

Vergaderjaar 1997–1998

25 689

Wijziging van enkele belastingwetten c.a. 1998 (fiscale milieuversterking)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

1 ALGEMEEN

1 Inleiding

De regering stelt voor een deel van de voor 1998 beschikbare ruimte voor lastenverlichting te reserveren voor de versterking van de economische structuur en scholingsinspanningen, en de bevordering van het milieu en de ontwikkeling van bos en natuur. In aansluiting op de fiscale lastenverlichting in voorgaande jaren wordt met dit pakket een verdere bijdrage geleverd aan het realiseren van een aantal doelstellingen van het regeerakkoord op het gebied van de economische structuur, de kennisinfrastructuur, het milieu en de mobiliteit.

Maatregelen die in het kader van de invulling van het pakket fiscale milieuversterking worden voorgesteld, zijn:

- * uitbreiding van de vrije afschrijving milieu investeringen (Vamil) lijst met milieuvriendelijke productieprocessen en groenlabelkassen;
- invoering belastingplicht voor de vennootschapsbelasting energiebedrijven per 1 januari 1998;
- verruiming van de energie-investeringsaftrek;
- verruiming van de groene beleggingsfaciliteit naar investeringen in:
 - * een aantal – met name minder ontwikkelde en Oost-Europese – landen;
 - * vormen van bodemsanering;
 - * groenlabelkassen;
 - * groenlabelstallen;
 - * fietsinfrastructuur;
 - * duurzaam bouwen;
- * verruiming van de groenverklaring tot 30 jaar voor investeringen in bos en natuur;
 - vrijstelling (90%) van door het Rijk verstrekte vergoedingen particulier (agrarisch) bos- en natuurbeheer;
 - onbelaste vergoeding kosten inrichting telewerkplek thuis;
 - verhoging van het openbaar vervoer forfait (OV-forfait);
 - gunstige waardering openbaar vervoer reizen o.a. via ketenkaart;

- vereenvoudiging en verruiming van de meerijregeling;
- Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM):
- korting zuinige auto's;
- * vrijstelling cruise control e.d.
- verruiming vrijstelling elektrische personenauto's;
- introductie bodemtarief;

- * tijdelijke accijnsvrijstelling bio-ethanol;
- wijzigingen van de milieubelastingen:
- bijzondere regeling energiebelasting t.b.v. afvalverbrandingsinstallaties;
- verhoging van het tarief afvalstoffenbelasting voor brandbare afvalstoffen;
- andere kleinere wijzigingen;

- nihiltarief regulerende energiebelasting (REB) voor groene stroom.

De maatregelen aangeduid met een * vergen geen wetswijziging maar wijziging van lagere regelgeving.

De maatregelen met betrekking tot de verruiming van de energie-investeringsaftrek en het nihiltarief REB voor groene stroom zijn gekoppeld aan de opbrengst van de invoering van de belastingplicht voor de vennootschapsbelasting van energiebedrijven.

In dit wetsvoorstel worden de maatregelen met betrekking tot «milieu en groen» uitgewerkt. De maatregelen ter stimulering van de economische structuur zijn opgenomen in het wetsvoorstel «fiscale structuurversterking».

Tevens is ter uitwerking van mijn toezegging in de brief van 15 mei jl. aan de vaste commissie voor Financiën uit de Tweede Kamer in de bijlage een samenhangend beeld van fiscale maatregelen met betrekking tot verkeer en vervoer in deze kabinetsperiode opgenomen.

TOELICHTING PER MAATREGEL

1 Inkomstenbelasting/loonbelasting

Uitbreiding Groen beleggen en Vamil

Om het beleggen in milieu, natuur en bos verder te stimuleren, worden voor 1998 diverse maatregelen getroffen die zijn gericht op een verdere uitbreiding van de reikwijdte van de in 1994 geïntroduceerde fiscale groenregeling. Het betreft een uitbreiding in tweeërlei opzicht te weten een territoriale uitbreiding en een inhoudelijke uitbreiding.

Wat betreft de territoriale werking is het thans zo dat de aanwijzing van groenprojecten op basis van de fiscale groenregeling uitsluitend betrekking heeft op in Nederland gelegen projecten. Voorgesteld wordt nu om hier een wijziging in aan te brengen. Enerzijds krijgt deze wijziging vorm door het voorstel om in de Wet op de inkomstenbelasting 1964 expliciet een bepaling op te nemen op grond waarvan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, in overeenstemming met de Minister van Financiën en na overleg met de Minister van Landbouw, Visserij en Natuurbeheer, de Minister van Economische Zaken en de Minister van Ontwikkelingssamenwerking, de bevoegdheid heeft om in het buitenland gelegen projecten die in het belang zijn van de bescherming van het milieu, waaronder natuur en bos, als groenproject aan te merken. Deze bevoegdheid zal mede gelet op de hierna genoemde moties vooralsnog uitsluitend betrekking hebben op projecten die zijn

gelegen in minder ontwikkelde landen of in Oost-Europa. Dergelijke projecten zullen op individuele basis beoordeeld worden. Daarbij zal in beginsel dezelfde procedure gelden als voor in Nederland gelegen projecten. Van belang in dit verband is voorts dat voor de in het buitenland gelegen projecten adequate controlemogelijkheden aanwezig dienen te zijn of te worden geschapen. Met dit voorstel wordt tegemoetgekomen aan de door de Tweede Kamer – via een motie van het lid Vos (kamerstukken II 1994/95, 23 949, nr. 12) en een motie van het lid Van der Ploeg (kamerstukken II 1996/97, 25 052, nr. 22) – geuite wens om de fiscale groenregeling uit te breiden tot in het buitenland gelegen projecten.

Naast de hiervoor genoemde territoriale uitbreiding, wordt tevens voorgesteld de reikwijdte van de fiscale groenregeling inhoudelijk uit te breiden. Met deze inhoudelijke verbreding, die zoals is aangegeven via een aanpassing c.q. versoepeling van de Regeling groenprojecten zal worden geëffectueerd, wordt beoogd een extra impuls te geven aan enkele specifieke categorieën van milieuvriendelijke projecten. Hieronder wordt nader op elke afzonderlijke wijziging ingegaan.

In dit kader wordt onder meer voorgesteld om via een aanpassing van de Regeling groenprojecten de criteria voor zogenoemde natuur- en landschapsprojecten te versoepelen. Vanuit de praktijk is het signaal gekomen dat de huidige criteria nog niet voldoende zijn afgestemd op het bijzondere karakter van deze categorie projecten. Het gaat daarbij met name om het feit dat een verklaring waarin een project als een zogenoemd groenproject wordt erkend, slechts betrekking kan hebben op een periode van maximaal 10 jaar. Hoewel de mogelijkheid bestaat om aan het einde van deze 10-jaarsperiode het project wederom voor een groenverklaring voor te dragen, blijkt de praktijk er – gelet op het langlopende karakter van natuur- en landschapsprojecten en, in het verlengde daarvan, de daarmee samenhangende langlopende financieringsbehoefte – behoefte aan te hebben om de periode van de groenverklaring (alleen voor deze projecten) te verlengen van 10 naar 30 jaar.

De regeling Groen Beleggen wordt uitgebreid naar duurzame stalsystemen in de agrarische sector. Deze stalsystemen moeten voldoen aan de eisen van het bedrijf van de toekomst met betrekking tot milieu en welzijn en komen voor fiscale facilitering in aanmerking. Deze eisen worden nader gedefinieerd, waarbij aansluiting gezocht wordt bij de huidige groenlabelstallen en bij de uitgangspunten zoals vastgelegd in de brief van de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij inzake de herstructurering varkenshouderij (kamerstukken II, 1996/1997, 25 448, nr. 1, blz. 8). De uitwerking vindt plaats binnen de door de EU gestelde kaders.

Voorts worden investeringen in zogenoemde groenlabelkassen onder de Regeling groenprojecten gebracht. Uitgangspunt daarbij is dat het dient te gaan om vervanging van bestaande kassen; voorzover sprake is van uitbreiding zullen groenlabelkassen niet worden gefacilieerd. Groenlabelkassen zijn kassen die op het gebied van energiegebruik, watergebruik en toepassing van gewasbeschermingsmiddelen aanzienlijk beter presteren dan de thans gangbare kassen. Het systeem van Groenlabelkassen is in overleg met het bedrijfsleven ontwikkeld. Het toepassen van de Regeling groenprojecten op deze kassen kan een belangrijke bijdrage leveren aan de vermindering van de milieueffecten van de tuinbouw. Hiermee wordt tevens voldaan aan de motie van het lid Vos (kamerstukken II 1995/96, 24 140, nr. 26).

Verder wordt voorgesteld de Regeling groenprojecten zodanig aan te passen dat met ingang van 1998 projecten die zijn gericht op bepaalde vormen van bodemsanering als groenproject kunnen worden aangemerkt. Door bepaalde bodemsaneringsprojecten – waaronder ook projecten met betrekking tot onderwaterbodems kunnen worden begrepen – aan te merken als een groenproject wordt het aantrekken van vreemd kapitaal

voor dergelijke projecten aantrekkelijker gemaakt. Gelet op de totale kosten van bodemsanering – ongeveer f 100 mld – gaat het in dit verband om een selectief aantal projecten met een gezamenlijk projectvermogen van f 400 mln die een hoge prioriteit genieten. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de toezegging op dit punt van het kabinet in zijn standpunt over het interdepartementale beleidsonderzoek bodemsanering dat 26 juni 1997 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Omdat onder deze bodemsaneringsprojecten ook waterbodems kunnen vallen, wordt voorgesteld om in de desbetreffende bepaling van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 de aanwijzing van deze projecten te doen geschieden mede in overleg met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

Daarnaast wordt voorgesteld om Duurzaam Bouwen (DUBO) te intensiveren door middel van een uitbreiding van de regeling met één jaar en door herbestemming, binnen het bestaande contingent van 5000 woningen, onder de fiscale groenregeling te brengen. Met ingang van 1 november 1996 is de fiscale groenregeling uitgebreid met een faciliteit ter bevordering van duurzaam gebouwde nieuwe woningen. De regeling bestrijkt die woningen die aanzienlijk meer kwaliteit leveren op het gebied van duurzaamheid dan het minimumniveau dat op grond van de bouwregelgeving is vereist. Per jaar kunnen 5000 woningen onder de regeling vallen gedurende een periode van twee jaar. Een verlenging van de periode van twee jaar met één jaar is nodig om de interesse in DUBO, die er in de markt is, vast te houden. Het tijdpad voor projectontwikkelaars om een project te ontwikkelen dat voldoet aan de criteria die aan DUBO-woningen worden gesteld is te lang om gebruik te maken van de eerste tranche van 5000 woningen. Ook waren veel projecten al in een dusdanig vergevorderd stadium dat aanpassingen conform de criteria niet meer mogelijk waren. Tevens zijn bij veel marktpartijen de mogelijkheden om van de regeling gebruik te maken pas in een laat stadium bekend geworden. Bij herbestemming kan men denken aan oude panden, zoals kantoren of industrieel erfgoed, die geen woonbestemming hadden maar na verbouwing worden omgezet in DUBO-woningen. Dit kan voordelen voor het milieu opleveren daar sloop op deze wijze mogelijk voorkomen kan worden.

Tot slot kunnen met ingang van 1998 ook investeringen in fietsinfrastructuur als groenprojecten worden aangemerkt. De fiets wordt in Nederland gebruikt voor 27–29% van alle verplaatsingen en door de inwoners van sommige steden zelfs voor meer dan de helft van al hun verplaatsingen. Investeren in voorzieningen voor fietsverkeer is dan ook efficiënt. Zulke voorzieningen zijn relatief goedkoop en dragen bij aan een forse besparing op investeringen voor autoverkeer en openbaar vervoer. Fietsen is vooral in steden en dorpen een snelle vervoerwijze. Daarbij komt dat fietsen niet vervuult, nauwelijks een bedreiging vormt voor andere vervoerwijzen en goed is voor de conditie. Ondanks de relatief lage investeringen in voorzieningen voor fietsverkeer hebben deze projecten doorgaans een lagere prioriteit ten opzichte van veel omvangrijkere investeringen voor meer prestigieuze projecten, bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer of het autoverkeer. Om de kosten van deze fietsprojecten te verlagen en investeringen in fietsprojecten aantrekkelijker te maken, kunnen ook deze projecten met ingang van 1998 als groenproject worden aangemerkt.

De hiervoor bedoelde Regeling groenprojecten is een ministeriële regeling gebaseerd op het in artikel 26 van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 neergelegde kader van de fiscale groenregeling. In deze regeling wordt een concretisering gegeven van de projecten of categorieën van projecten die in het belang zijn van het milieu, waaronder natuur en bos, en de wijze waarop ten behoeve van dergelijke projecten een zogenoemde groenverklaring kan worden verkregen. In dit verband wordt overigens opgemerkt dat op een wijziging van de Regeling

groenprojecten de zogenoemde voorhangprocedure van toepassing is, hetgeen betekent dat de regeling tenminste vier weken voordat deze wordt vastgesteld, wordt toegezonden aan de Staten-Generaal.

Naast een uitbreiding van de fiscale groenregeling zal met ingang van 1998 de zogenaamde Vamillijst (willekeurige afschrijving) worden uitgebreid met groenlabelkassen en productieprocessen ter vervaardiging van milieuvriendelijke producten.

Vrijstelling vergoeding voor particulier agrarisch natuurbeheer

Om het draagvlak van particulieren bij het bos- en natuurbeleid te vergroten acht het kabinet een grotere betrokkenheid van particulieren gewenst. In de brief van de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij van 20 juni 1997 aan de Tweede Kamer (kamerstukken II 1996/97, 25 420, nr. 1) is aangegeven op welke wijze het kabinet het particulier beheer wil bevorderen. Het betreft hier het beheer van natuurterreinen en bossen door particulieren in gebieden zowel met hoofdfunctie natuur of bos als met een blijvende hoofdfunctie voor landbouw. Een belangrijk instrument om dit beleid te realiseren is het van rijkswege verstrekken van een jaarlijkse subsidie voor de kosten van aanleg en instandhouding van bos en natuur aan particulieren die met de overheid een langlopende beheersafpraak (30 jaar) hebben gemaakt. In deze subsidie zijn onder meer de volgende componenten te onderkennen:

- een vergoeding voor de waardedaling van de grond uitgesmeerd over 30 jaar (alleen bij blijvende omschakeling van landbouwactiviteiten naar natuurbeheer);
- een vergoeding van kosten van natuurbeheer; en
- een vergoeding voor noodzakelijke arbeid ten behoeve van het natuurbeheer.

De hoogte van de jaarlijkse subsidie alsmede de voorwaarden waaronder deze wordt toegekend, zal worden neergelegd in regelingen van de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Indien in enig jaar niet meer wordt voldaan aan de verplichtingen die zijn neergelegd in de beheersafpraak, moeten de over de voorafgaande jaren ontvangen subsidies worden terugbetaald. Dit biedt waarborgen voor een zorgvuldige naleving van de afspraken en langdurige instandhouding van bos en natuur. Op grond van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 en de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 is deze jaarlijkse subsidie belast, voorzover deze niet valt onder de bosbouwvrijstelling. Om de overgang naar particulier beheer fiscaal te ondersteunen wordt voorgesteld de subsidie, voorzover deze niet betrekking heeft op arbeid, voor de inkomsten- en vennootschapsbelasting vrij te stellen. Met de voorgestelde regeling wordt invulling gegeven aan de toezegging terzake in bovengenoemde brief van de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. In verband met de eenvoud en uitvoerbaarheid van dit voorstel zal het vrij te stellen deel van de subsidie op forfaitaire wijze worden bepaald voor alle bos- en natuurdoeltypen. Naar verwachting zal 90% van de subsidie worden vrijgesteld. Een en ander wordt nader uitgewerkt in een ministeriële regeling. Ingeval als gevolg van niet-nakoming van de beheersafpraak de particulier de ontvangen subsidie moet terugbetalen, zal slechts het deel van de uitkering dat was belast – de arbeidscomponent – als negatief inkomen c.q. negatieve winst weer in aftrek kunnen worden gebracht.

Energie-investeringsaftrek

De energie-investeringsaftrek is geïntroduceerd in het Belastingplan 1997. Aanvankelijk zou deze aftrek volledig worden gefinancierd uit de

opbrengst van de opheffing van de vrijstelling voor de vennootschapsbelasting van energiebedrijven. Bij de introductie van de energie-investeringsaftrek bleek evenwel dat de opheffing van die vrijstelling niet onmiddellijk zou kunnen worden geëffectueerd. Derhalve is destijds eerst gekozen voor een alternatieve financiering. In de memorie van toelichting bij het Belastingplan 1997 (kamerstukken II 1996/97, 25 052, nr. 3, blz. 4) is aangegeven dat de opheffing van genoemde vrijstelling per 1 januari 1998 zou leiden tot een additioneel budget dat zou kunnen worden aangewend voor een uitbreiding van de energie-investeringsaftrek. Voorgesteld wordt om het bestaande plafond van f 50 000 000 van de energie-investeringsaftrek te verhogen tot f 200 000 000.

