

Vergaderjaar 1997–1998

25 689

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

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 20 november 1997

Inhoudsopgave

I.	ALGEMEEN	2	4.	Accijns op minerale oliën	28
1.	Inleiding	2	5.	Belastingen op milieugrondslag	29
TOELICHTING PER MAATREGEL		4	5.1.	Verhoging van de afvalstoffenbelasting voor brandbare afvalstoffen	29
1.	Inkomstenbelasting/loonbelasting	4	5.2.	In de heffing betrekken van gas uit een kolenvergasser (KV-gas)	30
1.1.	Uitbreiding Groen beleggen en Vamil	4	5.3.	Nihiltarief regulerende energiebelasting voor groene stroom	30
1.2.	Vrijstelling vergoeding voor particulier agrarisch natuurbeheer	9	5.4.	Bijzondere regeling energiebelasting voor afvalverbrandingsinstallaties	32
1.3.	Belastingvrije vergoeding inrichting van telewerkplek thuis	9	II.	ARTIKELEN	33
1.4.	Stimulering ketenmobiliteit	12		Artikel I, onderdeel A (artikel 8 van de Wet op inkomstenbelasting 1964)	33
1.5.	Vereenvoudiging meerijregeling	14	BIJLAGE		35
2.	Opheffing vrijstelling vennootschapsbelasting energiebedrijven	17			
3.	Belasting van personenauto's en motorrijwielen	20			
3.1.	Korting voor zeer zuinige auto's	20			
3.2.	Cruise-control, board-computer en econometer	26			
3.3.	Verruiming vrijstelling elektrische personenauto's	27			
3.4.	Introductie bodemtarief	27			

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

Ik ben verheugd dat het onderhavige wetsvoorstel door bijna alle fracties die vragen over dit wetsvoorstel hebben gesteld, positief wordt gewaardeerd. Door de leden van de fracties is aangegeven dat met dit wetsvoorstel een verdere stap in de richting van een vergroening van het fiscale stelsel wordt gezet. Daarin ziet ik een ondersteuning van het beleid om het fiscale instrument mede in dienst te stellen van andere overheidsdoelstellingen en in het bijzonder voor het realiseren van het milieudoelstellingen. Naar aanleiding van een opmerking van de leden van de D66-fractie dat de regering een fundamentele discussie over de inzet van de fiscaliteit voor het milieu met dit wetsvoorstel uit de weg zou willen gaan merk ik het volgende op. In de nota «Milieu en economie» is de wijze waarop het kabinet aankijkt tegen het gebruik van het fiscale instrument voor het milieudoeleinden nog eens uiteengezet. Deze lijn zal worden voortgezet in het NMP-3 en de verkenning van de belastingen in de 21e eeuw. Deze lijn blijkt ook uit de reeds vele fiscale maatregelen die in deze kabinetsperiode ten behoeve van het milieu en ter beperking van de mobiliteit, mede op basis van aanbevelingen van de werkgroep vergroening van het fiscale stelsel, zijn getroffen. In de bijlage bij deze nota heb ik, in antwoord op een vraag van de leden van de fractie van GroenLinks, een overzicht daarvan gegeven. Voor sommige fracties, in het bijzonder de leden van de fractie van D66 en van de GPV-fractie, waren de voorstellen te beperkt. De leden van de D66-fractie misten onder meer aangescherpte regelgeving op het terrein van de autokostenfictie. De autokostenfictie is, zo antwoord ik deze leden, niet onomstreden. Zowel bij de opzet en toepassing van de autokostenfictie (in de inkomstenbelasting) als bij de waarderingsmaatstaf kunnen vraagtekens gezet worden. Dit vraagt om een meer fundamentele doorlichting van de fiscale behandeling van de auto van de zaak dan bij voorbeeld een ad hoc benadering via het verhogen van het percentage van de autokostenfictie. Te meer daar de autokostenfictie vele raakvlakken heeft. In dit verband kunnen worden genoemd de mobiliteit en het milieu, maar ook het inkomensbeleid en arbeidsvoorwaardenbeleid. Voorts ligt er een relatie met de fiscale behandeling van de kosten van woon-werkverkeer. Dit vergt een aanpak in breder verband. In de verkenning van de belastingen in de 21e eeuw zal op de fiscale behandeling van de auto van de zaak nader op worden ingegaan. Dit mede in antwoord op een vraag van de leden van de fractie van GroenLinks.

In de vragen van de leden van de VVD-fractie, van de CDA-fractie, van de SGP-fractie en van de GPV-fractie zijn ook kritische geluiden waar te nemen. Deze betreffen de versnippering van de fiscale stimulering over een breed terrein en de vraagtekens over de daarmee samenhangende effectiviteit. Hoewel de voorstellen op zich zelf goed te verdedigen zijn en positief worden gewaardeerd, bekruipt de leden van de VVD-fractie bij het bezien van het totaal van deze voorstellen het gevoel dat door het excessief nastreven van nevendoeleinden, schade wordt toegebracht aan de integriteit van het fiscale stelsel. Met dit wetsvoorstel wordt de fiscaliteit onnodig complex. Deze voorstellen dragen volgens deze leden niet bij tot eenvoud en een neutraal fiscaal stelsel.

Het is vast beleid van dit kabinet dat ook de fiscaliteit als een mogelijk instrument voor het realiseren van de doelstellingen opgenomen in het regeerakkoord uitdrukkelijk in de afweging wordt betrokken. Ik refereer in dit verband onder meer aan het zogenoemde BTW-terugsluiswetsvoorstel, het MKB-wetsvoorstel en de verschillende belastingplannen, waarin verschillende niet fiscale doeleinden de basis zijn voor diverse wettelijke fiscale maatregelen. Tot op heden is gebleken dat voor dit fiscale beleid een breed parlementair draagvlak bestaat. Ook door het

bedrijfsleven wordt waardering geuit voor de inzet van de fiscaliteit voor doelstellingen het terrein van onder meer de economie, de werkgelegenheid en de (fiscale) concurrentiekracht van Nederland. Het onderhavige wetsvoorstel past in dit beleid. De onderhavige voorstellen zijn terug te leiden tot bekende beleidsdoelstellingen van dit kabinet, te weten vermindering van CO₂-uitstoot en stimulering van duurzame energie, vermindering van de groei van de automobiliteit en verbetering van de bereikbaarheid. Ik merk op dat deze kritische geluiden niet naar voren zijn gebracht bij het gezamenlijk nota-overleg van de commissies van VROM, EZ, Financiën, LNV en VenW met de betrokken bewindslieden over de nota Milieu en economie op 9 oktober jl. Het onderhavige wetsvoorstel is immers een invulling van de in die nota opgenomen voorgestelde maatregelen alsmede het daarvoor beschikbare budget van 135 mln.

Afgezien daarvan merk ik mede in antwoord op andere vragen over de effectiviteit van de fiscale stimulering op dat het fiscale instrument moet worden gezien als een van de instrumenten die een bijdrage kan leveren aan de realisering van een beleidsdoelstelling. De effecten van een fiscale maatregel zijn, evenals andere maatregelen, (niet altijd) precies meetbaar. Een fiscale maatregel met een beperkt budget betekent niet per definitie dat deze maatregel niet effectief zou zijn. De inzet van een beperkt fiscaal budget op het ene terrein kan relatief meer effect hebben dan indien deze middelen zouden worden ingezet op een ander terrein. Tegen deze achtergrond moet ook de effectiviteit van de in de ogen van de fracties veelheid van kleine maatregelen in dit wetsvoorstel worden gezien. Hoewel sommige maatregelen in budgettaire zin relatief beperkt zijn, is het kabinet van mening dat zij voor het doel dat zij dienen een gunstig effect hebben. Dit neemt niet weg dat ik met de leden van de diverse fracties van mening ben dat verdergaande stimulansen op bepaalde gebieden meer winst kunnen opleveren en dus wenselijk zijn. Gegeven de beschikbare financiële ruimte voor fiscale lastenverlichting en de wensen voor de verschillende deelterreinen is gestreefd naar een optimale inzet van de middelen. Met de voorgestelde (maatvoering van) maatregelen is het eindbeeld echter niet gegeven. Het is een stap in een proces; in de toekomst zal bij verdere fiscale lastenverlichting ook intensivering van de voorgestelde fiscale stimulansen in de overwegingen worden betrokken. De ervaringen in de praktijk met deze voorstellen zullen daarbij een rol spelen.

Naast de beantwoording van de vraag of de gewenste gedragsbeïnvloeding niet effectiever kan worden bereikt via regelgeving zonder financiële prikkels of via het subsidie-instrument zijn ook overwegingen van doelmatigheid en eenvoud van belang. De gedachtenwisselingen met de Staten-Generaal in de afgelopen jaren hebben het kabinet geprikkeld deze afweging steeds nadrukkelijker te maken. Dat is ook gebeurd bij het voorliggende wetsvoorstel. Daarbij constateert het kabinet dat de voorgestelde stimulering via de fiscaliteit per saldo beter is dan stimulering via het subsidie-instrument. De voorgestelde maatregelen kunnen immers «meelopen» met de bestaande regelgeving en de reguliere fiscale processen. Dit betekent dat geen afzonderlijke infrastructuur hoeft te worden opgezet en geen nieuwe procedures moeten worden gevolgd. Onderkend wordt dat dit wetsvoorstel tot meer regelgeving leidt. De beoordeling van de toename van de omvang van fiscale wetgeving moet evenwel niet geïsoleerd worden gezien, maar in breder verband. Gekozen is voor fiscale maatregelen in plaats van nieuwe subsidie-regelingen die tot ingewikkeldheden, bureaucratie en extra administratieve lasten voor overheid en belanghebbenden kunnen leiden. Bedacht moet worden dat subsidies het rondpompen van geld betekent; subsidies worden toegekend en daarna in de belastingheffing betrokken. De voorgestelde benadering is voor zowel overheid als belanghebbenden per saldo voordeliger. Voorts zijn de onderhavige fiscale voorstellen

zodanig vormgegeven dat deze in de praktische uitwerking erg eenvoudig zijn. Een goed voorbeeld daarvan is de BPM-korting voor zuinige auto's. De op zich complex lijkende wetgeving leidt in de praktijk tot een eenvoudige lijst van maten en kenmerken van de auto en het daarbij vereiste verbruik die bij de typegoedkeuring van een auto door de RDW wordt gehanteerd om te bepalen of de auto in aanmerking komt voor een korting. De administratieve lasten voor de importeur of dealer zijn minimaal. De consument heeft hier in het geheel geen last van. Wel kan hij eenvoudigweg aan de hand van een lijst zien welke auto in de showroom wel en welke niet voor een korting in aanmerking komt. Een ander voorbeeld is de meerijregeling die in het onderhavige wetsvoorstel sterk vereenvoudigd wordt.

Ik ben dan ook van mening dat bij de afwegingen die aan de voorgestelde maatregelen ten grondslag liggen voldoende recht is gedaan aan de criteria doelmatigheid, doeltreffendheid, eenvoud en passend in de fiscale structuur.

Met betrekking tot de vraag van de leden van de VVD-fractie nog eens te kijken naar de mogelijkheden voor een verlaagd BTW-tarief voor milieuvriendelijke producten of diensten verwijs ik naar de bevindingen van de werkgroep vergroening van het fiscale stelsel op dit punt. De werkgroep komt tot de conclusie dat er slechts een beperkt perspectief is voor een dergelijke vergroening van de BTW op het niveau van afzonderlijke diensten en producten. De effectiviteit is meestal gering en de derving voor de schatkist daarentegen hoog. Bovendien constateert de werkgroep dat er uitvoeringsproblemen kunnen ontstaan indien milieueigenschappen van een product niet direct aan het product herkenbaar (meetbaar) zijn. Daarbij komt dat toepassing van een verlaagd BTW-tarief op diensten en producten alleen met instemming van alle EU-lidstaten kan plaatsvinden, hetgeen de kans op succes ook in formele zin beperkt. Ik ben overigens blij met de recente aankondiging van de Europese Commissie dat de Commissie met een voorstel wil komen voor de invoering van een verlaagd BTW-tarief voor arbeidsintensieve diensten op experimentele basis. Hiervoor is overigens wel de instemming van alle lidstaten nodig. Nederland heeft zich in de afgelopen jaren hiervoor op EU-niveau voortdurend sterk gemaakt.

