte van de accijnstarieven een rol speelt. Deze leden vragen voorts naar de budgettaire opbrengst van een indexatie van de accijnzen op alcoholhoudende dranken, gerekend vanaf de laatste verhoging. De alcoholaccijns is voor het laatst verhoogd in 1984, de bieraccijns is voor het laatst verhoogd in 1985 en wijnaccijns laatstelijk begin dit jaar in relatie met de invoering van de verbruiksbelasting op alcoholvrije dranken. Het tarief voor de alcoholaccijns zou met 20,46% omhoog gaan, het tarief voor de bieraccijns met 16,62% en het tarief van de wijnaccijns met 2%. Dit zou, overigens zonder rekening te houden met volume- en gedragseffecten leiden tot een verhoging van de belastingopbrengsten met circa f 295 mln.

Met betrekking tot de vraag van de leden van de fractie van de PvdA of het EG-minimum van 57%-punt voor de tabaksaccijns nog tot wijzigingen in 1994 leidt, merken wij op dat wij thans geen wijzigingen voorzien. Binnenkort zullen wij de sigaretten- en de kerftabakindustrie uitnodigen voor een gesprek, waarna wij de kamer in een notitie over deze problematiek zullen informeren.

Het lid van de GPV-fractie vraagt of de regering het technisch mogelijk acht om reeds volgend jaar een begin te maken met de invoering van een kleinverbruikersheffing op gas en elektra. Hierover merken wij op dat de invoering van een dergelijke kleinverbruikersheffing wetgeving vergt. Het wetgevingstraject voor de invoering van een dergelijke kleinverbruikersheffing zal niet in een kort tijdsbestek kunnen worden afgerond. Zo zal, als gevolg van eventuele mitigering naar sectoren (onderscheid tussen klein- en grootverbruikers), melding bij de Europese Commissie plaats dienen te vinden.

Voorts zal de uitwerking en vormgeving van een dergelijke kleinverbruikersheffing en de terugsluizingsvarianten de nodige studie en tijd vergen.

Overigens merken wij op dat de wenselijkheid van de invoering van een kleinverbruikersheffing nader aan de orde zal komen bij het regeringsstandpunt ten aanzien van het NMP2.

Het lid van de RPF-fractie informeert waarom het relatief bekorten van de eerste schijf bij de belastingdienst een beslag aan arbeidskracht vergt. Dit komt doordat er veelal geen reden is om een aanslag inkomstenbelasting op te leggen zolang het inkomen binnen de eerste schijf blijft. In die gevallen fungeert de inhouding van loonbelasting als eindheffing. Een relatieve inkorting van de eerste schijf betekent dat meer belastingplichtigen in de tweede schijf terechtkomen, zodat er in meer gevallen, bij voorbeeld bij twee dienstbetrekkingen, reden is voor het opleggen van een aanslag.

## 7. Artikelsgewijze toelichting

De leden van de PvdA-fractie vragen voor een helder begrip om de tarieven in de motorrijtuigenbelasting en toeslag aan te geven 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.

Ook vragen zij om deze informatie voor aanhangers, waaronder caravans.

### **Vergelijking van de tarieven motorrijtuigenbelasting voor enkele representatieve gewichtsklassen. (Provinciale opcenten Zuid-Holland; bedragen per jaar)**

	Diesel		LPG	
	Huidige tarief	Na belastingplan	Huidige tarief	Na belastingplan
Personenauto's				
800 kg	1 056	1 088	1 420	1 530
1 000 kg	1 435	1 475	1 869	2 003
1 200 kg	1 861	1 909	2 365	2 523
Aanhanger 100 kg	0	0	0	0
(Bestel-) en vrachtauto's				
2 500 kg	1 390	1 225	2 754	2 755
5 000 kg	2 029	1 706	4 818	4 536
10 000 kg	3 509	2 836	9 148	9 166
Aanhanger 5 000 kg	1 100	826	3 890	3 966
Autobussen				
2 000 kg	1 162	1 060	2 237	2 264
10 000 kg	3 548	3 023	10 063	10 307
Ongeacht de gebruikte brandstof				
Kampeervrachtwagens	Huidige tarief		Na belastingplan	
60-dagenkaart 600 kg	70		70	

## 8. Bijlage 2

Het lid van de fractie van de RPF vraagt naar de aard van de andere oorzaken dan de accijnzen van de prijsverschillen van benzine en diesel.

Deze andere oorzaken zijn hoofdzakelijk gelegen in de per land verschillende structuur van de productie en distributie van motorbrand-

stoffen. De aard van de concurrentie tussen de pomphouders onderling, de mate waarin de oliemaatschappijen steun bieden in de prijsstelling aan «hun» pomphouders, de positie van «witte-pomphouders», de dichtheid van het net van pompstations en de aard van de eisen die de overheid stelt aan de inrichting van de tankstations, spelen bij voorbeeld alle een rol bij de verklaring van prijsverschillen aan weerszijden van de grens.

