

Vergaderjaar 1995–1996

**24 334**

## **Wijziging van de Wet op de accijns, de Wet op belastingen van rechtsverkeer en enkele andere belastingwetten in verband met het reëel constant houden van de accijns van motorbrandstoffen, de invoering van een fiscaal vertegenwoordiger voor de assurantiebelasting en een aantal technische aanpassingen**

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 18 oktober 1995

#### **1. Inleidende opmerkingen**

Het verheugt ons dat de leden van de fractie van de PvdA met instemming kennis hebben genomen van het onderhavige voorstel, en dat ook de leden van de fracties van de VVD, D66 en het GPV er met belangstelling kennis van hebben genomen. Wij waarderen het dat de leden van deze fracties en van de fractie van het CDA spoedig hebben gereageerd op dit wetsvoorstel. Terecht merken de leden van de fracties van de PvdA, de VVD en D66 op dat met het voorstel uitvoering wordt gegeven aan in het regeerakkoord kenbaar gemaakte beleidsvoornemens.

#### **2. Reëel constant houden van de accijns van benzine en dieselolie**

De leden van een aantal fracties plaatsen in het verslag kanttekeningen en kritische opmerkingen bij het voornemen om de tarieven van de accijns van benzine en dieselolie voortaan bij wijze van automatisme te koppelen aan de inflatie.

De leden van de PvdA-fractie vragen of een evaluatie van de door het voorstel teweeggebrachte wegleffecten wordt voorzien. De leden van de CDA-fractie menen dat in dit verband de automatische piloot niet moet worden gehanteerd, gelet op de Nederlandse concurrentiepositie, de prijsniveaus in de omringende landen en de wegleffecten bij de grens. De leden van de VVD-fractie kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat de regering de problematiek van de uit de tariefaanpassingen voortvloeiende grenseffecten flink onderschat. De leden van de D66-fractie stellen vast dat het wetsvoorstel kan meebrengen dat de prijsverschillen met onze buurlanden voor ons land ongunstiger worden. De leden van de GPV-fractie achten het goed mogelijk dat als gevolg van dit wetsvoorstel de accijnsverschillen met het buitenland zullen toenemen.

De met deze opmerkingen nauw samenhangende positie van de pomphouders in de grensstreek wordt voorts ter sprake gebracht door de leden van de fracties van de VVD, D66 en het GPV. De leden van de D66-fractie vragen in het bijzonder suggesties voor een soort noodscenario ten behoeve van de pomphouders voor de jaren dat de accijnsverhoging fors uit de pas gaat lopen met de buurlanden.

Graag pogen wij bij deze gelegenheid om deze leden meer inzicht te geven in onze overwegingen met betrekking tot deze onderwerpen.

De accijns van benzine en dieselolie vormt een substantieel element van de marktprijs van deze motorbrandstoffen. Deze marktprijzen vertonen, zoals alle marktprijzen, in de loop van de tijd kleinere of grotere fluctuaties. Over de langere termijn gaat het daarbij om een gestage groei, zoals ook het algemene prijspeil (de consumptieprijzen) onder invloed van de inflatie over een lange reeks van jaren een opwaartse trend kent. Dit min of meer automatische verschijnsel is evenwel niet aan de orde ten aanzien van het bestanddeel van de prijs dat door de accijns wordt vertegenwoordigd. De brandstofaccijns is immers geen ad valorem belasting, zoals bij voorbeeld de omzetbelasting, maar is een bedrag in guldens per volume-eenheid brandstof.

Deze feitelijke situatie van een matige, gestage inflatie in combinatie met wettelijk vaste accijnsbedragen heeft er mede toe geleid dat de brandstofaccijns in het verleden een groot aantal malen is verhoogd.

Dit beeld, geldig voor de Nederlandse situatie, is in de kern niet anders voor onze buurlanden, zoals blijkt uit het in een bijlage bij deze nota opgenomen overzicht van de ontwikkeling van de relevante accijns-tarieven in België en Duitsland. Hierbij zij nog, dit mede naar aanleiding van de vraag de leden van de CDA-fractie of de verhoging van 7,6 cent voor ongelode benzine en 4,5 cent voor dieselolie voor de komende drie jaar spoort met de ontwikkeling in België en Duitsland, het volgende aangetekend. Op dit moment is bekend dat in België per 1 november a.s. de benzine-accijns wordt verhoogd met 6,5 cent per liter voor ongelode benzine en 4,5 cent voor gelode benzine. De Belgische regering heeft voorts vaste plannen de benzine-accijns per 1 januari 1996 te verhogen met nog eens 7 cent per liter voor ongelode benzine en 6,5 cent voor gelode benzine. Verhoging van de dieselaccijns in België wordt niet voorzien. De accijnstarieven in België en Nederland zullen elkaar dan niet veel meer ontlopen. In Duitsland, ten opzichte waarvan de accijns-verschillen al klein zijn, bestaan, voor zover ons bekend, thans geen concrete voornemens tot verhogingen op dit vlak.