Belastingvrije vergoeding inrichting van telewerkplek thuis

In de nota «Samen werken aan Bereikbaarheid» en de onlangs verschenen nota «Milieu en Economie» (zie: kamerstukken 1996/97, 25 022, nr. 1, respectievelijk 25 405, nr. 1) wordt opgemerkt dat telewerken een steeds belangrijkere bijdrage kan leveren tot de vermindering van het woon-werkverkeer van met name de auto en dus tot een vermindering van congestie in de ochtend- en avondspits. Door de voortschrijdende automatisering met een toenemend gebruik van computer, modem en fax en de ontwikkeling van de elektronische snelweg zal het steeds eenvoudiger worden voor werknemers om hun werkzaamheden voor een deel van de werktijd op afstand van de reguliere werkplek, meestal thuis, uit te voeren. Dit heeft zowel voordelen voor de werknemer (o.a. minder reistijd, flexibeler werktijden, betere combinatie van zorg en arbeid) als voordelen voor de werkgever (hogere arbeidsproductiviteit, minder kantoorruimte).

Mede om deze ontwikkeling ook fiscaal te ondersteunen is met ingang van 1997 de mogelijkheid aan werkgevers geboden om onder bepaalde voorwaarden onbelast een computer aan de werknemer ter beschikking te stellen of te vergoeden. Om thuis te kunnen telewerken dient de werkplek daarop te zijn ingericht. De Arbo-wetgeving stelt eisen aan het meubilair en verlichting voor thuiswerk. Daarom stel ik in aanvulling op de fiscale stimulering van de computer voor dat werkgevers in het kader van het telewerken de inrichting van de werkplek conform de Arbo-wetgeving – onder bepaalde voorwaarden – onbelast ter beschikking van de werknemer kunnen stellen of terzake een onbelaste vergoeding mogen verstrekken. Met deze faciliteit kom ik ook tegemoet aan de wensen van de Raad van Centrale Werkgeversorganisaties (hierna: RCO) op dit terrein. In zijn nota «Spitsstop» inzake aanbevelingen aan bedrijven ter vermindering van files pleit de RCO voor een fiscale stimulering van de werkkamer in het kader van telewerken. Daarnaast wordt met deze faciliteit de digitale infrastructuur bevorderd.

Voor de vormgeving van deze faciliteit sluit ik om redenen van eenvoud, uniformiteit en voorkoming van extra administratieve lasten qua structuur aan bij de reeds bestaande regeling voor computers. Dit impliceert dat de faciliteit geldt voor verstrekkingen c.q. vergoedingen tot een bepaald maximum bedrag over een periode van een aantal jaar. Gekozen is voor een maximale verstrekking of vergoeding van f 4000 over een periode van vijf jaar. Onder deze faciliteit vallen onder meer een bureautafel, een bureaustoel, bureauverlichting en dergelijke, als ook andere aanpassingen van de werkplek ingevolge de Arbo-wetgeving.

Aan de faciliteit wordt de voorwaarde gesteld dat men gedurende de gebruikelijke werkdagen tenminste een gehele werkdag per week thuis werkt; dit om te voorkomen dat men een dagdeel thuis werkt en het andere dagdeel naar kantoor gaat zodat per saldo niet minder woon-werkkilometers worden gemaakt. Voorts zal het telewerken en de invulling daarvan, mede uit oogpunt van controle, in een schriftelijk contract tussen werkgever en werknemer moeten worden vastgelegd. Aan dit contract, dat in de administratie moet worden bewaard, kunnen bij

ministeriële regeling nadere voorwaarden worden gesteld. Omdat het een faciliteit voor telewerken betreft, zullen er mogelijkheden van digitale communicatie via een computer en modem (daaronder tevens begrepen een fax) tussen de werkplek thuis en de reguliere werkplek aanwezig moeten zijn. Tenslotte zij opgemerkt dat samenloop kan optreden met de forfaitaire aftrek van kosten van de werkruimte als bedoeld in artikel 36 van de Wet op de inkomstenbelasting 1964. Dit houdt bijvoorbeeld in dat indien de werkgever meubilair voor de werkkamer beschikbaar stelt, de werkkameraftrek van 20% van de huur of huurwaarde volledig in stand blijft.

Stimulering ketenmobiliteit

In de nota «Milieu en Economie» is op het gebied van personenvervoer aangekondigd dat de overheid met het bedrijfsleven ketenmobiliteit zal bevorderen. Ketenmobiliteit heeft betrekking op gecombineerd gebruik van onder meer openbaar vervoer, fiets, auto en taxi in zowel het woon-werkverkeer als het zakelijke verkeer. Dit leidt tot efficiënter en intelligenter gebruik van het vervoers- en verkeerssysteem. De fiscaliteit kan daarbij een ondersteunende rol vervullen.

Op dit moment kunnen werknemers die in het kader van het woon-werkverkeer met het openbaar vervoer reizen uitsluitend de forfaitair vastgestelde kosten voor het openbaar vervoer in aftrek brengen. Om van huis naar de opstapplaats voor het openbaar vervoer en van de uitstapplaats naar kantoor en vice versa te komen, maakt de werknemer ook kosten. Daarbij kan gedacht worden aan kosten (van huur) van een fiets, kosten voor bewaakte fietsenstallingen bij stations en dergelijke, eventuele parkeerkosten voor bewaakte stalling van auto's bij overstapvoorzieningen naar het OV, en kosten voor de (trein)taxi. Deze kosten zijn thans niet aftrekbaar. Ik stel daarom voor om degenen die gebruik maken van het OV-forfait een extra fiscale tegemoetkoming te geven voor de kosten die verband houden met het vervoer van en naar de opstapplaats voor het openbaar vervoer. Op deze wijze wordt het gebruik van het OV voor woon-werkverkeer financieel aantrekkelijker en wordt tevens een verdere bijdrage geleverd aan de bevordering van deur-tot-deurverplaatsingen met verschillende vervoerswijzen in plaats van één vervoermiddel, te weten de auto.

Mede in verband met de beschikbare budgettaire ruimte voor deze faciliteit is de hoogte van deze tegemoetkoming thans vastgesteld op f 200. Dit bedrag kan in de toekomst worden verhoogd. Om redenen van eenvoud en uitvoerbaarheid is de tegemoetkoming vormgegeven als een verhoging van het OV-forfait met f 200. Deze tegemoetkoming geldt ook voor de vergoedingenkant. Dit houdt in dat de werkgever in het kader van het woon-werkverkeer bovenop de reeds onbelaste vergoeding van alle werkelijke kosten van openbaar vervoer een extra onbelaste vergoeding van f 200 mag verstrekken in verband met kosten van vervoer naar en van het openbaar vervoer.

Onderdeel van het beleid met betrekking tot de ketenmobiliteit is de ontwikkeling van een zogenoemde multimobiliteitskaart of ketenkaart te stimuleren. Het gaat hierbij om een kaart die recht geeft op het gebruik van zowel het openbaar vervoer, taxi als auto. Per reisdoel kan de kaarthouder de mix van vervoersmodaliteiten bepalen, een afweging maken welke wijze van vervoer alsmede een combinatie daarvan de voorkeur heeft. Belangrijk onderdeel van deze kaart is het recht op OV-gebruik. Voorzover de kaart door de werkgever aan zijn werknemer wordt verstrekt, vindt er voor dit OV-gebruik een fiscale bijtelling bij het loon plaats. Uit de praktijk ontvang ik signalen dat er onduidelijkheid bestaat over de waarde van dit recht. Ik ben van mening dat het OV-deel in de multimobiliteitskaart niet anders gewaardeerd moet worden dan de waarde van een door de werkgever verstrekte OV-jaarkaart. Dit houdt in

dat de waarde van het OV-deel wordt gesteld op f 120 per jaar voor reizen per tweede klasse of f 180 per jaar voor reizen per eerste klas. Een eventuele eigen bijdrage van de werknemer mag in mindering worden gebracht op dit bedrag (waarde wordt ten minste op nihil gesteld). Om het gebruik van het OV verder te bevorderen zal ik voorts de in de Uitvoeringsregeling loonbelasting 1990 opgenomen voorwaarden waaronder deze gunstige waardering mogelijk is, laten vervallen. Hierdoor zal de gunstige waardering van een OV-jaarkaart c.q. het OV-deel in een ketenkaart ook gelden indien deze uitsluitend of nagenoeg uitsluitend aan werknemers boven de loongrens van f 78 500 wordt verstrekt.

Vereenvoudiging meerrijregeling

Carpoolen heeft zich in de afgelopen jaren kunnen verheugen in een groeiende belangstelling. Om carpoolen fiscaal te ondersteunen geldt er al enige jaren een faciliteit voor carpoolen. Deze regeling komt erop neer dat de werkgever de bestuurder 60 cent per km belastingvrij mag vergoeden. De meerrijders hebben daarentegen geen recht op aftrek of vergoeding van reiskosten, omdat sprake is van vervoer vanwege de werkgever. Van deze regeling maken ongeveer 40 000 carpoolers gebruik. Uit de praktijk ontvang ik signalen dat de regeling in de dagelijkse praktijk – bijvoorbeeld bij kortstondige verhindering van de bestuurder (ziekte of vakantie), bij overwerk en bij wisselende rijders – te weinig flexibiliteit biedt. Omdat meerrijders geen recht hebben op het reiskostenforfait moeten zij deze kosten voor eigen rekening nemen, tenzij zij hierover vooraf duidelijke en sluitende afspraken met de chauffeur en andere meerrijders maken. Dit is voor veel werknemers een drempel om van deze regeling gebruik te maken. Ook de RCO wijst hierop in het rapport «Spitsstop».

Om deze drempel weg te nemen en de reikwijdte van de fiscale stimuleringsregeling voor carpoolen te vergroten, stel ik voor de huidige regeling te vervangen door een administratief eenvoudige regeling. Deze nieuwe regeling voorziet in de mogelijkheid dat de inzittenden van de auto hun recht op toepassing van het reiskostenforfait behouden. Daarenboven krijgt de werkgever de mogelijkheid om elke meerrijder (inclusief de bestuurder) een onbelaste meerrijbonus te verstrekken. De hoogte van de meerrijbonus varieert van f 500 bij een woon-werkafstand van 15 tot 30 km tot f 1000 bij een woon-werkafstand van boven 50 km. Per werknemer is diens eigen reisafstand relevant, terwijl voor de bestuurder tevens als voorwaarde geldt dat er tenminste 15 km een «meerrijwerknemer» met hem moet hebben meegereden. De mogelijkheid van belastingvrije vergoeding van 60 cent per km vervalt. Een dergelijke opzet biedt maximale flexibiliteit voor de meerrijders om in onderling overleg afspraken te maken over verrekening van de kosten. Het vervoer dient plaats te vinden met een personenauto als bedoeld in artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992. Dit kan zowel een eigen personenauto van de werknemer zijn als een door de werkgever ter beschikking gestelde personenauto. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de werknemer aan wie de personenauto door zijn werkgever ter beschikking wordt gesteld, wordt vervoerd vanwege de werkgever. Deze werknemer valt derhalve niet onder het reiskostenforfait; wel komt hij in aanmerking voor een belastingvrije meerrijbonus. Teneinde te waarborgen dat sprake is van regelmatig carpoolen wordt de voorwaarde gesteld dat er tenminste 120 dagen per jaar wordt gecarpoold. De werkgever dient daarop toe te zien.

Naast eenvoud en flexibiliteit heeft de nieuwe regeling voorts als voordeel dat in tegenstelling tot de huidige regeling de financiële aantrekkelijkheid toeneemt naarmate meer werknemers meerrijden; dit terwijl de feitelijke kosten van vervoer per meerrijder dalen. Dit stimuleert

om met zoveel mogelijk werknemers in één auto te carpoolen. De nieuwe regeling betekent dat in geval van bijvoorbeeld twee carpoolers over een afstand van 40 km de werkgever maximaal f 3990 per carpooler (f 3240 onbelaste reiskostenvergoeding plus f 750 carpooltoeslag) dat is maximaal f 7980 per contract met twee carpoolers belastingvrij mag vergoeden. Bij drie carpoolers kan per contract maximaal f 11 970 belastingvrij worden vergoed.

Door deze vereenvoudiging wordt de regeling voor afstanden van 15 tot 30 km financieel aantrekkelijker gemaakt. Thans is het voor werknemers met een woon-werkafstand onder de 30 km voordeliger gebruik te maken van het reiskostenforfait en om op ad hoc basis te carpoolen, dan gebruik te maken van de carpoolregeling met alle voorwaarden en verplichtingen daaraan gekoppeld. Onder de nieuwe regeling behouden deze werknemers hun reiskostenforfait, maar kunnen zij als zij gaan carpoolen nog een extra voordeel in de vorm van een onbelaste vergoeding genieten. De combinatie van meer flexibiliteit in de regeling en de extra financiële prikkel zal naar verwachting een belangrijke impuls zijn om op de kortere afstand op meer structurele wijze te gaan carpoolen.

Als gevolg van de vereenvoudiging en de extra stimulering van carpoolen op kortere afstand zal het gebruik van de regeling aanzienlijk toenemen. De verwachting is dat ongeveer 135 000 werknemers van deze regeling gebruik zullen gaan maken. Een en ander kan worden bereikt door aanwending van het in het kader van de lastenverlichting voor 1998 beschikbare budget en een herschikking van de huidige middelen voor de carpoolregeling.

2. Opheffing vrijstelling vennootschapsbelasting energiebedrijven

Algemeen

In september 1997 wordt het voorstel voor de nieuwe Elektriciteitswet naar de Tweede Kamer gezonden. De belangrijkste elementen zijn:

- vrije productie van elektriciteit;
- afnemers krijgen stapsgewijs de vrijheid hun leverancier te kiezen;
- geregleerde toegang onder gelijke voorwaarden tot de elektriciteitsnetwerken voor afnemers.

In het bovengenoemde wetsvoorstel wordt de liberalisering van de elektriciteitssector nader vormgegeven, volgens de uitgangspunten van de Derde Energienota (kamerstukken II 1995/96, 24 525, nrs. 1-2, bijlage 3) en de notitie Stroomlijnen en de brief van 8 november 1996 (kamerstukken II 1995/96, 25 097, nr. 1, blz. 3). De elektriciteitssector zal zich door deze veranderingen meer en meer laten vergelijken met andere sectoren. Er zal een divers patroon aan nieuwe aanbieders ontstaan. Hierdoor is het onwenselijk om de huidige vrijstelling voor de plicht tot het betalen van vennootschapsbelasting te handhaven.

In de Derde Energienota is reeds aangegeven dat de liberalisering van de energiesector ook gevolgen heeft voor de positie van de energiebedrijven in fiscaal opzicht. Door energiebedrijven belastingplichtig te maken voor de vennootschapsbelasting, zal meer worden aangesloten bij de fiscale positie van de energiebedrijven in de ons omringende landen. In de Derde Energienota is aangekondigd dat de Vpb-plicht zou worden ingevoerd voor die activiteiten die binnen de energiekolom in concurrentie worden ontplooid. In de notitie Stroomlijnen heeft het kabinet echter voorgesteld de belastingplicht te verruimen en de huidige vrijstelling voor de Vpb geheel te laten vervallen. Hierdoor gaan ook de monopolie-activiteiten onder de Vpb-plicht vallen. Overigens regelt de Wet energiedistributie (WED) reeds dat een aantal nevenactiviteiten van energiedistributiebedrijven onder de Vpb vallen.

Bij de overweging om de Vpb-plicht voor energiebedrijven te verruimen tot alle activiteiten spelen de volgende afwegingen een rol:

- een gelijk speelveld voor alle bedrijven die op de energiemarkt actief zijn en willen zijn;
- eenvoud, controleerbaarheid en eenduidigheid in de fiscale wet- en regelgeving;
- het voorkomen dat om fiscale redenen activiteiten worden ondergebracht bij die bedrijfsonderdelen die onder de vrijstelling voor de vennootschapsbelasting zouden blijven vallen:
 - het fiscaal gelijk behandelen van de levering aan gebonden en aan vrije afnemers;
 - het opheffen van het onderscheid tussen de fiscale behandeling van het aardgasnet en de elektriciteitsnetten.

Met dit voorstel wordt voldaan aan de aankondiging in Stroomlijnen om de energiebedrijven per 1 januari 1998 onder de Vpb-plicht te brengen. Door dit voorstellen reeds halverwege 1996 bekend te maken, hebben de desbetreffende bedrijven de gelegenheid gekregen zich hier tijdig op voor te bereiden.

Mogelijkheid van gefaseerde invoering

Zoals hiervoor is aangegeven zal sprake zijn van een stapsgewijze vrijmaking van de energiemarkt. Voor een deel van de activiteiten zal de huidige monopoliepositie worden gehandhaafd, waardoor de noodzaak om de Vpb-vrijstelling te laten vervallen in zoverre vooralsnog niet aanwezig is. Daarom is de mogelijkheid opgehouden de gevolgen van de invoering van de Vpb-plicht te faseren, waarbij aansluiting kan worden gehouden bij de mate van liberalisering van de markt. Deze fasering zal in dat geval bij algemene maatregel van bestuur worden vastgelegd.

Lasten bedrijfsleven

De invoering van de Vpb-plicht per 1 januari 1998 betekent onder meer, dat de energiebedrijven voortaan – naast de commerciële administratie – tevens een fiscale administratie moeten voeren, hetgeen onvermijdelijk tot een verzwaring van administratieve lasten leidt.

3. Belasting van personenauto's en motorrijwielen

Korting voor zeer zuinige auto's

In het wetsvoorstel is een maatregel opgenomen om de aanschaf van zeer zuinige auto's te bevorderen, zoals aanbevolen door de werkgroep vergroening van het fiscale stelsel. De maatregel voorziet in een korting op de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) voor auto's die als zeer zuinig kunnen worden beschouwd. Voorgesteld wordt te voorzien in een korting van f 2500 indien een auto thans reeds voldoet aan het door de Raad van de Europese Unie voor 2005 aangehouden streefcijfer voor het gemiddelde brandstofverbruik, te weten 5 liter per 100 kilometer voor een benzineauto en 4,5 liter voor een dieselauto. Deze bepaling moet worden gezien als een stimulans voor een versneld aanbod van dergelijke auto's in Nederland.