De Minister van Financiën,  
W. Kok

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

Tabel 1

Inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor werknemers (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten van de verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait met 3 procentpunten en van het maximum met f 465<sup>1</sup>.

Bruto loon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	- 15	(- 0,30)	- 15	(- 0,35)	- 15	(- 0,30)
10 000	103	(1,25)	- 30	(- 0,30)	- 30	(- 0,30)
15 000	150	(1,30)	159	(1,20)	157	(1,15)
20 000	197	(1,35)	206	(1,25)	204	(1,20)
25 000	186	(1,05)	194	(0,95)	193	(0,95)
28 035	127	(0,65)	136	(0,60)	134	(0,60)
30 000	107	(0,50)	116	(0,50)	114	(0,50)
35 000	110	(0,45)	119	(0,45)	118	(0,45)
40 000	105	(0,40)	113	(0,40)	112	(0,40)
45 000	99	(0,35)	108	(0,35)	106	(0,35)
50 000	108	(0,35)	102	(0,30)	100	(0,30)
60 000	152	(0,40)	152	(0,40)	152	(0,40)
70 000	154	(0,40)	154	(0,35)	154	(0,35)
80 000	156	(0,35)	156	(0,35)	156	(0,35)
90 000	185	(0,35)	185	(0,35)	185	(0,35)
100 000	228	(0,40)	185	(0,35)	185	(0,30)
125 000	228	(0,35)	228	(0,35)	228	(0,35)
150 000	228	(0,30)	228	(0,30)	228	(0,30)
200 000	228	(0,25)	228	(0,25)	228	(0,25)

<sup>1</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premiepercentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.

**Tabel 2** Inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor werknemers (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten van niet-toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven<sup>2</sup>

Brutoloon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	0	(0,00)	0	(0,00)	0	(0,00)
10 000	- 17	(- 0,20)	0	(0,00)	0	(0,00)
15 000	- 38	(- 0,30)	- 14	(- 0,10)	- 19	(- 0,15)
20 000	- 59	(- 0,40)	- 35	(- 0,20)	- 40	(- 0,25)
25 000	- 80	(- 0,45)	- 56	(- 0,30)	- 61	(- 0,30)
28 305	- 92	(- 0,45)	- 69	(- 0,30)	- 73	(- 0,35)
30 000	- 100	(- 0,45)	- 76	(- 0,35)	- 81	(- 0,35)
35 000	- 119	(- 0,50)	- 95	(- 0,35)	- 100	(- 0,40)
40 000	- 138	(- 0,50)	- 114	(- 0,40)	- 119	(- 0,40)
45 000	- 157	(- 0,55)	- 133	(- 0,45)	- 138	(- 0,45)
50 000	- 265	(- 0,85)	- 153	(- 0,45)	- 157	(- 0,45)
60 000	- 308	(- 0,85)	- 308	(- 0,80)	- 308	(- 0,80)
70 000	- 308	(- 0,75)	- 308	(- 0,75)	- 308	(- 0,70)
80 000	- 308	(- 0,65)	- 308	(- 0,65)	- 308	(- 0,65)
90 000	- 308	(- 0,60)	- 308	(- 0,60)	- 308	(- 0,60)
100 000	- 541	(- 0,95)	- 308	(- 0,55)	- 308	(- 0,55)
125 000	- 541	(- 0,85)	- 541	(- 0,80)	- 541	(- 0,80)
150 000	- 541	(- 0,75)	- 541	(- 0,70)	- 541	(- 0,70)
200 000	- 541	(- 0,60)	- 541	(- 0,55)	- 541	(- 0,55)



**Tabel 3** Inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor werknemers (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten van verlaging van het tarief eerste schijf met 0,65%<sup>3</sup>.

Bruto loon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	0	(0,00)	0	(0,00)	0	(0,00)
10 000	28	(0,35)	0	(0,00)	0	(0,00)
15 000	62	(0,55)	23	(0,15)	31	(0,25)
20 000	95	(0,65)	57	(0,35)	64	(0,40)
25 000	130	(0,70)	91	(0,45)	99	(0,50)
28 035	150	(0,75)	112	(0,50)	119	(0,55)
30 000	162	(0,75)	124	(0,55)	132	(0,60)
35 000	193	(0,80)	155	(0,60)	163	(0,65)
40 000	224	(0,85)	186	(0,65)	194	(0,70)
45 000	255	(0,90)	217	(0,70)	225	(0,75)
50 000	281	(0,90)	248	(0,75)	256	(0,75)
60 000	281	(0,80)	281	(0,75)	281	(0,75)
70 000	281	(0,70)	281	(0,65)	281	(0,65)
80 000	281	(0,60)	281	(0,60)	281	(0,60)
90 000	281	(0,55)	281	(0,55)	281	(0,55)
100 000	281	(0,50)	281	(0,50)	281	(0,50)
125 000	281	(0,45)	281	(0,45)	281	(0,40)
150 000	281	(0,40)	281	(0,35)	281	(0,35)
200 000	281	(0,30)	281	(0,30)	281	(0,30)

<sup>3</sup> Zie bij tabel 1.

