

Vergaderjaar 1993–1994

23 472

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

Nr. 9

### EINDVERSLAG

Vastgesteld 23 november 1993

Na ontvangst van de memorie van antwoord (nr. 6) en een nota van wijziging (nr. 7) zijn in de vaste Commissie voor Financiën<sup>1</sup> nog verscheidene vragen gesteld. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

#### 1. Algemeen

De leden van de CDA-fractie hadden kennis genomen van de memorie van antwoord betreffende het belastingplan 1994. Zij constateerden dat de aangekondigde nota van wijziging betreffende de verhoging van het arbeidskostenforfait en de aanvullende compensatie voor het wegvervoer in verband met verhoging van de diesel-accijns toegevoegd zijn bij de memorie van antwoord.

Het kabinet zal in de Voorjaarsnota 1994 verslag doen van de voortgang van de ombuigingen in dit begrotingsjaar. De leden van de CDA-fractie gingen er vanuit dat het kabinet de voorgenomen ombuigingen ook werkelijk realiseert. In dat verband vroegen zij naar de hardheid van de ombuigingen in het kader van de ABW. Genoemde leden waren van oordeel dat de bewindslieden de ingangsdatum van de accijnsstijgingen dienen te regelen met een algemene maatregel van bestuur teneinde de koppeling tot uitdrukking te brengen tussen de ombuigingsdossiers en de lastenstijgingen.

De leden van de fractie van de PvdA hadden met waardering kennis genomen van de memorie van antwoord.

De leden van de VVD-fractie kregen – na lezing van de voetnoot op blz. 3 – de indruk dat de zeer late indiening van het belastingplan 1994 vooral te wijten is aan vertraging van het advies van de Raad van State. Is dat juist? Een jaar geleden lagen de desbetreffende stukken ca. twee weken eerder bij de Kamer. Werd het advies van de Raad van State toen eveneens twee weken eerder ontvangen?

Uit de verstrekte gegevens op vragen van de leden van de VVD-fractie blijkt dat de reële loonkosten per eenheid produkt in Nederland in de

#### <sup>1</sup> Samenstelling:

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

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

periode 1991 t/m 1993 met 3,3% zijn gestegen en in de EG gemiddeld met 0,5% zijn gedaald. Heeft het kabinet daar een verklaring voor? Kan een verklaring gevonden worden in de micro-lastenstijging van 9,3 miljard gulden (excl. Oort-verloop) in diezelfde periode?

De leden van de VVD-fractie begrepen niet waarom een beschouwing en beoordeling van de diverse maatregelen in hun onderlinge samenhang noopt tot de indiening van één wetsvoorstel? Zijn de Kamerleden zo «dom» dat ze verschillende maatregelen alleen in samenhang kunnen beoordelen, indien die maatregelen in één voorstel worden geperst? Of is de angst voor verwerping van één van de maatregelen (nl. de bevrozing van de inflatiecorrectie) in de Eerste Kamer de reden voor de verpakking in één wetsvoorstel? Welke andere reden heeft het kabinet om zo nadrukkelijk de motie-Boorsma naast zich neer te leggen?

De Minister van Financiën maakt nog steeds niet duidelijk of hij bij de behandeling van het belastingplan 1994 in de Kamer aanwezig zal zijn. De leden van de VVD-fractie uitten nogmaals de wens dat de minister achter de regeringstafel plaats neemt. Dit gevoel wordt, zoals hun is gebleken, gedeeld door de leden van de D66-fractie. Wanneer de twee grootste oppositiepartijen deze wens koesteren mag de minister toch niet afwezig zijn? Zijn aanwezigheid wordt gerechtvaardigd door het gegeven, dat de minister een overwegende invloed heeft gehad op de vormgeving van het belastingplan 1994, zowel binnen als buiten de ministerraad. Bovendien is dit het laatste belastingplan van het kabinet Lubbers-Kok. Tenslotte zijn de leden van de VVD-fractie van plan het woord te voeren bij de Leningwet 1994, waardoor de Minister sowieso aanwezig moet zijn in de Kamer.

De leden van de fractie van GroenLinks dankten het kabinet voor de beantwoording van de door hen gestelde vragen. Zij hadden het kabinet echter nog enkele nadere vragen te stellen.

De leden van de fractie van GroenLinks hadden uit berichtgeving in de media opgemaakt dat het CPB haar inflatieraming voor 1994 neerwaarts bij zou stellen. Zij vroegen het kabinet of deze berichten juist waren. Tevens wilden zij weten of een dergelijke bijstelling nog van invloed is of moet zijn op de in het onderhavige pakket wetsvoorstellen opgenomen maatregelen? Deze leden vroegen vervolgens of zij een nieuw koopkracht-overzicht voor 1994 kon geven op basis van de nieuwe CPB verwachtingen inzake de inflatie-ontwikkeling.

De leden van de SGP-fractie hadden met belangstelling kennisgenomen van de memorie van toelichting. Zij waren de regering erkentelijk voor de beantwoording van de door hen gestelde vragen. Op een aantal onderdelen van het belastingpakket stelden deze leden nadere vragen.

## **2. Arbeidskostenforfait**

Het verheugde de leden van de CDA-fractie dat omvorming van het arbeidskostenforfait niet in het kader van het belastingplan kan worden behandeld en dat het kabinet bereid is bij een eventuele latere afzonderlijke behandeling ook de relatie arbeidskostenforfait/zelfstandigenaftrek wil beschouwen.

In dit verband wezen deze leden er nog op thans geen behoefte te hebben aan een nieuwe carpool-regeling, daar controle op een dergelijke regeling erg moeilijk is.

Met betrekking tot het aangepaste voorstel inzake het arbeidskostenforfait vroegen de leden van de PvdA-fractie of het juist is dat dit voorstel in vergelijking met een 10%-forfait plus f 430 verhoging voor zowel de onderkant als het midden van het loongebouw voordeliger is.

Tevens vroegen deze leden of het juist is dat bovenbedoelde voorstellen eenzelfde budgettaire beslag vragen.

De nadere uitwerking van de eventuele omvorming van het arbeidskostenforfait zal volgens de memorie van antwoord: «niet lang op zich laten wachten», zo zeiden de leden van de VVD-fractie. In dit verband wijst het kabinet op de toegezegde analyses ten behoeve van de herbezinning op het fiscale stelsel. Wanneer zullen die analyses op zijn laatst de Kamer bereiken?

De bewindslieden zeggen in de memorie van antwoord, dat de verandering van het tarief (belasting- en premiedeel) voor de eerste schijf, de verhoging van het arbeidskostenforfait en het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijflengten per saldo de werkgelegenheid bevordert. Hoeveel meer werkgelegenheid (in arbeidsjaren) en minder werkloosheid (in personen) levert dit samenstel van maatregelen op in 1994 resp. structureel, indien tevens de verhoging van de milieubelastingen (afvalstoffen en grondwater) en de verhoging van de benzine-/dieselaccijns in de berekeningen worden betrokken. De leden van de VVD-fractie hoopten, dat het kabinet deze berekeningen – ondanks de korte tijd daadwerkelijk door het CPB laat uitvoeren. Dat er weinig tijd is ligt immers absoluut niet aan de Kamer. De uitkomst voor werkgelegenheid en werkloosheid van de belasting-(en premie) maatregelen is, volgens de leden van de VVD-fractie cruciaal. Deze leden vroegen tegelijkertijd een berekening van het werkgelegenheidseffect (in arbeidsjaren) en werkloosheidseffect (in personen) in 1994 resp. structureel van het VVD-beleidspakket 1994 (Kamerstuk 23 400, nr. 10) bij dezelfde aannamen voor het gematigde loonbeleid, zoals door het kabinet sinds het Sociaal Akkoord (zonder loonmaatregel) wordt gehanteerd.