Voorgesteld wordt een korting van f 1250 te verlenen voor auto's waarvan het brandstofverbruik nog niet voldoet aan het voor 2005 aangehouden streefcijfer, maar wel (aanzienlijk) lager is dan het gemiddelde verbruik van de andere auto's in zijn klasse. Op deze wijze wordt bereikt dat in vrijwel alle klassen auto's een keuze kan worden gemaakt tussen zuinige auto's met korting en andere. Voor de consument wordt duidelijkheid geschapen door de publicatie van lijsten automodellen die voor de korting in aanmerking komen, op basis van door de rdw

afgegeven verklaringen. Het voor de korting vereiste verbruik per klasse zal worden vastgesteld op ten minste 10% beneden het gemiddelde verbruik binnen de betreffende klasse, vastgesteld door voor de thans verkochte auto's een verband te leggen tussen brandstofverbruik en de klassecriteria. Voor dieselauto's zal een hoger percentage dan 10% worden vastgesteld om te voorkomen dat zonder meer alle direct ingespoten dieselmotoren (de voor de dieselmotor meest zuinige techniek) van de korting kunnen profiteren.

De stimuleringsregeling verbindt een financieel belang aan een kenmerk van de auto dat op dit moment voor zeer weinig kopers een grote rol speelt in de afweging rond de koopbeslissing. De stimuleringsregeling zal er toe bijdragen dat dit aspect een grotere rol gaat spelen (zelfs indien uiteindelijk niet voor een auto met korting zou worden gekozen). De effecten van deze regeling zijn daarom zeer moeilijk met redelijke nauwkeurigheid te voorspellen. Veel zal afhangen van de wijze waarop de autobranche en in het bijzonder de dealers actief inspelen op de mogelijkheden die de regeling biedt. Hierover is het gesprek met de branche nog gaande. Voorlopig wordt er van uitgegaan dat de auto's die aan de absolute norm voldoen op de middellange termijn niet die aantallen zullen bereiken dat daarmee sprake zal zijn van een substantieel budgettair belang. Daarnaast wordt er in eerste instantie van uitgegaan dat het aandeel in hun klasse zeer zuinige auto's dankzij de regeling in twee tot drie jaar kan verdubbelen van thans minder dan 5% naar ongeveer 10% van de jaarlijks verkochte aantallen auto's. Het aandeel van de in absolute zin zeer zuinige auto's wordt voorlopig voor een budgettaire berekening verwaarloosbaar geacht. Er wordt van uitgegaan dat het aantal verkochte zeer zuinige auto's dankzij de kortingsregeling kan verdubbelen naar 40 000. De budgettaire derving bedraagt bij een korting met f 1250 per auto dan ongeveer f 50 mln. structureel. Het kabinet heeft besloten om jaarlijks uit de voor lastenverlichting beschikbare middelen f 20 mln. ter beschikking te stellen voor de stimulering van zeer zuinige auto's. De overige middelen worden gedekt uit de eveneens in het onderhavige voorstel opgenomen wijzigingen met betrekking tot de BPM-heffing op gebruikte voertuigen.

EU kader

Ter zake van de brandstofverbruikcijfers bestaan in EU-verband geen wettelijke normen. Wel heeft de Raad van Ministers van de Europese Unie als doelstelling vastgelegd dat het gemiddelde benzine- en diesilverbruik van nieuw ingeschreven auto's in 2005, met een mogelijke uitloop naar 2010, moet zijn gedaald tot 5 liter per 100 km, respectievelijk 4,5 liter per 100 km. De Europese Commissie heeft het initiatief om deze doelstelling te realiseren. Dit heeft echter nog niet geleid tot concrete voorstellen van de zijde van de Commissie. Vooruitlopend op dergelijke voorstellen acht ik het mogelijk door middel van een fiscale stimulans een bijdrage te leveren aan het bereiken van de Europese doelstellingen. Het gemiddelde brandstofverbruik van de nieuw verkochte personenauto's in Nederland zal om deze doelstelling te bereiken met meer dan 25% moeten dalen. Indien te zijner tijd in Europees verband een systeem van brandstofetikettering van personenauto's tot stand zou komen, zal de Nederlandse regeling daarop worden aangepast.

Overigens wordt ook op het gebied van emissienormen gewerkt aan een verscherping van de Europese doelstellingen. Nu de toekomstige Europese emissienormen voor personenauto's in beeld zijn (2000-2005) kan, zodra de marktontwikkeling hiertoe aanleiding geeft, worden gezien of deze ontwikkeling, zoals begin 90-er jaren bij de invoering van de katalysator, kan worden versneld, waarbij fiscaal stimuleren nader kan worden gezien.

De vereisten voor relatieve zuinigheid en de klasse-indeling

Voorgesteld wordt de vereisten voor relatieve zuinigheid in een klasse bij ministeriële regeling uit te werken en periodiek te herzien, zodat voortdurend kan worden aangesloten bij de marktontwikkelingen. Met dit voorstel wordt aangesloten bij de vormgeving van andere fiscale milieu-instrumenten, zoals de VAMIL, de EIA (energie-investeringsaftrek) en de regeling groen beleggen, die ook van een ministeriële regeling uitgaan. Ook de klasse-indeling wordt in het voorstel bij ministeriële regeling vastgesteld. De daarvoor benodigde brandstofverbruikscijfers worden thans verzameld, zodat bij de parlementaire behandeling van dit wetsvoorstel inzicht kan worden gegeven in de vereisten bij eerste inwerkingtreding. Met RAI, BOVAG en de ANWB wordt hierover overlegd. Daarbij moet nog een keuze worden gemaakt tussen een klasse-indeling naar grootte (lengte maal breedte van de auto), een klasse-indeling naar gewicht of een combinatie van beide. Voor de consument wordt, zoals gesteld, duidelijkheid geschapen door de publicatie van lijsten automodellen die voor de korting in aanmerking komen.

Het brandstofverbruik van een auto is thans het meest duidelijk afhankelijk van het gewicht van de auto. Een indeling van de klassen naar gewicht kan echter tot gevolg hebben dat een zwaardere uitvoering van een bepaald type auto, die in de typegoedkeuring hetzelfde brandstofverbruik krijgt toegerekend als de standaarduitvoering, in een hogere gewichtsklasse wordt ingedeeld dan de standaarduitvoering. Dit kan bijvoorbeeld reeds optreden bij de 5-deurs uitvoering vergeleken met de 3-deurs uitvoering. Omdat de brandstofverbruikseis voor de korting voor de hogere gewichtsklasse minder scherp zal zijn, kan het ongewenste effect optreden dat de zwaardere uitvoering wel voor de korting in aanmerking komt, en de standaarduitvoering niet. Een indeling van de klassen naar de grootte kan dit nadeel ondervangen, maar heeft ook nadelen. Zo kan het voorkomen dat de «sedan» uitvoering met hetzelfde officiële brandstofverbruik als de «hatchback» in een iets hogere grootteklasse valt, en daarin voldoet aan de verbruikseis voor de korting, terwijl de kleinere «hatchback» in zijn klasse daaraan niet voldoet. Door de combinatie van beide criteria kunnen dergelijke nadelen mogelijk worden ondervangen.

Voor auto's die een zeer laag relatief gewicht hebben, bijvoorbeeld door het gebruik van geavanceerde lichte materialen, en daardoor een gunstig brandstofverbruik halen, hetgeen vanuit milieu-oogpunt een gewenste ontwikkeling is, kan een medekoppeling van de eis aan het gewicht echter een ongewenst nadeel hebben. Dergelijke auto's worden dan immers door hun relatief lage gewicht ten onrechte vergeleken met duidelijk kleinere auto's. Indien wordt gekozen voor een combinatie van beide criteria, gewicht en grootte, kan een auto met een zeer laag relatief gewicht worden beloond door een dergelijke auto ook in aanmerking te laten komen voor een korting indien hij uitsluitend beoordeeld binnen zijn grootteklasse zuiniger is dan gemiddeld, waarvoor dan wel een hoger percentage dan 10% vereist zal zijn, bijvoorbeeld 15%.

Op basis van een volledig beeld van de brandstofverbruikscijfers van de thans verkochte auto's zal worden bezien in welke mate de geschetste effecten zich voordoen waarna de meest eenvoudige klasse-indeling zal worden bepaald. Hierover vindt overleg plaats met RAI, BOVAG en ABWB. Het ligt in elk geval in de bedoeling om de eisen ter zake van de korting vanaf een bepaalde grens niet verder met gewicht of grootte te versoe-pelen, maar gelijk te stellen aan die van een auto met een grootte van ongeveer 7,4 à 7,8 m² en een gewicht van ongeveer 1200 à 1300 kg. Het voor die grootte en dat gewicht vastgestelde normverbruik zal ongewijzigd gelden voor zwaardere of grotere auto's.

De te hanteren relevante criteria (het brandstofverbruik, het gewicht, de lengte en de breedte van de auto) zijn alle gegevens die op grond van het

Europese richtlijnen in het kader van de typegoedkeuring worden vastgesteld.

Cruise-control, board-computer en econometer

Een zuinig brandstofverbruik kan ook worden bevorderd door instrumenten als de board-computer met een uitlezing van het brandstofverbruik tijdens de rit en de zogenoemde cruise-control, een instrument dat zorgdraagt voor een constante snelheid met een gunstiger brandstofverbruik als gevolg. De waarde van deze instrumenten wordt bij inbouw in de fabriek begrepen in de catalogusprijs en maakt deel uit van de huidige grondslag voor de BPM. Ik ben voornemens om bij ministeriële regeling te bepalen dat de waarde van de cruise-control, de waarde van de econometer en de waarde van het deel van de board-computer dat betrekking heeft op het brandstofverbruik, buiten de grondslag kan worden gelaten. Het kabinet wil in overleg met de branche (RAI en BOVAG) bereiken dat een jaarlijks toenemend aantal nieuwe auto's met ten minste een van deze instrumenten wordt uitgerust. Volgens RAI en BOVAG zou de stimuleringsmaatregel in de eerste jaren tot gevolg kunnen hebben dat zo'n 45 000 nieuwe auto's met een cruise-control en/of een board-computer zullen worden uitgerust. De budgettaire consequenties van deze maatregel zijn naar verhouding beperkt, aangezien thans slechts in geringe aantallen auto's worden afgeleverd voorzien van de hiervoor genoemde apparatuur en daar naar verwachting zonder de voorgestelde maatregelen weinig verandering in zou komen.

Uitgaande van een (berekende) consumentenprijs voor de econometer van maximaal f 100 en voor de andere instrumenten van zo'n f 600 en een zeer beperkt aantal auto's dat thans reeds met dergelijke instrumenten is uitgerust wordt het budgettaire belang van het buiten de grondslag van de bpm laten van deze voorzieningen geraamd op minder dan f 5 mln.

Verruiming vrijstelling elektrische personenauto's

Op grond van artikel 9a van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt op personenauto's die hoofdzakelijk worden aangedreven door een elektromotor tot 1 juli 2002 een nihil tarief toegepast. Zoals aangekondigd in de beantwoording van de vragen van de leden van de Tweede Kamer Feenstra en Crone over hybride elektrische auto's (kamerstukken II 1996/97, Aangangsel van de Handelingen, nr. 1315) heb ik gezien of deze vrijstelling verruimd kan worden tot personenauto's die wel gebruik maken van een elektromotor maar niet zodanig zijn ingericht dat gesteld kan worden dat de aandrijving hoofdzakelijk door deze elektromotor geschiedt. Hiervan behoeft bijvoorbeeld geen sprake te zijn indien een ook aanwezige verbrandingsmotor een grotere rol vervult dan een beperkte ondersteuning van de elektromotor, bijvoorbeeld indien voor stadsritten de elektromotor kan worden benut maar voor snelwegritten kan worden overgeschakeld naar de verbrandingsmotor. Waar de doelstelling van de tijdelijke toepassing van het nihil tarief mede is om zoveel mogelijk praktijkervaring op te doen met elektrische auto's zodat een betere evaluatie van de milieuprestaties van de verscheidene mogelijkheden gemaakt kan worden mede met het oog op een verdere verbetering van de regeling, acht ik het gewenst de vrijstelling te verruimen. De voorwaarde dat hoofdzakelijk gebruik moet worden gemaakt van de elektromotor wordt daartoe in dit wetsvoorstel vervangen door een ondergrens aan het vermogen van de elektromotor, om zeker te stellen dat het gaat om een substantiële technische aanpassing van het aandrijfconcept. De ondergrens ligt duidelijk boven het vermogen van een startmotor (1 kW). Voor gebruik in de stad zal in het algemeen een vermogen van 20 kW nodig zijn.

Zoals in de beantwoording van de kamervragen reeds is aangegeven,

wordt de verruiming doorgetrokken naar de Wet op de motorrijtuigenbelasting. Hierbij is echter, zoals in de beantwoording van deze kamervragen al is aangegeven, gekozen voor de meer beperkte maatregel van het buiten de grondslag laten van het gewicht van de elektromotor en bijbehorende accu's, omdat een volledige vrijstelling voor sommige van de hybride elektrische auto's te ver gaat. Deze kunnen immers soms op de snelweg normaal met een verbrandingsmotor rijden. Voor de elektrische auto's die hoofdzakelijk worden aangedreven door een elektromotor blijft het bestaande nihil-tarief (artikel 31) ongewijzigd van kracht.

Introductie bodemtarief

Indien zich met betrekking tot een gebruikte auto in het kader van de bpm een belastbaar feit voordoet, in het algemeen is dat indien een Nederlandse ingezetene een gebruikte auto voor het eerst in Nederland gaat gebruiken, wordt de belasting berekend met inachtneming van een vermindering (artikel 10 van de Wet BPM). Deze vermindering bedraagt 1 procent voor elke maand die is verstreken na het tijdstip waarop het motorrijtuig voor het eerst in gebruik is genomen. Deze methodiek heeft tot gevolg dat na een periode van 100 maanden (8 jaar en 4 maanden) geen belasting meer verschuldigd is.

Ik stel voor deze vermindering van de belasting te herzien. Hieraan liggen verschillende redenen ten grondslag. De gemiddelde levensduur van met name personenauto's is in de afgelopen jaren toegenomen en is over het algemeen langer dan de hiervoor genoemde 8 jaar en 4 maanden. Dat houdt in dat voertuigen ook na die termijn nog steeds een (soms aanzienlijke) waarde vertegenwoordigen. Daarnaast is na de voltooiing van de interne markt een toename geconstateerd van de invoer van (deels oudere) gebruikte auto's ten opzichte van 1992. Vanuit milieuoogpunt is dat een minder gewenste ontwikkeling, aangezien deze oudere auto's in het algemeen meer vervuילend zullen zijn. In dat kader is een nihil-heffing van de bpm dan ook minder passend. Er is dan ook reden om de praktijk te beëindigen dat de heffing van bpm achterwege blijft indien zich met betrekking tot een auto van acht jaar en vier maanden of ouder een belastbaar feit voordoet.

Het vorenstaande is voor mij aanleiding om een zogenoemd bodemtarief voor te stellen. Dit bodemtarief kan worden gerealiseerd door de eerder beschreven vermindering aan een maximum van 90% te binden waardoor te allen tijde, ongeacht de leeftijd van het voertuig, 10% van de belasting verschuldigd blijft. Ik merk nog op dat onder het regime van de Bijzondere verbruiksbelasting op personenauto's en motorrijwielen van voor 1993, eveneens een bodemtarief van 10% van toepassing was.

Milieu-effecten

De gevolgen voor het milieu van de korting voor zeer zuinige auto's zijn uiteraard afhankelijk van het bereikte effect, dat wil zeggen de mate van de groei van het aantal zeer zuinige auto's dat onder invloed van de onderhavige kortingsregeling zal worden aangeschaft. Naar verwachting zullen ongeveer 30 typen auto's in aanmerking komen voor de korting van f 1250. Van deze typen worden thans reeds jaarlijks ongeveer 20 000 auto's verkocht, minder dan 5% van de jaarlijkse verkopen. Indien wordt uitgegaan van de verwachting dat in de loop van twee jaar dit aantal zal stijgen naar 10% van de verkochte aantallen is het milieu-effect in de orde van grootte van 0,5% extra brandstofefficiency voor het jaarlijks verkochte voertuigpark en een extra besparing van 0,1 Mton op de jaarlijkse uitstoot van CO₂. Indien deze regeling regelmatig wordt aangescherpt, kan deze besparing verder oplopen.

Bij optimaal gebruik kunnen de buiten de grondslag van de BPM

gelaten instrumenten als cruise control en econometer een brandstofbesparing van 5 à 10% tot gevolg hebben.

De gevolgen van de introductie van het bodemtarief in de BMP voor gebruikte auto's laten zich nauwelijks inschatten. De verwachting is dat deze maatregel bijdraagt aan het verminderen van de groei van de import van oudere auto's. Dit zou een gunstige ontwikkeling zijn, aangezien deze oudere auto's over het algemeen meer vervuילend zijn dan de jongere.