**Tabel 4a** Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor werknemers (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten van de verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait met 3% en van het maximum met f 465, het niet-toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven en het verlagen van het tarief eerste schijf met 0,65%<sup>4</sup>.

Brutoloon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	- 15	(- 0,30)	- 15	(- 0,35)	- 15	(- 0,30)
10 000	114	(1,35)	- 30	(- 0,30)	- 30	(- 0,30)
15 000	174	(1,50)	168	(1,25)	169	(1,25)
20 000	233	(1,55)	228	(1,35)	229	(1,35)
25 000	235	(1,30)	229	(1,15)	231	(1,15)
28 035	185	(0,95)	179	(0,80)	180	(0,85)
30 000	169	(0,80)	163	(0,70)	164	(0,70)
35 000	185	(0,80)	179	(0,70)	180	(0,70)
40 0 00	191	(0,75)	185	(0,65)	186	(0,65)
45 000	197	(0,70)	191	(0,60)	192	(0,65)
50 000	124	(0,40)	197	(0,60)	198	(0,60)
60 000	126	(0,35)	126	(0,35)	126	(0,30)
70 000	128	(0,30)	128	(0,30)	128	(0,30)
80 000	130	(0,30)	130	(0,30)	130	(0,25)
90 000	159	(0,30)	159	(0,30)	159	(0,30)
100 000	- 32	(- 0,0)	159	(0,30)	159	(0,2)
125 000	- 32	(- 0,05)	- 32	(- 0,05)	- 32	(- 0,05)
150 000	- 32	(- 0,05)	- 32	(- 0,05)	- 32	(- 0,05)
200 000	- 32	(- 0,05)	- 32	(- 0,05)	- 32	(- 0,05)

<sup>4</sup> Zie bij tabel 1.

**Tabel 4b Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor zelfstandigen (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten van de verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait met 3% en het maximum met f 465, het niet-toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven en het verlagen van het tarief eerste schijf met 0,65%<sup>5</sup>.**

Bedrijfsresultaat	alleenstaande		alleenverdiener	
5 000	0	(0,00)	0	(0,00)
10 000	0	(0,00)	0	(0,00)
15 000	0	(0,00)	0	(0,00)
20 000	0	(0,00)	0	(0,00)
25 000	9	(0,05)	0	(0,00)
30 000	14	(0,05)	3	(0,00)
35 000	18	(0,05)	9	(0,05)
40 000	22	(0,10)	16	(0,05)
45 000	27	(0,10)	21	(0,05)
50 000	31	(0,10)	25	(0,05)
60 000	40	(0,10)	34	(0,10)
70 000	- 93	(-0,20)	43	(0,10)
80 000	- 93	(- 0,15)	- 93	(- 0,15)
90 000	- 93	(- 0,15)	- 93	(- 0,15)
100 000	- 93	(- 0,15)	- 93	(- 0,15)
125 000	- 327	(- 0,45)	- 327	(- 0,40)
150 000	- 327	(- 0,35)	- 327	(- 0,35)
200 000	- 327	(- 0,30)	- 327	(- 0,30)

<sup>5</sup> Zie bij tabel 1.

**Tabel 4c Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor bejaarden (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten van de verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait met 3% en het maximum met f 465, het niet-toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven en het verlagen van het tarief eerste schijf met 0,65%<sup>6</sup>.**

Bruto loon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
17 829	19	(0,15)				
20 000	29	(0,15)				
22 289	40	(0,20)				
24 779	51	(0,25)	28	(0,15)	25	(0,10)
30 000	75	(0,30)	52	(0,20)	49	(0,20)
40 000	121	(0,40)	98	(0,30)	141	(0,35)
50 000	102	(0,25)	143	(0,35)	141	(0,35)
60 000	- 196	(- 0,45)	- 194	(- 0,40)	187	(0,40)
70 000	- 196	(- 0,40)	- 194	(- 0,40)	- 173	(- 0,35)
80 000	- 196	(- 0,35)	- 194	(- 0,35)	- 173	(- 0,30)
100 000	- 426	(- 0,65)	- 295	(- 0,45)	- 173	(- 0,25)

<sup>6</sup> Zie bij tabel 1.