Voor de toekomst zal in ons land, dit zij opgemerkt mede naar aanleiding van een desbetreffende vraag van de leden van de GPV-fractie, de lijn van een toenemend accijnsniveau, zoals in het regeerakkoord is vermeld, worden voortgezet. De accijnzen op benzine en dieselolie zullen in de komende periode reëel constant worden gehouden. De in het NMP-2 voorziene reële verhogingen van deze brandstofaccijnzen zullen worden doorgevoerd, indien de ontwikkelingen in de buurlanden daartoe ruimte bieden. Door de inbouw van het automatisme van de inflatie-aanpassing zal meer geleidelijkheid in de tariefontwikkeling ontstaan, zonder dat daarmee de mogelijkheid van afzonderlijke wettelijke tariefmaatregelen verloren gaat.

Voor de gevolgen van het wetsvoorstel voor de pomphouders geldt naar onze mening in wezen hetzelfde. Op de langere termijn bezien zal er immers vooral sprake zijn van een verschuiving en spreiding van effecten die in de huidige situatie meer schoksgewijze optreden.

Kijken wij naar de recente ontwikkelingen van de pompprijzen in onze grensstreken dan blijkt dat sinds de laatste verhoging van de accijnzen in Nederland per 1 januari 1994 de pompprijzen zich uit een oogpunt van grenseffecten in verhouding met het buitenland gunstig hebben ontwikkeld. In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van die ontwikkeling voor ongelode benzine (Eurosuper), gelode benzine en dieselolie.

Bedragen in guldens per liter				Verschil		
		Nld	Bel	Dld	Nld-Bel	Nld-Dld
<i>Eurosuper ongelood</i>						
januari	1994	1,85	1,68	1,68	+ 0,17	+ 0,17
oktober	1995	1,83	1,72	1,71	+ 0,11	+ 0,12
<i>Super gelood</i>						
januari	1994	2,01	1,88	1,86	+ 0,13	+ 0,15
oktober	1995	2,03	1,92	1,88	+ 0,11	+ 0,15
<i>Dieselolie</i>						
januari	1994	1,32	1,39	1,26	- 0,07	+ 0,06
oktober	1995	1,28	1,38	1,27	- 0,10	+ 0,01

Uit de tabel blijkt dat voor Eurosuper ongelood de prijsverschillen met zowel Duitsland als België zijn afgenomen. Voor super gelood is het prijsverschil met België afgenomen, en dat met Duitsland gelijk gebleven.

Voor dieselolie is het gunstige prijsverschil met België verder in omvang toegenomen, terwijl het prijsverschil met Duitsland tot vrijwel nihil is teruggelopen.

De accijnsaanpassing die per 1 januari 1996 uit de voorgestelde indexering voortvloeit brengt slechts een relatief bescheiden wijziging aan in het beeld van de prijsverschillen.

Ten opzichte van België zullen door de hiervoor genoemde accijnsverhogingen in dat land de prijsverschillen voor benzine en dus ook de grenseffecten voor deze brandstofsoort kleiner worden. Het thans bestaande gunstige prijsverschil ten opzichte van België voor dieselolie zal slechts marginaal afnemen. Ten opzichte van Duitsland zullen de prijsverschillen per 1 januari a.s. door de accijnsaanpassing in Nederland enigszins toenemen, maar voor ongelode benzine en voor dieselolie blijft het verschil ruimschoots kleiner dan het begin 1994 was. In dit licht en ook gelet op de accijnsverschillen met de buurlanden na de voorgenomen accijnsverhogingen in België, lijkt er vooralsnog geen aanleiding voor het voorbereiden van een noodscenario, waarnaar de leden van de fractie van D66 vragen.

De gevolgen van de indexering na 1996 voor de grenseffecten, de leden van de CDA-fractie vragen hiernaar, zullen mede afhangen van het beleid en de marktontwikkeling in België en Duitsland. Zoals in de memorie van toelichting is opgemerkt achten wij het echter weinig waarschijnlijk dat de ontwikkeling van de brandstofaccijnzen in onze buurlanden structureel zal achterblijven bij die in Nederland. Dat neemt niet weg dat het goed is de vinger aan de pols te houden.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de PvdA-fractie of voorzien is in een evaluatie van de grenseffecten merken wij op dat het Nederlands Economisch Instituut in 1992 in opdracht van het ministerie van Financiën, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de BOVAG onderzoek heeft verricht naar de omvang van de grenseffecten bij de toen bestaande prijsverschillen. De resultaten van dat onderzoek zijn op 18 juni 1992 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden (Kamerstukken II 1991/92, 22 098, nr. 19). De prijsverschillen met Duitsland en België waren destijds voor benzine, mede als gevolg van de accijnsverhoging in Nederland per 6 juli 1991, aanmerkelijk groter dan thans, namelijk 24–27 cent ten opzichte van Duitsland en 22–24 cent ten opzichte van België. Een van de conclusies van het onderzoek was dat de omvang van het weglekeffect per cent accijnsverhoging groter is naarmate het reeds bestaande prijsverschil ten opzichte van de buurlanden een grotere omvang heeft. Gelet op het feit dat zowel de omvang van de verhoging per 1 januari a.s. als de omvang van het thans

bestaande prijsverschil aanmerkelijk geringer is dan ten tijde van het NEI-onderzoek zien wij thans geen aanleiding voor een nieuw evaluerend onderzoek. Wel zal, zoals hiervoor is opgemerkt, de prijsontwikkeling in de buurlanden worden gevolgd.