De leden van de VVD-fractie begrepen niet waarom het kabinet de vraag van deze leden ontweek naar de verhoging van het arbeidskostenforfait, die nodig is om de in de Sociale Nota 1993 genoemde financiële achteruitgang van een werknemer, die het wettelijk minimum loon verdient, te compenseren ten opzichte van een alleen verdienende uitkeringsgerechtigde? Dat is toch een simpele vraag? De leden van de VVD-fractie wensten die alsnog beantwoord te krijgen.

De leden van de VVD-fractie hechtten zeer aan de beantwoording in de nota naar aanleiding van het eindverslag van hun vragen naar de werkgelegenheidseffecten cf. MIMIC van de drie door hen beschouwde varianten. Kan daar de door de leden van de D66-fractie gesuggereerde variant van 5 naar 10% met een max. van f 465 aan worden toegevoegd?

De leden van de VVD-fractie vroegen welk bedrag in 1993 voor de fiscale carpoolregeling is geraamd? Wat wordt de vermoedelijke realisatie in 1993? Waarover worden carpooldeelnemers in het nieuwe voorlichtingsmateriaal nog meer geïnformeerd? Wanneer het voor de meerijders vervallen van de belastingvrije vergoeding of de reiskostenaftrek als demotiverend wordt ervaren en dit aspect niet wordt gewijzigd binnen het huidige systeem, wat valt daar via voorlichting nog aan te verbeteren?

Kan de regering aangeven hoe als gevolg van het ophogen van het arbeidskostenforfait, is te verklaren dat de koopkracht van de minima met uitkeringen omlaag gaat, zo vroegen de leden van D66-fractie. Voor hen geldt toch slechts het forfait voor niet-activen?

De leden van de SGP-fractie deelden het standpunt van het kabinet dat een verhoging van het arbeidskostenforfait met name de werkgelegenheid aan de onderkant van de arbeidsmarkt stimuleert. Graag zouden deze leden meer inzicht hebben in de daadwerkelijke gevolgen van de verhoging van het arbeidskostenforfait op de werkgelegenheid. Kan het

kabinet inzicht geven in de te verwachten ontwikkeling in de werkgelegenheid als gevolg van de verhoging van het arbeidskostenforfait, zo vroegen deze leden.

De leden van de SGP-fractie hadden begrepen dat het kabinet met de Raad van State van mening is dat de rek onderhand uit het arbeidskostenforfait is. Mag hieruit worden geconcludeerd dat een verdere verhoging van het arbeidskostenforfait in de nabije toekomst niet meer te verwachten is?

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

De leden van de VVD-fractie hadden geen antwoord gekregen op hun vraag naar een uitvoerige uitleg door het kabinet van de relatie tussen het passeren van de inflatiecorrectie, verstelling van de progressielijn, WIG-verbetering en werkgelegenheidsbevordering. Deze leden zagen deze relatie in het geheel niet zitten. Zij vroegen opnieuw naar een heldere uitleg.

De leden van de VVD-fractie hadden ook geen antwoord gekregen op hun vraag naar de diepere ratio van de «gelijke behandeling» van de WKA-koppeling en de inflatiecorrectie. In geen enkele wetstekst wordt deze link gelegd. Toch is die onder het kabinet Lubbers-Kok regel geworden, hetgeen uitleg vergt.

De leden van de VVD-fractie constateerden dat door het passeren van de inflatiecorrectie in 1994 135.000 meer belastingbetalers in de tweede schijf en 30 000 meer belastingbetalers in de derde schijf vallen. En dat door het bijna voortdurend aantasten van de inflatiecorrectie op de schijven in de periode 1991-1994 433.000 meer belastingbetalers in de tweede schijf en 91 000 meer belastingbetalers in de derde schijf vallen. Hoe durven de bewindslieden dan nog te antwoorden: «dat in reële termen weliswaar wat wordt afgeknabbeld, maar het te ver gaat om hieraan de conclusie te verbinden dat de bij de Oort-operatie geboekte winst op dit punt is tenietgedaan»? Door het tornen aan de inflatiecorrectie is de micro-lastendruk met 4,1 miljard verzaamd. Wat is de verhoging van de micro-premiedruk als gevolg van daarmee samenhangende draagvlakversmalling? De leden van de VVD-fractie herhaalden in dit verband hun niet-beantwoorde vragen naar de omvang van de structurele belastingverlaging resp. premieverlaging (als gevolg van draagvlakverbreding) die samenhang met de Oort-operatie. Zij herhaalden eveneens hun vragen naar de navolgende gegevens (berekend naar het niveau-1994):

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

De leden van de VVD-fractie meenden, dat het hier om eenvoudig te beantwoorden vragen ging. Zij konden daarom niet het «geduld» opbrengen om te wachten tot de eindrapportage van de Oort-evaluatie. De leden van de VVD-fractie constateerden, dat vooral voor de



middengroepen (de groep tussen 1,5 en 2 x modaal) de Oort-operatie als gevolg van de beperkingen van de inflatiecorrectie op de schijflengten is tenietgedaan. Zij verwezen naar het inkomensstaatje op blz. 26 van de memorie van antwoord. Hoeveel belastingbetalers zitten er in de inkomensgroep tussen 1,5 en 2 x modaal? Wat is het percentage van het totaal aantal belastingbetalers? Om welke netto-jaarinkomens gaat het bij die inkomensgroep?

Met de constatering van deze leden dat de verkorting van de schijflengten in de afgelopen jaren niet wordt goedge maakt door de verhoging van het arbeidskostenforfait konden de bewindslieden zich niet geheel verenigen. Om te zien wie er gelijk heeft, vroegen de leden van de VVD-fractie naar de gecumuleerde inkomensgevolgen in gulden en in procenten van het besteedbaar inkomen in 1994 voor alleenstaande resp. alleenverdienende werknemers met standaard aftrekposten van de verhoging van de belastingvrije som, de verhoging van de eerste schijf (belasting- en premiedeel), het passeren van de inflatiecorrectie, en de verhoging van het arbeidskostenforfait in de periode 1991 t/m 1994 (op de wijze van de tabellen in de Bijlagen)?

De leden van de VVD-fractie vroegen of hun constatering juist was, dat ruim een derde van de alarmerende oploep van het tarief voor de eerste schijf met 4% door het Plan-Simons wordt veroorzaakt? Wat zijn de oorzaken van het overige twee-derde deel? Welk deel wordt veroorzaakt door de draagvlakversmalling als gevolg van de aantasting van de inflatiecorrectie (resp. van de verhoging van het arbeidskostenforfait) in de jaren 1991 t/m 1994?

In de memorie van antwoord wordt een overzicht gegeven van de inflatiecorrectie in de EG-lidstaten in de jaren 1978-1990.

Kan het kabinet aangeven hoe vaak in de lidstaten die een inflatiecorrectie kennen, de inflatiecorrectie in de jaren 1989-1993 achterwege is gebleven, zo vroegen de leden van de D66-fractie.

De leden van de fractie van GroenLinks constateerden dat de invoering van een taxcredit, waarmee deze leden inderdaad bedoelen om een omzetting van de belastingvrije som in een heffingskorting, op de korte termijn door het kabinet wordt afgewezen. Aan de invoering van een dergelijke maatregel zouden forse fiscale, inkomenspolitieke en uitvoerings-technische haken en ogen zitten, waardoor de invoering ervan een aanzienlijk langer tijdsbeslag zou vergen dan de door het kabinet voorgestelde maatregel. Mogen deze leden, zo vroegen zij, hieruit afleiden dat het kabinet op een wat langere termijn wel de mogelijkheid en wenselijkheid van een dergelijke maatregel inziet?