4. Accijns op minerale oliën

Vrijstelling accijns minerale oliën bio-ethanol (bevordering agrificatie)

Bij brief van 14 april 1997 hebben de Ministers van Economische Zaken, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over twaalf projectvoorstellen van het CO₂-reductieplan die door het kabinet op 7 maart 1997 zijn geaccordeerd (kamerstukken II, 1996/97, 25 026, nr. 2). Het belangrijkste kenmerk van bedoelde projecten is dat het gaat om investeringen in milieuvriendelijke technieken en/of ontwikkeling en onderzoek gericht op de vermindering van CO₂-emissies. De overheid levert daarbij een financiële bijdrage aan die investeringen vanuit het CO₂-reductieplan. Een van die projecten is het Nedalco-project. In het kader van dit project zullen verschillende landbouwgewassen en organische reststoffen worden beproefd als grondstof voor de productie van ETBE (Ethyl tertiair butyl ether). Begonnen wordt met de productie van bio-ethanol uit suikerstroop en zetmeel, terwijl daarnaast ook onder andere gras, bietenpulp, tarwevezels en GFT-afval zullen worden beproefd. ETBE kan het nu gebruikelijke antiklop middel MTBE, dat op fossiele brandstoffen is gebaseerd, vervangen. Dat leidt tot een verminderde CO₂-uitstoot bij gebruik van motorbrandstoffen. Indien succesvol kan dit proefproject worden opgeschaald naar de volledige industrie. De voorgenomen bijdrage aan dit project vanuit het CO₂-reductieplan bedraagt f 14,5 mln. Ter zake van dit project heeft het kabinet besloten tot additioneel flankerend fiscaal beleid tot in totaal maximaal f 135 mln dat inpasbaar moet zijn in het Belastingplan 1998. Het additioneel fiscaal beleid zal bestaan uit een gedeeltelijke vrijstelling van de accijns van minerale oliën over een periode van maximaal 10 jaar ter zake van die benzine die wordt gemengd met bestanddelen vervaardigd uit bio-ethanol. De kosten van deze maatregel zijn geraamd op f 13,5 mln per jaar.

Het Nedalco-project wordt net als de overige elf voorstellen bij de Europese Commissie aangemeld voor toetsing op de communautaire regels over staatssteun. Het project zal derhalve niet eerder ten uitvoer mogen worden gelegd dan nadat de Commissie daarvoor het groene licht heeft gegeven.

5. Belastingen op milieugrondslag

Verhoging van de afvalstoffenbelasting voor brandbare afvalstoffen

Het onderhavige wetsvoorstel voorziet in een verhoging van de afvalstoffenbelasting voor het storten van brandbare afvalstoffen met f 35 per ton. Hiermee komt voor dit afval de belasting op een bedrag van f 64,20 per ton afval. Voor de toepassing van deze bepaling worden als brandbare afvalstoffen aangemerkt bepaalde categorieën afval, waarvoor een stortverbod geldt op grond van het Besluit stortverbod afvalstoffen. Ondanks dit stortverbod is het in bepaalde omstandigheden onvermijdbaar dat er toch moet worden overgegaan tot storten. In die gevallen worden door deze verhoging de kosten van het storten van brandbare afvalstoffen meer in overeenstemming gebracht met de kosten van het

verbranden van dit afval. De prognose is, dat in 1998 circa 1,3 miljoen ton van een totaal van circa 5,9 miljoen ton brandbaar afval moet worden gestort.

De Commissie Toekomstige Organisatie Afvalverwijdering heeft op 6 september 1996 haar advies aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aangeboden. Deze commissie, die breed was samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende overheidslagen, het afvalverwijderende bedrijfsleven en het afvalproducerende bedrijfsleven, adviseerde onder meer om het storttarief van brandbaar afval te verhogen tot het niveau van het hoogste verbrandingstarief. In reactie op dit advies is aangegeven, dat het hoogste verbrandingstarief aanmerkelijk boven het gemiddelde verbrandingstarief ligt en dat hiermee een nieuwe onevenwichtigheid zou worden gecreëerd. Het geleidelijk optrekken van de storttarieven voor brandbare afvalstoffen tot het niveau van het gemiddelde verbrandingstarief ligt in de rede (kamerstukken II 1996/97, 25 157, nr. 1, blz. 14). Met de voorgestelde verhoging van de afvalstoffenbelasting wordt daaraan thans gevolg gegeven.

Met betrekking tot de uitvoeringsaspecten van een verhoging van de belasting voor een deel van de afvalstroom wordt het volgende opgemerkt. Het is van belang dat een goed onderscheid kan worden gemaakt tussen het afval dat wel hoog wordt belast (het brandbare afval) en het afval dat niet hoog wordt belast (het niet-brandbare afval). Om dit te bereiken wordt aangesloten bij die categorieën van het Besluit stortverbod afvalstoffen (Stb. 1995, 345), die als brandbaar kunnen worden aangemerkt. Het betreft hier onder andere de volgende categorieën: papier of karton (categorie 9), groente-, fruit- of tuinafval (categorie 10), houtafval (categorie 22), huishoudelijke afvalstoffen (categorie 30) en kantoor- winkel- of dienstenaafval (categorie 31).

De stortplaatshouder zal moeten uitmaken of het hoge tarief van toepassing is. De Belastingdienst zal de opgave van de stortplaatshouder met betrekking tot de hoeveelheden die tegen het hoge tarief belast moeten worden, controleren door vergelijking van deze gegevens met de gegevens die aanwezig zijn in het kader van de regeling op grond waarvan het storten van brandbare afvalstoffen mogelijk is. Ter toelichting kan het volgende dienen.

Het storten van dit afval is alleen mogelijk op een stortplaats die een vergunning heeft om het desbetreffende afval te accepteren en die voor een bepaalde hoeveelheid gedurende een bepaalde periode toestemming heeft van de provincie om deze afvalstoffen in ontvangst te nemen. De provincie kan deze toestemming alleen verlenen, indien de Minister van VROM heeft verklaard dat er voor het desbetreffende afval geen andere verwijderingsmogelijkheden dan storten voorhanden zijn. De Minister van VROM baseert het afgeven van deze verklaring op het Verdeelplan overschot brandbaar afval, dat jaarlijks door het Afval Overleg Orgaan wordt vastgesteld en zo nodig periodiek wordt bijgesteld. De verklaring van de Minister van VROM verplicht de provincie maandelijks een opgave te doen van de hoeveelheden afval die met deze verklaring zijn gestort en op welke stortplaatsen dat heeft plaatsgevonden. Dit systeem van toestemming en verklaring maakt dat de Belastingdienst kan controleren of de aangegeven hoeveelheden die belast zijn naar het verhoogde tarief van de afvalstoffenbelasting in overeenstemming zijn met de door de Minister van VROM gecontroleerde afvalstromen.

In de heffing betrekken van gas uit een kolenvergasser (KV-gas)

Bij de parlementaire behandeling van de Wet van 24 juni 1992 tot wijziging van het hoofdstuk Financiële bepalingen van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne en van enige andere wetten, onder meer ter

omzetting van de bestemmingsheffingen op brandstoffen in verbruiksbelastingen van brandstoffen, geheven naar het koolstofgehalte en de energie-inhoud van de brandstoffen (Stb. 1992, 317) is de positie van gas uit een kolenvergassingsinstallatie aan de orde gesteld, mede in verband met het feit dat de definitie van gas in vorengenoemd hoofdstuk (inmiddels artikel 20, eerste lid, onderdeel f, van de Wet belastingen op milieugrondslag (hierna Wbm) onder andere ziet op kolengas. In de memorie van antwoord (kamerstukken II 1991/92, 22 405, nr. 5, blz. 39) is aangegeven dat met kolengas is bedoeld het in de staalindustrie en gieterijen voorkomende restgas dat ontstaat bij het gebruik van kolen als hulp- of grondstof en dus niet het gas dat ontstaat in een kolenvergasser (hierna: KV-gas). In de nota naar aanleiding van het eindverslag (kamerstukken II 1991/92, 22 405, nr. 10, blz. 30) is ter zake nog het volgende opgemerkt: «Er zij op gewezen dat onder kolengas thans geen gas van een kolenvergassingsinstallatie wordt verstaan noch kan worden verstaan. Hierover kunnen in de praktijk ook geen misverstanden bestaan omdat dergelijk gas van kolenvergassingsinstallaties thans niet toegepast wordt.» Tevens is toen toegezegd dat als KV-gas in de heffing zou worden betrokken, daarover overleg gepleegd zal worden met de meest betrokkenen. Dit overleg heeft plaatsgevonden.

In april 1994 is in Buggenum de demonstratie-kolenvergassingsinstallatie voor elektriciteitsopwekking – de zogenoemde Demo KV-STEG (kolenvergassing/stoom- en gasturbine) – in bedrijf gesteld. Na de demonstratieperiode zal de centrale (253 MW) ingezet worden als reguliere productie-eenheid voor de opwekking van elektriciteit. Als Buggenum draait wordt jaarlijks circa 0,6 mln ton steenkool vergast. Het ontstane KV-gas – circa 1 miljard m³ – wordt gebruikt voor verbranding in een gasturbine. Evenals aardgas en kolen, die worden gebruikt als brandstof in bestaande «conventionele» elektriciteitscentrales, zal KV-gas in de heffing van brandstoffenbelasting worden betrokken. Hoewel de demonstratieperiode formeel nog niet is afgesloten, acht ik het niet gewenst het KV-gas nog langer buiten de heffing van brandstoffenbelasting te laten. Voorgesteld wordt KV-gas met ingang van 1 januari 1998 in de heffing te betrekken.

Het op basis van het koolstofgehalte en de energie-inhoud van KV-gas bepaalde tarief is f 935,19 per 1000 gigajoule. Dit is ongeveer 1 cent per m³. Als Buggenum volledig draait komt de geraamde belastingopbrengst uit op f 10 mln per jaar.

Tarief voor kolen

Het tarief van de brandstoffenbelasting voor kolen is een vast bedrag per ton (f 23,38) ongeacht de energie-inhoud. Dit betekent dat de overstap naar steenkool met een lagere energie-inhoud – uitgaande van de door bij voorbeeld een elektriciteitscentrale benodigde hoeveelheid energie om elektriciteit op te wekken – ertoe zal leiden dat de centrale meer brandstoffenbelasting verschuldigd is. Er moeten immers meer tonnen worden ingekocht om aan dezelfde energie-inhoud te komen. Dit levert een kostennadeel op voor de stroomproducent.

De tariefsystematiek voor kolen is anders dan die voor aardgas. Voor aardgas kent de brandstoffenbelasting een tarief per m³, maar daarbij is een correctie voor de feitelijke energie-inhoud opgenomen. Van de zijde van de SEP is ervoor gepleit bij steenkool een soortgelijke regeling op te nemen.

De grondslag voor de tarieven van de brandstoffenbelasting is voor 50% gerelateerd aan het koolstofgehalte en voor 50% aan de energie-inhoud van de brandstoffen. Het is gewenst zoveel mogelijk aan deze systematiek vast te houden. Dit impliceert dat bij een tariefcorrectie niet alleen gecorrigeerd dient te worden op energie-inhoud, maar ook op

koolstofgehalte. Bij aardgas wordt alleen gecorrigeerd naar energie-inhoud, omdat voor aardgas een duidelijk omschreven standaard geldt en variaties in emissies zeer gering zijn. Bij steenkool is er geen duidelijke standaard; bij eenzelfde energie-inhoud zijn er relatief grote afwijkingen in koolstofgehalte en daarmee in CO₂-emissie.

In de loop van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel dat heeft geleid tot de Wet verbruiksbelastingen van brandstoffen, geheven naar een milieugrondslag, is door SEP hetzelfde verzoek gedaan. Dit verzoek is afgewezen (zie kamerstukken II 1991/92, 22 405, nr. 5, blz. 25) met als argument dat voor een doelmatige uitvoering van de heffing het wenselijk is aan te sluiten bij de in de handel gebruikelijke eenheden. Voor kolen zouden de gebruikelijke eenheden gewichtseenheden zijn.

Bij de SEP als grote verbruiker van steenkool is de hele administratie al gebaseerd op de energie-inhoud van de kolen. Voor de SEP en andere grote verbruikers is het bepalen van energie-inhoud en koolstofgehalte (en daarmee de CO₂-emissie bij verbranding) voor elke ingevoerde partij steenkool geen probleem. Voor de kleinere belastingplichtigen (circa 30) – industriële bedrijven, kolenhandelaren zou dit echter problemen kunnen opleveren. Een oplossing daarvoor is dat belastingplichtigen een keuzemogelijkheid wordt geboden. Naar eigen keuze geven zij voortaan aan tegen het standaardtarief per ton dan wel tegen het gecorrigeerde tarief. Hierbij dient uiteraard een bestendige gedragslijn te worden gevolgd. Bij een keuze voor het gecorrigeerde tarief zal de belastingplichtige verplicht worden van elke ingekochte partij kolen de energie-inhoud en het koolstofgehalte te bepalen en te administreren. De ter zake geldende voorwaarden en verplichtingen zullen worden opgenomen in het Uitvoeringsbesluit en de Uitvoeringsregeling belastingen op milieugrondslag.

De budgettaire derving zal vermoedelijk uitkomen op circa f 5 mln per jaar. De omvang is afhankelijk van het aankoopgedrag van de grote verbruikers.

Tegen de nieuwe tariefsystematiek voor steenkool op basis van energie-inhoud en koolstofgehalte bestaan vanuit het oogpunt van CO₂-beleid geen bezwaren. Uitgaande van een facultatieve toepassing van deze tariefsystematiek – belastingplichtigen kunnen ook kiezen voor toepassing van het standaardtarief – zijn er evenmin uitvoeringstechnische bezwaren.

Nihiltarief regulerende energiebelasting voor groene stroom

In de Derde Energienota (kamerstukken II 1995/96, 24 525, nrs 1–2) is onder meer aangegeven welke stappen het kabinet wil zetten om te komen tot een meer duurzame energiehuishouding. De verlaging van het BTW-tarief voor duurzaam opgewekte elektriciteit behoort tot de voorgenomen maatregelen. Voor de toepassing van het verlaagde 6%-tarief op groene stroom moet de Europese Commissie ingevolge de zogenoemde zesde BTW-richtlijn¹ besluiten dat dit geen gevaar voor de mededinging oplevert. Inmiddels hebben er schriftelijke en mondelinge contacten met de Commissie plaatsgevonden die er uiteindelijk in hebben geresulteerd dat er geacht wordt geen gevaar te bestaan voor verstoring van de mededinging. Wel is de Commissie van mening dat het fundamentele beginsel van de BTW-regeling dat op goederen en diensten die intrinsiek dezelfde zijn hetzelfde BTW-tarief moet worden toegepast, zich tegen de maatregel verzet. Commissaris Monti heeft bij brief van 31 juli 1997 kenbaar gemaakt dat de Europese Commissie «niet haar goedkeuring kan hechten aan het door de Nederlandse regering voorgenomen verlaagde BTW-tarief voor zogenaamde groene stroom, en wel omdat normaal geproduceerde stroom volgens het normale tarief wordt belast.» De Nederlandse regering heeft inmiddels haar onvrede over dit standpunt aan de Commissie kenbaar gemaakt en aangegeven dat zij een

¹ (Richtlijn nr. 77/388/EEG) van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 17 mei 1977 betreffende de harmonisatie van wetgevingen der lidstaten inzake omzetbelasting -Gemeenschappelijke stelsel van belasting over de toegevoegde waarde: uniforme grondslag (PbEG nr. L 145 van 13 juni 1977).

nader gesprek over dit dossier wenst. Omdat het standpunt van de Commissie het niet mogelijk maakt de voorgenomen BTW-maatregel per 1 januari 1998 te realiseren, heeft het kabinet besloten vooralsnog de voorgenomen maatregel in de BTW-sfeer achterwege te laten en daarvoor in de plaats met ingang van 1 januari 1998 een nihiltarief in de regulerende energiebelasting (REB) op te nemen voor groene stroom. Ook deze maatregel zal overigens op grond van artikel 93 van het EG-verdrag aan de Commissie ter goedkeuring moeten worden voorgelegd. De regering verwacht geen problemen met betrekking tot het verkrijgen van de goedkeuring. De regering baseert dit oordeel op de omstandigheid dat er voor de energiebelasting niet eenzelfde beginsel geldt als «het fundamentele beginsel van de BTW-regeling dat op goederen en diensten die intrinsiek – dat wil zeggen van aard – dezelfde zijn hetzelfde tarief moet worden toegepast». Daarnaast behoort het stimuleren van duurzame energie tot de speerpunten van het Europese energiebeleid. De Commissie heeft op grond daarvan de bijzondere regeling voor op duurzame wijze geproduceerde elektriciteit waarbij de regulerende energiebelasting ten goede komt aan de producent (artikel 36o van de Wet belastingen op milieugrondslag) niet als steun aangemerkt.

Omdat het nog niet zeker is wanneer die goedkeuring zal worden verkregen, wordt voorgesteld met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip een nihiltarief REB in te voeren voor duurzaam opgewekte elektriciteit (hierna: groene stroom). Gekozen is voor een nihiltarief in plaats van een vrijstelling om de mogelijkheid open te houden tot invoering van een verlaagd REB-tarief, indien de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven. Een stimulans is immers alleen nodig zolang en voor zover de kosten van de productie van groene stroom hoger zijn dan die van conventionele stroom, inclusief REB.

Het nihiltarief vormt een ondersteuning van het initiatief van energiedistributiebedrijven om aan hun klanten groene stroom aan te bieden. Groene stroom is echter, in verband met de kostprijs ervan, duurder dan conventionele stroom. De prijsverlaging van ongeveer 3,5 cent (inclusief BTW) voor particulieren en van bijna 3 cent voor ondernemers per kilowattuur, doordat als gevolg van het nihiltarief geen doorberekening van REB plaatsvindt, zorgt ervoor dat het prijsverschil met conventionele stroom minder wordt. Anders gezegd: het afnemen van groene stroom wordt goedkoper dan voorheen en dus aantrekkelijker. Groene stroom zal derhalve eerder worden gekocht door de milieubewuste elektriciteitsverbruiker die een extra bijdrage wil leveren aan een energievoorziening waarin duurzame energie een groter aandeel voor haar rekening neemt. De toenemende vraag naar groene stroom komt ten goede aan de ontwikkeling van (nieuwe) duurzame energieprojecten. Daarmee leidt het wetsvoorstel tot een reductie van CO₂-uitstoot en wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen die zijn geformuleerd in het Actieprogramma «Duurzame energiebesparing in opmars» (kamerstukken II, 1996/97, 25 276, nr. 1).