Tevens vragen deze leden waarom niet is gekozen voor koppeling aan de prijsniveaus van Duitsland en België.

Een dergelijke koppeling zou naar onze mening te ver voeren. Zo'n koppeling zou een rechtstreekse invloed op het Nederlandse accijnstarief meebrengen van buitenlandse marktfactoren (kostprijs van de brandstof, distributiekosten, marges).

De leden van de CDA-fractie vragen voorts naar de effecten van het voorstel op de concurrentiepositie in het algemeen en op het goederenvervoer in het bijzonder.

Naar aanleiding daarvan wijzen wij op de aanwending van de uit het voorstel voortvloeiende opbrengsten voor lastenverlichting die voor een belangrijk deel ten goede komt aan het bedrijfsleven, waarvan ook het wegvervoer de vruchten plukt, en die leidt tot verbetering van de concurrentiepositie.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de fracties van het CDA, D66 en de VVD waarom over deze maatregel geen overleg is gevoerd met het bedrijfsleven, merken wij op dat de maatregel rechtstreeks uit het regeerakkoord voortvloeit en dat overigens geen nieuwe gezichtspunten aan het voornemen waren verbonden. Dit onderwerp is overigens en marge van overlegkaders met de betrokken organisaties wel ter sprake geweest.

Op de vraag van de leden van de D66-fractie of Duitsland en België eveneens een indexatiemechanisme kennen, is het antwoord ontkennend. Het door deze leden gevraagde overzicht van de jaarlijkse accijnsverhogingen op motorbrandstoffen in Nederland, Duitsland en België over de afgelopen tien jaar is opgenomen in een bijlage bij deze nota.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van D66 waarom de indexatie niet tevens wordt toegepast op dieselolie voor de zakelijke scheepvaart, merken wij op dat van minerale oliën gebruikt door de zeescheepvaart geen accijns wordt geheven (de dieselolie wordt niet in Nederland gebruikt). De binnenscheepvaart is vrijgesteld van accijns ingevolge artikel 66 van de Wet op de accijns alsmede op grond van de EU-regelgeving. Om deze reden is ook in de Nota Zeescheepvaart het aspect van de accijnsheffing niet aan de orde gekomen.

De leden van de fractie van de PvdA merken op dat in Europees verband de minimumaccijnzen voor benzine en dieselolie moeten worden verhoogd. De leden van de fractie van het CDA vragen naar de verwachtingen ten aanzien van de hoogte van de minimumtarieven in de EU en de inzet van de regering bij de algemene consultatie-conferentie in november.

De Europese Commissie heeft op 13 september jl. het rapport over de evaluatie van de minimumaccijnstarieven uitgebracht. Het rapport bevat een signalering van knelpunten maar nog geen voorstellen. In een mondelinge toelichting tijdens een vergadering van de Werkgroep Financiële Vraagstukken van de Raad van de Europese Unie op 4 en 5 oktober jl., heeft zij daarvoor twee redenen opgegeven. In de eerste plaats heeft zij geconstateerd dat de interne markt op accijnsgebied over het algemeen goed functioneert. Daarnaast is de Commissie van mening dat, voordat zij met verdere voorstellen komt, eerst een ruim overleg over de

toekomst van de accijnzen nodig is. De consultatie-conferentie in november te Lissabon is in dat kader van groot belang.