Naar aanleiding van een vraag van de leden van de CDA-fractie of de maatregelen in dit wetsvoorstel bij een nieuw belastingstelsel worden ingetrokken merk ik op dat ook in een nieuw belastingstelsel duurzame economische ontwikkeling een van de centrale thema's is. In de verkenning van de belastingen in de 21e eeuw speelt dit aspect een belangrijke rol.

TOELICHTING PER MAATREGEL

1. Inkomstenbelasting/loonbelasting

1.1. Uitbreiding Groen beleggen en Vamil

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de werking van de fiscale groenregeling in Nederland en vragen of ik kan aangeven welke invloed de fiscale groenregeling in Nederland tot op heden heeft gehad. Met betrekking tot de werking en de invloed moge ik verwijzen naar het Jaarverslag Groen Beleggen 1995 & 1996 (ministeries van VROM, Financiën en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 's-Gravenhage, juli 1997). Uit de evaluatie van groenbeleggen die in 1998 plaatsvindt zullen recentere gegevens op dit punt beschikbaar komen.

De leden van de CDA-fractie, van de fractie van D66 en de van de SGP-fractie hebben vragen over de controle bij de toepassing van de fiscale groenregeling op buitenlandse projecten. Hierover merk ik op dat

er in het kader van de nadere uitwerking van dit voorstel overleg met de groenfondsen plaatsvindt over een pragmatische en controleerbare aanpak. Daarbij wordt gedacht om voor bepaalde veel voorkomende groenprojecten zoveel mogelijk tot een soort standaardisering met betrekking tot de vaststelling van het projectvermogen te komen. Zo kunnen bij voorbeeld voor windmolens op basis van ervaringcijfers vuistregels worden opgesteld voor de omvang van het projectvermogen gegeven het aantal KWH's die deze windmolens produceren. Dit is in elk land hetzelfde. Een dergelijke standaardisering voorkomt veel administratieve rompslomp voor zowel de groenfondsen als de controlerende instantie. Daarnaast is de gedachte om bij eventuele controles ter plaatse gebruik te maken van dezelfde kanalen die de Ministeries van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking gebruiken voor de controle van Nederlandse ontwikkelingsprojecten in het buitenland. Dit kunnen ambtenaren van het Ministerie van Buitenlandse Zaken zijn die in de desbetreffende landen zijn gestationeerd of organisaties die door het ministerie van Ontwikkelingssamenwerking worden ingezet om accountantsrapporten over ontwikkelingsprojecten op te stellen. Daarnaast voorziet de huidige regeling in diverse controlemogelijkheden die ook op buitenlandse projecten van toepassing zijn. Zo zal reeds bij het aanvragen van een groenverklaring voor een project dat in het buitenland is gelegen een verklaring moeten worden overlegd waarbij de aanvrager toestemming geeft voor controle en zich tevens bereid verklaart om de benodigde gegevens te verschaffen. Voorts zullen aan de groenverklaring voorwaarden terzake van de controle worden verbonden. De voorwaarden zullen afhankelijk zijn van de aard van de projecten maar kunnen bijvoorbeeld inhouden dat er periodiek een accountantsverklaring moet worden overgelegd, dat toegang tot het project moet worden verleend en dat er een opleveringsinspectie moet zijn. Indien een projectbeheerder niet aan zijn verplichtingen inzake controle voldoet dan zal de groenverklaring worden ingetrokken. Voor de particuliere belegger zal deze intrekking in beginsel geen gevolgen hebben. Zolang de krediet- of beleggingsinstelling voldoet aan de in artikel 26, eerste lid, onderdeel c, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 genoemde vereisten worden de inkomsten die de instelling aan de particuliere belegger uitkeert niet tot zijn inkomen gerekend. Een garantieregeling is derhalve niet nodig. Het tot stand brengen van een gedragscode voor fiscaal erkende groenfondsen acht ik vooralsnog niet noodzakelijk. Dit in antwoord op vragen van de leden van de fractie van D66. Overigens moet worden bedacht dat ook de groenfondsen bij het beleggen in het buitenland, gelet op de risico's die zij lopen, kritisch zullen zijn ten aanzien van de keuze van de buitenlandse groenprojecten. Hier ligt derhalve een gezamenlijk belang van overheid en banken.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de totale belastingderving als gevolg van de fiscale groenregeling is. De totale belastingderving als gevolg van de fiscale groenregeling wordt geraamd op ruim 20 mln; deze fiscale stimulans heeft geleid tot een totaal bedrag van 1,2 mrd aan ingelegd vermogen dat onder de groenregeling valt.

Wat betreft het type projecten kan opgemerkt worden dat er vier soorten projecten zijn die in aanmerking komen voor groene financiering:

- projecten op het gebied van natuur, bos, landschap, biologische landbouw en agrificatie,
- projecten op het gebied van duurzame energie,
- woningbouwprojecten die voldoen aan de eisen van «duurzaam bouwen»,
- overige projecten in het belang van de bescherming van het milieu.

Kenmerkend voor alle projecten is dat ze in het belang zijn van de bescherming van het milieu, waaronder natuur en bos. In het algemeen gaat het om projecten waarvoor financiering op commerciële basis niet haalbaar is.

Bij de territoriale uitbreiding gaan, zo antwoord ik deze leden, de gedachten vooralsnog uit naar ontwikkelingslanden waarmee Nederland een bilaterale overeenkomst heeft op bij voorbeeld het terrein van ontwikkelingssamenwerking, milieu of belastingheffing. Aangezien deze territoriale uitbreiding voor een belangrijk deel is ingegeven vanuit het oogpunt van ontwikkelingssamenwerking zal de minister van Ontwikkelingssamenwerking vanuit zijn deskundigheid primair voor de aanwijzing van de ontwikkelingslanden verantwoordelijk zijn. Voorts zal het gaan om de landen in Oost-Europa. Het betreft hier met name de zogenaamde Joint -Implementation-projecten.

De leden van de fractie van D66 vragen wat de overwegingen om een verklaring voor natuur- en landschapsprojecten voor 10 jaar toe te kennen zijn geweest. Ervan uitgaande dat deze leden 30 jaar bedoelen, merk ik op dat vanuit de praktijk, met name van de banken, signalen zijn ontvangen dat de beleggingen in donkergroene projecten achterbleven bij andere groenprojecten. Een verklaring daarvoor is dat de groenverklaring voor een periode van maximaal 10 jaar wordt afgegeven. Gelet op het langdurige karakter van bos-, natuur-, en landschapsprojecten en in samenhang daarmee de langdurige financieringsbehoefte, wordt de periode van 10 jaar als te kort ervaren om deze projecten groen te financieren. In verband daarmee wordt voorgesteld de duur van de verklaring voor alleen deze projecten te verlengen tot maximaal 30 jaar, waardoor vooraf zekerheid bestaat over de duur van de groene financiering; mits uiteraard gedurende deze periode aan de voorwaarden wordt voldaan. Deze termijn is van toepassing voor projecten waarvoor na 31 december 1997 een aanvraag wordt ingediend en waarvoor nog niet eerder een groenverklaring is afgegeven. Voor donkergroene projecten die hieraan niet voldoen geldt de gebruikelijke termijn van 10 jaar. Overigens ben ik bereid verzoeken tot verlenging van groenverklaring voor donkergroene projecten na afloop van de 10 jaarstermijn tegen de achtergrond van dit voorstel beoordelen.

Naar aanleiding van een vraag van de leden van de CDA-fractie en van de fractie van D66 over de reikwijdte van groen beleggen met betrekking tot groenlabelkassen merk ik op dat bij de verdere uitwerking van dit voorstel het inzicht is ontstaan dat binnen het beschikbare budget voor de uitbreiding van groen beleggen ook uitbreidingsinvesteringen onder de fiscale groenregeling kunnen worden gebracht, mits overigens deze uitbreidingsinvesteringen aan de voorwaarden voldoen. Een onderscheid tussen uitbreidings- en vervangingsinvesteringen behoeft bijgevolg niet te worden gemaakt.

Voorts vragen de leden van de CDA-fractie en van de SGP-fractie om een toelichting over het in aanmerking nemen van bodemsanering als groenproject. De leden van de SGP-fractie vragen in dit verband naar de criteria die gehanteerd zullen worden voor de beoordeling van deze projecten.

De bodemverontreiniging in Nederland heeft een zeer grote omvang. De middelen zijn evenwel beperkt. Dit betekent dat er prioriteitstelling noodzakelijk is. In de praktijk is er een aantal situaties op het gebied van bodemverontreiniging die een ernstig knelpunt vormen voor verdere maatschappelijke ontwikkeling in een bepaald gebied. Immers door de aanwezigheid van de verontreiniging wordt het gebruik van de bodem voor woningbouw of ingebruikname als industrieterrein ernstig belemmerd. Het betreft situaties waar na sanering een goede bestemming realiseerbaar is. Door de fiscale groenregeling van toepassing te verklaren op deze projecten worden de kosten voor het saneren als gevolg van een lagere rentelast via de fiscale weg verlaagd. De waardeverhoging van de grond als gevolg van de sanering kan daardoor de kosten van de sanering overtreffen. Bodemsaneringprojecten die anders niet rendabel zouden zijn en daardoor voorlopig achterwege zouden blijven, worden financieel aantrekkelijker. Het gevolg is dat enerzijds bodemvervuiling wordt

opgeruimd en anderzijds het ruimtebeslag op nieuwe schone grond wordt beperkt.

De exacte criteria voor het in aanmerking nemen van bodemsanering als groenproject worden thans nader uitgewerkt. Wel zal bij de prioriteitstelling een aantal factoren een rol spelen, zoals:

- de ernst van de verontreiniging;
- ligging van de lokatie;
- maximum aan overheidsbijdrage in de sanering;
- bestemming der gronden na de sanering;
- wegnemen van stagnatie in maatschappelijke processen zoals stadsvernieuwing, nieuwbouw en dergelijke;
- aanwezig zijn van door bevoegd gezag goedgekeurd saneringsplan.

Met betrekking tot onderwaterbodems kan worden gedacht aan bijvoorbeeld het schoonmaken van oeverkanten voor bebouwing, het schoonmaken van bodems van (jacht)havens en dergelijke. Doordat de kosten van sanering van onderwaterbodems als gevolg van een financiering tegen een lagere rente, lager uitvallen, kunnen bepaalde projecten door bij voorbeeld waterschappen en havenschappen eerder worden uitgevoerd.

Het doet mij genoeg dat de leden van de CDA-fractie en de GPV-fractie de uitbreiding van de fiscale groenregeling tot investeringen in fietsinfrastructuur positief waarderen. Bij investeringen in fietsinfrastructuur, dit naar aanleiding van vragen van verschillende fracties, denk ik bij voorbeeld met name aan onderhoud en aanleg van fietspaden en -tunnels of viaducten ten behoeve van het fietsverkeer die hoofdzakelijk zijn bedoeld voor woon-werkverkeer en die de verbinding vormen tussen grote steden en de direct omliggende woonkernen dan wel de verbinding vormen tussen Vinex-lokaties en de direct omringende woonkernen. Indien lokale overheden plannen hebben met betrekking tot de aanleg, uitbreiding of onderhoud van fietsinfrastructuur kunnen zij zich wenden tot de bestaande groenfondsen met het verzoek ten behoeve van de financiering van dit plan een groene lening tegen een verlaagd rentetarief af te sluiten. Het desbetreffende groenfonds meldt dit project vervolgens bij de Rijksoverheid aan ter verkrijging van een groenverklaring voor dat project. Het is niet reëel te veronderstellen dat gemeenten een groenfonds zullen oprichten; dit in antwoord op een vraag van de leden van de GPV-fractie.

De leden van de SGP-fractie vragen of de toepassing van de fiscale groenregeling op de fietsinfrastructuur daadwerkelijk zal leiden tot meer investeringen in dergelijk projecten.