**Tabel 4d Totale inkomensgevolgen in gulden per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor tweeverdienende werknemers (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten van de verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait met 3% en het maximum met f 465, het niet-toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven en het verlagen van het tarief eerste schijf met 0,65%<sup>7</sup>.**

Gezamenlijk bruto loon	Procentuele			inkomensaanbreng 50en50
	100en0	90en10	80en20	
5 000	- 15 (- 0,35)	- 13 (- 0,30)	- 8 (- 0,20)	2 (0,05)
10 000	- 30 (- 0,30)	- 27 (- 0,25)	- 23 (- 0,25)	- 30 (- 0,30)
15 000	169 (1,25)	152 (1,10)	149 (1,10)	168 (1,25)
20 000	228 (1,35)	206 (1,20)	227 (1,35)	228 (1,35)
25 000	229 (1,15)	261 (1,30)	287 (1,45)	287 (1,45)
28 035	179 (0,80)	236 (1,05)	324 (1,45)	324 (1,45)
30 000	163 (0,70)	211 (0,90)	324 (1,40)	347 (1,50)
35 000	179 (0,70)	202 (0,80)	263 (1,00)	407 (1,55)
40 000	185 (0,65)	227 (0,80)	268 (0,90)	467 (1,55)
45 000	191 (0,60)	240 (0,75)	288 (0,90)	527 (1,60)
50 000	197 (0,60)	251 (0,75)	305 (0,90)	471 (1,30)
60 000	126 (0,35)	191 (0,50)	338 (0,85)	339 (0,80)
70 000	128 (0,30)	204 (0,45)	287 (0,65)	370 (0,80)
80 000	130 (0,30)	218 (0,45)	312 (0,60)	382 (0,75)
90 000	159 (0,30)	232 (0,45)	337 (0,60)	394 (0,70)
100 000	159 (0,30)	272 (0,45)	363 (0,60)	248 (0,70)
125 000	- 32 (- 0,05)	111 (0,15)	203 (0,30)	252 (0,35)
150 000	- 32 (- 0,05)	141 (0,20)	137 (0,15)	257 (0,30)
200 000	- 32 (- 0,05)	201 (0,20)	159 (0,15)	- 65 (- 0,05)

<sup>7</sup> Zie bij tabel 1.

**Tabel 4e Totale inkomensgevolgen in gulden per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor ontvangers van een loondervingsuitkering (zonder kinderen) met standaardaftrekposten van de verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait met 3% en het maximum met f 465, het niet-toepassen van de inflatiecorrectie op de schijven en het verlagen van het tarief eerste schijf met 0,65%<sup>8</sup>.**

Bruto loon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	2	(0,05)	2	(0,05)	2	(0,05)
10 000	8	(0,10)	5	(0,05)	3	(0,05)
15 000	15	(0,15)	9	(0,05)	10	(0,10)
20 000	22	(0,15)	16	(0,10)	18	(0,10)
25 000	29	(0,15)	24	(0,10)	25	(0,15)
28 035	34	(0,15)	28	(0,15)	29	(0,15)
30 000	36	(0,15)	30	(0,15)	31	(0,15)
35 000	43	(0,20)	37	(0,15)	38	(0,15)
40 000	49	(0,20)	43	(0,15)	44	(0,15)
45 000	56	(0,20)	50	(0,15)	51	(0,15)
50 000	- 81	(- 0,25)	56	(0,15)	57	(0,15)

<sup>8</sup> Zie bij tabel 1.

## Motorvoertuigen

Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Minimumtarief (in ecu/jaar)	
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering <sup>1</sup> van de aangedreven as(sen)	Andere veringssystemen van de aangedreven as(sen)
<b>2 assen</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>3 assen</b>			
15	17	31	54
17	191	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>4 assen</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>1</sup> Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage III bij Richtlijn 92/7/EEG van de Raad van 10 februari 1992 tot wijziging van Richtlijn 85/3/EEG van de Raad betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere technische kenmerken van bepaalde wegvoertuigen (PB nr. L 57 van 02.03 1992, blz. 29).



**Combinaties (gelede voertuigen en samenstellen)**

Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Minimumtarief (in ecu/jaar)	
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering <sup>1</sup> van de aangedreven as(sen)	Andere veringssystemen van de aangedreven as(sen)
<b>2 + 1 assen</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
<b>2 + 2 assen</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 assen</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 assen</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 assen</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>1</sup> Zie voetnoot (1) op blz. 1 van de bijlage.

**Tabel 1** Inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor werknemers (zonder kinderen) met standaard-af trekposten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait met 3% onder gelijktijdige verhoging van het maximum met f 465.<sup>9</sup>