Toegespitst op de accijns van motorbrandstoffen, is het Nederlandse beleid, zoals wij hiervoor hebben aangegeven, gericht op ten minste het reëel constant houden van de accijnzen op de motorbrandstoffen en zo mogelijk het reëel verhogen daarvan. Dit punt wordt ook in de EU-context benadrukt. Met betrekking tot de accijnstarieven voor de motorbrandstoffen merkt de Commissie op dat deze in de meeste lid-staten sterk zijn verhoogd, waarbij de mate van de verhogingen die van inflatie-aanpassingen overschreed. Mede daardoor heeft het proces van onderlinge aanpassing van de tarieven nauwelijks gestalte gekregen. De tarieven in de meeste lid-staten liggen ruim boven de huidige minimumtarieven. Alleen al om de nationale tarieven te volgen zou een verhoging van de minimumtarieven met 20% noodzakelijk zijn. De Commissie is van oordeel dat het aanbeveling verdient na te gaan of naast een verhoging van de minimumtarieven ook andere maatregelen nodig zijn om het aanpassingsproces te ondersteunen. De ontwikkelingen met betrekking tot de accijnzen op motorbrandstoffen in de meeste lid-staten sporen derhalve met het Nederlandse beleid. De EU-regelgeving (de minimumtarieven) heeft daarbij echter, zoals ook de Commissie constateert, geen rol van betekenis gespeeld, in die zin dat lid-staten met lagere tarieven, ondanks hun nationale verhogingen toch achterblijven. Het zijn juist deze verschillen tussen de lid-staten die een knelpunt vormen bij de verdere ontwikkeling van de belastingdruk op motorbrandstoffen en daarmee van het variabilisatiebeginsel. Mede in het licht van het streven van de regering om in Europees verband tevens de voorwaarden te scheppen voor een aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot en energiewaarde gerelateerde verhoging van de belastingdruk op brandstoffen, is de Nederlandse inzet gericht op een wezenlijke verhoging van de minimale belastingdruk in Europees verband, die zich op zijn minst dient te manifesteren in een substantiële verhoging van de minimum accijnstarieven.

Naar aanleiding van vragen van de leden van de CDA-fractie en de VVD-fractie over de opbrengst in het licht van de voorziene lastenverlichting alsmede over de aanwending van de opbrengsten merken wij het volgende op.

De opbrengst van het reëel constant houden van de accijns van motorbrandstoffen is inbegrepen in het saldobedrag van circa 9 mrd aan lastenverlichting dat in het regeerakkoord is voorzien voor deze kabinetsperiode. Per saldo is er derhalve macro geen extra lastenverzwaring. Het effect van de lastenverzwaring op microniveau, waarnaar de leden van de CDA-fractie vragen, verschilt van individu tot individu en is sterk afhankelijk van het brandstofverbruik. Het geïsoleerde effect op de consumentenprijsindex bedraagt in 1996 ongeveer 0,05%.

Omdat de opbrengst van dit wetsvoorstel één van de financieringsbronnen voor de lastenverlichting is, is er geen directe relatie aan te geven tussen de opbrengst van dit wetsvoorstel en de aanwending daarvan voor met name aan te duiden lastenverlichtende maatregelen. Aanwending van de opbrengst uit dit voorstel voor variabilisatie – de leden van de VVD-fractie vragen daarnaar – is niet overwogen.

Met betrekking tot de passage in de memorie van toelichting waar de leden van de VVD-fractie naar verwijzen, merken wij op dat de door hen genoemde opbrengst (in 1996 81 mln) de opbrengst per procent inflatie is. De geraamde opbrengst in 1996 uit hoofde van het voorstel is 180 mln.

Naar aanleiding van de vragen van de leden van de fractie van D66 met betrekking tot de periode waarover het reëel constant houden van de benzine- en dieselaccijns zich uitstrekt, in het bijzonder de vraag naar de betekenis van de zinsnede «in de komende periode», merken wij het volgende op.

De voorgestelde maatregel vloeit voort uit de in het regeerakkoord ter zake vastgelegde afspraken. Het regeerakkoord heeft betrekking op de periode waarin dit kabinet zitting heeft. Tegen die achtergrond moet dan ook de zinsnede «in de komende periode» worden gelezen. Het is evenwel niet gebruikelijk dat wettelijke maatregelen worden beperkt tot de duur van een kabinetsperiode. Derhalve is in het wetsvoorstel ook geen begrenzing in de tijd opgenomen. Uiteraard blijft het altijd mogelijk om indien daartoe aanleiding mocht worden gezien, bij afzonderlijke wettelijke maatregel, een reële verlaging of verhoging toe te passen.

De leden van de fracties van de PvdA, D66 en het GPV vragen naar aanleiding van het niet betrekken van LPG in het reëel constant houden van de accijns naar de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek van de sub-werkgroep vergroening van het fiscale stelsel naar de positie van LPG en eventuele voorlopige conclusies van de werkgroep.

De positie van LPG maakt geen onderdeel uit van de eerste deelrapportage van deze werkgroep. Deze zal, naar wij hebben begrepen, deel uit maken van de tweede deelrapportage. Thans worden door de werkgroep onder meer verschillende maatregelen op het gebied van het vervoer bezien waaronder de positie van LPG. Wij verwachten dat de werkgroep deze deelrapportage begin volgend jaar zal uitbrengen. In het licht van dit rapport zal onder meer kunnen worden bezien of het niet betrekken van LPG in de indexatie heroverweging verdient.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de effecten van de beperkte LPG-accijns per 1 januari 1994.

Het verbruik van motorbrandstoffen door personenauto's in ons land is in 1994 over de hele linie toegenomen: dat van benzine met 2,8% tot 4770 mln liter, dieselolie met eveneens 2,8% tot 1080 mln liter, LPG met 0,8% tot 1320 mln liter (bron: CBS). De omvang van het park personenauto's toonde een toename voor benzine-auto's (met 3%) en dieselauto's (met 2%) en een daling voor LPG-auto's (met 6%). De geïsoleerde invloed van de invoering van de LPG-accijns van begin 1994 op de keuze voor LPG als motorbrandstof laat zich hieruit niet ten volle aflezen, maar zal in de relatief verminderde keuze voor LPG wel een rol hebben gespeeld.