Dit voorstel is ontwikkeld naar aanleiding van verzoeken van gemeenten om dergelijke investeringsprojecten onder de groenregeling te brengen. De regeling zal naar verwachting met name bijdragen aan het eerder uitvoeren van dergelijke projecten en in beperktere mate leiden tot het uitlokken van extra investeringen. Overigens heb ik begrepen dat er op dit punt door gemeenten al contacten met de groenfondsen worden gelegd. Naar aanleiding van de vragen van de leden van de RPF-fractie en van de GPV-fractie over de uitbreiding van Duurzaam Bouwen (Dubo) tot herbestemming merk ik het volgende op. Vanwege de budgettaire aspecten is in 1996 bij de introductie van de nieuwe categorie duurzaam gebouwde woningen in de fiscale groenregeling een maximum aangebracht in het aantal jaarlijks te realiseren Dubo-woningen van 5000. Bij de recente verruiming van deze categorie waardoor ook herbestemming van woningen onder de regeling komt te vallen, is het maximum van 5000 gehandhaafd. Dit is eveneens ingegeven door budgettaire overwegingen. Tot op heden zijn ongeveer 2000 nieuwe Dubo-woningen gerealiseerd via de fiscale groenregeling. Voor het komende jaar wordt verwacht dat het aantal via groen beleggen te realiseren nieuwe en her te bestemmen Dubo-woningen het maximum van 5000 zal benaderen. Voor het derde jaar kan dit maximum mogelijk worden overschreden. Hierbij moet wel

worden bedacht, dat de huidige maatlat in 1998 zal worden herzien. Bij deze ramingen is ervan uitgegaan dat elke te realiseren Dubo-woning van de regeling gebruik zal maken.

Bij de Raad van State ligt thans het wetsvoorstel tot aanpassing van de woningwet. Deze aanpassing moet het te zijner tijd mogelijk maken aanvullende voorschriften op het gebied van Dubo in de bouwregelgeving op te nemen.

De leden van de GPV-fractie vragen hoe het contingent van 5000 Dubo-woningen zich verhoudt tot de geplande nieuwbouwprojecten voor de komende jaren.

De hoeveelheid nieuw te bouwen woningen in Nederland bedraagt de komende jaren ongeveer 90 000 per jaar. Voor deze brede bouwstroom geldt het regime van het Bouwbesluit woningwet. Dit besluit bepaalt als het ware de ondergrens in de kwaliteit. Daarnaast worden via convenanten met woningcorporaties afspraken gemaakt over een verdergaande realisatie van maatregelen op het gebied van duurzaam bouwen. Het is de bedoeling, dat via de regeling groen beleggen een selecte voorhoede wordt bereikt van de markt, waar technisch bewezen technologie in de reguliere bouwstroom wordt toegepast. Het ambitieniveau van de onder de fiscale groenregeling gerealiseerde woningen ligt daarom aanzienlijk hoger dan de brede bouwstroom en kent ook aanzienlijke meerkosten. Het is de bedoeling dat groen beleggen zich blijft richten op de voorhoede; een aantal van 5000 woningen lijkt daarbij reëel. Zoals hiervoor is aangegeven zal de technische maatlat in 1998 worden herzien, hetgeen ervoor zorgt dat de regeling haar voorhoedefunctie behoudt.

De leden van de SGP-fractie vragen waarom de Dubo-regeling tijdelijk in de regeling projecten is ingepast.

Deze regeling maakt onderdeel uit van het Plan van Aanpak Duurzaam bouwen (kamerstukken II 1995/96, 24 280 nr. 1). Het kabinet heeft toen besloten dat bij wijze van experiment de regeling op 5000 woningen van toepassing zal zijn voor een periode van 2 jaar vanaf 1 november 1996. Gedurende deze periode zou worden gezien of een verdere continuering van de faciliteit wenselijk en haalbaar is. Het kabinet heeft in het kader van de begroting 1998 besloten dat de 2 jaarstermijn met 1 jaar wordt verlengd. In 1998 wordt gestart met een evaluatie van het stimuleren van duurzaam bouwen via de regeling. Het continueren van deze wijze van stimuleren zal mede worden bepaald door de uitkomst van deze evaluatie.

De leden van de fractie van D66 vragen naar de samenhang tussen de uitbreiding van groen beleggen in dit wetsvoorstel en de uitbreiding van groen beleggen voor de Nederlandse Antillen en Aruba. De fiscale regelingen voor de Nederlandse Antillen en Aruba, waaronder die voor groen beleggen, vormen een pakket van maatregelen ter versterking van de economische structuur van de Caraïbische delen van het Koninkrijk. Daarom zijn deze maatregelen ook als één pakket in het wetsvoorstel fiscale structuurversterking opgenomen.

Tot slot vragen deze leden naar het budgettaire beslag van de voorstellen met betrekking tot groen beleggen en Vamil. De budgettaire derving bedraagt 60 mln structureel.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af waarom in het kader van het uitbreiden van de regeling groen beleggen in het buitenland er geen voorhangprocedure voor projecten van toepassing is als bedoeld in artikel 26 lid 2, onder b.

De voorhangprocedure heeft betrekking op de regeling waarin de meldingsprocedure en de categorieën van projecten zijn aangewezen. Voor de in Nederland gelegen projecten is er een dergelijke ministeriële regeling. Voor de in het buitenland gelegen projecten is er geen ministeriële regeling. Daarom kan er in dat geval ook geen voorhangprocedure zijn.

1.2. Vrijstelling vergoeding voor particulier agrarisch natuurbeheer

Het vrijgestelde percentage van de vergoeding van particulier natuurbeheer is, dit in antwoord op een vraag van de leden van de CDA-fractie en van de D66-fractie, gebaseerd op het gemiddelde aandeel van de vergoeding voor kosten en vermogensval in de gemiddelde totale vergoeding per hectare die een particulier van de overheid ontvangt voor de omschakeling naar natuurbeheer. De niet vrijgestelde 10% van de vergoeding houdt verband met het aandeel van de vergoeding voor arbeidskosten. Ik zie geen aanleiding dit deel vrij te stellen. Omdat de hoogte en de verdeling van de kostencomponenten in het subsidiebedrag afhankelijk is van het bos- en natuurdoeltype, heb ik vanwege de eenvoud en praktische uitvoerbaarheid van de regeling er de voorkeur aan gegeven om voor de vrijstelling uit te gaan van een gemiddelde en deze op forfaitaire wijze voor alle bos- en natuurdoeltypen vast te stellen. Naar aanleiding van een vraag van de leden van de CDA-fractie merk ik op dat de budgettaire derving van deze maatregel structureel f 10 mln bedraagt.

1.3. Belastingvrije vergoeding inrichting van telewerkplek thuis

De leden van de fractie van GroenLinks vragen zich af of meer thuis werken ook niet meer mobiliteit kan uitlokken, omdat mensen meer vrije tijd hebben voor extra mobiliteit. In de voorliggende regeling worden onder telewerkers verstaan personen die structureel tenminste een dag in de week thuis werken en op die dag geen woon-werk verplaatsing maken. Uit onderzoeken en buitenlandse ervaringen komt naar voren dat deze vorm van telewerken per saldo leidt tot een vermindering van de totale mobiliteit. Weliswaar zullen telewerkers op die betrokken werkdag vaak andere verplaatsingen maken, zoals boodschappen doen en kinderen ophalen, maar deze verplaatsingen vinden veelal in de nabijheid van de woning en over korte afstanden plaats en zouden anders toch door anderen worden gedaan, zodat per saldo zowel een mobiliteitsreductie optreedt als een vermindering van de congestie in de spits. Naast deze beoogde groep van «structurele telewerkers», maken toenemende groepen mensen en werknemers zoals consultants en vertegenwoordigers incidenteel of op sterk wisselende tijden vanaf hun huisadres gebruik van technologische hulpmiddelen waaronder telewerk-apparatuur. Daarvoor is reeds met ingang van 1997 een fiscale regeling gerealiseerd. Deze wijze van gebruik van nieuwe vormen van informatie- en communicatie technologie behoeven niet direct tot vermindering van het woon-werkverkeer te leiden. Wel kan dit een gunstige invloed hebben op een betere spreiding van het woon-werkverkeer, omdat betrokkenen vaak voor of na de spits op pad gaan, hetgeen gunstig is voor de vermindering van de congestie in de spitsuren. Tot slot zorgt de nieuwe communicatie-apparatuur er voor dat vaak een bezoek aan het kantoor, na het bezoek aan de klanten overdag, vermeden kan worden, doordat de verdere afhandeling 's avonds thuis plaats kan vinden. Dit leidt tot een vermindering van het aantal zakelijke kilometers.

De leden van de CDA-fractie vragen of, gelet op de kosten, een onbelaste vergoeding van f 4000 over een periode van vijf jaar voldoende is. De regeling is bedoeld als een ondersteunende maatregel, een tegemoetkoming, voor werkgevers om in het kader van vervoersmanagementplannen ook telewerken te bevorderen. De hoogte van de onbelaste vergoeding houdt verband met het beschikbare budget. Met dit bedrag kan naar mijn mening een substantieel deel van de vergoeding van de kosten die verband houden met de aanpassing van de werkplek aan de ARBO-normen, onbelast worden vergoed. Daarmee wordt voor de werkgever, zeker in combinatie met de onbelaste vergoeding voor computers, een fiscaal gunstig kader voor het stimuleren van telewerken gecreëerd.

In antwoord op een vraag van de leden van de D66-fractie merk ik op dat de budgettaire derving van de voorgestelde telewerkregeling f 10 mln is.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van de PvdA aan welke nadere, bij ministeriële regeling te stellen, voorwaarden wordt gedacht voor het schriftelijke telewerkcontract tussen werkgever en werknemer merk ik op dat deze voorwaarden betrekking hebben op zowel de inhoud als de bewaarplaats van het telewerkcontract. Zo zal in het contract moeten worden vastgelegd de dag of dagen in de week dat het telewerk wordt verricht en het adres waarop het telewerken plaatsvindt. Tevens zal uit een oogpunt van controle worden bepaald dat het telewerkcontract bij de loonadministratie wordt bewaard.

In antwoord op een desbetreffende vraag van de leden van de fractie van de VVD merk ik op dat ik de voorwaarde dat ten minste eenmaal per week de gehele werkdag thuis wordt gewerkt voldoende acht, aangezien op deze wijze ook kan worden tegemoetgekomen aan degenen die in deeltijd werkzaam zijn. Mede uit een oogpunt van controleerbaarheid en ter voorkoming van administratieve lasten dient er gebruik te worden gemaakt van schriftelijke contracten tussen werkgever en werknemer. Daarnaast staan de belastingdienst de gebruikelijke middelen ter beschikking om toe te zien dat de regeling op correcte wijze wordt toegepast.

De leden van de VVD wijzen met betrekking tot de effectiviteit van de maatregel op een artikel in het Algemeen Dagblad waarin staat dat telewerken leidt tot extra recreatief autogebruik. Deze berichtgeving is echter onvolledig. In het artikel wordt gerefereerd aan de resultaten van een algemeen onderzoek naar de invloed van de ontwikkelingen van de informatie-technologie op het verkeer en vervoer. De hoofdlijn van de resultaten is dat de algemene maatschappelijke ontwikkelingen en de zegeningen van de informatie- en communicatietechnologie eerder de neiging hebben per saldo te leiden tot een vergroting dan een verkleining van de mobiliteitsbehoefte, omdat de substitutie en generatie van mobiliteit min of meer even groot zijn. Ter vergelijking wordt in het onderzoek gerefereerd aan de ontwikkeling en verbreiding van de telefoon, die verplaatsingen overbodig zou maken en aan de invoering van de computer die zou zorg dragen voor een «papierloos» kantoor. Slechts een klein deel van het onderzoek heeft betrekking op telewerken waaruit geen directe en algemene conclusies voor het woon-werkverkeer, zoals gesuggereerd wordt, getrokken kunnen worden. Wel bevestigt het onderzoek het beeld dat het gebruik van de informatie-technologie en de vrijere keuze van de mobiliteitsmomenten er naar verwachting toe zal leiden dat de spits minder scherp wordt en het verkeer zich meer zal spreiden over de dag. In dit verband verwijs ik ook naar het antwoord op de vraag van de leden van de fractie van GroenLinks over dit onderwerp.