De leden van de SGP-fractie onderschreven de mening van het kabinet dat een verkleining van de wig aan de onderkant van het loongebouw nagestreeft dient te worden. Deze leden stelden dat het echter niet onverschillig is langs welke weg deze verkleining bewerkstelligd wordt. Zij bleven van mening dat het terugnemen van de inflatiecorrectie op de schijflengten beslist geen fraaie oplossing is om middelen te genereren voor het verkleinen van de wig voor het onderste segment van de arbeidsmarkt. Komen de door het kabinet voorgestane maatregelen per saldo niet neer op een stimuleren van de werkgelegenheid door een verdere verstelling van de progressie in de belastingtarieven, zo vroegen deze leden.

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

De leden van de CDA-fractie constateerden dat het kabinet in Duitsland geen parlementaire problemen verwacht. Indien voor de parle-

mentaire behandeling van het belastingplan 1994 in Nederland geen absolute duidelijkheid bestaat, vroegen deze leden hoe dit in het onderhavige wetsvoorstel geregeld kan worden door de ingangsdatum gelijk te stellen.

Het kabinet kiest thans voor de situatie om de accijns inclusief heffingen op het Duitse niveau te brengen. Waarom wordt België niet in de beschouwing betrokken. De prijsverschillen met België verminderden in de periode '91-'93 aanzienlijk, terwijl die vermindering in 1994 weer geheel verdwijnt voor wat betreft de benzine. Genoemde leden gaven er de voorkeur aan om deze verschillen nader te verkleinen.

De eerste compensatie (f 130 mln.) wordt gebruikt voor verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's, bestelauto's en autobussen. Waarom wordt voor de aanvullende compensatie niet dezelfde systematiek gekozen zo vroegen genoemde leden. Welke consequenties heeft de «selectieve» compensatie voor het beroepsgoederenvervoer voor vrachtauto's en bestelauto's onder de 12 ton belastbaar gewicht? Wat is hier de financiële lastenverzwaring? Om hoeveel vrachtauto's c.q. bestelauto's gaat het hier?

Ziet het kabinet mogelijkheden te bewerkstelligen dat compensatie via de MRB van geleasde voertuigen bij de vervoerder terechtkomt?

Bovendien was het de leden van de CDA-fractie niet geheel duidelijk waar het kabinet de aanvullende compensatie uit dekken. Zij vroegen om een nadere uiteenzetting terzake. Zij gingen er van uit dat de compensatie het FT niet zou belasten. Zij mochten er toch ook vanuit gaan dat de voorgenomen investeringsuitgaven in 1994 niet verlaagd worden? Genoemde leden waren van oordeel dat de eerste compensatie ook al met bezuinigingen op infrastructuur gepaard ging.

De leden van de CDA-fractie waren er niet van overtuigd dat bij koninklijk besluit een tijdstip van inwerkingtreding geregeld moet worden voor aanvullende compensatie in verband met de CAO-ers. Zij hadden reeds in het voorlopig verslag gewezen op het feit dat ook het beroepsgoederenvervoer kiest voor een gematigde loonontwikkeling. In verband met het gesloten stichtingsaccord constateren genoemde leden dat de CAO-eis geen criterium hoeft te zijn.

De leden van de CDA-fractie gingen er vanuit dat de compensatie voor het beroepsgoederenvervoer structureel is. Zij vernamen graag wat de Duitse voorstellen zijn ten aanzien van de uitvoering van de compensatie. Welke categorieën vrachtauto's, bestelauto's en autobussen krijgen die compensatie. Wat is de hoogte van de compensatie per categorie naar gewichtsklassen?

Het kabinet verstrekt in de memorie van antwoord enige informatie omtrent het introduceren van het Eurovignet. Genoemde leden wilden duidelijk aangeven dat zij pas bij het wetsvoorstel dat in de loop van 1994 de Tweede Kamer zal bereiken, een oordeel wensen te geven omtrent de invoering en compensatie. Zij vroegen welke verplichtingen aangegaan worden bij het vaststellen van de richtlijnen. Welke juridische complicaties zijn thans nog niet duidelijk?

De memorie van antwoord geeft uitgebreide informatie omtrent het milieurendement van verschillende auto's en brandstoffen. Het kabinet geeft enkele cijfermatige mogelijkheden om het omslagpunt benzine-LPG te wijzigen.

De leden van de CDA-fractie vroegen indien gekozen wordt voor verhoging van de pompprijs van LPG door middel van een verhoging van het tarief LPG van de Wet belastingen op milieugrondslag, of dit niet leidt tot misbruik zoals aangegeven in de notitie minerale oliën en LPG (kamerstukken TK 1991/1992 22 063).

Het was genoemde leden nog niet duidelijk waarom volledige compensatie beroepsgoederen-vervoer niet leidt tot verlaging CLD. Wanneer de aanvullende compensatie middels verlaging van de motorrijtuigenbe-

lasting wordt gerealiseerd, dalen de collectieve lasten toch? Zij vroegen het kabinet hier nader op in te gaan.

De leden van de PvdA-fractie waren het kabinet erkentelijk voor de bij nota van wijziging voorgestelde aanvullende compensatie in de vorm van het naar voren halen van de beoogde compensatie voor het Eurovignet. Zij vroegen wat deze aanvullende compensatie op kasbasis in 1994 maximaal zou kunnen kosten, verdeeld over de algemene middelen en het infrafonds. Zij betreurden dat een deel van de dekking in 1994 kennelijk wordt verhaald op de via het infrastructuurfonds te bekostigen uitgaven. De vermindering van de inkomsten van dit fonds wordt immers blijkens de memorie van antwoord pas in 1995 ongedaan gemaakt door een overboeking ten laste van de algemene middelen. Zij achtten deze dekking ook in strijd met de door de indieners van de motie Terpstra/Melkert aangegeven dekking. Zij vroegen wat dit kabinetsvoorstel betekent voor de programmering van de infrastructurele projecten. Wordt nog een nota van wijziging op het infrastructuurfonds ingediend? Wordt overwogen om het bezuinigingseffect in 1994 ongedaan te maken door het batig saldo van het fonds versneld voor uitgaven ter beschikking te stellen, hetgeen thans zonder netto CLD-effect mogelijk zou zijn?

De leden van de PvdA-fractie bleven twijfels houden waar het gaat om de mate waarin de reeds bij aanvang opgenomen compensatie is verhaald op de infrastructurele uitgaven. Zij verwezen naar de antwoorden op vragen 3 en 37 bij de begroting van het Infrastructuurfonds 1994, waarin wordt aangegeven dat in 1994 f 33,5 mln is onttrokken aan de 10% accijnsvoeding vanwege de compensatie, en het antwoord op vraag 34a, waarin wordt aangegeven dat in 1994 ook f 30 mln voor hetzelfde doel is onttrokken aan de infrastructuurtoeslag. Via beide voedingen is aldus f 63,5 mln onttrokken aan het fonds voor de compensatie, dit is op kasbasis toch meer dan 50% van de totale compensatie 1994?