Over de effecten van de per 1 januari 1994 ingevoerde LPG-accijns wat de gevaren van de afbakening van de accijns ten aanzien van alleen brandstof voor auto's betreft – deze leden vragen daar in dit verband naar – bestaat in dit stadium nog onvoldoende inzicht. Er zijn evenwel geen signalen die wijzen op het gebruik van onbelaste LPG voor belaste doeleinden.

De leden van de CDA-fractie vragen naar het effect van een volgende verhoging van de LPG-accijns met 5 cent in combinatie met volledige compensatie in verlaging van de LPG-toeslag in de motorrijtuigenbelasting.

Het gevraagde effect zal naar wij aannemen verwaarloosbaar zijn, onder meer omdat het omslagpunt – deze leden vragen daarnaar – door zo'n maatregel in beginsel niet verandert; bij de berekening van het omslagpunt benzine-LPG wordt de vermindering van de besparing op brandstofkosten grosso modo gecompenseerd door de daling van het verschil in vaste kosten.

De leden van de D66-fractie merken op dat in de memorie van toelichting geen opmerkingen zijn gemaakt over de wijziging van de omslagpunten ten gevolge van het wetsvoorstel. Deze leden vragen hiervan de reden en vragen hier alsnog op in te gaan.

De reden dat de omslagpunten in de memorie van toelichting buiten beschouwing zijn gelaten, is gelegen in de beperkte betekenis van de omslagpunten bij de omvang en tijdstippen van de in het geding zijnde

tariefwijzigingen. De omslagpunten benzine-LPG en benzine-dieselolie zullen onder invloed van het voorstel per 1 januari 1996 worden verlaagd met 500 km/jr. Berekening van het omslagpunt per 1 januari 1997 of later zou nauwelijks praktische betekenis hebben, omdat alle relevante prijs- en kostengegevens per die datum thans onbekend zijn.

De leden van de fracties van het CDA, D66 en het GPV stellen enkele vragen met betrekking tot de voeding van het Infrastructuurfonds en de aangekondigde herziening daarvan.

In de Miljoenennota 1995 heeft de regering het reële uitgavenkader voor de rijksbegroting en de sociale fondsen vastgelegd. Het vaststellen van een reëel uitgavenkader betekent dat er een strikte scheiding bestaat tussen uitgaven en belastingontvangsten van het Rijk. Een mutatie in de belastingontvangsten van het Rijk mag niet automatisch een mutatie in de rijksuitgaven tot gevolg hebben. Het Infrastructuurfonds wordt thans voor een belangrijk deel gevoed door de infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting en door een aandeel in de opbrengsten van de accijnzen op benzine en dieselolie. Het kabinet heeft besloten deze rechtstreekse voeding te vervangen door een dienovereenkomstige bijdrage uit de algemene middelen via de begroting van Verkeer en Waterstaat. De infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting zal worden ingebouwd in de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting. Het desbetreffende wetsvoorstel ligt sinds 21 september jl. voor advies bij de Raad van State. Naar aanleiding van de door de leden van deze fracties gestelde vragen over de gewijzigde fondsvoeding willen wij, vooruitlopend op het overleg met beide Kamers over het desbetreffende wetsvoorstel, thans benadrukken dat de budgettaire neutraliteit van de nieuwe voedings-systematiek wordt gewaarborgd. Dit geldt eveneens voor de continuïteit van de middelen voor infrastructuur op lange termijn.

Naar aanleiding van de vraag die de leden van de fractie van het GPV in dit verband voorts nog stellen over de aanwending van de opbrengst, merken wij op dat de opbrengst van het reëel constant houden van de accijnstarieven geheel is ingeboekt voor de lastenverlichting. Het percentage van de accijnsopbrengst dat naar het Infrastructuurfonds vloeit, komt in de nieuwe voedingsystematiek niet meer aan de orde.

### **3. Fiscaal vertegenwoordiger in de assurantiebelasting**

Het verheugt ondergetekenden dat de leden van de fracties van de PvdA, het CDA, de VVD en D66 instemmen met de instelling van een fiscaal vertegenwoordiger in de assurantiebelasting.

De leden van de CDA-fractie stellen de vraag of overwogen wordt te zijner tijd de figuur van fiscaal vertegenwoordiger ook op te nemen in de Algemene wet inzake rijksbelastingen (AWR).