De vraag van de leden van de fractie van D66 of een werknemer ook in aanmerking kan komen voor een onbelaste vergoeding voor de inrichting van de werkplek, indien de computer niet door de werkgever ter beschikking is gesteld, maar door de werknemer zelf is aangeschaft en er verder aan de voorwaarden is voldaan, kan ik bevestigend beantwoorden. In dit verband zij verwezen naar de zinsnede «alsmede vergoedingen van de kosten daarvan» in het voorgestelde artikel 11, eerste lid, onderdeel v, van de Wet op de loonbelasting 1964 (artikel II, onderdeel A.1).

In antwoord op de desbetreffende vraag van deze leden merk ik op dat ingeval de werknemer binnen een periode van 5 jaar van werkgever verandert, hij opnieuw voor een onbelaste vergoeding voor inrichting van de werkplek in aanmerking kan komen. De «telewerkbepaling» dient, gelet op de systematiek van de Wet op de loonbelasting 1964, per inhoudingsplichtige te worden toegepast.

Naar aanleiding van het verzoek van deze leden te reageren op de brief van het VNO/NCW van 12 november jl. ter zake van telewerken merk ik het volgende op.

In deze brief bepleit het VNO/NCW dat verheugd is over de nieuwe faciliteit voor telewerken, ook een aftrekmogelijkheid te introduceren onder dezelfde voorwaarden als bij de verstrekkingen en vergoedingen. Ook de reeds bestaande regeling voor de onbelaste vergoedingen van computers, zou in de visie van deze organisatie met een aftrekmogelijkheid moeten worden aangevuld. Dienaangaande merk ik op, dat ik geen aanleiding zie, mede om budgettaire en uitvoeringstechnische redenen, op dit punt nieuwe aftrekposten te creëren. Een belangrijke overweging daarbij is dat in een situatie waarin de werkgever het niet nodig vindt een apparaat of een vergoeding te verstrekken, het minder voor de hand ligt dat de computer nodig is voor het werk. Het VNO/NCW wijst voorts op de wettelijke voorwaarde dat de inhoudingsplichtige een schriftelijk vastgelegde regeling heeft dan wel dat er een schriftelijk vastgelegde regeling is van de inhoudingsplichtige en een of meer andere inhoudingsplichtigen. Deze laatste zinsnede biedt meerdere inhoudingsplichtigen de mogelijkheid een gezamenlijke schriftelijke regeling voor telewerken te treffen. In dit verband zij verwezen naar de thans geldende carpoolregeling (artikel 11, dertiende lid, van de Wet op de loonbelasting 1964) die eenzelfde mogelijkheid kent. De door deze organisaties aangehaalde passage uit de memorie van toelichting (kamerstukken II 1997/98, 25 689, nr. 3, blz. 7) over samenloop met de forfaitaire aftrek van kosten van de werkruimte als bedoeld in artikel 36 van de Wet op de inkomstenbelasting 1964, is uitsluitend opgenomen om het mogelijke misverstand te voorkomen dat de «werkkamer aftrek» geheel of gedeeltelijk verloren zou gaan voor degene die gebruik maakt van de nieuwe faciliteit voor telewerken. Ik zie dan ook geen aanleiding het in het kader van de Wet aanpassing loon- en inkomstenbelasting c.a. 1997 (met ingang van 1 januari 1997) voor deze werkkamersaftrek tot stand gekomen hoofdzakelijkheids criterium, zoals het VNO/NCW bepleiten, te versoepelen. De leden van de fractie van de SGP vragen of het vereiste dat ten minste een gehele werkdag per week thuis moet worden gewerkt letterlijk moet worden genomen of dat sprake is van een gemiddelde, zodat bijvoorbeeld ook een aaneengesloten week in een periode van vijf weken kan worden «getelewerkt». Zoals in de memorie van toelichting is aangeduid (blz. 23), wordt aan de faciliteit de voorwaarde gesteld dat men gedurende de gebruikelijke werkdagen ten minste eenmaal per week pleegt thuis te werken, zodat op die dagen geen woon-werkverkeer plaatsvindt. Met betrekking tot de voorwaarde «ten minste eenmaal per week» is aansluiting gezocht bij het zogenaamde reiskostenforfait; zij strekt ertoe dat het telewerken regelmatig thuis plaatsvindt. Er mag derhalve niet worden uitgegaan van een gemiddelde over een langere periode. De vraag van de leden van de GPV-fractie of het mogelijk is zonder dat gebruik is gemaakt van de fiscale stimuleringsregeling voor de aanschaf van computers, toch gebruik te maken van de «telewerkregeling», kan bevestigend worden beantwoord. Om voor toepassing van deze telewerkregeling gebruik te kunnen maken doet het namelijk niet ter zake of er ingevolge artikel 11, eerste lid, onderdeel u, van de Wet op de loonbelasting 1964 sprake is geweest van een belastingvrije vergoeding of verstrekking van een computer en bijbehorende apparatuur. Gelet op het karakter van de faciliteit voor telewerken moet de werknemer ingevolge het voorgestelde artikel 11, eerste lid, onderdeel v, onder 1°, van de Wet op de loonbelasting 1964 in de werkruimte ter vervulling van zijn dienstbetrekking wel plegen te werken met behulp van telematica, zoals computer, modem of fax. Deze mogelijkheden van digitale communicatie tussen de werkplek thuis en de reguliere werkplek zijn onlosmakelijk verbonden aan het thuis kunnen telewerken.

1.4. Stimulering ketenmobiliteit

Naar aanleiding van verschillende vragen over het bedrag van de verhoging van het OV-forfait met f 200 en de effectiviteit daarvan merk ik het volgende op. In de nota «Samenwerken aan Bereikbaarheid» en de nota «Milieu en economie» is het belang van het instrument ketenmobiliteit uitvoerig uiteengezet. Doel van de ketenmobiliteit is een klantgerichte aanpak van personenvervoer dat kan concurreren met het individueel autogebruik. De reiziger dient voor zijn reisdoel meer gebruik maken van een combinatie van vervoersmodaliteiten in plaats van de auto. Dit vereist een verbetering van het gehele verkeer- en vervoerssysteem met de daarbij behorende forse investeringen. Aanbieders en dienstverleners nemen in dit verband op dit moment acties om mobiliteitsproducten te ontwikkelen die meer individueel maatwerk voor vervoer mogelijk maken. Ter ondersteuning en aanmoediging van deze ontwikkeling is het wenselijk ook via de vraagkant – dus de reiziger – deze ontwikkeling te stimuleren. Binnen de budgettaire kaders voor 1998 heeft het kabinet met betrekking tot de invulling van deze stimulering een eenvoudige stap in de vorm van een verhoging van het OV-forfait met f 200 gezet. Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven is dit een eerste stap in een proces. Voor zowel de aanbieders en dienstverleners als voor de reizigers is dit echter een belangrijk signaal. Naarmate de marktontwikkelingen op het gebied van de ketenmobiliteit verder gaan en vervoerders verschillende faciliteiten, zoals huur van fietsen, van fietsenstalling en van een parkeerplaats voor de auto bij transferia als één herkenbaar product aanbieden, zal een verdere wenselijke stimulering van ketenmobiliteit vanuit uitvoeringstechnisch oogpunt steeds gemakkelijker worden. De effectiviteit van de fiscale stimulering van ketenmobiliteit in termen van mobiliteit- en milieu-effecten zal daardoor groeien.

Voor dit moment heb ik gekozen voor een eenvoudige maar doelmatige regeling, te weten het verhogen van het OV-forfait. Immers degenen die met het openbaar vervoer reizen, maken nagenoeg allemaal kosten met betrekking tot het voor- en natransport. De suggestie van de leden van de CDA-fractie en van de GPV-fractie om een mogelijkheid te openen om ook aantoonbare kosten boven deze verhoging in de aftrek te brengen, oogt sympathiek, maar acht ik, zeker thans, om budgettaire en uitvoeringstechnische redenen niet wenselijk. Een dergelijke regeling is misbruik- en conflictgevoelig en moeilijk te controleren.

De extra budgettaire derving van een verhoging van het OV-forfait met f 300 ten opzichte van een verhoging met f 200 bedraagt een kleine 10 mln structureel, dit in antwoord op een vraag van de leden van de SGP-fractie. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat deze ongerichte maatregel stimulerend werkt op het woon-werk verkeer; dit terwijl de NS in de spitsuren thans het aanbod al nauwelijks kan verwerken. Omdat deze verhoging uitsluitend een tegemoetkoming in de kosten biedt en geen netto vergoeding van de kosten is, is het zeer twijfelachtig of deze maatregel een stimulerend werking op het woon-werkverkeer heeft en dus extra woon-werkverkeer zou uitlokken. Wel kan de maatregel leiden tot een verschuiving van de mobiliteit naar andere vervoersmodaliteiten dan uitsluitend de auto. Dit is echter het beoogde doel van deze maatregel. Voorts moet worden bedacht dat het woon-werkverkeer niet uitsluitend met de trein en in de spitsuren plaatsvindt. Een deel van het woon-werkverkeer wordt bij voorbeeld per (een combinatie van de) streekbus, interliner, metro en tram afgelegd en vindt buiten de spitsuren en buiten de Randstad plaats.

Met betrekking tot de multimobiliteitskaart vragen de leden van de PvdA-fractie naar de waardering van een dergelijke kaart. Hierna wordt uitgegaan van een ketenkaart die voorziet in de mogelijkheid te reizen met het openbaar vervoer en met een (huur)auto. De feitelijke waardering is afhankelijk van hetgeen de ketenkaart te bieden heeft. Dit kan onderling

verschillen. Hetgeen hieronder wordt vermeld, ziet op twee hoofdonderwerpen. Met betrekking tot de waardering voor OV-gebruik geldt een forfait van f 120 per jaar voor reizen per tweede klasse en een forfait van f 180 per jaar voor reizen per eerste klasse. Met betrekking tot het autodeel is de autokostenfictie van toepassing indien de werknemer meer dan 1000 privékilometers rijdt. Als de werknemer om zakelijke redenen door middel van de ketenkaart gebruik maakt van een (huur)auto, hoeft in beginsel geen fiscale bijtelling plaats te vinden. De werknemer zal moeten kunnen aantonen dat hij de auto niet anders dan voor zakelijke ritten heeft gebruikt. Indien de werknemer echter meer dan 1000 privékilometers per jaar rijdt, wordt hij geconfronteerd met de autokostenfictie. Voor een reactie op diverse brieven verwijs ik deze leden naar de desbetreffende antwoorden in de nota naar aanleiding van het verslag van het Belastingplan 1998.

Een nihil-bijtelling voor het OV-deel in de ketenkaart, zoals de leden van de CDA-fractie, van de D66-fractie en van de GPV-fractie vragen, zou op gespannen voet staan met de bijtelling van f 120 of f 180 per jaar voor de «normale» OV- of NS-jaarkaart. Om deze ongelijkheid weg te nemen zou ook de bijtelling voor deze jaarkaarten moeten vervallen. Deze bijtelling houdt overigens verband met het feit dat werknemers een voordeel toekomt door de mogelijkheid tot vrije reizen voor privé-doeleinden. Voor de loonbelasting wordt dit voordeel dat niet te gelde kan worden gemaakt, gewaardeerd op het bedrag dat de werknemer zich bespaart. Om doelmatigheidsreden is deze besparing op de hiervoor genoemde lage forfaitaire bedragen vastgesteld.

Indien de bijtelling voor multi-mobiliteitskaarten en vergelijkbare producten in de loon- en inkomstenbelasting op nihil gesteld wordt, zullen ook andere OV-gebruikers met een door hun werkgever ter beschikking gestelde OV- of NS-jaarkaart, op grond van het gelijkheidsbeginsel vrijgesteld dienen te worden van de huidige bijtelling (f 120 voor een 2e klas kaart en f 180 voor een 1e klas kaart). Ik ben bereid om uit oogpunt van eenvoud, doelmatigheid en milieubeleid deze bijtelling te heroverwegen; ik zal daarover met de betrokken collega's overleg voeren en zal bij de begrotingsvoorbereiding 1999 daarop terugkomen.