De leden van de PvdA-fractie konden er voorshands mee instemmen dat de aanvullende compensatie bij koninklijk besluit in werking zal treden, nadat meer duidelijkheid is verkregen over de loonstijging in de te compenseren sector. Omdat het hier gaat om een belastingwet achtten zij het volledig overlaten aan de regering van de beslissing om de aanvullende compensatie al dan niet in 1994 te geven echter nogal ver gaan. Zou in het desbetreffende wetsartikel niet tenminste moeten worden opgenomen dat de regering gehouden is de Staten-Generaal te informeren indien de regering tot het oordeel meent te moeten komen de aanvullende compensatie niet te geven, of niet met ingang van de genoemde datum van 16 maart 1994? Deze leden misten overigens een wetsartikel waarin de einddatum van de aanvullende compensatie, volgens de memorie van antwoord einde 1998, is opgenomen. Welke overwegingen hebben overigens geleid tot deze einddatum?

De leden van de PvdA-fractie vroegen of binnen de te verwachten EG-afspraken rond minimum tarieven motorrijtuigenbelasting voor bedrijfsauto's een verdere verlaging van de thans voorgestelde tarieven nog mogelijk zou zijn, bijvoorbeeld indien dat in discussie komt wanneer het Eurovignet daadwerkelijk wordt ingevoerd? De leden van de PvdA-fractie vroegen of de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens op termijn niet beter kan worden omgevormd naar het model van de EG-richtlijn, dus met het onderscheid naar aantal assen en het maximum toelaatbaar gewicht als grondslag. Weliswaar mag blijkens de memorie van antwoord nationaal een andere inrichting worden gekozen zolang materieel maar kan worden aangetoond dat de EG-minima worden gehaald, maar dit blijkt in de praktijk nu toch betrekkelijk bewerkelijk.

De leden van de PvdA-fractie begrepen niet waarom de gewichtsf-hankelijke aanvullende compensatie wordt verleend vanaf ca. 2500



kilogram, terwijl de memorie van antwoord aangeeft dat 5000 kilo ruwweg spooft met het onderscheid tussen vignetplichtige en niet-vignetplichtige wagens en aanvullende compensatie alleen voor de vignetplichtige vrachtwagens wordt beoogd. Zij begrepen evenmin waarom aanvullende compensatie ook voor autobussen wordt doorgevoerd, waarom de motie Terpstra-Melkert niet vraagt. Kan dit worden toegelicht? Worden autobussen ook vignetplichtig? Zij vonden bovendien de redengeving om autobussen reeds in de oorspronkelijke compensatie te betrekken nog steeds vaag. Dat, zoals de memorie van antwoord stelt, het beroepspersonenvervoer hiervan positieve effecten ondervindt zal niemand bestrijden, maar de motie Terpstra/Melkert gaat alleen over het beroepsgoederenvervoer waar de combinatie van slechte economische positie en onmogelijkheid van doorberekening van kostenverhoging opgaat. Zij hadden in het voorlopig verslag gevraagd of die factoren ook in het busvervoer zo sterk spelen, maar in de memorie van antwoord een antwoord gemist.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of het totale compensatiebedrag op transactiebasis van 260 mln kan worden gespecificeerd naar de categorieën bestelwagens tot 3500 kilo, resp. autobussen, resp. vrachtwagens, elk weer verdeeld in de oorspronkelijke compensatie en de aanvullende compensatie.

De leden van de PvdA-fractie deelden niet de opvatting van het kabinet dat er uitsluitend op basis van milieu-overwegingen onvoldoende grond zou zijn om LPG aantrekkelijker te maken. Zij vonden voor hun andere stellingname meer dan voldoende steun in het recente rapport van TNO 'Gereguleerde en niet-gereguleerde uitlaatgascomponenten van personenauto's en bestelwagens op benzine, diesel, LPG en CNG' van 26 oktober 1993. Gelukkig erkent het kabinet dat er op velerlei gronden niettemin redenen zijn om verdergaande maatregelen ten gunste van LPG in dit belastingplan tenminste te overwegen. De meest aantrekkelijke optie leek deze leden een introductie van een beperkte extra belasting op LPG binnen de Wet milieubeheer, voort te zetten in de Wet belastingen op milieugrondslag, van 5 cent per liter. Zij gingen er van uit dat een dergelijke toeslag in een aparte paragraaf van beide wetten wordt opgenomen, zodat de uniforme 50/50 energie/kooldioxide tariefsstructuur niet wordt doorbroken. Zij begrepen dat dit voldoende oplevert om door aanwending van die middelen ter verlaging van de LPG-toeslag het omslagpunt met ca. 600 km verder te doen dalen. Zij begrepen dat de verhoging van de LPG-toeslag die het wetsvoorstel inhoudt dan zal omslaan in een beperkte verlaging. Bovendien wordt dan op bescheiden schaal een eerste stap gemaakt met de variabelisering van de LPG-lasten. Zij vroegen het oordeel van de regering over een aanvullende maatregel om de verlaging van het omslagpunt tot 1000 km, dan wel 1500 km te verhogen door naast het voorgaande ook nog een beperkte verschuiving van LPG- naar dieseltoloeslag aan te brengen. Uit de verstrekte gegevens leidden zij af dat het dan zou gaan om een beperkte verschuiving; kan deze worden gespecificeerd? Of zou het kabinet, indien het moet gaan om een verschuiving binnen de motorrijtuigenbelasting, dan liever kiezen voor een beperkte generieke verhoging van de hoofdsom voor alle personenauto's? Om welk bedrag per auto zou het dan gaan?

De leden van de PvdA-fractie constateerden dat het kabinet het niet opportuun acht om terug te komen op de positie van de pomphouders. Dit moge zo zijn, maar dit ontsloeg het kabinet naar hun oordeel niet van de plicht te antwoorden op daarover gestelde feitelijke vragen in het voorlopig verslag, zoals ook die over het accijnskrediet dat AGP-houders materieel extra genieten en de vraag naar de bereidheid overleg te plegen met de oliemaatschappijen. Deze leden hadden ook een antwoord gemist op hun vraag om de per 1.1.94 ontstane pompprijsverschillen te



splitsen in een fiscaal geïnduceerd deel en een commercieel deel. De leden van de PvdA-fractie meenden overigens begrepen te hebben dat de Belgische regering in het 'globaal plan' toch een accijnsverhoging voorstelt, in tegenstelling tot het in de memorie van antwoord geuite vermoeden. Naar zij begrepen ging het om een verhoging met 0,5 BFR per liter voor diesel en 1,2 BFR voor ongelode benzine. Kan dit worden bevestigd, en wanneer zou dit eventueel ingaan? Kunnen de gepresenteerde en nog te presenteren cijfers over de grenseffecten voor de Belgische voornemens worden gecorrigeerd? Betekent een Belgische accijnsverhoging dat de grenseffecten minder nadelig uitvallen en dus per saldo de budgettaire opbrengst van het wetsvoorstel hoger kan worden gesteld? Om welk bedrag zou het kunnen gaan?

De leden van de PvdA-fractie kwamen op grond van de verstrekte gegevens met het kabinet tot de conclusie dat de voorgestelde maatregelen de problematiek van het grijze kenteken niet te ernstig verscherpen. Als zij het goed zien neemt in de zwaarste categorie het verschil geel/grijs (diesel) in de motorrijtuigenbelasting toe met ca. 360 gulden per jaar, ca. 7% van het huidige verschil. Zij misten niettemin een reactie op hun gedachte dat het voor het zakelijk verkeer wellicht even gunstig, zo niet gunstiger kan zijn om de middelen die voor compensatie worden ingezet in de bestelautosfeer in plaats daarvan te benutten voor een verlaging van de dieseltol voor personenauto's, met name door een afvlakking van de gewichtsprogressie. Kan hierop alsnog worden ingegaan? Welke verlaging zou met hetzelfde geld mogelijk zijn langs deze lijn? Namen zij overigens terecht aan dat de gepresenteerde tabel met tarieven tot 3500 kilo ('volgens belastingplan') inclusief nota van wijziging is?