Bruto loon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	- 15	(- 0,30)	- 15	(- 0,35)	- 15	(- 0,30)
10 000	103	(1,25)	- 30	(- 0,30)	- 30	(- 0,30)
15 000	150	(1,30)	159	(1,20)	1 57	(1,15)
20 000	197	(1,35)	206	(1,25)	204	(1,20)
25 000	186	(1,05)	194	(0,95)	193	(0,95)
28 035	127	(0,65)	136	(0,60)	134	(0,60)
30 000	107	(0,50)	116	(0,50)	114	(0,50)
35 000	110	(0,45)	119	(0,45)	118	(0,45)
40 000	105	(0,40)	113	(0,40)	112	(0,40)
45 000	99	(0,35)	108	(0,35)	106	(0,35)
50 000	108	(0,35)	102	(0,30)	100	(0,30)
60 000	152	(0,40)	152	(0,40)	152	(0,40)
70 000	154	(0,40)	154	(0,35)	154	(0,35)
80 000	156	(0,35)	156	(0,35)	156	(0,35)
90 000	185	(0,35)	185	(0,35)	185	(0,35)
100 000	228	(0,40)	185	(0,35)	185	(0,30)
125 000	228	(0,35)	228	(0,35)	228	(0,35)
150 000	228	(0,30)	228	(0,30)	228	(0,30)
200 000	228	(0,25)	228	(0,25)	228	(0,25)

<sup>9</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premie-percentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijzigingen in de premiegrondslag.

**Tabel 2** Inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor werknemers (zonder kinderen) met standaard-af trekposten bij verhoging van het arbeidskostenforfait conform het voorstel De Korte/Van Rey: verhoging van het percentage tot 10% in combinatie met een verhoging van het maximum met f 500.<sup>10</sup>

Bruto loon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	- 27	(- 0,55)	- 27	(- 0,60)	- 27	(- 0,55)
10 000	172	(2,05)	- 54	(- 0,55)	- 54	(- 0,55)
15 000	251	(2,15)	263	(1,95)	261	(1,95)
20 000	288	(1,95)	300	(1,80)	298	(1,80)
25 000	182	(1,00)	194	(0,95)	191	(0,95)
28 035	126	(0,65)	138	(0,65)	136	(0,60)
30 000	105	(0,50)	117	(0,50)	115	(0,50)
35 000	107	(0,45)	118	(0,45)	116	(0,45)
40 000	98	(0,35)	110	(0,40)	108	(0,40)
45 000	90	(0,30)	102	(0,35)	100	(0,30)
50 000	97	(0,30)	94	(0,30)	91	(0,25)
60 000	145	(0,40)	145	(0,40)	145	(0,35)
70 000	147	(0,35)	147	(0,35)	147	(0,35)
80 000	149	(0,35)	149	(0,30)	149	(0,30)
90 000	180	(0,35)	180	(0,35)	180	(0,35)
100 000	226	(0,40)	180	(0,30)	180	(0,30)
125 000	226	(0,35)	226	(0,35)	226	(0,35)
150 000	226	(0,30)	226	(0,30)	226	(0,30)
200 000	226	(0,25)	226	(0,25)	226	(0,25)

<sup>10</sup> Zie bij tabel 1.

**Tabel 3** Inkomensgevolgen in gulden per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor werknemers (zonder kinderen) met standaard-afrekkosten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum met f 430.<sup>11</sup>

Bruto loon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	- 27	(- 0,55)	- 27	(- 0,60)	- 27	(- 0,55)
10 000	172	(2,05)	- 54	(- 0,55)	- 54	(- 0,55)
15 000	251	(2,15)	263	(1,95)	261	(1,95)
20 000	261	(1,75)	273	(1,65)	271	(1,60)
25 000	160	(0,90)	172	(0,85)	169	(0,85)
28 035	104	(0,50)	116	(0,55)	114	(0,50)
30 000	83	(0,40)	95	(0,40)	93	(0,40)
35 000	85	(0,35)	96	(0,40)	94	(0,35)
40 000	76	(0,30)	88	(0,30)	86	(0,30)
45 000	68	(0,25)	80	(0,25)	78	(0,25)
50 000	75	(0,25)	72	(0,20)	69	(0,20)
60 000	114	(0,30)	114	(0,30)	114	(0,30)
70 000	116	(0,30)	116	(0,30)	116	(0,25)
80 000	118	(0,25)	119	(0,25)	118	(0,25)
90 000	145	(0,30)	145	(0,30)	145	(0,25)
100 000	184	(0,35)	145	(0,25)	145	(0,25)
125 000	184	(0,30)	184	(0,30)	184	(0,25)
150 000	184	(0,25)	184	(0,25)	184	(0,25)
200 000	184	(0,20)	184	(0,20)	184	(0,20)

<sup>11</sup> Zie bij tabel 1.