Zoals in de memorie van toelichting reeds is aangegeven, ligt dit niet in de bedoeling. Opname van de figuur van fiscaal vertegenwoordiger in de AWR is alleen zinvol indien deze figuur op meerdere terreinen van het belastingrecht voorkomt en daarbij een zelfde functie vervult. Hoewel ook de omzetbelasting een fiscaal vertegenwoordiger kent, is de invulling van de functie daar een andere dan voor de assurantiebelasting. Laatstgenoemde is zelfstandig belastingplichtig voor de assurantiebelasting, hetgeen is neergelegd in de laatste volzin van het vijfde lid van artikel 25. Dat brengt mee dat de AWR rechtstreeks op hem van toepassing is. De fiscaal vertegenwoordiger voor de omzetbelasting treedt tegenover de fiscus uitsluitend op namens de buitenlandse ondernemer die hij vertegenwoordigt. Die buitenlandse ondernemer blijft zelf belastingplichtig.

De leden van de VVD-fractie lezen in de memorie van toelichting dat het vaak voorkomt dat de verzekeringnemer, mede uit onwetendheid, nalaat de verschuldigde belasting op aangifte te voldoen. Zij vragen waarom het instellen van een fiscaal vertegenwoordiger dan geen budgettaire gevolgen van betekenis zou kunnen hebben. Wij merken daarover het volgende op.

In de huidige situatie worden in verreweg de meeste gevallen verzekeringen afgesloten bij een in Nederland gevestigde verzekeraar of door tussenkomst van een in Nederland gevestigde gevolmachtigd agent, een tussenpersoon of een vertegenwoordiger van een buitenlandse verzekeraar. In die situatie zijn zij de assurantiebelasting verschuldigd. Slechts in een gering aantal gevallen doet zich de situatie voor waarin de verzekeringnemer rechtstreeks een verzekering afsluit bij een buitenlandse verzekeraar en dientengevolge zelf belastingplichtig is. Binnen die – beperkte – groep van gevallen speelt zich het in de memorie van toelichting als «vaak» bestempelde probleem af. In een deel van die gevallen voldoet de buitenlandse verzekeraar overigens reeds thans op vrijwillige basis de belasting. De invoering van een fiscaal vertegenwoordiger heeft in totaliteit gezien dan ook nauwelijks een meetbare invloed op de belastingopbrengst.

De leden van de fracties van de VVD en D66 informeren naar een sanctie voor het geval waarin een buitenlandse verzekeraar die op de Nederlandse markt opereert, ten onrechte nalaat een fiscaal vertegenwoordiger voor de assurantiebelasting aan te stellen.

Dienaangaande merken wij op dat die buitenlandse verzekeraar in dat geval inbreuk maakt op hier te lande geldende voorschriften. Deswege kan de Verzekeringskamer die verzekeraar een verbod tot acquisitie opleggen op grond van de Wet toezicht verzekeringsbedrijf 1993 (artikelen 115 en 120). Mede gezien de verwachting dat slechts een relatief beperkt aantal buitenlandse verzekeraars met de regeling geconfronteerd zal worden en het ervaringsfeit dat buitenlandse verzekeraars die in directe dienstverrichting op de Nederlandse verzekeringsmarkt opereren, in een aantal gevallen zelf reeds het initiatief hebben genomen om de belasting te voldoen, achten wij deze sanctiemogelijkheid voldoende.

Het aantal buitenlandse verzekeraars dat ten gevolge van dit wetsvoorstel verplicht zal worden om in Nederland een fiscaal vertegenwoordiger aan te stellen, waarnaar de leden van de D66-fractie informeren, zal naar verwachting beperkt blijven tot enkele tientallen. Overigens kan niet alleen een natuurlijk persoon maar ook een rechtspersoon als fiscaal vertegenwoordiger worden aangesteld.

#### **4. Artikelsgewijze toelichting**

##### *Artikel IV (Wet op de accijns)*

##### Onderdeel E

De leden van de fractie van D66 vragen naar de onderbouwing van de afwijking van artikel 19, derde lid, van de Algemene Wet inzake rijksbelastingen (hierna: AWR) voor de gevallen waarvoor in artikel 52a het tijdstip van verschuldigdheid is geregeld, alsmede welk misbruik valt te vrezen indien niet wordt afgeweken van artikel 19, derde lid.

In de eerste plaats merken wij op dat de afwijking van artikel 19, derde lid, niet zo zeer voor het eerst in dit wetsvoorstel wordt voorgesteld maar reeds onderdeel uitmaakt van artikel 53a van de Wet op de accijns vanaf het moment dat dit artikel in die wet is opgenomen. Dat is gebeurd met ingang van 1 januari 1993 bij de wijziging van de Wet op de accijns in het kader van de inwerkingtreding van de interne markt (Kamerstukken II