De leden van de D66-fractie vragen waarom niet is gekozen voor maatregelen die werknemers stimuleren dichter bij het werk te gaan wonen, zoals bij voorbeeld een verhoging van de verhuiskostenaftrek en een verlaging van de overdrachtsbelasting. In het kader van het Belastingplan 1996 is een verruiming van de verhuiskostenregeling voorgesteld. Deze is bij amendement geschrapt. De maatregel had tot doel de arbeidsmobiliteit van werknemers te bevorderen en indirect het woon-werkverkeer te beperken. De leden van de D66-fractie hadden toen twijfels over de effectiviteit van een dergelijke regeling. Zij kwamen alles afwegende tot de conclusie dat het effect van de maatregel niet zo groot was en het gereserveerde bedrag beter op andere wijze aangewend kon worden. Met betrekking tot de suggestie van deze leden voor een verlaging van de overdrachtsbelasting merk ik op dat de werkgroep vergroening van het fiscale stelsel in de derde rapportage van mening is dat een selectieve vrijstelling van overdrachtsbelasting voor verhuizingen dichter naar het werk geen overweging verdient. Het gaat volgens de werkgroep vrijwel zeker om een ingewikkelde regeling die een klein milieueffect paart aan een relatief forse belastingderving.

Deze leden vragen voorts waarom het kabinet niet heeft gekozen voor het voorstel van de werkgroep vergroening inzake een milieuaftrek van 5% (met een maximum) op de autokostenfictie bij aantoonbaar gebruik van OV voor tenminste 5 000 km. De werkgroep heeft berekend dat de kosten van een dergelijke maatregel ongeveer f 45 mln bedragen, ervan uitgaande dat 45 000 belastingplichtigen gebruik van de regeling zullen maken. Het aantal van 45 000 belastingplichtigen is ongeveer de helft van

het potentieel aantal mensen voor wie volgens marktonderzoek de ketenkaart als alternatief aantrekkelijk kan zijn. Invoering van een dergelijke maatregel zou, afgezien van andere aspecten, 1/3 deel van het beschikbare budget van f 135 mln voor fiscale milieuversterking vergen. Dit zou hebben moeten leiden tot een andere prioriteitstelling dan waarvoor thans door het kabinet is gekozen. Gelet op de knelpunten op de diverse terreinen van het milieu achtte het kabinet dit niet verantwoord. Overigens heeft het mijn voorkeur de hoogte van de fiscale bijtelling voor de auto van de zaak te relateren aan de omvang van het privé-gebruik van de auto. Geen of een gering privé-gebruik leidt dan tot een nihil of geringe bijtelling. Dit is echter alleen mogelijk als er geavanceerde vormen van controle van de daadwerkelijke zakelijke en privékilometers kunnen worden ontwikkeld.

Deze leden vragen tevens naar de effecten welke te verwachten zijn ten aanzien van de vermindering van de automobiliteit, indien het woon-werkverkeer als privékilometers worden beschouwd, eventueel bij een gelijktijdige verhoging van de 1000 km-grens voor de autokostenfictie. Het beschouwen van het totale woon-werkverkeer als privévervoer zou in de huidige systematiek leiden tot een verhoging van de bijtelling voor de loonen inkomstenbelasting voor de werknemer door een verhoging van het fictiepercentage. Een verhoging van alleen het fictiepercentage met enkele procent-punten zal slechts een beperkt direct effect hebben op het gebruik van de auto-van-de-zaak in het woon-werkverkeer. Een gelijktijdige verhoging van de huidige 1000 km-grens voor privé-gebruik zoals gesuggereerd, zal dit effect – mede afhankelijk van mate waarin de grens wordt verhoogd – teniet doen. Daarnaast is er een nadrukkelijke relatie tussen de huidige behandeling van het woon-werkverkeer van de auto-van-de-zaak en het reiskostenforfait. Deze dienen in hun onderlinge samenhang gezien te worden.

Zoals ik al eerder aangaf kom ik op het thema van de auto van de zaak mede in relatie tot het reiskostenforfait terug in de verkenning van de belastingen in de 21e eeuw.

1.5. Vereenvoudiging meerijregeling

Het verheugt mij dat de leden van de CDA-fractie de voorgestelde meerijregeling toejuichen.

De leden van de D66-fractie vragen wanneer duidelijkheid bestaat hoe het voorstel dat meerijders in onderling overleg afspraken maken over verrekening van de kosten uiteindelijk uitwerkt en of het mogelijk is deze regeling dan aan een evaluatie te onderwerpen.

Het gaat hier om onderlinge afspraken tussen meerijders, waarbij de belastingdienst geen partij is en welke voor de fiscale uitvoering van de regeling op zich niet relevant zijn. Indien ik evenwel uit de praktijk signalen ontvang dat de regeling tot reële knelpunten leidt, ben ik bereid deze te onderzoeken en eventueel de regeling bij te stellen.

Voorts vragen deze leden of de voorgestelde meerijregeling ook in absolute bedragen voor de bestuurder van de auto een extra stimulans is om aan de meerijregeling te blijven deelnemen. Zij vragen in dit verband of het klopt dat een bestuurder met twee carpoolers over een woon-werkafstand onder de huidige regeling ongeveer f 13 000 ontvangt terwijl onder de voorgestelde regeling dit bedrag pas bij 3 meerijders wordt benaderd.

Onder de huidige regeling kan een bestuurder die twee meerijders meeneemt over een woon-werkafstand van 40 km een onbelaste vergoeding krijgen van f 0,60 per afgelegde kilometer. Rekening houdende met vakantiedagen e.d. bedraagt de maximale onbelaste vergoeding derhalve 40 km x 225 dagen x 2 (heen en terugreis) x f 0,60 = f 10 800. De twee meerijders worden (voor de regeling van het reiskostenforfait)

geacht te worden vervoerd door de werkgever, zodat zij geen recht hebben op een onbelaste vergoeding.

In de voorgestelde regeling kunnen zowel de bestuurder als de meerrijders ieder een onbelaste vergoeding krijgen van f 3 240 (het algemene reiskostenforfait (vergoedingenkant) bij een afstand van 40 km) + f 750 (meerijvergoeding) = f 3 990. In totaal kunnen deze drie belastingplichtigen derhalve een onbelaste vergoeding krijgen van f 11 970, hetgeen f 1170 meer is dan onder de huidige regeling. De conclusie is dat de voorgestelde regeling bij deze afstand al gunstiger is bij het meerrijden van twee carpoolers en niet, zoals deze leden suggereren, eerst bij het meerrijden van drie meerrijders. Bij drie meerrijders bedraagt het voordeel van de voorgestelde regeling ten opzichte van de huidige regeling f 5160. De voorgestelde meerijregeling is ten opzichte van de huidige regeling met name voordelig voor bestuurders en meerrijders op de afstanden van 15 tot 30 km. Voor afstanden van meer dan 45 km kan de totale carpoolvergoeding inclusief het reiskostenforfait uitgaande van 2 meerrijders lager kan uitvallen dan de vergoeding op basis van de huidige carpoolregeling. Deze omvang van deze groep ten opzichte van het verwachte aantal gebruikers is echter zeer beperkt. Bovendien zal in de voorgestelde regeling voor die gevallen de financiële prikkel nog steeds aanzienlijk zijn. Daar komt bij dat de nieuwe regeling meer flexibiliteit geeft bij kortstondige verhindering van de bestuurder (ziekte of vakantie), bij overwerk en bij wisselende rijders. Daarmee wordt voor veel werknemers een drempel om van de meerijregeling gebruik te maken weggenomen. Bovendien zijn aan deze regeling voor zowel de carpoolers als de werkgevers veel minder administratieve lasten verbonden. Alles afwegende ben ik daarom van mening dat de voordelen van de nieuwe regeling voor de gebruikers, met name de nieuwe gebruikers en voor de kortere afstanden, ruimschoots opwegen tegen de beperking van het voordeel van de voorgestelde regeling voor bepaalde gevallen ten opzichte van de huidige regeling.

Naar aanleiding van het verzoek van deze leden te reageren op de brief van het VNO/NCW van 12 november jl. ter zake van de meerijregeling merk ik het volgende op. Bij het VNO/NCW is de vraag gerezen hoe de voorgestelde regeling zich verhoudt tot de op basis van de bestaande wetgeving gemaakte cao-afspraken waarvan de looptijd in 1998 nog niet is verstreken (bijvoorbeeld in de bouwsector). Het VNO/NCW vindt het daarbij van het grootste belang dat – alvorens tot een ingrijpende wijziging van de meerijregeling wordt overgegaan – duidelijk is welke consequenties de wijziging op dit punt heeft.

Dienaangaande merk ik op dat met de voorgestelde regeling is beoogd te komen tot een administratief eenvoudige en flexibele regeling, waarop het bedrijfsleven naar verwachting snel zal inspelen. Gelet op de nieuwe opzet van de regeling, waarin de inzittenden van de auto hun recht op toepassing van het reiskostenforfait behouden en de werkgever onder bepaalde voorwaarden de mogelijkheid krijgt om elke meerrijder (inclusief de bestuurder) een onbelaste (variabele) meerijbonus te verstrekken, is een vergelijking met de bestaande regeling (onder omstandigheden een belastingvrije vergoeding van f 0,60 per kilometer) niet goed mogelijk. De verschillen tussen de bestaande en voorgestelde regeling zijn sterk afhankelijk van de feitelijke omstandigheden (bijvoorbeeld aantal meerijwerknemers, aantal meerrijdagen, meerij-afstand). Naarmate meer werknemers meerrijden zal de financiële aantrekkelijkheid van de nieuwe regeling evenwel toenemen. De nieuwe regeling is ook aantrekkelijker gemaakt voor afstanden van 15 tot 30 kilometer. Zoals in de memorie van toelichting van het onderhavige wetsvoorstel (blz. 9) is opgemerkt zal de combinatie van meer flexibiliteit in de regeling en de extra financiële prikkel naar verwachting een belangrijke impuls zijn op de kortere afstand op meer structurele wijze te carpoolen.

Het VNO-NCW gaat in zijn brief ook in op de 120-dagenvoorwaarde om in

aanmerking te komen voor de belastingvrije meerijbonus (voorgestelde artikel 11, eerste lid, onderdeel w, en veertiende lid, van de Wet op de loonbelasting 1964). Deze voorwaarde is, mede gelet op de hoogte van de meerijbonus, opgenomen om te waarborgen dat er in het kalenderjaar inderdaad sprake is van regelmatig carpoolen. Teneinde oneigenlijk gebruik te voorkomen en om uitvoeringstechnische redenen is de voorwaarde opgenomen dat de vrijstelling van toepassing is nadat de werknemer in het kalenderjaar ten minste 120 dagen heeft gecarpoold. Met betrekking tot de uitvoeringstechnische en controletechnische aspecten van deze voorwaarde zij verwezen naar de antwoorden op soortgelijke vragen van de leden van de fracties van de VVD en de SGP. Teneinde de regeling eenvoudig uitvoerbaar te houden dient de 120-dagenvoorwaarde per kalenderjaar te worden gezien. Er vindt derhalve geen tijdsevenredige vermindering plaats ingeval de dienstbetrekking korter dan een jaar heeft geduurd (bijvoorbeeld begin en einde dienstbetrekking). Gelet op de systematiek van de Wet op de loonbelasting 1964 dient deze voorwaarde per dienstbetrekking te worden gezien. Ingeval niet aan de 120-dagenvoorwaarde is voldaan, komt de werknemer niet in aanmerking voor de meerijbonus en kan er een verslechtering optreden ten opzichte van de bestaande regeling. Naar aanleiding van een vraag van deze leden merk ik op dat met de voorgestelde regeling een extra budget van 15 mln structureel is gemoeid.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen om een nadere onderbouwing van deze maatregel omdat hen de verruiming van deze maatregel fors voorkomt. Met de voorgestelde regeling wordt tegemoetgekomen aan de vraag van zoveel individuele werknemers als bedrijven en maatschappelijke organisaties om een simpele en flexibele fiscale ondersteuning van het carpoolen. De verwachting is dat als gevolg van de nieuwe regeling en de daaraan gekoppelde (financiële) voordelen het aantal gebruikers dat van de regeling gebruik gaat maken, zal toenemen tot 135 000 werknemers. Ruim 90% van deze groep heeft een woon-werkafstand tussen de 15 en 50 km. Het belang van meerijden mag voor de congestie en het milieu niet worden onderschat. Het meerijden levert een belangrijke bijdrage aan een betere benutting van (individuele) voertuigen. Het is daarmee een belangrijk instrument om op een voor zowel burgers als overheid kostenefficiënte manier files te verminderen. Voorts maakt de meerijregeling deel uit van een pakket van maatregelen gericht op het bevorderen van meerijden. Andere maatregelen zijn de aanleg van meerijopstapplaatsen, de zogenoemde carpoolpleinen, aanleg van meerijparkeerplaatsen bij bedrijven en de openstelling van doelgroepstroken voor carpoolers. De voorgestelde regeling moet mede in samenhang met het totale pakket worden gezien.