**Tabel 4** Totale inkomensgevolgen in gulden per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor werknemers (zonder kinderen) met standaard-afrekkosten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum van het forfait met f 500, toepassing van de inflatiecorrectie op de schijflengten en verlaging van het belastingtarief eerste schijf met 0,65%-punten.<sup>12</sup>

Bruto loon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	- 27	(- 0,55)	- 27	(- 0,60)	- 27	(- 0,55)
10 000	198	(2,35)	- 54	(- 0,55)	- 54	(- 0,55)
15 000	311	(2,70)	284	(2,10)	290	(2,15)
20 000	381	(2,55)	354	(2,10)	360	(2,15)
25 000	311	(1,70)	285	(1,45)	290	(1,45)
28 035	276	(1,40)	250	(1,15)	255	(1,15)
30 000	268	(1,30)	241	(1,05)	246	(1,10)
35 000	300	(1,25)	273	(1,05)	278	(1,10)
40 000	323	(1,25)	296	(1,05)	301	(1,05)
45 000	345	(1,20)	319	(1,05)	324	(1,05)
50 000	383	(1,20)	341	(1,00)	347	(1,05)
60 000	434	(1,20)	434	(1,15)	434	(1,10)
70 000	436	(1,05)	436	(1,05)	436	(1,00)
80 000	438	(0,95)	438	(0,95)	438	(0,90)
90 000	469	(0,90)	469	(0,90)	469	(0,90)
100 000	515	(0,95)	469	(0,85)	469	(0,80)
125 000	515	(0,80)	515	(0,80)	515	(0,75)
150 000	515	(0,70)	515	(0,70)	515	(0,65)
200 000	515	(0,55)	515	(0,55)	515	(0,55)

<sup>12</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premie-percentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.

**Tabel 5 Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor zelfstandigen (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum van het forfait met f 500, toepassing van de inflatiecorrectie op de schijflengten en verlaging van het belastingtarief eerste schijf met 0,65%-punten.<sup>13</sup>**

Bedrijfsresultaat	alleenstaande		alleenverdiener	
	guldens	procenten	guldens	procenten
5 000	0	(0,00)	0	(0,00)
10 000	0	(0,00)	0	(0,00)
15 000	0	(0,00)	0	(0,00)
20 000	14	(0,10)	0	(0,00)
25 000	42	(0,20)	0	(0,00)
30 000	62	(0,30)	13	(0,05)
35 000	81	(0,30)	42	(0,15)
40 000	101	(0,35)	c72	(0,25)
45 000	121	(0,35)	c94	(0,30)
50 000	141	(0,40)	114	(0,30)
60 000	180	(0,40)	153	(0,35)
70 000	200	(0,40)	193	(0,40)
80 000	200	(0,35)	200	(0,35)
90 000	200	(0,35)	200	(0,35)
100 000	200	(0,30)	200	(0,30)
125 000	200	(0,25)	200	(0,25)
150 000	200	(0,25)	200	(0,20)
200 000	200	(0,20)	200	(0,20)

<sup>13</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premie-percentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.

**Tabel 6 Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor bejaarden (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum van het forfait met f 500, toepassing van de inflatiecorrectie op de schijflengten en verlaging van het belastingtarief eerste schijf met 0,65%-punten.<sup>14</sup>**

Gezinsinkomen	alleenstaande		alleenverdiener		tweeverdieners	
	guldens	procenten	guldens	procenten	guldens	procenten
17 829	66	(0,45)				
20 000	79	(0,45)				
22 289	92	(0,50)				
24 779	106	(0,50)	94	(0,45)	91	(0,40)
30 000	137	(0,55)	125	(0,50)	121	(0,45)
40 000	195	(0,60)	183	(0,55)	179	(0,55)
50 000	253	(0,65)	241	(0,60)	237	(0,60)
60 000	258	(0,55)	272	(0,60)	296	(0,65)
70 000	258	(0,50)	272	(0,55)	310	(0,60)
80 000	258	(0,45)	272	(0,50)	310	(0,55)
100 000	258	(0,40)	272	(0,40)	310	(0,45)

<sup>14</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premie-percentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.



**Tabel 7 Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor tweeverdienende werknemers (zonder kinderen) met standaard-af trekposten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum van het forfait met f 500, toepassing van de inflatiecorrectie op de schijflengten en verlaging van het belastingtarief eerste schijf met 0,65%-punten.<sup>15</sup>**

Gezamenlijk bruto loon	Procentuele inkomensaanbreng			
	100 en 0	90 en 10	80 en 20	50 en 50
5000	- 27 (- 0,60)	- 24 (- 0,50)	- 18 (- 0,40)	- 3 (- 0,05)
10 000	- 54 (- 0,55)	- 48 (- 0,50)	- 42 (- 0,45)	- 54 (- 0,55)
15 000	284 (2,10)	257 (1,90)	266 (1,95)	284 (2,10)
20 000	354 (2,10)	361 (2,15)	396 (2,35)	397 (2,35)
25 000	285 (1,40)	345 (1,70)	467 (2,30)	509 (2,55)
28 035	250 (1,15)	323 (1,45)	443 (2,00)	578 (2,60)
30 000	241 (1,05)	310 (1,35)	432 (1,85)	622 (2,65)
35 000	273 (1,05)	322 (1,25)	407 (1,55)	734 (2,75)
40 000	296 (1,05)	367 (1,30)	436 (1,50)	762 (2,55)
45 000	319 (1,05)	400 (1,25)	480 (1,50)	685 (2,05)
50 000	341 (1,00)	431 (1,25)	521 (1,50)	623 (1,70)
60 000	434 (1,15)	541 (1,40)	602 (1,50)	535 (1,25)
70 000	436 (1,05)	565 (1,30)	722 (1,60)	599 (1,25)
80 000	438 (0,95)	590 (1,20)	768 (1,50)	645 (1,25)
90 000	469 (0,90)	614 (1,15)	815 (1,45)	691 (1,20)
100 000	469 (0,85)	667 (1,15)	819 (1,35)	766 (1,20)
125 000	515 (0,75)	770 (1,10)	827 (1,10)	869 (1,15)
150 000	515 (0,70)	826 (1,05)	783 (0,95)	874 (1,00)
200 000	515 (0,55)	896 (0,90)	838 (0,80)	1030 (0,95)