1992/93, 22 697). De thans voorgestelde wijziging houdt verband met de wijziging van artikel 10, tweede lid, van de AWR bij de Wet van 21 april 1994 (Stb. 301) die het noodzakelijk maakt ook van deze bepaling (de termijn waarbinnen aangifte moet worden gedaan) af te wijken. De wijziging is van technische aard en bestendigt de praktijk dat in de desbetreffende gevallen zowel de aangifte als de betaling daags na het verschuldigd worden van de accijns moet geschieden. De onderhavige regeling betreft bijzondere gevallen die als uitslag worden aangemerkt. Als voorbeelden van deze gevallen kunnen worden genoemd het betrekken van accijnsgoederen uit een andere lid-staat door ondernemers buiten het normale verkeer tussen belastingentrepots om, alsmede het betrekken door een particulier van een tankauto met huisbrandolie uit een andere lid-staat. Uit controle-technische overwegingen en ter voorkoming van fraude is het in deze gevallen noodzakelijk dat vrijwel onmiddellijk na de aankomst van de accijnsgoederen aangifte en betaling van de accijns plaatsvindt. Het gaat hier immers met name om incidentele transacties en niet om het geregelde verkeer in accijnsgoederen. Bovendien gaat het hier om gevallen waarin, indien de accijnsgoederen in Nederland zouden worden betrokken, deze inclusief accijns worden geleverd. Uitstel van betaling met een maand zou een bevoordeling inhouden van dergelijke aankopen in andere lid-staten.

#### Onderdeel K

De leden van de fractie van D66 zijn van mening dat het bedrag waaronder navordering van de accijnsverhoging achterwege wordt gelaten (f 200; artikel 84a, zevende lid), dient mee te lopen in de voorgestelde indexatie-aanpassingen.

Met deze leden zouden wij het erover eens kunnen zijn dat het goed is om fiscale grensbedragen, zoals het door deze leden bedoelde bedrag van f 200, mede in het licht van de inflatie van tijd tot tijd «tegen het licht te houden» om te bezien of aanpassing nodig is. Wij achten het evenwel niet zinvol om in het wetsvoorstel op te nemen dat de indexatiebepaling ook voor dat bedrag geldt. Wij wijzen er in dit verband nog op dat de onderhavige navorderingsbepaling zich mede uitstrekt tot andere accijnsverhogingen voor benzine en dieselolie dan verhogingen uit hoofde van de voorgestelde indexatie.

#### Onderdeel L

De constatering van de leden van de fractie van het CDA dat het met betrekking tot de aanpassing van artikel 91 gaat om een technische aanpassing is juist. Deze aanpassing is noodzakelijk in verband met de inwerkingtreding van de Wegenverkeerswet 1994. Er treden geen wijzigingen op in de categorieën motorrijtuigen waarvoor een ontheffing geldt, noch in de hoogte van het accijnstarief.

#### *Artikel VI (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

Onderstaand is, dit naar aanleiding van een vraag van de leden van de fractie van het CDA, een uitwerking gegeven van de terugbetaling van BPM, in de oude en de nieuwe situatie, van een personenauto met een catalogusprijs van f 50 000, die na één, twee, vier, onderscheidenlijk zeven jaar als taxi in gebruik wordt genomen. Wij hebben het voorbeeld van een één jaar oude personenauto toegevoegd, aangezien het verzoek van het bedrijfsleven om aanpassing van de regeling met name betrekking had op die situatie. Het aantal personenauto's op jaarbasis die in gebruikte staat als taxi in gebruik worden genomen, wordt geschat op enkele honderden.

Als uitgangspunt is genomen een personenauto met een netto catalogusprijs van f 50 000 met een BPM-druk van f 19 251.

Na één jaar resteert, rekening houdend met het wettelijk afschrijvingspercentage van 1% per maand, een BPM-druk van f 16 941. Bij ingebruikneming als taxi op dat moment wordt in de huidige systematiek twee maal éénderde deel van de oorspronkelijke BPM-druk teruggegeven (twee maal f 6 417 = f 12 834). Volgens het voorstel wordt de resterende BPM-druk in drie gedeelten teruggegeven (drie maal f 5 647 = f 16 941).

Na twee jaar resteert een BPM-druk van f 14 631. Bij ingebruikneming als taxi op dat moment wordt in de huidige systematiek nog éénderde deel van de oorspronkelijke BPM-druk teruggegeven (f 6 417). Volgens het voorstel wordt de resterende BPM-druk in drie gedeelten teruggegeven (drie maal f 4 877 = f 14 631).

Na vier jaar resteert een BPM-druk van f 10 011. Bij ingebruikneming als taxi op dat moment wordt in de huidige systematiek geen BPM meer teruggegeven. Volgens het voorstel wordt de resterende BPM-druk in drie gedeelten teruggegeven (drie maal f 3 377 = f 10 011).

Na zeven jaar resteert een BPM-druk van f 3 080. Bij ingebruikneming als taxi op dat moment wordt in de huidige systematiek geen BPM meer teruggegeven. Volgens het voorstel wordt de resterende BPM-druk in drie gedeelten teruggegeven (drie maal f 1 027 = f 3 080).