Daarnaast moet worden bedacht dat de voorgestelde regeling ook mogelijkheden biedt voor het meerijden met de auto-van-de-zaak. Dit leidt tot een efficiëntere benutting van de zakenauto in het woon-werkverkeer. De leden van de fractie van de VVD vragen hoe van de werkgever verwacht mag worden dat hij controleert of het carpoolen daadwerkelijk plaatsvindt en hoe de fiscus kan controleren of de werkgever het niet met zijn personeel op een akkoordje gooit en de carpoolregeling misbruikt om onbelaste vergoedingen uit te delen.

Ook de leden van de fractie van de SGP en de PvdA vragen naar de wijze waarop de werkgever wordt geacht toe te zien op het nakomen van de voorwaarde dat ten minste 120 dagen per jaar moet worden gecarpoold. Naar aanleiding van deze vragen merk ik op dat de werkgever tegenover de fiscus zal moeten aantonen dat aan de voorwaarden van de carpoolregeling wordt voldaan. De werkgever is geheel vrij in de wijze waarop dit wordt aangetoond. Een van de mogelijkheden is om de carpoolregeling te vatten in een overeenkomst tussen de betrokken partijen, aangevuld met een opgaaf van de werknemer van het aantal dagen waarop de regeling

van toepassing is geweest. Een dergelijke werkwijze biedt een redelijke waarborg voor de juiste toepassing van de regeling en een goede controleerbaarheid voor de fiscus. Ook in het geval de werkgever kiest voor een andere werkwijze zal deze voldoende aanknopingspunten moeten bevatten voor de controle door de fiscus.

2. Opheffing vrijstelling vennootschapsbelasting energiebedrijven

Bij het splitsen van het wetsvoorstel fiscale milieuversterking is een administratieve fout gemaakt als gevolg waarvan de artikelen betreffende de belastingplicht van energiebedrijven zowel in het wetsvoorstel fiscale milieuversterking als in het wetsvoorstel wijzigingen van technische aard zijn opgenomen. De vragen die de leden van de VVD-fractie hebben gesteld op het gebied van de vennootschapsbelasting zullen worden beantwoord in deze nota.

De leden van fracties van de VVD en van de PvdA stellen enige vragen bij het goodwillverbod voor energiebedrijven dat in de artikelen X en XI is opgenomen.

Met betrekking tot de vraag van de leden van de VVD-fractie of het juist is dat een dergelijk verbod niet eerder is opgelegd, merk ik het volgende op. Het fiscale beleid ten aanzien van bedrijven die bij wet in de heffing van de vennootschapsbelasting worden betrokken, is er onder meer op gericht, zoals ook in de memorie van toelichting bij deze artikelen is aangegeven, zoveel mogelijk te voorkomen dat een incidenteel fiscaal voor- of nadeel optreedt. Een verbod tot activering van goodwill die stamt uit de «onbelaste» periode maakt deel uit van dit beleid. Zonder zo'n verbod zou een incidenteel voordeel kunnen ontstaan, doordat in de belaste periode wordt afgeschreven over goodwill die is ontstaan in de onbelaste periode en waarvoor in die periode kosten zijn gemaakt. Via deze afschrijving zouden deze destijds gemaakte kosten in de belaste periode in mindering op de belaste winst gebracht kunnen worden. Enkele voorbeelden van privatiseringswetten waarin een vergelijkbaar goodwillverbod was opgenomen, zijn de wet tot oprichting van De Nederlandse Munt NV¹, de wet Stichting Exploitatie Nederlandse Staatsloterij², de wet NV RCC³, de wet NV Nederlands Inkoopcentrum (NIC)⁴ en de machtigingswet PTT Nederland NV⁵. Ook in het kader van de Wet energiedistributie is een goodwillverbod gesteld, namelijk met betrekking tot de openingsbalans van een lichaam waarin nevenactiviteiten zijn ondergebracht die een energiebedrijf ingevolge artikel 12 van die wet niet zelf mag verrichten. De thans getroffen regeling is in lijn met deze eerdere regelingen. Voorts merk ik op dat het goodwillverbod mede kan worden gezien in het licht van het arrest van de Hoge Raad van 21 november 1990, BNB 1991/90. In dit arrest is beslist dat een lichaam (in dat geval een stichting) dat overgaat van de onbelaste naar de belaste sfeer op de openingsbalans geen goodwill mag activeren ter zake van de winstpotentie die reeds voor de aanvang van de belastingplicht aanwezig was. Aan dit arrest is ook aandacht besteed in de nota naar aanleiding van het verslag bij het belastingplan 1997 op het punt van het voorstel van wet dat heeft geleid tot de Wet energiedistributie⁶.

Wat betreft de mogelijkheid tot afschrijving van goodwill die van derden is gekocht, de leden van de fractie van de PvdA vragen hiernaar, merk ik het volgende op. Het uitgangspunt van de getroffen regeling is dat de door een energiebedrijf zelf gevormde goodwill ter zake van de energieactiviteiten, niet in de belaste periode kan leiden tot aftrekbare afschrijvingen. Hierop is artikel X gericht. Het goodwillverbod ziet niet op goodwill die door een energiebedrijf is verkregen door de overname van activiteiten van een derde. Aangezien het goodwillverbod van artikel X echter relatief eenvoudig zou zijn te omzeilen door energie-activiteiten

¹ Stb. 1993, 336.

² Stb. 1992, 282.

³ Stb. 1990, 475.

⁴ Stb. 1990, 25.

⁵ Stb. 1988, 521.

⁶ Kamerstukken II 1996–97, 25 052, nr. 7.

waaraan goodwill kan worden toegerekend vooruitlopend op de inwerkingtreding van de onderhavige regeling onder te brengen in een gelieerd lichaam dat reeds belastingplichtig is, wordt in artikel XI bepaald dat het goodwillverbod in bepaalde gevallen ook geldt voor die situaties. Ook de in artikel XI getroffen regeling ziet derhalve niet op goodwill die is verkregen door de overname van activiteiten van een niet-verbonden derde.

Met betrekking tot de uit het goodwillverbod voortvloeiende waarderingsproblematiek vragen de leden van de fractie van de VVD of niet al te gemakkelijk ervan wordt uitgegaan dat goodwill als een zelfstandig vermogensbestanddeel kan worden gewaardeerd. In antwoord hierop merk ik op dat het ontstaan van belastingplicht voor de energiebedrijven met zich brengt dat in beginsel alle activa en passiva die in het energiebedrijf aanwezig zijn, ten behoeve van de openingsbalans zullen moeten worden gewaardeerd, inclusief eventuele aanwezige immateriële vaste activa. De waarderingsproblematiek die daarbij speelt is in beginsel niet anders dan bij eerdere privatiseringen en verzelfstandigingen. Tegen deze achtergrond kan er dan ook van worden uitgegaan dat de waardering van de verschillende vermogensbestanddelen, waaronder eventueel aanwezige goodwill, in de praktijk niet tot onoverkomelijke problemen hoeft te leiden.

Met betrekking tot de vragen van de leden van de fracties van de VVD en de PvdA over de beperking van de aftrekbaarheid van precariobelastingen merk ik het volgende op. De aftrekbeperking heeft ten doel te voorkomen dat lokale overheden die een belang hebben in energiebedrijven, de gevolgen die de invoering van de belastingplicht voor hen als belanghebbenden heeft, zouden kunnen vermijden of beperken door het heffen van precariobelasting. In beginsel vormen precariobelastingen immers kosten die op de voet van artikel 8 van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 bij de winstberekening in aftrek kunnen worden gebracht. Invoering of verhoging van precariobelastingen zou in feite betekenen dat niet-aftrekbare winstuitkeringen worden omgevormd in aftrekbare kosten. Op de hoofdregel echter dat precariobelastingen bij de winstberekening in aftrek kunnen worden gebracht, kan in deze situatie dan ook een uitzondering worden gemaakt, net zoals dat geschiedt met betrekking tot andere kosten waaraan aandeelhoudersmotieven ten grondslag liggen. Het is in overeenstemming met het aan de heffing van vennootschapsbelasting ten grondslag liggende uitgangspunt dat dergelijke «kosten» als bedrijfsvreemde uitgaven van aftrek worden uitgesloten. De mening dat de aftrekbeperking in strijd zou zijn met het systeem van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969, zoals gesteld in de door de leden van de VVD-fractie aangehaalde brief van het GPB (Grootschalig Productiebedrijf), deel ik dan ook niet.

De leden van de fracties van D66 en het CDA vragen wanneer de algemene maatregel van bestuur waarbij de fasering van de vennootschapsbelastingplicht voor de energiebedrijven zal worden ingevuld, zal zijn te verwachten. In dit verband vragen de leden van de fractie van de VVD te reageren op het voorstel van het GPB voor een gefaseerde invoering van de volledige belastingplicht.

In antwoord op deze vragen merk ik op dat nog overleg plaatsvindt, onder andere met de energiesector, over de concrete invulling van de fasering van de belastingplicht van de energiebedrijven. Daarbij wordt uiteraard ook het voorstel van het GPB betrokken. De verwachting is dat op korte termijn duidelijkheid kan worden gegeven over het tempo waarin wordt toegegroeid naar volledige belastingplicht.

De leden van de fractie van de VVD vragen met betrekking tot de gefaseerde invoering van de belastingplicht voor de energiebedrijven of

rekening is gehouden met de mogelijkheid tot het vormen van een fiscale eenheid. In antwoord hierop merk ik op dat een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting tussen een lichaam dat onder deze fasering valt met een ander lichaam, in beginsel niet zal zijn uitgesloten. Wel zullen in zo'n situatie op de voet van artikel 15, derde lid, van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 (aanvullende) voorwaarden worden gesteld teneinde te voorkomen dat door middel van een fiscale eenheid de fasering van de belastingplicht ook van toepassing zal zijn op de winsten van een ander lichaam. Met betrekking tot de vraag van deze leden of verliezen uit een «laag-tariefjaar» volledig kunnen worden verrekend met winsten uit een «hoog-tariefjaar» merk ik op dat de fasering van de belastingplicht in beginsel niet van invloed zal zijn op de regels voor de verliescompensatie.

De leden van de fracties van de PvdA, D66 en de RPF stellen de wenselijkheid van fasering bij de invoering van de vennootschapsbelastingplicht aan de orde. Daarbij vragen deze leden welke gevolgen de belastingplicht zal hebben voor de elektriciteitsprijzen.

Ik merk hierover het volgende op. In de concept-elektriciteitswet wordt een gefaseerde liberalisering van de markt voorgesteld. De klanten worden in drie fasen vrij, te weten 1998, 2002 en 2007. Door deze gefaseerde overgang van een nutssector naar een normale markt bevindt de elektriciteitssector zich een aantal jaren in een transitiefase. Hierbij past een gefaseerde invoering van de vennootschapsbelastingplicht.