Voor de afbakening van de groene stroom waarvoor het nihiltarief zal gelden, is aangesloten bij de definitie die reeds is opgenomen in artikel 36o van de Wet belastingen op milieugrondslag. In deze bepaling is de bijzondere regeling, inhoudende een vermindering van regulerende energiebelasting, voor duurzame energie opgenomen. Het gaat daarbij om elektriciteit die is opgewekt door middel van windenergie, zonne-energie, kleinschalige waterkracht of installaties waarin biomassa zonder bijstook of bijmenging van kunststoffen thermisch wordt verwerkt onder omzetting in elektriciteit. De opgewekte groene stroom wordt gedistribueerd via het bestaande elektriciteitsnet, waardoor het niet mogelijk is om bij levering van elektriciteit aan de eindverbruiker een onderscheid te maken tussen groene en conventionele stroom. Hoeveel groene stroom een distributiebedrijf aangeleverd heeft gekregen of heeft ingekocht, zal blijken uit de boekhouding. In de praktijk vindt levering van groene

stroom plaats door voor de hoeveelheid aangeleverde groene stroom contracten te sluiten met afnemers die bereid zijn voor de (papieren) afname een hoger bedrag te betalen dan zij bij levering van conventionele stroom verschuldigd zouden zijn. Het nihil-tarief zal dan ook uitsluitend gelden voor leveringen aan afnemers die zo'n contract hebben. Uiteraard zal er niet meer groene stroom kunnen worden verkocht dan er aan duurzame energie is opgewekt of ingekocht.

Verhoging belastingvrije voet energiebelasting bij elektrische warmtepomp

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel dat heeft geleid tot de invoering van de regulerende energiebelasting is door de energiesector naar voren gebracht dat het hanteren van afzonderlijke belastingvrije voeten in sommige situaties nadelig uitwerkt voor aansluitingen waarbij er geen sprake is van een aansluiting voor gas. De stimulans voor mogelijk efficiënte toepassingen van elektriciteit voor onder andere verwarmingsdoeleinden – zoals bij voorbeeld een elektrische warmtepomp – wordt daardoor minder. In de memorie van toelichting bij dat wetsvoorstel is aangegeven dat het hier om een vooralsnog zeer beperkt toepassingsgebied gaat, maar dat zal worden gezien of hier in de toekomst, als dat nodig mocht zijn, uitvoerbare oplossingen voor kunnen worden gevonden (kamerstukken II 1994/95, 24 250, nr. 3, blz. 24).

EnergieNed en SEP hebben gevraagd om aanpassing van de wet met betrekking tot de elektrische warmtepomp. Een warmtepomp zet «onbruikbare» omgevingswarmte om in warmte van een bruikbaar niveau met behulp van een relatief kleine hoeveelheid primaire energie. Zoals in het Actieprogramma Duurzame energie in opmars (kamerstukken II 1996/97, 25 276, nr. 1, blz. 46) al is aangekondigd, is na overleg met vorenbedoelde organisaties besloten een «overheveling» van de belastingvrije voet van aardgas naar elektriciteit mogelijk te maken in de gevallen waarin een elektrische warmtepomp is geïnstalleerd. In die gevallen zal het elektriciteitsverbruik ten behoeve van koken en ruimteverwarming stijgen, maar het totale energieverbruik – berekend in primaire energie – zal dalen, terwijl geen gasafname optreedt. Het achterwege blijven van een gasaansluiting levert een aanzienlijke kostenbesparing op. De voetoverheveling betekent een stimulans voor de elektrische warmtepomp.

Bijzondere regeling energiebelasting voor afvalverbrandingsinstallaties

Bij de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel dat heeft geleid tot de invoering van de regulerende energiebelasting is toepassing van de bijzondere regeling voor duurzame energie (artikel 36o van de Wet belastingen op milieugrondslag) op elektriciteit uit afvalverbrandingsinstallaties (AVI's) afgewezen (amendement van het lid Lansink, kamerstukken II 1995/96, 24 250, nr. 18).

Na de inwerkingtreding van de energiebelasting is van verschillende kanten bij het kabinet aangedrongen op een zodanige wijziging van de REB dat elektriciteit afkomstig uit AVI's onder de definitie van duurzame energie komt voorzover die elektriciteit is opgewekt met biomassa en indien er sprake is van een verbetering van de energetische prestatie van de AVI's. In het Actieprogramma Duurzame energie in opmars (kamerstukken II 1996/97, 25 276, nr. 1, blz. 19) is aangegeven dat het kabinet in de eerste helft van 1997 zal besluiten of bedoelde wijziging een begaanbare weg is.

Ik meen dat de bedoelde wijziging op aanvaardbare wijze als volgt kan worden vormgegeven. Aan de AVI's zal een vermindering van de REB worden toegekend die in beginsel is gerelateerd aan het deel van de door AVI's opgewekte elektriciteit dat kan worden aangemerkt als met

biomassa opgewekte elektriciteit. Omdat het niet uitvoerbaar is steeds de biomassafractie precies te meten wordt een forfaitair percentage toegepast. Het aandeel biomassa in het afval ligt momenteel tussen de 50 en 60%. In de wet zal bedoeld forfaitair percentage worden vastgesteld op 50, omdat moet worden voorkomen dat de tegemoetkoming ook wordt toegepast op elektriciteit opgewekt door de verbranding van kunststoffen (en ander afval dat niet als biomassa kan worden aangemerkt). Dit betekent dat de bijzondere regeling in beginsel van toepassing is op 50% van de door de AVI opgewekte elektriciteit.

De hoogte van het percentage van de door de AVI's geleverde elektriciteit dat in aanmerking komt voor teruggave van energiebelasting, zal echter lager kunnen zijn, afhankelijk van de inhoud van het nog dit jaar met de sector af te sluiten convenant inzake verbetering van het energierendement van de AVI's. Ook kan tijdens de looptijd van het convenant bijstelling geïndiceerd zijn, als de uitvoering daartoe aanleiding geeft. Om die reden is voorzien in de mogelijkheid dat het percentage van 50 bij ministeriële regeling lager kan worden vastgesteld. Vanwege het essentiële karakter van het percentage dat voor vermindering van energiebelasting in aanmerking mag worden genomen, is voorzien in een regeling op grond waarvan de ministeriële regeling waarbij het percentage wordt vastgesteld aan de Staten-Generaal ter goedkeuring wordt voorgelegd.

Het convenant met de AVI's over betere energiebenutting wordt nader uitgewerkt door de sector en de betrokken ministeries. Hoewel er naar gestreefd wordt het convenant per 1 januari 1998 in werking te laten treden en daarmee ook de teruggaafregeling, is het exacte tijdstip op dit moment nog niet aan te geven. Daarom is bepaald dat de inwerking-treding van de teruggaafregeling bij koninklijk besluit zal geschieden.

De met de teruggaafregeling gepaard gaande budgettaire derving wordt geraamd op circa f 38 mln per jaar (uitgaande van een percentage van 50).

Europese aspecten

Een aantal maatregelen in dit wetsvoorstel is aan te merken als staatssteun in de zin van de artikelen 92 en 93 EG. Het betreft de uitbreiding van de Vamil, de tijdelijke accijnsvrijstelling bio-ethanol, het nihil tarief in de regulerende energiebelasting ter zake van groene stroom en de bijzondere regeling in de energiebelasting voor afvalverbrandingsinstallaties. Deze maatregelen worden dientengevolge aangemeld bij de Europese Commissie.

Voorts bevat het wetsvoorstel een aantal maatregelen waarin technische voorschriften zijn opgenomen. Het betreft de verruiming van de vrijstelling van BPM en de regeling in de motorrijtuigenbelasting voor elektrische personenauto's en de regeling in de energiebelasting ter zake van warmtekrachtkoppeling. Deze maatregelen worden genotificeerd bij de Europese Commissie ingevolge richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109), zoals nadien gewijzigd.

III. BUDGETTAIRE GEVOLGEN

De budgettaire effecten van de in dit wetsvoorstel opgenomen maatregelen zijn weergegeven in het onderstaande overzicht (bedragen in mln gulden in de structurele situatie, afgerond op 5 mln)

| Maatregel | budgettaire effecten |
|---|----------------------|
| Uitbreiding regeling Groen beleggen/ VAMIL en vrijstelling vergoeding natuurbeheer | - 70 |
| Maatregelen ter terugdringing autoverkeer (telewerken, ketenforfait en carpoolregeling) | - 40 |
| Maatregelen op het gebied van de belasting op auto's | - 25 |
| Accijnsvrijstelling bio-ethanol | - 15 |
| Vrijstelling REB voor groene stroom | - 30 |
| Overige maatregelen op het gebied van de Wet belastingen op milieugrondslag | 15 |
| Vpb-plicht energiebedrijven | 80 |
| Uitbreiding energie-investeringsaftrek | - 50 |
| Totaal | - 135 |

Het wetsvoorstel leidt tevens tot een derving aan premies volksverzekeringen van 35 mln.

IV. UITVOERINGSKOSTEN

De maatregelen in dit wetsvoorstel leiden tot extra structurele werkzaamheden bij de Belastingdienst voor een belangrijk deel als gevolg van de invoering van een bodemtarief BPM. De met de maatregelen gemoeide uitvoeringskosten bedragen f 1,6 mln. (automatisering en personeel). De incidentele kosten voor voorlichting en dergelijke bedragen f 0,4 mln. De uitvoeringskosten van de Belastingdienst worden gefinancierd uit de Aanvullende Post (nader te verdelen).

De kosten van de Dienst Wegverkeer uit hoofde van het afgeven van verklaringen voor zeer zuinige auto's worden op grond van de voorgestelde wettekst gedekt uit een door de Dienst in rekening te brengen (kostendekkende) vergoeding ten laste van de aanvrager van de verklaring (de fabrikant of importeur). De verruiming van de vrijstelling voor elektrische auto's en het buiten de grondslag van de BPM laten van cruise control en econometers vergen geen extra werkzaamheden van de Dienst Wegverkeer; deze fiscale tegemoetkomingen worden op verzoek van de belanghebbende door de belastingdienst toegekend.

V. TOELICHTING OP DE ARTIKELEN

ARTIKEL I (WET OP DE INKOMSTENBELASTING 1964)

ARTIKEL I, ONDERDEEL A (ARTIKEL 8 VAN DE WET OP DE INKOMSTENBELASTING 1964)

Ingevolge het voorgestelde artikel 8, eerste lid, onderdeel i, wordt een deel van bepaalde door een belastingplichtige ontvangen subsidies ter zake van de ontwikkeling en de instandhouding van bos en natuur niet tot de winst gerekend. Dat deel van de subsidies blijft daardoor buiten de belastingheffing. Deze bepaling vindt tevens toepassing bij een terugbetaling van de bedoelde subsidies. De terugbetaling van het deel dat destijds was vrijgesteld, kan dan niet ten laste van de winst worden

gebracht. Zoals in het algemene deel van de memorie is aangegeven, is het de bedoeling om het deel van de genoemde subsidies dat betrekking heeft op verrichte arbeid niet in de vrijstelling te betrekken. Tevens wordt de in de subsidie te onderkennen kostencomponent niet tot het vrijgestelde deel van die subsidie gerekend. In de praktijk zal het echter niet altijd eenvoudig zijn om vast te stellen welk deel van een subsidie betrekking heeft op deze componenten. Daarom zijn zij niet als zodanig uitgezonderd, maar is de bevoegdheid opgenomen om het vrij te stellen deel bij ministeriële regeling vast te stellen. Zoals in het algemene deel van de memorie reeds is aangegeven, wordt in dat kader gedacht aan een forfaitaire vrijstelling van 90% van het bedrag van de subsidie, waarbij voorts de mogelijkheid bestaat een maximum te stellen aan de hoogte van de vrijstelling.

De subsidieregelingen waarop de vrijstelling zal worden toegepast, zullen bij ministeriële regeling worden aangewezen. Wellicht ten overvloede merk ik op dat de onderhavige vrijstelling ingevolge de systematiek van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 overeenkomstige toepassing vindt indien (een deel van) de subsidie wordt aangemerkt als inkomsten uit vermogen. Deze maatregel vindt overeenkomstige toepassing bij het bepalen van de winst voor de heffing van de vennootschapsbelasting.

ARTIKEL I, ONDERDEEL B (ARTIKEL 11 VAN DE WET OP DE INKOMSTENBELASTING 1964)

Deze aanpassing leidt ertoe dat het plafond van de in aanmerking te nemen investeringen voor de energie-investeringsaftrek wordt verhoogd van f 50 mln tot f 200 mln.

ARTIKEL I, ONDERDEEL C (ARTIKEL 23 VAN DE WET OP DE INKOMSTENBELASTING 1964)

In het nieuwe onderdeel e van artikel 23, eerste lid, is een vrijstelling opgenomen voor de inrichting van de werkruimte die door degene van wie inkomsten worden genoten aan de belastingplichtige wordt verstrekt, ter beschikking gesteld of vergoed. Zoals in het algemene deel van deze memorie is uiteengezet betreft deze vrijstelling met name een fiscale tegemoetkoming voor belastingplichtigen die op basis van een schriftelijke overeenkomst met hun opdrachtgever gedurende de gebruikelijke werkdagen tenminste eenmaal per week in die werkruimte plegen thuis te werken met behulp van telematica (zogenoemde telewerkers), zodat op die dagen geen woon-werkverkeer plaatsvindt. Teneinde te bewerkstelligen dat de inrichting van de werkruimte geschikt is voor thuiswerk worden nadere voorwaarden gesteld. Daartoe zal in de desbetreffende uitvoeringsregeling aansluiting worden gezocht bij de in het Besluit thuiswerk gestelde voorwaarden. Dit Besluit geeft onder meer uitvoering aan artikel 24 van de Arbeidsomstandighedenwet, dat de mogelijkheid biedt bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen ter verzekering van de veiligheid, ter bescherming van de gezondheid en ter bevordering van het welzijn van de thuiswerker. Zo is in artikel 13, eerste lid, van dit Besluit bepaald dat de arbeidsplaats van de werknemer zodanig moet zijn ingericht dat de arbeid zoveel mogelijk zittend, op ergonomisch verantwoorde wijze kan worden verricht.

Voor de toepassing van de vrijstelling wordt aangesloten bij de waarde in het economische verkeer van de desbetreffende inrichting in het kalenderjaar en de vier voorafgaande kalenderjaren. Hierbij is de waarde van de ter beschikking gestelde faciliteiten slechts relevant gedurende de periode waarin de terbeschikkingstelling plaatsvindt. Zo kan bijvoorbeeld

de verstrekking van de inrichting ter waarde van f 4000 na afloop van een periode waarin die faciliteiten ter beschikking werden gesteld, in beginsel onbelast plaatsvinden. Indien degene van wie de inkomsten worden genoten de hier bedoelde inrichting bekostigt, wordt daaraan het vermoeden ontleend dat de inrichting mede in verband met het verwerven van de inkomsten wordt gebruikt. De vrijstelling is evenwel niet van toepassing voorzover de inspecteur het tegendeel aannemelijk maakt.

De redactie van de nieuwe vrijstelling brengt mee dat voor de bepaling of in het kalenderjaar en de vier voorafgaande kalenderjaren het plafond van f 4000 is bereikt, de periode vóór 1 januari 1998 buiten beschouwing kan worden gelaten.

Bij ministeriële regeling kunnen voorwaarden worden gesteld met betrekking tot deze vrijstelling. Hierbij valt te denken aan administratieve voorwaarden met betrekking tot de «telewerkregeling». Het betreft hier dezelfde ministeriële regeling als genoemd in artikelen II, onderdeel A.1. en VII, onderdeel A.1.

Met de wijziging van artikel 23, derde lid, wordt bewerkstelligd dat de bepaling van de belastingvrije vergoedingen ter zake van openbaar vervoer in de nieuwe opzet plaatsvindt op basis van de werkelijke kosten vermeerderd met f 200. Zoals in het algemene deel van deze memorie is uiteengezet wordt aldus op forfaitaire wijze rekening gehouden met extra kosten van het zogenaamde ketenvervoer (bijvoorbeeld stallingskosten).

ARTIKEL I, ONDERDEEL D (ARTIKEL 26 VAN DE WET OP DE INKOMSTENBELASTING 1964)

Deze wijziging is toegelicht in het algemene deel van deze memorie.

ARTIKEL I, ONDERDEEL E (ARTIKEL 36 VAN DE WET OP DE INKOMSTENBELASTING 1964)

De wijziging van artikel 36, tweede lid, onderdeel a, onder 1°, houdt verband met het extra verhogen van de bedragen van het reiskosten-aftrekforfait, voor het geval per openbaar vervoer wordt gereisd over een enkele-reisafstand van meer dan 10 km. Deze extra verhoging zal plaatsvinden naast de gebruikelijke aanpassing van het reiskostenaftrekforfait, en wordt gesteld op f 200. Zoals in het algemene deel van deze memorie is uiteengezet wordt met deze verhoging op forfaitaire wijze rekening gehouden met extra kosten van het zogenaamde ketenvervoer (bijvoorbeeld stallingskosten).