#### *Artikel VII (Wet belastingen op milieugrondslag)*

De leden van de CDA-fractie merken op niet overtuigd te zijn van de noodzaak van wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag met terugwerkende kracht tot 1 januari 1995. Zij vragen welke betekenis het heeft om met terugwerkende kracht te werken indien geen sprake zou zijn van een lastenverzwaring.

Zoals in de memorie van toelichting en in het nader rapport (aan de Koningin) is uiteengezet, is artikel 24 van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm) met ingang van 1 januari 1995 in de plaats gekomen van het tot dat tijdstip geldende artikel 15.5 Wet milieubeheer. Hiermee waren geen materiële wijzigingen beoogd. Om een naadloze aansluiting te krijgen tussen de tekst zoals deze tot 1 januari 1995 luidde en die van de met ingang van die datum tot stand gekomen tekst, is aan de wijziging terugwerkende kracht tot 1 januari 1995 verleend. Van een belastingverzwaring met terugwerkende kracht kan derhalve niet worden gesproken.

#### *Artikel XII (Inwerkingtreding)*

De leden van de fractie van het CDA vragen of het niet juister is om als tijdstip van inwerkingtreding te kiezen voor het tijdstip van verschijning van het desbetreffende Staatsblad.

Het tijdstip van 1 november 1995 dat thans in het wetsvoorstel is opgenomen, is gekozen om de volgende redenen. De ministeriële regeling voor de aanpassing van de accijnstarieven die met ingang van 1 januari 1996 in werking moet treden, dient een wettelijke basis te hebben. Het is een goede zaak als het bedrijfsleven enige tijd van te voren op de hoogte is van de nieuwe tarieven en dat deze dan ook formeel vast staan. Daarvoor is echter niet noodzakelijkerwijs een periode van twee maanden nodig. Mede gelet op de tijd die noodzakelijk is voor de behandeling van het wetsvoorstel in beide Kamers der Staten-Generaal stellen wij daarom voor het tijdstip van inwerkingtreding te stellen op de dag na plaatsing in

het Staatsblad. Wij vertrouwen er daarbij op dat die plaatsing ruim vóór 1 januari 1996 kan plaatsvinden. Een daartoe strekkende nota van wijziging is bij deze nota gevoegd.

De Minister van Financiën,  
G. Zalm

De Staatssecretaris van Financiën,  
W. A. F. G. Vermeend

**BIJLAGE**

**Wijzigingen van de accijnstarieven voor motorbrandstoffen in Nederland, België en Duitsland over de afgelopen 10 jaar en het totale accijnsbedrag per liter in 1995**

**Nederland**

Jaar	Ongelode benzine		Gelode benzine		Diesel	
	cent	%	cent	%	cent	%
1985	-	-	-	-	-	-
1986	+ 6,5	9,0	+ 9,5	13,5	+ 7,0	38,0
1987	-	-	-	-	-	-
1988	+ 0,5	1,0	+ 0,5	1,0	-	-
1989	+ 0,5	1,0	- 0,5	1,0	-	-
1990	+ 0,5	1,0	- 0,5	1,0	+ 10,5	41,0
1991	+ 19,0	24,0	+ 26,0	33,0	+ 7,0	19,0
1992	-	-	+ 6,0	6,0	+ 1,5	3,0
1993	-	-	-	-	+ 11,0	25,0
1994	+ 11,0	11,0	+ 11,0	10,0	+ 8,0	14,0
totaal accijns 1995	108,0		122,0		63,5	

**België**

Jaar	Ongelode benzine		Gelode benzine		Diesel	
	cent	%	cent	%	cent	%
1985	-	-	-	-	-	-
1986	-	-	-	-	-	-
1987	-	-	-	-	-	-
1988	-	-	-	-	-	-
1989	+ 3,0	5,0	+ 3,0	5,0	+ 10,0	34,0
1990	+ 3,0	4,5	+ 6,0	8,5	+ 8,0	21,0
1991	+ 4,0	6,0	+ 8,0	11,0	+ 4,0	8,5
1992	-	-	-	-	-	-
1993	+ 17,0	24,0	+ 20,0	24,0	+ 13,0	25,0
1994	-	-	-	-	-	-
totaal accijns 1995	96,0		109,0		64,0	

**Duitsland**

Jaar	Ongelode benzine		Gelode benzine		Diesel	
	cent	%	cent	%	cent	%
1985	-	-	+ 2,5	4,0	-	-
1986	- 3,5	6,0	-	-	-	-
1987	+ 1,0	2,0	-	-	-	-
1988	+ 1,0	2,0	-	-	-	-
1989	+ 10,5	20,0	+ 12,5	21,0	-	-
1990	-	-	-	-	-	-
1991	+ 28,0	44,0	+ 30,0	41,0	+ 11,0	22,0
1992	-	-	-	-	-	-
1993	-	-	-	-	+ 0,5	1,0
1994	+ 18,0	20,0	+ 18,0	17,0	+ 8,0	13,0
totaal accijns 1995	110,0		121,0		69,5	

1 DM = f 1,12

1 BF = f 0,055