De leden van de PvdA-fractie bleven vragen houden over de verdeling van de beide compensaties over hoofdsom en infratol. Enerzijds zouden zij uit de memorie van antwoord kunnen afleiden dat de via de hoofdsom te leiden compensatie is opgevoerd tot het maximum dat mogelijk is zonder dat de hoofdsomtarieven dalen onder de EG-minima. De doorgeleiding naar het infrafonds zou dan een noodzakelijke resultante zijn. Zou een volledige compensatie via de hoofdsom technisch op gelijkwaardige manier mogelijk zijn, indien wordt aangenomen dat het voldoende is dat de som van hoofdsom en infratol boven de EG-minima blijven? Kan dit laatste niet in Brussel worden nagegaan, sterker nog, heeft het kabinet niet volledig in de hand dat dit zo in de richtlijn wordt opgenomen? Anderzijds konden zij zich niet aan de indruk onttrekken dat de mogelijkheid om een deel van de dekking op de infrastructuuruitgaven te kunnen afwentelen, het kabinet niet onwelgevallig is.

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom in de tabellen waarin op hun verzoek de procentuele mutaties van de MRB-tarieven zijn opgenomen, de nota van wijziging ook voor bestelauto's van 1000 kilo nog een additioneel effect teweegbrengt.

Uit het feit dat het kabinet maar liefst 52 bladzijden nodig heeft om een reactie te geven op de benzine- en dieselaccijns-vragen, kon volgens de leden van de VVD-fractie worden afgeleid dat er veel woorden nodig zijn om deze lastenverzwaring voor het bedrijfsleven uit te leggen. Een lastenverzwaring voor het bedrijfsleven die ook nog wordt uitgelegd als zijnde per saldo, vanwege andere maatregelen, een lastenverlichting. Natuurlijk begrepen deze leden dat het kabinet in haar eigen beleid moet blijven geloven, maar aan deze verhoging is geen touw meer vast te knopen. Dat het kabinet ook nog bij haar mening blijft dat er geen wegleffecten zullen zijn, betekende volgens de leden van de VVD-fractie een absolute miskenning van deze bedrijfstak waarop zij zich de opmerking veroorloofden dat in dit land, BOVAG, ANWB, Koninklijk

Nederlands Vervoer, EVO, VNO, NCW, KNOV, NCOV, Focwa, Beta, LOZO, CDA Limburg, 100 000 werknemers in het beroepsgoederenvervoer, honderden zelfstandige pompstationhouders en duizenden medewerkers van zelfstandige pompstations, NOVOK, NVE, etc. etc. in de ogen van dit kabinet allemaal ongelijk hebben.

Alleen de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Financiën blijken anders te denken. De leden van de VVD-fractie konden dan ook niet anders concluderen dan dat dit kabinet zeer licht om springt met de belangen van het Nederlandse bedrijfsleven.

De opmerkingen op pagina 35 en 36:

- «Voorgestelde maatregelen uit fiscaal oogpunt een evenwichtige situatie wordt bereikt»;
  - «Positieve effecten op de werkgelegenheid»;
  - «Duperen van de pomphouders niet aan de regering te verwijten valt»; en
  - «Hoewel voor individuele pompstations een verslechtering ontstaat, een aanvaardbaar resultaat is bereikt».
- zijn absoluut onduidelijk en onjuist.

Op maandag 22 november 1993 hebben een lid van de CDA-fractie (Paulis) en een lid van de VVD-fractie (Van Rey) bezoeken gebracht aan een pompstation in Duitsland en drie pompstations aan de Belgische grens in Nederland.

Conclusie: Er staan 900 banen op de tocht!

Wil het kabinet verklaren dat er aan de Oost-grens 900 banen bij komen?

Terecht heeft het kabinet op blz. 36 opgemerkt dat de bijgevoegde bescheiden wel de cijfers van het bedrijfsleven in Venlo aangaven, echter bedoeld was de bijlage: Effecten van accijnsverhogingen in de grensstreek (Rekenmodel van het Nederlands Economisch Instituut (NEI), zie bijlage 1).

Naar de leden van de VVD-fractie hadden begrepen is dit een rekenmodel goedgekeurd en mede opgesteld door het Ministerie van Financiën. Graag hadden de leden van de VVD-fractie dan ook een mening van het kabinet naar aanleiding van dat onderzoek.

Is met betrekking tot de pomphouders aan de Zuid- en Oost-grens niet sprake van een koude sanering doordat allerlei overheidsmaatregelen, zoals:

- beveiligingseisen
- Winkelsluitingswet
- milieu-eisen
- etc. etc.,

die de zelfstandige pomphouders er noodzakelijk toe brengen hun onderneming te verkopen aan de oliemaatschappijen waardoor er dus uiteindelijk een monopolie-positie ontstaat? De leden van de VVD-fractie wilden gaarne van het kabinet weten hoe zij de positie van de zelfstandige pomphouders aan de Duitse en Belgische grens ziet en waarom niet meer over compensatie wordt gesproken.

De leden van de VVD-fractie herhaalden hun vragen die niet beantwoord waren:

- Kan het kabinet aangeven hoeveel pomphouders binnen een straal van 15 kilometer van de Duitse en Belgische grens zijn gelegen?
- Heeft het kabinet zich op de hoogte gesteld van de economische en/of financiële situatie bij de grenspomphouders in relatie tot hun buitenlandse collegae?

De leden van de VVD-fractie hadden goed begrepen dat het kabinet in ieder geval toegeeft dat bij een stijging van de accijns van f 0,06 aan de Zuid-grens tot een forse toename van de grenseffecten zal leiden. De logica: bij een prijsverschil van f 0,30 geen forse toename, maar bij f 0,36 wel, is niet uit te leggen.

Hoe kan het kabinet verklaren dat: «De motorrijtuigenbelasting in verband met het Eurovignet nog eens zal worden verlaagd met een bedrag van f 130 miljoen structureel «omdat enkele zinnen verder wordt aangegeven 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.» Is het kabinet het met de conclusie van de VVD-fractie eens dat gewoon de «tweede» compensatie een jaar naar voren wordt gehaald en er absoluut sprake is van een sigaar uit eigen doos.

Kan de logica van de beslissing worden uitgelegd waarom het internationaal beroepsgoederenvervoer voor de «tweede» compensatie in aanmerking komt terwijl het internationaal beroepsgoederenvervoer niet binnenlands tankt maar in het buitenland?

Kan de logica worden uitgelegd van de beslissing om de dieselaccijns te verhogen indien rekening wordt gehouden met:

- 68% van de accijnsverhoging wordt gecompenseerd;
- de dieselverkoop aan de zuidgrens, die nu nog alleen plaatsvinden, niet meer zullen plaatsvinden waardoor de grenseffecten aanmerkelijk hoger zullen worden;
- de enige verkoop van de pomphouders aan de zuidgrens «uit hun handen wordt geslagen»;
- bureaucratische rompslomp nodig is voor het rondpompen van het geld, d.m.w. het verlagen van de motorrijtuigenbelasting; en
- de motorrijtuigenbelasting voor de tweede compensatie alleen voor het internationaal beroepsgoederenvervoer geldt.

Zou de logica niet veel meer tot de beslissing moeten leiden om de dieselaccijns niet te verhogen?

De leden van de VVD-fractie herhaalden hun vraag:

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

Het kabinet heeft alleen geantwoord dat vrachtauto's, bestelauto's en autobussen onder de regeling zouden vallen. Graag meer duidelijkheid.