Onlangs is in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken door de Nationale Investeringsbank (NIB) een onderzoek uitgevoerd naar de financiële positie van de productie- en de distributiesector. De belangrijkste conclusie uit dit onderzoek is dat een gefaseerde invoering van de vennootschapsbelasting een bijdrage zal leveren aan het verbeteren van de solvabiliteit van de energiebedrijven. Een verbetering van de solvabiliteit ten opzichte van het huidige niveau is noodzakelijk teneinde een goede uitgangspositie te verwerven. Ook het GPB i.o. en EnergieNed geven in hun reactie op dit wetsvoorstel aan, dat met name hun zwakke financiële positie en het feit dat er nu een overgangsfase intreedt redenen zijn om de vennootschapsbelasting gefaseerd in te voeren. Naast deze fasering zullen er intern bij de bedrijven flinke kostenbesparingsprogramma's worden doorgevoerd en zal een aantal niet-marktconforme kosten worden weggewerkt. Deze maatregelen tezamen zullen ervoor zorgen dat er een gezonde uitgangspositie voor de bedrijven wordt gecreëerd.

De budgettaire consequenties van het voorstel, de leden van de D66-fractie informeren daarnaar, zijn op dit moment niet exact aan te geven. In de ingroefase zullen de opbrengsten van de vennootschapsbelasting van de energiebedrijven geleidelijk oplopen naar – volgens de ramingen op grond van het NIB-rapport – een structureel niveau van ongeveer 600 mln.

Wat betreft de ontwikkelingen ten aanzien van de energieprijzen kan ik het volgende vermelden. De introductie van marktwerking binnen de elektriciteitssector gaat gepaard met de invoering van vennootschapsbelastingplicht, maar leidt daarnaast tot een efficiëntere werkwijze binnen de sector. Verder zal de Dienst Toezicht Uitvoering Elektriciteitswet toezicht houden op de tarieven van de beschermde afnemers, waarbij het niet de bedoeling is dat de invoering van de vennootschapsbelastingplicht een rechtstreekse doorwerking heeft in de tarieven.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de stand van zaken met betrekking tot de toezegging van de Minister van Economische Zaken om met de distributiebedrijven in overleg te treden over doorsluiting van de voordelen die die bedrijven ontvangen bij gebruikmaking van de vamil en

de energie-investeringsaftrek naar huishoudens die investeren in energiebesparende middelen.

Ik kan hierover opmerken dat de Minister van Economische Zaken dit punt in het reguliere overleg met EnergieNed aan de orde heeft gesteld. Maar, gelet op de verwachtingen aangaande de winst van de energiebedrijven in de eerste jaren, moet tevens worden vastgesteld dat dit op korte termijn niet relevant lijkt.

In antwoord op de vragen van de leden van de fracties van de PvdA en D66 betreffende een eventuele relatie tussen gefaseerde invoering van de vennootschapsbelastingplicht voor energiebedrijven en de voorgestelde verhoging van het plafond in de energie-investeringsaftrek kan ik het volgende opmerken.

In de Derde Energienota en in de notitie «stroomlijnen» is aangegeven dat uit de opbrengst van de vennootschapsbelasting van energiebedrijven tot 175 mln in 2000 beschikbaar is voor maatregelen ter ondersteuning van het energiebeleid. Per 1 januari 1998 wordt de energie-investeringsaftrek uitgebreid; structureel wordt aan het budget voor deze maatregel 50 mln toegevoegd. Dit bedrag is een deel van de genoemde 175 mln. Besloten is om een voorshands ontoereikende opbrengst van de vennootschapsbelasting van de energiebedrijven te ondervangen door middel van zogeheten intertemporele compensatie. Ook bij lagere of ontbrekende belastingopbrengsten in de eerste jaren kunnen maatregelen in de energiesfeer worden genomen, omdat op langere termijn een hogere opbrengst van de vennootschapsbelasting wordt verwacht.

De leden van de GPV-fractie vragen of met de gefaseerde invoering van de vennootschapsbelastingplicht voor energiebedrijven uitvoering wordt gegeven aan de motie Van Dijke (25 097, nr. 19).

Bij de evaluatie van de Elektriciteitswet zal de liberalisering van de markt nog niet zijn voltooid. Ook de vennootschapsbelasting zal dan nog niet haar volle omvang hebben bereikt. Ik meen dat met een dergelijke gang van zaken inhoud wordt gegeven aan de bedoeling van de motie Van Dijke.

3. Belasting van personenauto's en motorrijwielen

3.1. Korting voor zeer zuinige auto's

De leden van de PvdA-fractie, de VVD-fractie, de CDA-fractie en de fractie van D66 vragen om een reactie op de bezwaren die door RAI en BOVAG zijn kenbaar gemaakt tegen de voorgestelde regeling. Hierop kan in het algemeen het volgende worden geantwoord, dit tevens in antwoord op vragen van de leden van de GPV-fractie.

RAI en BOVAG zijn van mening dat fiscale stimulering van de aankoop van zuinige auto's moet worden gebaseerd op Europese normstelling. Op dit moment ontbreekt echter een Europese norm om auto's als «zuinig» te kwalificeren, en vaststelling van dergelijke normen wordt op afzienbare termijn niet voorzien. Eén van de problemen die voortgang in de Europese discussie belemmert is dat de auto-industrie op Europees niveau geen voorstander is van een normstelling op zuinigheid. Voorhanden is slechts een Europees geharmoniseerde methode om het brandstofverbruik van een auto vast te stellen. De voorgestelde fiscale regeling wordt op deze Europees geharmoniseerde methode voor de vaststelling van verbruikscijfers gebaseerd.

De voorgestelde fiscale regeling voorziet niet in een binnenlandse normstelling voor «zuinig». Het kabinet zou het ook niet passend vinden om nationaal te bepalen wat, gelet op de stand van de techniek en de ontwikkelingen op de automarkt wat betreft zuinigheid van auto's, wenselijk en haalbaar moet worden geacht. Een dergelijke normstelling

zou op Europees niveau tot stand moeten komen als een vereiste waaraan nieuwe auto's zouden moeten voldoen. De fiscale regeling sluit daarom neutraal aan bij de situatie op de Nederlandse markt: als zuinig wordt beschouwd wat duidelijk onder het gemiddelde ligt.

Met RAI en BOVAG verwacht het kabinet niet dat de Nederlandse fiscale regeling er toe zal leiden dat de auto-industrie speciaal voor de Nederlandse markt zuinige modellen zal gaan produceren. De regeling beoogt primair om de koper van een nieuwe auto fiscaal te stimuleren uit het beschikbare aanbod een zeer zuinig type te kiezen, en hem of haar voor die keuze te belonen. In de considerans van het wetsvoorstel wordt in lijn hiermee ook gesproken over de stimulering van de aankoop van zeer zuinige auto's. Aan de aanbodzijde is wel denkbaar dat reeds in productie genomen zeer zuinige modellen onder invloed van de fiscale regeling sneller op de Nederlandse markt worden aangeboden.

Wil de regeling effect hebben, dan is het van belang dat in diverse marktsegmenten modellen gekozen kunnen worden die zich voor de fiscale regeling kwalificeren. Wie om een veelheid aan redenen een auto in de middenklasse zoekt, zal door een fiscale premie niet snel besluiten die keuze te veranderen in een duidelijk kleinere auto. Indien binnen de middenklasse echter zowel auto's beschikbaar zijn die voor de premie in aanmerking komen omdat ze duidelijk zuiniger zijn dan gemiddeld, als auto's waarvoor dit niet geldt, kan de fiscale premie de uiteindelijke keuze wel beïnvloeden. Een regeling die zich beperkt tot auto's die voldoen aan de vereiste van 5 liter benzine per 100 kilometer (en voor diesel 4,5), waar RAI en BOVAG wel voorstander van zijn, kan voorlopig alleen effect hebben voor zeer kleine auto's en dus ook een zeer klein deel van de markt; op dit moment worden dergelijke modellen zelfs nog niet aangeboden. De eerste auto die zich voor deze strenge vereisten kwalificeert wordt in 1998 op de Nederlandse markt verwacht.

RAI en BOVAG merken op dat de fiscale korting op het BPM tarief alleen ten goede komt van de koper van een zeer zuinige auto, indien deze fiscale korting in de prijsstelling van de auto wordt verwerkt. De organisaties merken daarbij op geen invloed te kunnen uitoefenen op die prijsstelling. Ik onderken dat het in beginsel mogelijk is het effect van de fiscale regeling teniet te doen door de prijsstelling daar welbewust op af te stemmen. Ik heb echter geen aanleiding te veronderstellen dat de leden van de RAI en BOVAG, die – in tegenstelling tot de organisaties zelf – uiteraard wel invloed uitoefenen op de prijsstelling, doelbewust het oogmerk van de Nederlandse wetgever zouden willen doorkruisen, indien het wetsvoorstel kracht van wet heeft gekregen. Bekend is reeds dat enkele merken de korting zeker zullen doorgeven, zodat andere merken daar uit concurrentieoverwegingen niet zonder nadeel bij achter kunnen blijven. Voorts mag van potentiële kopers en organisaties die hun belangen vertegenwoordigen worden verwacht dat zij een importeur er op zullen aanspreken indien de fiscale korting niet aan de koper wordt doorgegeven.

RAI en BOVAG verwijzen verder naar de onzekerheid waarmee de branche te maken zou krijgen omdat de regeling periodiek zal worden herijkt. Het ligt inderdaad in de bedoeling periodiek opnieuw vast te stellen wat op dat moment als duidelijk zuiniger dan gemiddeld mag worden beschouwd. Dit gaat echter niet zover dat de introductie van enkele nieuwe typen auto's op de markt onmiddellijk zal leiden tot bijstelling van de regeling. Het wetsvoorstel gaat in beginsel uit van een tweejaarlijkse bijstelling. Bij elke herziening van de vereisten zal evenals thans een redelijke periode van ongeveer een half jaar liggen tussen het bekend worden van de nieuwe vereisten en de inwerkingtreding van de nieuwe regeling. Het wetsvoorstel voorziet er bovendien in dat modellen waarvoor bij de inwerkingtreding van de nieuwe regeling de fiscale premie vervalt, nog twee maanden met fiscale premie kunnen worden verkocht, mits zij reeds voorzien zijn van deel I van het kenteken (maar

nog niet zijn verkocht). In beginsel is dus steeds voor twee jaar duidelijk aan welke vereisten een auto moet voldoen om voor de premie in aanmerking te komen, terwijl een half jaar van te voren bekend is welke nieuwe eisen daarna gaan gelden. Omdat de ontwikkelingen op de automarkt echter soms snel kunnen gaan, wordt in het wetsvoorstel een kortere periode van herziening in een bepaalde situatie mogelijk gemaakt. Het belang van continuïteit voor de markt moet dan worden afgewogen tegen het belang van de schatkist en de doelstelling van de regeling. Ik meen dat hier een evenwichtige regeling is getroffen.

RAI en BOVAG merken tenslotte op dat het aantal merken dat voor een fiscale premie in aanmerking zou komen beperkt is, zodat een ongewenste verstoring van de marktpositie van diverse in Nederland vertegenwoordigde merken kan optreden. Ik merk op dat het inherent is aan de regeling dat alleen zeer zuinige of in hun klasse zeer zuinige auto's van de premie kunnen profiteren. Indien een bepaald merk bij de inwerkingtreding van de regeling geen als zodanig aan te merken auto in het productenaanbod heeft, kan dat merk op dat moment niet van de regeling gebruik maken. Dit is echter altijd een momentopname; ik heb geen reden om aan te nemen dat bepaalde merken er systematisch en langdurig niet in zouden slagen een zeer zuinige auto aan te bieden. Tenslotte wordt opgemerkt dat wel vaststaat dat de spreiding over de merken van auto's die zouden kunnen gaan voldoen aan de eis van 5 liter benzine per 100 kilometer – waarvoor RAI en BOVAG wel een fiscale premie ondersteunen – zeker geringer zal zijn dan de spreiding over de merken van de korting voor in hun klasse zeer zuinige auto's.