ARTIKEL II (WET OP DE LOONBELASTING 1964)

ARTIKEL II, ONDERDEEL A (ARTIKEL 11 VAN DE WET OP DE LOONBELASTING 1964))

In het nieuwe onderdeel v van artikel 11, eerste lid, is een overeenkomstige vrijstelling opgenomen als in het nieuwe onderdeel e van artikel 23, eerste lid, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964. Verwezen zij naar de toelichting op artikel I, onderdeel C.

Gelet op de in de aanhef van het nieuwe onderdeel v opgenomen zinsnede «voorzover de waarde in het economische verkeer van die inrichting niet meer bedraagt dan f 4000» zij duidelijkheidshalve gewezen op een waarderingsaspect, ingeval de waarde in het economische verkeer van de door de inhoudingsplichtige verstrekte inrichting

meer beloopt dan f 4000. Er ontstaat in dat geval samenloop met artikel 13 van de Wet op de loonbelasting 1964 (waardering van loon in natura). Ingeval de waarde in het economische verkeer van die inrichting bijvoorbeeld f 8000 is, dient te worden bepaald welk bedrag in de heffing moet worden betrokken. Indien de verwerving van loon het gebruik van die inrichting meebrengt, wordt ingevolge artikel 13, eerste lid, van de Wet op de loonbelasting 1964 de waarde van de inrichting gesteld op de besparingswaarde (stel f 2000). De situatie is dan dat de economische verkeerswaarde f 8000 bedraagt, derhalve f 4000 meer dan de vrijstelling van f 4000, terwijl de besparingswaarde van het geheel f 2000 bedraagt.

Gelet op de «voorzover-vrijstelling» van het nieuwe onderdeel v ligt het in de rede dat deze besparingswaarde wordt gereduceerd tot een aan het bedrag boven de vrijstelling gerelateerd deel, derhalve tot $\frac{4}{8}$ van f 2000 = f 1000. Gevolg van dit systeem van evenredige reductie is dat het als loon in aanmerking te nemen bedrag hoger wordt naarmate de waarde in het economische verkeer van de inrichting hoger is, ondanks dat de besparingswaarde gelijk blijft. Dit is inherent aan een vrijstelling tot een vast bedrag, waarvan het belang relatief geringer wordt naarmate de waarde in het economische verkeer hoger wordt.

Ingeval de werknemer een eigen bijdrage verschuldigd is, kan deze eigen bijdrage in mindering worden gebracht op de aldus vastgestelde waarde, met dien verstande dat de waarde ten minste op nihil wordt gesteld (artikel 13, vierde lid, van de Wet op de loonbelasting 1964).

Volledigheidshalve zij erop gewezen dat deze waarderingsmethodiek mutatis mutandis ook geldt voor de op 1 januari 1997 in het kader van de Wet aanpassing loon- en inkomstenbelasting c.a. 1997 ingevoerde vrijstelling voor computers (artikel 11, eerste lid, onderdeel u, van de Wet op de loonbelasting 1964).

In het nieuwe onderdeel w van artikel 11, eerste lid, is een vrijstelling opgenomen van een of meer uitkeringen aan zogenoemde carpoolers tot een bedrag dat, afhankelijk van de voor het woon-werkverkeer af te leggen reisafstand, varieert van ten hoogste f 500 per kalenderjaar bij een reisafstand van 15 tot 30 km tot ten hoogste f 1000 per kalenderjaar bij een reisafstand van 50 km of meer. Per werknemer is diens eigen reisafstand relevant, terwijl voor de bestuurder tevens als voorwaarde geldt dat er tenminste 15 km een «meerijwerknemer» met hem moet hebben meegereden. Dit laatste zal in de uitvoeringsregeling worden vastgelegd. Deze vrijstelling (meerijbonus) heeft zowel betrekking op door de werkgever verstrekte uitkeringen ten behoeve van de werknemer die krachtens een schriftelijk vastgelegde regeling van de inhoudingsplichtige, dan wel van de inhoudingsplichtige of een of meer andere inhoudingsplichtigen, andere werknemers vervoert, als op de werknemer of werknemers die krachtens die regeling worden vervoerd. Het moet daarbij uiteraard gaan om werknemers van de inhoudingsplichtige(n) waarop de regeling betrekking heeft.

Het vervoer per auto kan zowel betrekking hebben op een eigen auto van de werknemer als op een door de inhoudingsplichtige ter beschikking gestelde auto. Teneinde oneigenlijk gebruik zoveel mogelijk te voorkomen en om uitvoeringstechnische redenen is de voorwaarde opgenomen dat de vrijstelling van toepassing is nadat de werknemer in het kalenderjaar tenminste 120 dagen heeft gecarpoold. Bij ministeriële regeling kunnen voorwaarden worden gesteld met betrekking tot deze vrijstelling (het betreft hier dezelfde ministeriële regeling als genoemd in artikelen I, onderdeel C.1. en VII, onderdeel A.1.). Daarbij valt met name te denken aan administratieve voorwaarden ter zake van de carpoolregeling; hierbij zal aan de inhoudingsplichtige een nadrukkelijke controleplicht worden opgelegd. Dat de inhoudingsplichtige expliciet zal moeten vaststellen dat op tenminste 120 dagen is gereisd, blijkt ook uit de voorgestelde wettekst, volgens welke de faciliteit voor een bepaalde werknemer pas geldt nadat

de werknemer in het jaar op tenminste 120 dagen heeft gecarpoold. Deze systematiek sluit aan bij de per 1 januari 1997 geïntroduceerde 40-dagenregeling (artikel 11, twaalfde lid, van de Wet op de loonbelasting 1964). Dit betekent dat bij begin of beëindiging van de dienstbetrekking in de loop van het jaar het aantal van 120 dagen niet evenredig wordt verminderd, en dat elk jaar op 1 januari de dagenteller op nul wordt gezet. Aldus is de regeling eenvoudig uitvoerbaar.

De in onderdeel A.2 opgenomen wijziging van artikel 11, tiende lid, van de Wet op de loonbelasting 1964 stemt goeddeels overeen met de in artikel I, onderdeel C, opgenomen wijziging van artikel 23, derde lid, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964.

Zoals in het algemene deel van deze memorie is opgemerkt zal in de nieuwe opzet voor de carpooler (zowel de chauffeur als de meerrijder) het recht op aftrek of belastingvrije vergoeding van reiskosten volgens het reiskostenforfait niet vervallen ingeval sprake is van een niet door de inhoudingsplichtige ter beschikking gestelde personenauto en zal de oude meerijregeling (artikel 8, vierde en vijfde lid, van de Uitvoeringsregeling loonbelasting 1990) vervallen. In verband hiermee kan de in het dertiende lid opgenomen delegatiebepaling vervallen. Onderdeel A.3 strekt daartoe. Ingeval sprake is van een door de inhoudingsplichtige ter beschikking gestelde personenauto hebben de meerrijders wel recht op het reiskostenforfait.

Ingevolge de in onderdeel A.4 opgenomen toevoeging aan het vijftiende lid wordt op de maximumbedragen die belastingvrij aan carpoolers (de zogenoemde meerrijbonussen) kunnen worden uitgekeerd, jaarlijks de tabelcorrectiefactor van art. 66b, tweede lid, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 toegepast.

ARTIKEL II, ONDERDEEL B (ARTIKEL 15 VAN DE WET OP DE LOONBELASTING 1964)

De in onderdeel B opgenomen wijziging van artikel 15, tweede lid, onderdeel a, onder 1°, stemt goeddeels overeen met de in artikel I, onderdeel E, opgenomen wijziging van artikel 36, tweede lid, onderdeel a, onder 1°, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964.

ARTIKEL III (WET OP DE VENNOOTSCHAPSBELASTING 1969)

ARTIKEL III, ONDERDELEN A.1 EN A.2 (ARTIKEL 2 VAN DE WET OP DE VENNOOTSCHAPSBELASTING 1969)

Door deze aanpassingen van artikel 2, derde lid, van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 worden energiebedrijven van publiekrechtelijke rechtspersonen in de belastingheffing betrokken. Opgemerkt zij dat het begrip bedrijf in het kader van dit artikel dient te worden opgevat in technische zin. Dit betekent dat activiteiten die weliswaar plaatsvinden binnen de organisatorische en administratieve eenheid van een «energiebedrijf» van een publiekrechtelijk rechtspersoon, maar die niet gerekend worden tot de in artikel 2, tweede volzin, bedoelde activiteiten, niet worden meegetrokken in de belastingplicht.

ARTIKEL III, ONDERDEEL A.3 (ARTIKEL 2 VAN DE WET OP DE VENNOOTSCHAPSBELASTING 1969)

Deze wijziging van artikel 2, zevende lid, is redactioneel. Zij houdt verband met de nieuwe spellingsregels en de Aanwijzingen voor de regelgeving.

ARTIKEL III, ONDERDEEL A.4 (ARTIKEL 2 VAN DE WET OP DE VENNOOTSCHAPSBELASTING 1969)

Nu de overheidsenergiebedrijven in de belastingheffing worden betrokken, kan de in artikel 2, zevende lid, onderdeel i, opgenomen uitzondering worden beperkt tot het leveren van water.

ARTIKEL III, ONDERDEEL A.5 (ARTIKEL 2 VAN DE WET OP DE VENNOOTSCHAPSBELASTING 1969)

De wijziging van het derde lid heeft in verbinding met het zevende lid, eerste volzin, tot gevolg dat afzonderlijke rechtspersonen die volledig worden beheerst door de overheid («overheidslichamen») en die een energiebedrijf uitoefenen voor die kernactiviteit en voor andere activiteiten die vallen onder de limitatieve opsomming van het derde lid, in de belastingheffing worden betrokken. Op grond van de tweede volzin, onderdeel j, van het zevende lid blijft de belastingplicht van deze «overheidslichamen» die een energiebedrijf uitoefenen echter niet beperkt tot deze activiteiten, maar wordt het lichaam voor al zijn activiteiten in de belastingheffing betrokken. Door het opnemen van onderdeel j worden dus ook activiteiten die buiten de opsomming van het derde lid vallen, in de heffing betrokken. In onderdeel j wordt een uitzondering op de belastingplicht gemaakt voor lichamen die uitsluitend of nagenoeg uitsluitend water leveren. Onderdeel j, in verbinding met het slot van het zevende lid, leidt er voorts toe dat ook dochtermaatschappijen van deze «overheidslichamen» die een energiebedrijf uitoefenen (en die niet uitsluitend of nagenoeg uitsluitend water leveren) voor al hun activiteiten in de belastingheffing worden betrokken.

ARTIKEL III, ONDERDEEL A.6 (ARTIKEL 2 VAN DE WET OP DE VENNOOTSCHAPSBELASTING 1969)

Deze wijziging betreft een technische aanpassing. Het voorgestelde onderdeel j geldt immers ook voor andere rechtspersonen dan vennootschappen en stichtingen.

ARTIKEL III, ONDERDEEL B (ARTIKEL 8 VAN DE WET OP DE VENNOOTSCHAPSBELASTING 1969)

De voorgestelde wijziging van artikel 8, eerste lid, strekt ertoe de in dit voorstel van wet opgenomen wijziging van artikel 8, eerste lid, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 in verband met een fiscale faciliteit voor de ontwikkeling en instandhouding van bos en natuur, van overeenkomstige toepassing te verklaren voor de heffing van de vennootschapsbelasting.

ARTIKEL III, ONDERDEEL C (ARTIKEL 10 VAN DE WET OP DE VENNOOTSCHAPSBELASTING 1969)

Het is denkbaar dat gemeentelijke of provinciale overheden die een energiebedrijf uitoefenen de gevolgen van de invoering van de vennootschapsbelastingplicht voor energiebedrijven zullen trachten te voorkomen of te beperken door de introductie of verhoging van precario-belastingen. Een dergelijk effect zou kunnen worden voorkomen door het extra bedrag aan precariobelasting dat energiebedrijven in dat geval verschuldigd zouden zijn, niet in aftrek toe te laten voor de vennootschapsbelasting. In de praktijk zou dit echter tot zeer moeilijke afbakeningsvragen kunnen leiden. Daarom wordt een aftrekbeperking voorgesteld voor de precariobelastingen die op of na 1 januari 1998 worden ingevoerd en voor reeds voor deze datum bestaande precariobelastingen die worden verhoogd, behoudens voorzover de verhoging niet uitgaat boven de gemiddelde verhoging van de overige door de desbetreffende gemeente of provincie geheven belastingen. Voor de vraag of er sprake is van een «verhoging» zullen het tarief en de grondslag van de desbetreffende belasting in ogenschouw worden genomen. De aftrekbeperking geldt zowel voor directe overheidsbedrijven (als bedoeld in artikel 2, derde lid, tweede volzin) als voor indirecte overheidsbedrijven (als bedoeld in artikel 2, zevende lid, tweede volzin, onderdeel j, en het slot van dat artikel).

De mogelijkheid bestaat dat door gemeenten of provincies in plaats van de heffing van een precariobelasting, krachtens een privaatrechtelijke overeenkomst een vergoeding van het energie-bedrijf wordt bedongen voor het hebben van voorwerpen onder, op of boven de voor de openbare dienst bestemde gemeente- onderscheidenlijk provinciegrond. In de tweede volzin wordt bepaald dat deze vergoedingen voor de aftrekbeperking met precariobelastingen op een lijn worden gesteld.

ARTIKEL IV (WET OP DE BELASTING VAN PERSONENAUTO'S EN MOTORRIJWIELEN 1992)

Algemeen

In artikel IV tot wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt invulling gegeven aan de korting van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) voor zeer zuinige personenauto's en de introductie van een bodemtarief in de bpm bij de heffing voor oudere vervoermiddelen. Tevens wordt een algemene overgangsbepaling opgenomen.

ARTIKEL IV, ONDERDEEL A (ARTIKEL 1, VIERDE LID EN 9A VAN DE WET OP DE BELASTING VAN PERSONENAUTO'S EN MOTORRIJWIELEN 1992)

De wijziging van artikel 9a verruimt het tijdelijke nihil tarief voor elektrische personenauto's tot alle personenauto's die zijn ingericht en bestemd om mede te worden aangedreven door een elektromotor met een vermogen van ten minste 10 kW. Artikel 1, vierde lid, waarin is aangegeven dat de belasting alsnog verschuldigd wordt indien de personenauto niet langer voldoet aan de voorwaarden voor het nihil tarief, is dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL IV, ONDERDEEL B (ARTIKEL 9B VAN DE WET OP DE BELASTING VAN PERSONENAUTO'S EN MOTORRIJWIELEN 1992)

Het nieuwe artikel 9b bevat de hoofdlijnen van de wijze waarop aan de korting voor zeer zuinige personenauto's gestalte wordt gegeven. Om voor een korting in aanmerking te komen dient ingevolge het tweede lid een verklaring van de Dienst Wegverkeer te zijn afgegeven. Deze verklaring kan van algemene aard zijn en betrekking hebben op een bepaalde uitvoering van een model van een bepaald merk. Dat houdt in dat alle auto's van dat merk en model die aan de betreffende specificaties qua uitvoering voldoen, voor de korting in aanmerking komen (in het tweede lid omschreven als een uitvoering van een auto). Er hoeft dan ook maar een keer een verklaring te worden aangevraagd en te worden afgegeven. Een verklaring kan ook betrekking hebben op een specifieke auto waarvoor een korting wordt aangevraagd. In het algemeen zal deze verklaring betrekking hebben op een (parallel) geïmporteerde auto waarvoor geen typegoedkeuring bestaat.

In de verklaring die op verzoek van de importeur of fabrikant wordt afgegeven, wordt door Dienst Wegverkeer aangegeven of de auto voldoet aan de in het vierde lid bij de wet gestelde of de krachtens het vijfde lid bij ministeriële regeling neer te leggen eisen inzake het brandstofverbruik. Aan de afgifte van een verklaring kunnen ingevolge het zevende lid bij ministeriële regeling nadere voorwaarden worden verbonden. Hierbij kan worden gedacht aan een voorwaarde dat de korting door de fabrikant of importeur niet wordt ingezet voor de promotie van met het oogmerk van de regeling strijdige luxe- of pretpakketten. Gestreefd wordt naar duidelijke afspraken vooraf met de autobranche, zodat toepassing van deze bepaling achterwege kan blijven. In het negende lid wordt voorzien in de mogelijkheid om bij ministeriële regeling te bepalen welke gegevens bij het verzoek om een verklaring dienen te worden overgelegd. Dit zullen in het algemeen afschriften zijn van de bescheiden welke in het kader van de typegoedkeuring worden afgegeven en die betrekking hebben op de grootte van het voertuig, het gewicht en het verbruik. Voor de figuur van de verklaring met korting is gekozen om op korte termijn aan de stimuleringsregeling gestalte te kunnen geven zonder dat voor elke auto door de Dienst Wegverkeer het brandstofverbruik behoeft te worden vastgesteld (deze gegevens zijn niet zonder meer toegankelijk). Het initiatief wordt bij de fabrikant of importeur gelegd, die de vereiste stukken voor de toetsing moet overleggen. Het ligt in de bedoeling de gegevens over afgegeven verklaringen algemeen toegankelijk te maken zodat een ieder kan weten voor welke uitvoeringen een korting kan worden verkregen, zodat een met de vamil en eia vergelijkbaar systeem van lijsten ontstaat dat de koper maximale duidelijkheid verschaft.