In Nederland heeft het aandeel van ongelode benzine in 1993 tot dusver een verdere stijging tot ongeveer 80% getoond, aldus de leden van de D66-fractie. Het kabinet verwacht dat het gebruik van ongelode benzine in de komende jaren verder zal toenemen. De leden van de D66-fractie vroegen het kabinet of ook is overwogen om een verdere differentiatie aan te brengen in deze verhoudingen teneinde het gebruik van ongelode benzine zo veel mogelijk te stimuleren. Is hierbij ook nog gedacht aan een verdere stimulering voor het gebruik van ongelode benzine met een octaangehalte van 95 ten opzichte van ongelode benzine met een octaangehalte van 98.

Indien de prijs van een liter gelode benzine met 2 cent meer zou worden verhoogd dan in dit wetsvoorstel, met welk bedrag zou de prijs van een liter ongelode benzine (95 octaan) dan kunnen dalen?

De leden van de fractie van GroenLinks dachten hun Nederlands redelijk goed te beheersen. Toch waren zij niet in staat om de (semantische) betekenis van een, door het kabinet gebruikte, zin in een antwoord op een door hen gestelde vraag volledig te bevatten. Deze zin luidt: «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.» Wat wordt hier nu

precies mee bedoeld? Hoopt het kabinet op een resultaat dat zo oogverblindend is dat geen enkele discussie over de compensatie nog nodig is? En betekent geen discussie dan dat de compensatie doorgaat? Of juist dat deze achterwege kan blijven?

De leden van de fractie van GroenLinks konden in het algemeen begrip op brengen voor pogingen om de onderhandelingspositie van het kabinet te versterken door niet bij voorbaat alle troeven op tafel te leggen. Maar op deze wijze ontstaat er toch wel een erg ondoorzichtige situatie. Als onderhandelingspartij moet je, voordat je überhaupt troeven inzet, toch ook duidelijke eisen op tafel leggen? Het was deze leden, en daarmee waarschijnlijk ook de betreffende sector, onduidelijk welke eisen het kabinet stelt. Kan hier alsnog een concreet antwoord op worden gegeven, zo vroegen deze leden?

De leden van de fractie van GroenLinks hadden aan het kabinet gevraagd of een eventuele extra compensatie in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting ook nog verenigbaar is met de minimum-tarieven van de motorrijtuigenbelasting zoals opgenomen in het voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn inzake de fiscaliteit wegvervoer. Het antwoord van het kabinet was voor deze leden niet helemaal bevredigend. Zij stelt vast dat in een aantal gevallen de tarieven niet zullen voldoen aan de minimumtarieven zoals vastgesteld in de ontwerp richtlijn voor harmonisatie van de mrb voor vrachtwagens. Moeten hier dan geen consequenties uit getrokken worden, zo vroegen deze leden. Zal er vanuit de Gemeenschap, of door verschillende lidstaten, geen druk worden uitgeoefend op Nederland om de compensatie-regeling aan te passen?

De leden van de fractie van GroenLinks constateerden dat er een extra bruto-opbrengst ontstaat als de benzine-accijns in Nederland even fors wordt verhoogd als in Duitsland. Volgens het kabinet zou de hieruit voortvloeiende netto-opbrengst echter aanmerkelijk lager liggen door fors toenemende grens-effecten aan de zuidgrens. Is het niet zo dat deze grens-effecten relatief gelijk zullen zijn aan de grenseffecten die in de oude situatie al bestonden, zo vroegen deze leden. Of nemen deze toe doordat het verschil tussen de Duitse en Nederlandse prijs weliswaar gelijk blijft maar de prijs in absolute zin ook hoger komt te liggen? Het kabinet denkt aan een netto opbrengst van enige tientallen miljoenen guldens wanneer Nederland de Duitse prijs precies volgt. Kan dit bedrag nauwkeuriger worden bepaald, zo vroegen deze leden? Gaat het om 20 miljoen, 60 miljoen, 80 miljoen?

Met betrekking tot de compensatieregeling voor de verhoging van de dieselaccijns stelden de leden van de SGP-fractie de vraag of deze regeling wel aan zijn doel beantwoordt. Komt de compensatie voldoende terecht bij de categorie van internationaal opererende transportbedrijven voor wie de compensatieregeling in eerste instantie is bedoeld, zo vroegen deze leden. De conclusie kan toch niet anders zijn dan dat de exclusief op de binnenlandse vervoersmarkt opererende transportbedrijven, die per voertuig een lage kilometerproductie kennen, per saldo meer van de compensatie zullen genieten. Schiet de compensatieregeling zijn doel eigenlijk niet voorbij? Verdient een alternatieve compensatieregeling, waarbij aan de internationaal opererende transportondernemingen een grotere compensatie in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting wordt toegekend, dan aan transportondernemingen die alleen binnensland opereren niet de voorkeur? Hoe beoordeelt het kabinet deze suggestie?

De hier aan het woord zijnde leden gingen nader in op de fiscale positie van LPG. Zij plaatsten een kritische kanttekening bij de voorgestelde verhoging van de LPG-toeslag in de MRB. Zij vroegen zich af of aan een variabilisatie van de kosten voor de gebruikers van LPG niet de voorkeur zou moeten worden gegeven, juist ook uit milieu-overwegingen. LPG-rijders staan immers bekend als veelrijders. Wat is het effect van



een volledige variabilisatie van de met dit wetsvoorstel beoogde verhoging van de lasten voor de LPG-gebruiker op het omslagpunt met benzine, zo vroegen deze leden.

## **5. Budgettaire gevolgen**

De leden van de VVD-fractie vroegen of de verhoging van de dieselaccijns met f 0,08 en de omzetting van de tijdelijke verhoging van f 0,01 in een structurele verhoging van f 0,01, een totale opbrengst betekent van f 433 miljoen (f 385 miljoen en f 48 miljoen). Rekening houdende dat de opbrengst van de diesel-accijns voor 68% door vracht- en bestelauto's wordt opgebracht, en er misschien in 1994 totaal f 260 miljoen zal worden gecompenseerd, er in 1994 duidelijk sprake is van een extra lastenverzwaring voor het bedrijfsleven van f 34 miljoen!

## **6. Gevolgen voor arbeidsmarkt en inkomens**

De leden van de VVD-fractie waren het kabinet erkentelijk voor de weergave van de inkomenseffecten van de verschillende belastingmaatregelen. Wat ontbreekt is het effect van de veranderingen in het premiedeel van de eerste schijf. Daarom vroegen de leden van de VVD-fractie additioneel naar een overzicht van: invoering heffingen op grondwater en afval; verhoging diesel-/benzineaccijns; niet doorgaan inflatiecorrectie; verandering totale tarief eerste schijf (belasting- en premiedeel); verhoging arbeidskostenforfait; en totaal.

Het kabinet verschaft op blz. 87 het nieuwe beeld voor de totale koopkrachtontwikkeling voor 1994 (incl. nota van wijziging). De leden van de VVD-fractie begrepen niet dat de vergelijkende doorrekening van het VVD-beleidspakket 1994 (kamerstuk 23 400, nr. 10), waarbij dezelfde loonraming wordt gehanteerd als het kabinet doet, wegens onvoldoende gegevens niet beschikbaar is. Het CPB heeft immers eerder de totale koopkrachtontwikkeling voor 1994 voor het VVD-beleidspakket 1994 doorgerekend. De enige wijziging is de loonraming. De leden van de VVD-fractie vroegen nu dezelfde loonraming te hanteren als het kabinet op blz. 87 aanhoudt. Dat is toch werkelijk niet te veel gevraagd?