<sup>15</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premiepercentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.

**Tabel 8 Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor ontvangers van een loondervingsuitkering (zonder kinderen) met standaard-af trekposten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum van het forfait met f 500, toepassing van de inflatiecorrectie op de schijflengten en verlaging van het belastingtarief eerste schijf met 0,65%-punten<sup>16</sup>**

Bruto uitkering	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	2	(0,05)	2	(0,05)	2	(0,05)
10 000	25	(0,30)	5	(0,05)	3	(0,05)
15 000	52	(0,45)	25	(0,20)	30	(0,25)
20 000	79	(0,55)	52	(0,30)	57	(0,35)
25 000	106	(0,60)	79	(0,40)	85	(0,45)
28 035	121	(0,60)	94	(0,45)	100	(0,45)
30 000	131	(0,65)	104	(0,45)	109	(0,50)
35 000	155	(0,65)	128	(0,50)	134	(0,50)
40 000	179	(0,70)	153	(0,55)	158	(0,55)
45 000	203	(0,70)	177	(0,55)	182	(0,60)
50 000	212	(0,65)	201	(0,60)	206	(0,60)

<sup>16</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premiepercentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.

**Tabel 9 Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor werknemers (zonder kinderen) met standaard-afrekenposten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum van het forfait met f 430, toepassing van de inflatiecorrectie op de schijven en verlaging van het belastingtarief eerste schijf met 0,65%.<sup>17</sup>**

Bruto loon	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	- 27	(- 0,55)	- 27	(- 0,60)	- 27	(- 0,55)
10 000	198	(2,35)	- 54	(- 0,55)	- 54	(- 0,55)
15 000	311	(2,70)	284	(2,10)	290	(2,15)
20 000	355	(2,40)	328	(1,95)	333	(2,00)
25 000	290	(1,60)	263	(1,30)	269	(1,35)
28 035	255	(1,30)	228	(1,05)	233	(1,05)
30 000	246	(1,15)	219	(0,95)	225	(1,00)
35 000	278	(1,20)	252	(1,00)	257	(1,00)
40 000	301	(1,15)	274	(1,00)	280	(1,00)
45 000	324	(1,10)	297	(0,95)	302	(1,00)
50 000	361	(1,15)	320	(0,95)	325	(1,00)
60 000	403	(1,10)	403	(1,05)	403	(1,05)
70 000	405	(1,00)	405	(0,95)	405	(0,95)
80 000	407	(0,90)	407	(0,85)	407	(0,85)
90 000	434	(0,85)	434	(0,85)	434	(0,80)
100 000	473	(0,85)	434	(0,75)	434	(0,75)
125 000	473	(0,75)	473	(0,70)	473	(0,70)
150 000	473	(0,65)	473	(0,60)	473	(0,60)
200 000	473	(0,50)	473	(0,50)	473	(0,50)

<sup>17</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premiepercentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.

**Tabel 10 Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor zelfstandigen (zonder kinderen) met standaard-afrekenposten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum van het forfait met f 430, toepassing van de inflatiecorrectie op de schijven en verlaging van het belastingtarief eerste schijf met 0,65%.<sup>18</sup>**

Bedrijfsresultaat	alleenstaande		alleenverdiener	
5 000	0	(0,00)	0	(0,00)
10 000	0	(0,00)	0	(0,00)
15 000	0	(0,00)	0	(0,00)
20 000	14	(0,10)	0	(0,00)
25 000	42	(0,20)	0	(0,00)
30 000	62	(0,30)	13	(0,05)
35 000	81	(0,30)	42	(0,15)
40 000	101	(0,35)	72	(0,25)
45 000	121	(0,35)	94	(0,30)
50 000	141	(0,40)	114	(0,30)
60 000	180	(0,40)	153	(0,35)
70 000	200	(0,40)	193	(0,40)
80 000	200	(0,35)	200	(0,35)
90 000	200	(0,35)	200	(0,35)
100 000	200	(0,30)	200	(0,30)
125 000	200	(0,25)	200	(0,25)
150 000	200	(0,25)	200	(0,20)
200 000	200	(0,20)	200	(0,20)

<sup>18</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premiepercentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.