In het derde lid zijn de bedragen opgenomen die als korting kunnen worden toegekend, onderscheiden naar een korting van f 2500 indien aan een absolute norm wordt voldaan en van f 1250 indien het voertuig aan een aan het gewicht en/of de grootte gerelateerde norm voldoet. De korting van f 2500 kan in sommige gevallen – met name voor de personenauto's uit het kleinere (goedkopere) segment – uitstijgen boven de normaliter verschuldigde bpm. Het derde lid bepaalt dat in dergelijke gevallen de korting wordt beperkt tot de verschuldigde bpm.

In het algemeen deel van deze memorie is reeds uiteengezet onder welke condities een personenauto als zeer zuinig in zijn klasse kan worden aangeduid en dus in aanmerking komt voor een korting op de bpm. In het vijfde lid is de nadere invulling daarvan gedelegeerd naar een ministeriële regeling. Ter zake van de wijze van vaststelling van de brandstofverbruikscijfers, het gewicht en de grootte van de personenauto wordt nog opgemerkt dat deze zal zijn gebaseerd op de ter zake van toepassing zijnde Europese richtlijnen voor typegoedkeuring. Er wordt derhalve gebruik gemaakt van gegevens die reeds uit andere hoofde bekend zijn.

De brandstofverbruikscijfers zullen dienen te zijn vastgesteld overeenkomstig richtlijn 80/1268/eeg van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 december 1980 inzake het brandstofverbruik van motorvoertuigen (PbEG L375), zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij richtlijn 93/116/EG, dat wil zeggen volgens de «nieuwe meetmethode», die veelal leidt tot iets hogere, het verbruik in de praktijk beter benaderende cijfers dan de daarvoor geldende meetmethode.

Bepaalde vormen van personenauto's of personenauto's voorzien van bepaalde uitrustingsstukken kunnen op grond van het zesde lid van de korting worden uitgesloten. Dit houdt verband met het feit dat bepaalde voorzieningen dan wel verschijningsvormen een hoger brandstofverbruik met zich brengen dan op grond van hun bij de typegoedkeuring vastgestelde verbruik mag worden verwacht. Ik ben voornemens om in ieder geval auto's voorzien van een airconditioningssysteem (zorgt voor gebruikstoename van 10–15%) en zogenoemde cabriolets (eveneens een hoger verbruik van zo'n 10–15%) van de korting uit te sluiten.

De onderhavige korting heeft tot doel de consument te bewegen tot de aanschaf van een zuiniger auto. Daarbij moet echter niet uit het oog worden verloren dat de techniek voortschrijdt en dat de gemiddelde personenauto steeds zuiniger wordt. Zonder aanpassing zou derhalve de nu vast te stellen (scherpe) norm na verloop van tijd wel eens de standaard kunnen zijn. Om die reden dient de norm ten minste na elke twee jaar te worden herijkt, zodat gelijke tred wordt gehouden met de ontwikkelingen in de techniek. Alleen op die manier blijft van de kortingsregeling een impuls uitgaan om te kiezen voor de zuiniger auto. Het achtste lid strekt tot een dergelijke periodieke aanpassing, waarbij steeds de ontwikkelingen op de markt zullen worden gevolgd. Dit laatste betekent dat niet bij elke herijking daadwerkelijk veranderingen in alle klassen behoeven op te treden. Indien een herijking daadwerkelijk tot gevolg heeft dat een type auto niet langer als zeer zuinig in zijn klasse wordt aangemerkt, verliest de eerder voor dat type afgegeven verklaring ingevolge het achtste lid zijn geldigheid. In artikel 16a is een regeling getroffen voor deze auto's waarvoor al wel een kentekenbewijs is afgegeven maar die nog niet te naam zijn gesteld.

Het tweede lid stelt buiten twijfel dat een verklaring voor een uitvoering van een personenauto niet vervallen mag zijn. Dit is met name van belang voor gebruikte auto's die voor het eerst in de bpm worden betrokken. In dat geval kan zich immers de situatie voordoen dat die uitvoering op het moment dat die auto voor het eerst in gebruik werd genomen als zeer zuinig werd beschouwd, maar op het moment van het in de bpm betrekken niet meer, omdat de eisen inmiddels zijn aangescherpt. In dat laatste geval kan de gebruikte auto niet voor de korting in aanmerking komen. Dit brengt deze gebruikte auto op dat moment in dezelfde positie als een aangeschafte nieuwe auto. Voorts wordt de korting ingevolge hetzelfde lid uitsluitend in acht genomen indien de verklaring is afgegeven voordat de auto voor het eerst in gebruik is genomen, omdat een gebruikte auto die voor het eerst in de bpm wordt betrokken anders zou worden bevoorrecht boven een op dat moment van eerste in gebruik neming in het verleden aangeschafte auto.

ARTIKEL IV, ONDERDEEL C (ARTIKEL 10 VAN DE WET OP DE BELASTING VAN PERSONENAUTO'S EN MOTORRIJWIELEN 1992)

Dit onderdeel bevat bepalingen voor de wijziging van artikel 10, waarin is geregeld hoe de toepassing van de bpm verloopt bij gebruikte auto's. In het eerste lid wordt geregeld dat de korting van artikel 9b ook op gebruikte auto's wordt toegepast. In dat geval wordt de korting toegepast verminderd volgens dezelfde regels als gelden voor het bedrag bedoeld in artikel 9. Zoals in de toelichting op artikel 9b reeds is opgemerkt, vindt de

korting op een gebruikte auto alleen toepassing indien deze auto op het moment dat hij in de bpm wordt betrokken aan de dan geldende eisen voor zuinigheid voldoet. In het tweede lid wordt de introductie van het bodemtarief geregeld, door de vermindering met de leeftijd aan een maximum van 90% te verbinden.

ARTIKEL IV, ONDERDEEL D (ARTIKEL 16A VAN DE WET OP DE BELASTING VAN PERSONENAUTO'S EN MOTORRIJWIELEN 1992)

Dit onderdeel bevat een in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 op te nemen overgangsbepaling die voorzieningen treft voor de situatie dat de daarin opgenomen tarieven worden gewijzigd, dan wel indien kortingen of normen worden vastgesteld of gewijzigd. Deze overgangsbepaling is op dit moment alleen van belang voorzover deze betrekking heeft op situaties waarbij verklaringen voor een korting worden afgegeven of vervallen verklaard, maar is tevens van toepassing op gevallen waarin tarieven en kortingen eventueel later bij de wet worden gewijzigd, zodat in die gevallen geen overgangsrecht meer behoeft te worden geregeld.

Een overgangsbepaling is voor al deze situaties noodzakelijk in verband met het feit dat ter zake van een vervoermiddel reeds in een vroeg stadium een kenteken wordt afgegeven, terwijl eerst op een later tijdstip de tenaamstelling van het kenteken overeenkomstig artikel 48, tweede lid, onderdeel b van het Kentekenreglement plaatsvindt. De datum van tenaamstelling is feitelijk bepalend voor de vaststelling van de hoogte van de bpm; ook dan wordt pas de bpm verschuldigd. Aangezien het bpm-bedrag moet worden vermeld op het kentekenbewijs, wordt dat reeds daarop vermeld op het moment dat het wordt afgegeven, zulks naar het tarief dat op dat moment van toepassing is. Indien de tenaamstelling echter plaatsvindt nadat een tariefwijziging heeft plaatsgevonden, zou dat inhouden dat alle (voortijdig) afgegeven kentekens moeten worden ingenomen. Om dat te voorkomen voorziet dit artikel in een overgangsfase. Het eerste lid heeft betrekking op tariefwijzigingen die tot gevolg hebben dat de bpm stijgt, hetzij omdat het tarief zelf is verhoogd, hetzij omdat de korting wordt verminderd. Ter zake van die situatie wordt bepaald dat het bij afgifte van het kenteken toegepaste tarief gehandhaafd blijft voor zover de tenaamstelling plaatsvindt binnen twee maanden na de tariefwijziging. Deze termijn is gesteld om te voorkomen dat bij een tariefwijziging een «hamsterings» plaatsvindt van nieuwe auto's tegen het oude tarief.

Het handhaven van het «oude» tarief is niet gewenst indien een tariefwijziging een verlaging van de bpm-druk met zich brengt, hetzij omdat het tarief wordt verlaagd, hetzij omdat de korting als bedoeld in het onderhavige voorstel kan worden toegekend (of een hogere korting van toepassing is), die op het moment van afgifte van het kenteken nog niet van toepassing was. In die gevallen dient alsnog het correcte tarief op het moment van de tenaamstelling te worden toegepast. Het tweede lid strekt daartoe.

In het derde en vierde lid is geregeld op welke wijze dient te worden omgegaan met de heffing van de bpm voor personenauto's waarvoor verklaringen nieuw worden afgegeven dan wel waarvoor de in het verleden afgegeven verklaringen hun geldigheid hebben verloren. Overeenkomstig hetgeen ter zake is geregeld voor de wijzigingen in het tarief of van de kortingen, zal steeds de voor belanghebbende meest gunstige regeling worden toegepast. Dat wil zeggen dat een verklaring die zijn geldigheid heeft verloren nog kan worden toegepast voorzover de tenaamstelling van het kenteken plaatsvindt binnen twee maanden nadat de geldigheid is ingetrokken. Een verklaring afgegeven voor een auto waarvoor reeds een kenteken is afgegeven zonder dat rekening is

gehouden met de aan die verklaring verbonden korting, heeft tot gevolg dat alsnog die korting kan worden toegepast.

ARTIKEL V (ARTIKEL 22 VAN DE WET OP DE MOTORRIJTUIGENBELASTING 1994)

Door de wijziging van artikel 22 blijft het gewicht van een elektromotor en de bijbehorende accu's buiten beschouwing in de vaststelling van het voor de heffing van motorrijtuigenbelasting relevante gewicht van een personenauto, mits de elektromotor een vermogen heeft van ten minste 10 kW en de auto is ingericht en bestemd om mede door die elektromotor te worden aangedreven. Op dezelfde wijze wordt ingevolge artikel 22 het gewicht van een installatie voor het verplaatsen of vaststellen van een rolstoel voor invaliden buiten beschouwing gelaten. Voor elektrische personenauto's die hoofdzakelijk door de elektromotor worden aangedreven heeft de voorgestelde bepaling geen betekenis, omdat voor dergelijke auto's een nihil tarief geldt op grond van artikel 31.

ARTIKEL VI (WET BELASTINGEN OP MILIEUGRONDSLAG)

ARTIKEL VI, ONDERDEEL B (ARTIKEL 20 VAN DE WET BELASTINGEN OP MILIEUGRONDSLAG)

Ingevolge dit onderdeel wordt aan artikel 20, eerste lid, een nieuw onderdeel toegevoegd, waarin een omschrijving wordt gegeven van het begrip KV-gas. Zoals in het algemeen deel van deze memorie is aangegeven kan voor dit gas niet de term «kolengas» worden gehanteerd, aangezien het daarbij om een ander soort gas gaat.

ARTIKEL VI, ONDERDEEL C (ARTIKEL 21 VAN DE WET BELASTINGEN OP MILIEUGRONDSLAG)

Artikel 21, eerste lid, bevat een opsomming van de brandstoffen waarvan de brandstoffenbelasting wordt geheven. Ingevolge onderdeel B wordt deze opsomming uitgebreid met de brandstof «KV-gas».

ARTIKEL VI, ONDERDEEL D (ARTIKEL 27 VAN DE WET BELASTINGEN OP MILIEUGRONDSLAG)

Artikel 27 bevat de tarieven van de brandstoffenbelasting. Ingevolge onderdeel D.1. wordt aan het eerste lid van dit artikel een onderdeel toegevoegd, dat het tarief van KV-gas bevat. Ingevolge onderdeel D.2. worden na het zesde lid vier nieuwe leden toegevoegd. In het nieuwe zevende lid is neergelegd dat op verzoek van de belastingplichtige een afwijkend tarief voor kolen kan worden toegepast, dat is gebaseerd op de feitelijke energie-inhoud (gigajoules) en het feitelijke koolstofgehalte (CO₂-emissie) van elke partij kolen. Teneinde het opnemen van ingewikkelde formules in de wet te voorkomen is een tarief weergegeven per gigajoule en per kg CO₂. Indien belastingplichtigen kiezen voor de hier geboden mogelijkheid dienen zij onder meer hun administratie zodanig in te richten dat voor elke partij kolen de energie-inhoud en de CO₂-emissie worden vastgelegd. De desbetreffende hoeveelheden leveren vermenigvuldigd met de tarieven per gigajoule en per kg CO₂ de verschuldigde belasting op.

Belastingplichtigen die voor vorengenoemde mogelijkheid kiezen dienen hierbij een bestendige gedragslijn te volgen. Om die reden is bepaald dat bij inwilliging van het verzoek zulks geldt tot wederopzegging door belanghebbende doch ten minste voor vijf jaren. Een hernieuwd verzoek kan eerst vijf jaren na die wederopzegging worden ingewilligd.

ARTIKEL VI, ONDERDEEL E (ARTIKEL 28 VAN DE WET BELASTINGEN OP MILIEUGRONDSLAG)

De onderhavige wijziging strekt ertoe de in artikel 28, eerste lid, gebruikte formulering in overeenstemming te brengen met die in artikel 21, derde en vijfde lid.

ARTIKEL VI, ONDERDEEL F (ARTIKEL 36I VAN DE WET BELASTINGEN OP MILIEUGRONDSLAG)

In artikel 36i wordt een nieuw lid ingevoegd, waarin het nihiltarief voor op duurzame wijze geproduceerde elektriciteit is opgenomen. Het nihiltarief is slechts van toepassing indien er een contract is tussen het leverende energiedistributiebedrijf en de afnemer inzake de levering van groene stroom. Daardoor wordt bewerkstelligd dat alleen afnemers die daadwerkelijk bereid zijn tot afname van (duurdere) groene stroom, profiteren van het nihiltarief. Bovendien vergemakkelijken de contracten de controle op de juiste toepassing van het nihiltarief. Het is zo niet mogelijk dat het energiebedrijf dit tarief toepast op meer kilowattuur dan het daadwerkelijk levert.

ARTIKEL VI, ONDERDEEL G (ARTIKEL 36J VAN DE WET BELASTINGEN OP MILIEUGRONDSLAG)

Ingevolge dit onderdeel wordt aan het eerste lid van artikel 36j een onderdeel c toegevoegd, op grond waarvan vrijstelling wordt verleend ter zake van de levering van 3384 kWh elektriciteit indien een elektrische warmtepomp is geïnstalleerd. Naast de voorwaarde dat een elektrische warmtepomp moet zijn geïnstalleerd zullen in de uitvoeringsbepalingen aanvullende voorwaarden worden gesteld. Belangrijkste voorwaarden zijn dat geen gasaansluiting aanwezig is en dat er geen verwarming plaatsvindt met behulp van huisbrandolie, halfzware olie en LPG. Laatstgenoemde voorwaarde houdt verband met het volgende. In verband met het feit dat een belastingvrije voet voor niet-leidinggebonden brandstoffen niet mogelijk is, is dit gecompenseerd door de tarieven van de energiebelasting voor deze brandstoffen op een lager niveau vast te stellen. Verwezen zij naar de memorie van toelichting op het wetsvoorstel regulerende energiebelasting (kamerstukken II 1994/95, 24 250, nr. 3, par. 5.5 en 5.6).

Iemand die voor deze verhoogde belastingvrije voet in aanmerking wil komen dient aan het energiebedrijf een verklaring over te leggen dat een elektrische warmtepomp is geïnstalleerd, dat geen gasaansluiting aanwezig is en dat er geen verwarming plaatsvindt met behulp van huisbrandolie, halfzware olie of LPG. Op grond van artikel 36j, zesde en zevende lid, zullen in het Uitvoeringsbesluit onderscheidenlijk de Uitvoeringsregeling nadere voorwaarden en beperkingen voor de toepassing van deze belastingvrije voet worden vastgesteld alsmede nadere regels ten behoeve van de uitvoering hiervan. Zo zal onder meer worden bepaald dat de vorenbedoelde verklaring vergezeld moet gaan van een factuur waaruit blijkt dat een elektrische warmtepomp is geplaatst.

De in onderdeel c voorgestelde belastingvrije voet van 3384 kWh is als volgt berekend. De «waarde» van de – naar de belastingvrije voet voor elektriciteit over te hevelen – belastingvrije voet voor aardgas is met ingang van 1 januari 1998 f 76,24 ($800 \text{ m}^3 * f 0,0953$). Gerekend tegen het tarief van de energiebelasting voor elektriciteit – f 0,0295 per kWh – betekent dit dat de belastingvrije voet voor elektriciteit in dit geval wordt verhoogd met 2584 kWh tot een totaal van 3384 kWh. Voor alle duidelijkheid is in onderdeel c bepaald dat bij toepassing van dit onderdeel de in onderdeel b opgenomen belastingvrije voet van 800 kWh toepassing mist.

ARTIKEL VI, ONDERDEEL H (ARTIKEL 36O VAN DE WET BELASTINGEN OP MILIEUGRONDSLAG)

Met de wijziging van artikel 36o, tweede lid, wordt de vergoeding veilig gesteld die de producenten van op duurzame wijze geproduceerde elektriciteit krijgen van de distributiebedrijven. De vergoeding wordt immers betaald uit de ter zake van de levering van op duurzame wijze geproduceerde elektriciteit verschuldigde belasting. Bij een nihil tarief voor de levering van groene stroom, zou die opbrengst ontbreken. Daarom is bepaald dat onder verschuldigde belasting mede wordt verstaan de belasting die verschuldigd zou zijn indien geen nihil tarief van toepassing zou zijn.

ARTIKEL VI, ONDERDEEL I (ARTIKEL 36R VAN DE WET BELASTINGEN OP MILIEUGRONDSLAG)

Het nieuwe artikel 36r bevat een bijzondere regeling voor de elektriciteit opgewekt door AVI's.