De leden van de fractie van GroenLinks constateerden dat ook in 1994 de koppeling wordt losgelaten. Graag zouden zij inzicht hebben in het koopkrachtplaatje dat zou gelden wanneer de koppeling voor 1994 wel zou zijn doorgezet.

De leden van de fractie van GroenLinks hadden nog enkele vragen gesteld over het koopkrachtplaatje voor 1994. Het kabinet heeft hierop nog geen antwoord gegeven. Deze leden wensten daarom dat de volgende vragen alsnog beantwoord worden.

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

## 7. Overige onderwerpen

De leden van de CDA-fractie konden instemmen met het voorstel van het kabinet om zich nader te beraden op de vereiste vrijgevigheid in de feestdagnvrijstelling in de loonbelasting. Deze leden zeiden een verlenging voor te staan van de overgangsregeling terzake van uitkeringen bij jubilea en dienstverlating tot ten minste 1 juli 1994.

Met betrekking tot de voorgestelde overgangsregeling terzake van jubilea-uitkeringen alsmede uitkeringen bij dienstbetrekking valt op dat een regeling is getroffen tot 1 mei 1994. De leden van de PvdA-fractie hadden een voorkeur voor een regeling zoals weergegeven in de memorie van antwoord aan de Eerste Kamer (Eerste Kamer, 1993/1994, 20 291, nr. 49a, blz. 9). Mocht om uitvoeringstechnische redenen niettemin een vaste datum in 1994 noodzakelijk zijn dan kwam het hen voor, mede met het oog op het tijdsbeslag dat onderhandelingen terzake van arbeidsovereenkomsten vergt, dat 1 juli eerder in aanmerking komt. Voorts was deze leden gebleken dat in de praktijk er onvoldoende duidelijkheid bestaat. Deze leden meenden dat de initiatiefnemers van bovenbedoelde wet terzake een nieuw regime hebben voorgesteld, dat zowel los staat van het oude regime en de uitvoeringspraktijk daarvan, als het verleden (dat wil onder meer zeggen dat gepasseerde jubilea terzake niet relevant zijn). Zij vroegen dan ook of het kabinet, tegen de achtergrond hiervan, mogelijke twijfels met betrekking tot de interpretatie van bovenbedoelde regeling kan wegnemen.

De leden van de PvdA-fractie hadden wat betreft de doorwerking reeds in 1994 van de amendementen op de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 niet het oog op de onderwerpen vereenvoudiging van het tarief voor aanhangwagens en de aangepaste vrijstelling voor reinigingsdiensten. Dit laatste zou weer een nog moeilijk aan te brengen wijziging van het Gemeentefonds vereisen. Zij vroegen om een herberekening van het budgettaire effect van de overige amendementen. Zij betreurden het dat het kabinet niet bereid blijkt deze amendementen bij nota van wijziging in het belastingplan op te nemen en kennelijk nieuwe amendementen vanuit de Kamer wenst af te wachten. Zij vroegen wat dit betreft of het kabinet een voorkeur heeft voor een dekking via een verhoging van alle tarieven motorrijtuigenbelasting van enkele guldens of voor een dekking die de afschaffing van de LPG-toeslag voor bestelwagens primair zoekt in de sector bestelwagens. De leden van de PvdA-fractie merkten op dat zij wat betreft het afschaffen van de LPG-toeslag voor bestelwagens ook zouden kunnen instemmen met een meer beperkte regeling waarin dit slechts zou gelden voor de in 1994 nieuw geregistreerde LPG-bestelwagens, waarna pas met de inwerkingtreding van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 per 1.1.95 ook voor de bestaande wagens de afschaffing wordt doorgevoerd. Een tijdelijk onderscheid tussen de nieuw geregistreerde en bestaande bestelwagens kan worden gerechtvaardigd door de hogere milieu-eisen waaraan de nieuwste installaties voldoen; eventueel kan dit laatste nog als een bij ministeriële regeling uit te werken eis worden toegevoegd. Een dergelijke overgangsmaatregel beperkt het budgettaire probleem thans, en biedt uit oogpunt van stimulering van de LPG-branche en het milieu waarschijnlijk dezelfde positieve effecten.

De leden van de PvdA-fractie betreurden de passieve opstelling van het kabinet voor wat betreft de gefaseerde afschaffing van de verbruiksbelasting van frisdranken. Nu zij uit het voorlopig verslag moesten afleiden dat de overige fracties vooralsnog dezelfde houding kiezen, wilden zij op dit punt niet vruchteloos persisteren.

De leden van de PvdA-fractie herinnerden er aan dat bij de behandeling van het belastingplan 1993 ook is ingegaan op de Belgische

voornemens tot invoering van ecotaksen. De staatssecretaris heeft toen toegezegd de Kamer terzake op de hoogte te houden. Uit de voorliggende stukken leidden zij af dat wat betreft brandstoffen inmiddels in België een stap is gezet en zij meenden te weten dat het in het voornemen ligt om per 1.1.94 nieuwe ecotaksen in België in te voeren. Kan hierover informatie worden verstrekt? Waarom heeft de staatssecretaris de Kamer hierover niet eerder geïnformeerd?

In dit verband vroegen deze leden of de staatssecretaris een overzicht kan geven van het totale fiscale pakket, zoals dit recent door het Belgische kabinet is gepubliceerd.

Terecht hadden de leden van de PvdA-fractie in het voorlopig verslag een vraag gesteld over de verbruiksbelasting op alcoholvrije dranken, met name naar de verlaging van het tarief van f 0,25 naar f 0,20. De leden van de VVD-fractie zouden gaarne een specificatie hebben van de opbrengst per 1% stijging alcoholaccijns en de opbrengst per 1% stijging bieraccijns.

De leden van de VVD-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het economisch crisisplan in België. Zij wilden de reactie van het kabinet weten met betrekking tot de accijnsproblematiek die in dit plan genoemd staat, in het bijzonder ten aanzien van de verlaging van de accijnzen op tabaksartikelen, met als argument dat de werkgelegenheid in die bedrijfstak ernstig terugloopt. De VVD-fractieleden wilden hier niet mee aangeven dat zij voor een verlaging van de accijns op tabaksartikelen zijn, maar met name het aspect van accijnzen versus werkgelegenheid bij het kabinet aan de orde stellen in relatie tot de accijnzen op minerale oliën. Heeft België ook iets besloten met betrekking tot deze laatste accijnzen?

Recent ontvingen de leden van de VVD-fractie een brief van het Nederlands Koninklijk Vervoer en een brief van het EVO (zie bijlage 2 en 3). Deze leden stelden een reactie op beide brieven op prijs.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen aan het kabinet of zij bereid is om te onderzoeken of het mogelijk is een belasting op scheeps- en buitenboordmotoren in te voeren en welke opbrengst hiermee redelijkerwijs te behalen zou zijn?

## **8. Nota van wijziging**

De leden van de PvdA-fractie begrepen niet geheel hetgeen in de sfeer van de aanhangers wordt voorgesteld, met name niet waarom boven de 5000 kilo weer een verhoging nodig is. Kan dit nog eens opnieuw worden uitgelegd? Kan een tariefstabel voor aanhangers met oplopend gewicht worden gegeven?

De leden van de PvdA-fractie vonden dat voor de infrastructuurtoeslag nu een wel zeer vreemde tariefslijn resulteert waarbij het tarief eerst toeneemt tot ca. 856 gulden bij ca. 2500 kilo om dan vanaf 5000 kilo terug te vallen naar ca. 368 gulden. Kan dit nader worden verklaard? Zij stelden prijs op een tariefstabel naar oplopend gewicht van het totaal van hoofsom en infratoeslag waarin met name de breukpunten in de tarievenlijn zichtbaar worden. Voor de helderheid ware daarbij de provinciale opcenten niet mee te nemen.