**Tabel 11 Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor bejaarden (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum van het forfait met f 430, toepassing van de inflatiecorrectie op de schijven en verlaging van het belastingtarief eerste schijf met 0,65%.<sup>19</sup>**

Gezinsinkomen	alleenstaande		alleenverdiener		tweeverdieners	
17 829	66	(0,45)				
20 000	79	(0,45)				
22 289	92	(0,50)				
24 779	106	(0,50)	94	(0,45)	91	(0,40)
30 000	137	(0,55)	125	(0,50)	121	(0,45)
40 000	195	(0,60)	183	(0,55)	179	(0,55)
50 000	253	(0,65)	241	(0,60)	237	(0,60)
60 000	258	(0,55)	272	(0,60)	296	(0,65)
70 000	258	(0,50)	272	(0,55)	310	(0,60)
80 000	258	(0,45)	272	(0,50)	310	(0,55)
100 000	258	(0,40)	272	(0,40)	310	(0,45)

<sup>19</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premiepercentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.

**Tabel 12 Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor tweeverdienende werknemers (zonder kinderen) met standaard-aftrekposten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum van het forfait met f 430, toepassing van de inflatiecorrectie op de schijven en verlaging van het belastingtarief eerste schijf met 0,65%.<sup>20</sup>**

Gezamenlijk bruto loon	Procentuele inkomstenaanbreng							
	100 en 0		90 en 10		80 en 20		50 en 50	
5 000	- 27	(- 0,60)	- 24	(- 0,50)	- 18	(- 0,40)	- 3	(- 0,05)
10 000	- 54	(- 0,55)	- 48	(- 0,50)	- 42	(- 0,45)	- 54	(- 0,55)
15 000	284	(2,10)	257	(1,90)	266	(1,95)	284	(2,10)
20 000	328	(1,95)	361	(2,15)	396	(2,35)	397	(2,35)
25 000	263	(1,30)	323	(1,60)	440	(2,20)	509	(2,55)
28 035	228	(1,05)	301	(1,35)	422	(1,90)	578	(2,60)
30 000	219	(0,95)	289	(1,25)	411	(1,75)	622	(2,65)
35 000	252	(1,00)	300	(1,15)	386	(1,45)	734	(2,75)
40 000	274	(0,95)	346	(1,20)	415	(1,40)	709	(2,40)
45 000	297	(0,95)	378	(1,20)	459	(1,45)	642	(1,95)
50 000	320	(0,95)	410	(1,20)	499	(1,45)	580	(1,60)
60 000	403	(1,05)	511	(1,30)	581	(1,45)	492	(1,15)
70 000	405	(0,95)	534	(1,20)	691	(1,55)	556	(1,20)
80 000	407	(0,85)	559	(1,15)	737	(1,45)	602	(1,15)
90 000	434	(0,85)	583	(1,10)	784	(1,40)	648	(1,10)
100 000	434	(0,75)	632	(1,05)	762	(1,25)	723	(1,15)
125 000	473	(0,70)	728	(1,05)	763	(1,05)	807	(1,05)
150 000	473	(0,60)	784	(1,00)	719	(0,85)	812	(0,95)
200 000	473	(0,50)	828	(0,80)	774	(0,75)	946	(0,85)

<sup>20</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premiepercentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.

**Tabel 13 Totale inkomensgevolgen in guldens per jaar en in procenten van het besteedbaar inkomen voor ontvangers van een loondervingsuitkering met standaard-aftrekposten bij verhoging van het percentage van het arbeidskostenforfait tot 10% in combinatie met de verhoging van het maximum van het forfait met f 430, toepassing van de inflatiecorrectie op de schijven en verlaging van het belastingtarief eerste schijf met 0,65%.<sup>21</sup>**

Bruto uitkering	alleenstaande		alleenverdiener		alleenstaande ouder	
5 000	2	(0,05)	2	(0,05)	2	(0,05)
10 000	25	(0,30)	5	(0,05)	3	(0,05)
15 000	52	(0,45)	25	(0,20)	30	(0,25)
20 000	79	(0,55)	52	(0,30)	57	(0,35)
25 000	106	(0,60)	79	(0,40)	85	(0,45)
28 035	121	(0,60)	94	(0,45)	100	(0,45)
30 000	131	(0,65)	104	(0,45)	109	(0,50)
35 000	155	(0,65)	128	(0,50)	134	(0,50)
40 000	179	(0,70)	153	(0,55)	158	(0,55)
45 000	203	(0,70)	177	(0,55)	182	(0,60)
50 000	212	(0,65)	201	(0,60)	206	(0,60)

<sup>21</sup> Inclusief de effecten van de aanpassing van het premiepercentage van de volksverzekeringen als gevolg van de door de maatregel veroorzaakte wijziging in de premiegrondslag.