In het derde lid is bepaald dat het derde tot en met vijfde lid van artikel 36o van overeenkomstige toepassing zijn. Op grond van het van overeenkomstige toepassing verklaarde vierde lid van artikel 36o zullen bij algemene maatregel van bestuur voorwaarden en beperkingen worden gesteld waaronder de in het eerste lid bedoelde regeling kan worden toegepast. In het van overeenkomstige toepassing verklaarde vijfde lid van artikel 36o is bepaald dat bij ministeriële regeling nadere regels kunnen worden gesteld ten behoeve van de uitvoering van dit artikel. Zo zullen onder meer regels worden gesteld met betrekking tot de administratie van degene die gebruik wil maken van deze regeling.

ARTIKEL VII (COÖRDINATIEWET SOCIALE VERZEKERING)

De in dit artikel opgenomen wijzigingen van artikel 6, eerste lid, van de Coördinatiewet Sociale Verzekering komen overeen met wijzigingen in onderdeel A van artikel II (artikel 11 van de Wet op de loonbelasting 1964). De in dit artikel genoemde ministeriële regeling is dezelfde als die genoemd in de artikelen I, onderdeel C.1.en II, onderdeel A.1.

ARTIKEL VIII (OVERGANGSRECHT WET OP DE BELASTING VAN PERSONENAUTO'S EN MOTORRIJWIELEN 1992)

De in dit artikel opgenomen overgangsbepaling houdt verband met de invoering van het zogenaamde bodemtarief in de Wet bpm. De bepaling ziet op de situatie dat een vervoermiddel is aangegeven op een tijdstip waarop het bodemtarief nog niet in werking is getreden, maar de registratie plaatsvindt op een tijdstip waarop dat wel het geval is. In dit

geval kan de toepassing van het bodemtarief op grond van de overgangsbepaling achterwege blijven.

ARTIKEL IX

Artikel IX biedt de mogelijkheid de gevolgen van de invoering van de belastingplicht voor energiebedrijven te faseren. Gedurende een beperkte periode kan op voordracht van de Minister van Financiën na overleg met de Minister van Economische Zaken, bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald dat de belasting een deel bedraagt van de belasting die normaliter verschuldigd zou zijn. Daarbij kan dat deel van jaar tot jaar variëren. Deze faseringsmogelijkheid is opgenomen omdat het denkbaar is dat er knelpunten ontstaan indien de energiebedrijven al direct volledig in de belastingheffing worden betrokken, terwijl de energiemarkt pas geleidelijk wordt geliberaliseerd.

ARTIKELEN X EN XI

Het fiscale beleid ten aanzien van (indirecte) overheidsbedrijven die bij wet in de heffing van de vennootschapsbelasting worden betrokken, is erop gericht die bedrijven of de lichamen waarin die bedrijven zijn ondergebracht marktconform te behandelen en daarbij zoveel mogelijk incidenteel fiscaal voor- en nadeel ten gevolge van de overgang te voorkomen. In het kader van dat beleid is in artikel X bepaald dat een energiebedrijf dat in de belastingplicht wordt betrokken op de balans over het jaar dat aanvangt met of in 1998 geen goodwill mag opvoeren met betrekking tot de activiteiten waarvoor de belastingplicht wordt ingevoerd. Door het activeren van goodwill zou immers een incidenteel voordeel kunnen ontstaan omdat een eventuele afschrijving op deze goodwill de belastbare winst zou verminderen. Overigens zij opgemerkt dat het begrip goodwill niet zo ruim is dat daar in beginsel alle immateriële activa onder vallen.

Om te voorkomen dat energiebedrijven zich aan dit beleid zouden kunnen onttrekken door (delen van) hun energieactiviteiten in te brengen in of te vervreemden aan een gelieerd lichaam dat reeds belastingplichtig is of dat buiten het kader van deze wet in de belastingheffing wordt betrokken, wordt in artikel XI, eerste lid, bepaald dat dit gelieerde lichaam niet langer, dat wil zeggen met ingang van het (eerste) boekjaar dat aanvangt op of na 1 januari 1998, kan afschrijven op de daarbij verkregen goodwill. Het tweede lid bepaalt dat een zodanig afschrijvingsverbod ook geldt met betrekking tot vermogensbestanddelen die worden verkregen ter zake van een inbreng of vervreemding van activiteiten door energiebedrijven die als indirect overheidsbedrijf worden gedreven en door lichamen waarmee een energiebedrijf dat wordt gedreven in de vorm van een indirect overheidsbedrijf gelieerd is.

Artikel XI vindt toepassing met betrekking tot een inbreng of vervreemding die heeft plaatsgehad in de periode van 5 juli 1996 tot het tijdstip waarop de inbrenger of vervreemder ingevolge de in artikel III, onderdeel A, opgenomen wijzigingen van artikel 2, derde en zevende lid, van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 in de belastingheffing wordt betrokken. Met de datum van 5 juli 1996 wordt gerefereerd aan het tijdstip waarop het de inbrenger of de vervreemder kenbaar kon zijn dat de energiesector in de belastingheffing zou worden betrokken en dat in dat kader maatregelen zouden worden getroffen teneinde incidentele fiscale vooren nadelen te voorkomen. Het betreft hier de dag na de dag waarop de memorie van antwoord inzake het voorstel van de Wet Energiedistributie (kamerstukken I 1995/96, 22 160, nr. 209b) door de Eerste Kamer is ontvangen. Deze memorie van antwoord bevatte op

pagina 8 een passage met betrekking tot het fiscale beleid ten aanzien van (indirecte) overheidsbedrijven die bij wet in de belastingplicht worden betrokken. De invoering van de belastingplicht is reeds aangekondigd in de Derde Energienota (kamerstukken II 1995/96, 24 525, nr. 2, blz. 101) die op 20 december 1995 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

De terugwerkende kracht is opgenomen omdat zich anders aanmerkelijke aankondigingseffecten zouden kunnen voordoen. Een vergelijkbare aanpak is ook gevolgd bij de invoering van de belastingplicht voor de nevenactiviteiten van energiedistributiebedrijven (artikel 21, tweede lid, van de Wet energiedistributie). Aanleiding daartoe vormde het feit dat destijds vanuit de praktijk werd geïnformeerd naar de behandeling van goodwill in de situatie dat afstoting van activiteiten zou plaatsvinden voor de afschaffing van de vrijstelling.

ARTIKEL XII (INWERKINGTREDING)

De kortingsregeling voor zeer zuinige auto's kan pas op 1 mei 1998 in werking treden om de autobranche voldoende tijd te laten voor de voorbereidingen nadat de eisen bij ministeriële regeling zijn vastgesteld. Deze ministeriële regeling dient in het kader van de aanmelding van technische voorschriften bovendien daaraan voorafgaand aan de Europese Commissie te worden gemeld. Met de branche is de datum van 1 mei 1998 overeengekomen. Een langere «wachttijd» lijkt niet wenselijk om vertraging van de verkopen van nieuwe auto's te voorkomen in afwachting van de stimuleringsregeling.

Artikel VI treedt in werking met ingang van 1 januari 1998, echter met uitzondering van de onderdelen F, H en I die in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

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

Samenhangend beeld fiscale maatregelen met betrekking tot verkeer en vervoer

1. Inleiding

In mijn brief van 15 mei jl aan de Voorzitter van de vaste commissie voor Financiën heb ik onder verwijzing naar de in voorbereiding zijnde nota «Milieu en Economie» toegezegd om in c.q. bij de Miljoenennota 1998 een samenhangend beeld met betrekking tot fiscaliteit en verkeer en vervoer te geven; dit om de fiscale maatregelen die het kabinet in de afgelopen periode heeft getroffen en voor 1998 voorstelt, te plaatsen tegen de achtergrond van de mobiliteitsdoelstellingen uit de nota «SamenWerken aan bereikbaarheid» en de nota «Milieu en Economie» alsmede het onderlinge verband tussen de verschillende fiscale maatregelen aan te geven. Hierna wordt dit samenhangende beeld op beknopte wijze gegeven. Zoals in de nota «SamenWerken aan bereikbaarheid» is aangegeven kunnen directe en indirecte fiscale maatregelen een ondersteunende bijdrage leveren aan het realiseren van de mobiliteitsdoelstellingen. De prijs van de mobiliteit, waarvan de fiscaliteit een deel is, is immers één van de factoren die de omvang van de mobiliteit en de keuze tussen bij voorbeeld auto, openbaar-vervoer of fiets bepalen. Andere – niet financiële – aspecten zoals reisafstand, reistijd, en beschikbaarheid van het vervoermiddel spelen ook een belangrijke rol. Voorts is van belang wie de kosten van de verplaatsing draagt.

2. Samenhang fiscale maatregelen en mobiliteitsdoelstellingen

De fiscale maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer kunnen worden gegroepeerd rond vier thema's die mede zijn afgeleid van de nota «Samenwerken aan bereikbaarheid». Deze thema's zijn:

- reductie van de algemene groei van de mobiliteit, met name de automobilititeit;
- bevordering van een andere en flexibelere vervoerskeuze door werknemers gericht op het woon-werkverkeer;
- bevordering door de werkgever van een andere en flexibelere vervoerskeuze van hun werknemers in het zakelijke verkeer en in het woon-werkverkeer;
- bevordering milieuverbeteringen aan voertuigen.

Reductie algemene mobiliteitsgroei

In het kader van een reductie van de algemene groei van de mobiliteit (in het bijzonder de automobilititeit) en het verminderen van de congestie zijn in deze kabinetsperiode reeds de volgende fiscale maatregelen getroffen:

- verhoging van de accijns op benzine, diesel en LPG per 1 juli 1997 met 11 cent, 8 cent en 5 cent (exclusief BTW) in combinatie met een verlaging van de motorrijtuigenbelasting (variabilisatie);
- bevrozing op het niveau 1996 van de forfaitaire kilometerprijs voor de aftrek en de onbelaste vergoeding van het gebruik van de privé-auto voor de zaak (60 cent);
- stimulering van het telewerken door het, binnen bepaalde grenzen, achterwege laten van een fiscale bijtelling voor computers en apparatuur die door de werkgever mede ten behoeve van het werk aan de werknemer zijn ter beschikking gesteld of zijn vergoed.

Voorgestelde maatregelen:

- verdere stimulering van het telewerken door de invoering van de mogelijkheid van een belastingvrije vergoeding van de werkgever aan zijn

werknemer van maximaal f 4000 in een periode van 5 jaar voor de kosten voor de inrichting van de werkplek thuis, conform de ARBO-normen.

Met betrekking tot rekening rijden is thans een wetsvoorstel inzake het raamwerk voor rekening rijden in voorbereiding. Het steven is erop gericht een systeem van Rekening Rijden in 2001 in te voeren.

Beleidslijn voor wijziging vervoerskeuze (modal split) woon-werkverkeer en zakelijk verkeer

Met betrekking tot *werknemers* is het beleid erop gericht om met name het solistisch autogebruik in het woon-werkverkeer terug te dringen en het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. Het gaat onder meer om het bevorderen van deur-tot-deur-verplaatsingen als een concept (dus een ketenbenadering) in plaats van beleid gericht op de afzonderlijke vervoerswijzen. Dit vergt naast infrastructurele aanpassingen ook een gedragsverandering.

Het gebruik van het fiscale instrument kan met name op het gebied van het bereiken van een gedragsverandering een ondersteunende rol vervullen door in de kosten van vervoer naar en van de overstapplaats op het openbaarvervoer tegemoet te komen. Als onderdeel van het streven tot een efficiënter gebruik van de beschikbare infrastructuur is het beleid voorts gericht op bevordering van het carpoolen. Ook hier kan het fiscale instrument een bijdrage leveren.

Met betrekking tot *bedrijven en ondernemers* is het uitgangspunt dat zij mede verantwoordelijk zijn voor het woon-werkverkeer van hun werknemers en voor de zakelijke verplaatsingen van hun personeel. Een goed vervoersplan van bedrijven kan met een aantal maatregelen fiscaal ondersteund worden, gericht op reductie van de mobiliteit en het beïnvloeden van de keuze van vervoerswijze. Maatregelen die de bedrijven zelf kunnen nemen zijn bijvoorbeeld invoering mobiliteitspas/ketenkaart voor zakelijk verkeer, kilometerafhankelijke zakelijke kilometervergoedingen, reguleren van parkeren op eigen terrein, bevorderen telewerken, carpoolen en het gebruik van openbaar vervoer en fiets.

De concrete ondersteunende maatregelen zijn uitgesplitst in woon-werkverkeer en zakelijk verkeer.

a. Woon-werkverkeer

Reeds getroffen fiscale maatregelen:

- uitbreiding van de reikwijdte van het OV-forfait naar andere kaartsoorten dan jaarkaarten (onder andere maandkaarten);
- bevrozing op het niveau 1996 van de forfaitaire bedragen voor het woon-werkverkeer (aftrek zowel als vergoeding) op andere wijze dan met het OV;
- stimuleringsmaatregelen voor werkgevers ten behoeve van het gebruik door werknemers van de fiets¹;
- wettelijke regeling voor de aftrek van verhuiskosten in verband met een zakelijke verhuizing.

Voorgestelde fiscale maatregelen:

- bevordering van de ketenmobiliteit in het woon-werkverkeer door een verhoging met f 200 van de forfaitaire aftrek en vergoeding voor het woon-werkverkeer per OV; deze verhoging houdt verband met de kosten van het vervoer van en naar de opstapplaats voor het openbaar vervoer.
- vereenvoudiging en flexibilisering van de meerijregeling alsmede stimulering van het carpoolen op de kortere afstand;

¹ Dit pakket bestaat uit: geen loonbijtelling ingeval van terbeschikkingstelling door de werkgever van een fiets met een waarde van f 1500 of minder, een loonbijtelling van slechts f 150 ingeval van schenking door de werkgever van een fiets met een waarde van f 1500 of minder, een onbelaste vergoeding van f 550 over drie jaar door de werkgever voor met de fiets samenhangende zaken, zoals verzekering, regenkleding, onderhoudsbeurten en accessoires, de mogelijkheid tot vooraf trek van BTW die drukt op de kosten van een voor het woon-werkverkeer ter beschikking gestelde fiets en een onbelaste vergoeding c.q. aftrek van 0,12 cent per kilometer voor het gebruik van de eigen fiets voor zakelijke reizen.

- vervallen van voorwaarden voor de lage waardering van een door de werkgever verstrekte OV-jaarkaart;
- uitbreiding van groen beleggen naar projecten met betrekking tot fietsinfrastructuur.

b. Zakelijk verkeer

Reeds getroffen fiscale maatregelen:

- bevrozing op het niveau 1996 van de forfaitaire kilometerprijs (60 cent) voor het gebruik van de eigen auto voor zakelijke doeleinden;
- gunstige waardering van het OV-deel in een door de werkgever verstrekte ketenkaart (bijtelling van f 120 of f 180 voor tweede respectievelijk eerste klasse OV);

Bevordering milieuverbeteringen aan voertuigen

Fiscale mogelijkheden die bijdragen aan een reductie van de mobiliteitsgroei of een verschuiving van het autogebruik naar openbaarvervoer of fiets hebben ook gunstige effecten voor het milieu. Daarnaast zijn er ook voertuigerelateerde fiscale maatregelen getroffen en in voorbereiding die zich specifiek richten op vermindering van verontreinigende emissies. Deze zijn:

Reeds getroffen fiscale maatregelen:

- een verlaging van de motorrijtuigenbelasting (hierna: Mrb) voor motorvoertuigen met de nieuwste en schoonste LPG-installaties (de zogenoemde G-3-installatie);
- een nihil Mrb-tarief voor LPG- en aardgasbussen in het openbaar vervoer;
- een tijdelijk nihiltarief voor de Belasting van personenauto's en motorrijwielen (hierna: Bpm) voor personenauto's die hoofdzakelijk worden aangedreven door elektromotoren.

Voorgestelde fiscale maatregelen:

- Bpm-korting van f 2500 voor zeer zuinige auto's en f 1250 voor in hun klasse zeer zuinige auto's;
- vrijstelling in de Bpm voor cruise control, econometer en board computer;
- verruiming van de voorwaarden voor de toepassing van het nihiltarief Bpm voor elektrische personenauto's.

3. Slot

In paragraaf 2 is de samenhang geschetst tussen de verschillende fiscale maatregelen. Door het binnen een bepaald thema combineren van zowel push als pull maatregelen gericht op werknemers en werkgevers kunnen de maatregelen elkaar versterken en de effecten op de mobiliteit vergroten. Bovendien kan daardoor de acceptatie van fiscale wijzigingen bij de burger worden vergroot doordat naast een zwaardere belasting van ongewenst gedrag (bijvoorbeeld ongewenst autogebruik), ook een fiscaal aantrekkelijker – en vanuit mobiliteits- en milieu-optiek gewenst – alternatief (bijvoorbeeld gecombineerd vervoer van OV en auto, en fiets) wordt geboden. Met de vorenstaande maatregelen en voorstellen staat het denken over de wijze waarop de fiscaliteit kan bijdragen tot een vermindering van de mobiliteit en tot een beperking van de negatieve milieueffecten van mobiliteit niet stil. Dit onderwerp zal ook aan de orde komen bij de verkenningen van het belastingstelsel richting de 21e eeuw. Voorts zal het kabinet in het kader van het NMP3 een nader standpunt formuleren op de aanbevelingen van de werkgroep vergroening van het fiscale stelsel, voor zover deze niet reeds in maatregelen zijn geconcreti-

seerd. Daarin zijn ook aanbevelingen met betrekking tot verkeer en vervoer opgenomen.