De voorzitter van de commissie,  
Linschoten

De griffier van de commissie,  
Hommes

Gesaldeerd grenseffect	Uitgangs- situatie	Na verhoging Nederland	Na verhoging Duitsland en België	Na verhoging Nederland, Duitsland en België	
Brandstofweglekeffect (derving accijns en BTW)	199	577	75	254	mln.gld
Gemiste marge handel en transport	15	41	4	17	mln.gld
Gemiste arbeidsplaatsen in verkoop	139	339	61	157	
Bestedingsweglekeffect	197	685	8	243	mln.gld
Gemiste marge detailhandel	56	194	2	69	mln.gld
Gemiste arbeidsplaatsen a.g.v. omzetsderving	591	2055	23	729	
Totale gemiste arbeidsplaatsen	730	2394	84	885	

Verhoging accijns in centen (inclusief BTW):

	Nederland	Duitsland	België
- Benzine	12,925	20,24	3,63 (per aug. '93)
- Diesel	9,4	8,855	



's-Gravenhage, 22 november 1993

Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) heeft met verontrusting kennisgenomen van het belastingplan 1994 dat onlangs aan de Tweede Kamer werd aangeboden. In het wetsvoorstel wordt voor het beroepsgoederenvervoer gedeeltelijke compensatie geboden voor de verhoging van de dieselaccijns met 8 cent per liter in de vorm van een verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Het betreft hier de zogenaamde 50%-compensatie.

In de Memorie van Toelichting wordt de consequentie van de compensatieregeling becijferd voor een trekker-opleggercombinatie met een totaalgewicht van 38 ton met een eigen gewicht van 14,5 ton. Voor deze combinatie wordt de motorrijtuigenbelasting verlaagd van hfl. 3.900, = tot hfl. 2.960, = KNV is van mening dat deze compensatie volstrekt onvoldoende is. Bij een jaarlijks kilometrage van 125.000 en een brandstofverbruik van 1 liter dieselolie op 2,5 kilometer bedraagt de verhoging van de dieselaccijns 50.000 liter maal 8 cent, in totaal hfl. 4.000, =. De compensatie van minder dan hfl. 1.000, = is dus absoluut onvoldoende. Onvoldoende in die zin dat hier dus geen sprake is van een 100%-compensatie, zoals beoogd in de Tweede Kamer motie Melkert/Terpstra, doch slechts een 25%-compensatie.

Ook indien rekening wordt gehouden met een verdere compensatie voor een totaalbedrag van hfl. 130 miljoen die in 1994 beschikbaar komt onder de door de Kabinet gestelde voorwaarde dat in de cao 1994 een verdere matige loonstijging wordt bereikt, is de compensatie in zijn totaliteit onvoldoende, te weten slechts een 50%-compensatie en niet de toegezegde 100%-compensatie.

De door het Kabinet voorgestelde «compensatiemethodiek», te weten een compensatie van variabele (accijns-)kosten in de vaste kosten (motorrijtuigenbelasting) leidt tot grote onrechtvaardigheden.

Onrechtvaardigheden in die zin dat de compensatie niet terecht komt bij die categorie transportbedrijven voor wie de compensatie was bedoeld, te weten de internationaal opererende bedrijven. Juist die categorie immers heeft te maken met buitenlandse concurrentie. Deze categorie bedrijven kent per voertuig een hoge kilometerproductie en een daarmee verband houdend hoog dieselbrandstofverbruik.

De door het Kabinet voorgestelde compensatiemethodiek leidt er nu juist toe dat de compensatie, nee zelfs overcompensatie, terecht komt bij die categorie transportbedrijven die per voertuig een lage kilometerproductie kent, vaak binnenlands opererende bedrijven dus.

Hiermee wordt volledig in strijd gehandeld met de geest van de motie Melkert/Terpstra en ook met hetgeen is besproken tijdens het gesprek dat onze organisatie op 11 oktober j.l. mocht voeren met de minister-president, de ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën en de staatssecretaris van Financiën.

KNV stelt vast dat het thans gehanteerde instrument van compensatie in de vorm van een vast bedrag voor houders van zware bedrijfsvoertuigen niet effectief is. Rekening houdend met het feitelijke brandstofverbruik zou gekozen moeten worden voor het instrument van compensatie door middel van terugbetaling van een vast bedrag per liter dieselolie. De door leveranciers van dieselolie verstrekte rekeningen kunnen daarvoor de basis zijn. Met een dergelijke compensatie wordt werkelijk rekening gehouden met de precaire economische situatie in de bedrijfstak van het beroepsgoederenvervoer.

Gaarne houden wij ons beschikbaar voor het geven van een nadere toelichting op dit voorstel.

De hoop uitsprekend een positieve reactie van u te mogen vernemen, tekenen wij met de meeste hoogachting,

J. F. Jonker  
Voorzitter

Zoetermeer, 22 november 1993

In de memorie van antwoord bij de wijziging van een aantal belastingwetten in het kader van het belastingplan 1994 (23.472, nr. 6) wordt onder andere nader ingegaan op de compensatie voor de verhoging van de dieselaccijns, die nader is uitgewerkt in de nota van wijziging.

Wij maken ernstig bezwaar tegen de wijze waarop de compensatie voor het goederenvervoer door het Kabinet wordt ingevuld. In de memorie van antwoord lezen wij dat volledige compensatie voor de verhoging van de dieselaccijns alleen verleend wordt aan voertuigen vanaf 5000 kg eigen gewicht. Dit is het gevolg van een koppeling aan het Eurovignet. Een groot gedeelte van de voertuigen die in gebruik zijn bij het bedrijfsleven ontvangt hierdoor slechts 50% compensatie. Uit de laatste statistieken voor het eigen vervoer blijkt dat slechts 26% van de voertuigen in het eigen vervoer in aanmerking zou komen voor volledige compensatie indien de zienswijze van het Kabinet wordt gevolgd.

### **Onjuiste koppeling**

In aanvulling op de compensatie voor de accijnsverhoging zal in de jaren 1995, 1996, 1997 en 1998 compensatie verleend worden voor de verwachte invoering van het Eurovignet. Het naar voren halen van deze compensatie betekent echter niet automatisch, zoals het kabinet nu voorstelt, dat dit gedeelte van de compensatie alleen gebruikt kan worden voor voertuigen die onder de werking van het Eurovignet vallen (volgens het Kabinet voertuigen vanaf 5000 kg eigen gewicht). Het naar voren halen van de compensatie is immers bedoeld om de volledige compensatie voor de verhoging van de dieselaccijns mogelijk te maken.

Tijdens de algemene financiële beschouwingen is vastgelegd dat het goederenvervoer volledig gecompenseerd moet worden voor de verhoging van de dieselaccijns. Aangezien deze verhogingen effecten heeft voor alle dieselbedrijfsauto's (dus meestal bestel- en vrachtauto's), moeten alle categorieën, ongeacht hun eigen gewicht, volledige compensatie ontvangen.

Wij verzoeken u daarom in het eindverslag aan te dringen op volledige compensatie voor alle bedrijfsauto's, waarbij de compensatie van het Eurovignet een financieringsbron kan zijn. Concreet betekent dit dat voor alle voertuigen met grijs kenteken de motorrijtuigenbelasting evenredig met de meerkosten voortvloeiend uit de accijnsverhoging wordt verlaagd.

Gaarne zijn wij bereid een nadere toelichting op ons verzoek te geven.

Hoogachtend,  
Drs. P. F. Colon  
Hoofd Inland Transport