De leden van de VVD-fractie twijfelen aan de zin van de uitzondering die in de toelichting wordt gemaakt voor de zuinige auto's die zijn voorzien van een airconditioning. Zij vragen of de belastinginspecteur moet controleren of achteraf een airconditioning is ingebouwd. Dat laatste is zeker niet het geval. De achtergrond van deze maatregel is dat een auto waarvan de airconditioning is ingeschakeld, aanzienlijk meer brandstof verbruikt dan een auto zonder. Dit meerverbruik kan soms oplopen tot 10 à 15%. Dit meerverbruik vindt geen uitdrukking in de officiële EU-verbruikscijfers, omdat deze worden bepaald met uitgeschakelde airconditioning. Aan de andere kant merken de leden van de VVD-fractie terecht op dat een airconditioning achteraf vrij gemakkelijk kan worden ingebouwd en dat de controle daarop – zo men dat al zou willen nastreven – niet of nauwelijks mogelijk is. Naar aanleiding van het feit dat ook de branche-organisaties hebben aangegeven tegen een dergelijke uitzondering te zijn, wil ik de leden van de VVD-fractie toezeggen dat ik op dit punt geen gebruik zal maken van de in artikel 9b, zevende lid, geboden mogelijkheid om auto's met airconditioning van de korting uit te sluiten. Ik heb daarbij overwogen dat op dit moment steeds meer nieuwe auto's «af-fabriek» voor de inbouw van airconditioning zijn voorbereid, waardoor de inbouw achteraf relatief eenvoudig en goedkoop kan worden gerealiseerd.

Ter zake van de door de leden van de VVD-fractie gemaakte opmerkingen inzake de mogelijk van kracht wordende straffe EU-normen op dit terrein zou ik willen verwijzen naar hetgeen ik ter zake heb opgemerkt in mijn reactie op de brief van de RAI en BOVAG.

De reden waarom is gekozen voor de stimulering in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en niet in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting (MRB), de leden van de CDA-fractie vragen daarnaar, houdt verband met het feit dat een stimulering in deze laatstgenoemde belasting op korte termijn in ieder geval niet mogelijk is. Aangezien voor de heffing van de MRB wordt aangesloten bij het kentekenregister, dient dat register voor elke auto afzonderlijk een onderscheid te maken naar brandstofverbruik indien het MRB-tarief daarvan afhankelijk zou worden gesteld. Dat is thans niet het geval.

Momenteel wordt wel onderzocht in hoeverre het mogelijk is om het kentekenregister met een aantal gegevens uit te breiden, waardoor in de toekomst differentiatie mogelijk wordt. Het brengt echter een aanzienlijke hoeveelheid werk met zich mee om voor elke bestaande auto de specifieke milieukeurmerken alsnog vast te leggen, hetgeen niet op korte termijn kan worden gerealiseerd. In het kader van de korting op de BPM is een uitbreiding van het kentekenregister niet noodzakelijk. Ik merk verder op dat het hier gaat om een maatregel die de aanschaf van een zeer zuinige of in zijn klasse zeer zuinige auto moet stimuleren. De BPM is op dat moment van aanschaf een duidelijk «zichtbaarder» belasting dan de MRB, zodat stimulering door middel van de BPM ook uit oogpunt van effectiviteit voordelen heeft.

De leden van de CDA-fractie vragen voorts naar de globale inhoud van de ministeriële regeling waarin de korting nader zal worden uitgewerkt. Voor het merendeel is in het vijfde, zevende en achtste lid van het voorgestelde artikel 9b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 al aangegeven welke de inhoud zal worden van de ministeriële regeling. De belangrijkste in de regeling op te nemen bepalingen hebben betrekking op de ten behoeve van de korting voor in hun klasse zeer zuinige auto's noodzakelijke bepalingen inzake de klasse-indeling van personenauto's naar grootte (zie met betrekking tot de keuze voor het criterium «grootte» hetgeen ik terzake heb opgemerkt in mijn reactie op de vraag van de leden van de D66-fractie naar de beschikbaarheid van brandstofverbruikscijfers), het brandstofverbruik waar beneden voor elke klasse korting kan worden toegekend en de wijze van vaststelling van de grootte van de auto. Daarnaast zal – voor zowel de zeer zuinige als voor de in hun klasse zeer zuinige auto – in de regeling worden vastgelegd op welke wijze het brandstofverbruik wordt vastgesteld. Voor zowel de hiervoor genoemde vaststelling van de grootte van het voertuig als voor de vaststelling van het brandstofverbruik wordt aangesloten bij de in Europees verband geharmoniseerde regelgeving inzake typegoedkeuringen.

De werking van de regeling – de leden van de CDA-fractie vragen daarnaar – is reeds in grote lijnen beschreven in de memorie van toelichting. Hoewel deze in eerste instantie wellicht complex lijkt – zowel de leden van de SGP-fractie, de VVD-fractie en de fractie van D66 lijken die indruk te hebben –, is deze in zijn praktische uitwerking erg eenvoudig. In de hiervoor genoemde ministeriële regeling zal een tabel worden opgenomen waaruit direct blijkt bij welke grootte welk verbruik hoort om in aanmerking te komen voor een korting. De importeur of fabrikant van een auto kan op basis daarvan vrij eenvoudig aan de hand van de in zijn bezit zijnde typegoedkeuringsgegevens bepalen of zijn auto voor korting in aanmerking komt. Indien hij die mening is toegedaan kan hij bij de Dienst Wegverkeer (RDW) een verklaring aanvragen waarin door de RDW wordt bevestigd dat de auto wordt aangemerkt als in zijn klasse zeer zuinig of zeer zuinig. Na toetsing van de door de importeur of fabrikant verstrekte gegevens zal de RDW een dergelijke verklaring afgeven op basis waarvan de belastingdienst de korting zal verlenen. De administratieve inspanningen voor de importeur of fabrikant zijn in dit geval minimaal. Daarnaast merk ik nog op dat voor de consument aan deze maatregel geheel geen lasten zijn verbonden. Deze zal eenvoudigweg aan de hand van een lijst kunnen zien welke auto wel en welke niet voor een korting in aanmerking komt.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regeling aanleiding zal kunnen geven voor gesjoemel. Ik ben van mening dat, juist omdat voor de essentiële kenmerken voor de korting wordt aangesloten bij uniforme Europese regelgeving, de mogelijkheden voor gesjoemel vrijwel zijn uitgesloten.

In welke mate de regeling effect zal hebben op de markt, de leden van de CDA-fractie vragen daarnaar, dient uiteraard te worden afgewacht. Het zou

van weinig realiteitszin getuigen te verwachten dat fabrikanten vanwege de onderhavige maatregel tot de fabricage van zuiniger auto's zullen overgaan. De Nederlandse markt is daarvoor inderdaad te klein. Wel zal naar mijn mening het effect zijn dat de consument wordt beïnvloed in zijn keuze.

De leden van de D66-fractie vragen of een fiscaal gunstige behandeling van relatief zuinige auto's niet averechts kan uitwerken op de aanschaf van zeer zuinige auto's. Ik neem aan dat deze leden hier doelen op enerzijds de regeling voor in hun klasse zeer zuinige auto's en anderzijds de regeling voor de zeer zuinige auto's die reeds voldoen aan de streefnormen die op Europees niveau voor 2005 in discussie zijn, te weten 5 liter benzine per 100 kilometer respectievelijk 4,5 liter diesel per 100 kilometer. Ik merk op dat de korting voor in hun klasse zeer zuinige auto's f 1250 bedraagt, en de korting voor auto's die voldoen aan de vereisten van 5 liter benzine respectievelijk 4,5 liter diesel per 100 kilometer het dubbele bedraagt, f 2500. De fiscale behandeling van deze laatste categorie is dus duidelijk gunstiger, zodat moeilijk valt in te zien dat deze auto's van de regeling een averechts effect kunnen ondervinden. Door verscheidene fracties wordt aan de vereisten voor de korting van f 2500 gerefereerd als een Europese normstelling. Om misverstand te voorkomen merk ik op dat de in het wetsvoorstel neergelegde vereisten van 5 liter benzine per 100 kilometer en 4,5 liter diesel per 100 kilometer geen Europese normen zijn, waaraan in Europa verkochte auto's in 2005 zouden moeten voldoen. Het gaat hier, zoals in de memorie van toelichting is aangegeven, om doelstellingen die de Raad van Ministers van de Europese Unie heeft vastgelegd. Het gaat daarbij om een doelstelling die voor het gemiddelde verbruik van de nieuw verkochte auto's is vastgelegd. Indien deze doelstelling zou worden vertaald in concrete normen waaraan auto's moeten voldoen, is nog niet duidelijk in welke mate daarbij zou worden gedifferentieerd naar kenmerken van de auto en in hoeverre een fasering in de tijd zou worden aangehouden. Indien een dergelijke Europese normstelling tot stand zou komen, zal de voorgestelde Nederlandse regeling daaraan zeker worden aangepast. Ik verwacht echter niet dat een vertaling van de doelstelling in Europese normen op afzienbare termijn zal gebeuren. Het bereiken van een gemiddelde van 5 liter per 100 kilometer voor benzine-auto's vergt nog een zeer grote verandering. Het gemiddelde van de in 1996 verkochte benzineauto's lag op 7,83, dat wil zeggen 56% hoger. Het gemiddelde van de in 1996 verkochte dieselauto's lag op 6,42, ongeveer 43% boven de doelstelling van 4,5 liter per 100 kilometer. Ook deze cijfers illustreren dat het uitsluitend stimuleren van auto's die voldoen aan de vereisten van 5 respectievelijk 4,5 liter vanuit de huidige situatie een wel erg grote stap vooruit zou vragen, zodat voorlopig weinig effect van de regeling zou kunnen worden verwacht. Voor dergelijke «superzuinige» auto's geldt immers nog sterker dan voor in hun klasse zeer zuinige auto's dat het niet realistisch is te verwachten dat de auto-industrie speciaal voor de Nederlandse markt zou reageren op de fiscale regeling. In dit kader zou ik ook mijn reactie willen plaatsen op de opmerking van de leden van de D66-fractie dat de meest eenvoudige klasse-indeling er één zou zijn naar zeer zuinige en niet zuinige auto's. Ik neem aan dat deze leden daarbij doelen op enerzijds de auto's die een brandstofverbruik hebben van 5 liter benzine per 100 kilometer (4,5 liter voor diesel) en anderzijds de auto's die een hoger brandstofverbruik hebben. Het nadeel van een dergelijke opzet is dat in dat geval uitsluitend kleine auto's van de premie kunnen profiteren, en op korte termijn mogelijk zelfs geen enkele; dergelijke auto's worden nog niet aangeboden. De effectiviteit van de regeling zou daarmee zeer gering zijn.

De leden van de D66-fractie vragen zich voorts af waarom is gekozen voor een vast bedrag en niet voor een korting in de vorm van een percentage. Zij stellen daarbij dat hoe duurder de auto, hoe minder het effect van bijvoorbeeld de korting van f 2500. Een korting in de vorm van een percentage zou (uiteeraard) tot gevolg hebben dat de hoogte van de korting mede afhankelijk wordt van de prijs van de auto. Een dergelijke korting zou ook aan een maximum moeten worden gebonden, deels vanwege de budgettaire aspecten maar ook om te voorkomen dat bij de duurdere auto's de korting onevenredig groot zou worden. Omdat de BPM een prijsafhankelijke belasting is heeft een kortingspercentage eveneens tot gevolg dat de duurdere (en waarschijnlijk grotere, zwaardere en naar verhouding meer brandstof verbruikende) auto een grotere korting krijgt toebedeeld dan de goedkopere (in het algemeen kleinere, lichtere en zuiniger) auto. Een dergelijk systeem zou derhalve de overgang naar duurdere auto's in de hand kunnen werken en uit dien hoofde het beoogde milieueffect voor een groot deel teniet doen. Het door mij voorgestelde systeem heeft tot gevolg dat de compacte auto naar verhouding meer profiteert van de korting.

Mede naar aanleiding van vragen van deze leden naar aanleiding van de bezwaren van RAI en BOVAG wordt elders uiteengezet waarom het juist van belang is ook in hun klasse zeer zuinige auto's fiscaal te stimuleren, zodat een grotere groep kopers een relatief zuinig type binnen vaak vooraf vaststaande uitgangspunten, zoals de gewenste grootte van de auto, kunnen vinden. Ik merk daarbij op dat de vereisten voor in hun klasse zeer zuinige auto's ook zodanig zullen zijn dat het etiket «zeer zuinig» op zijn plaats is. Bij een verdeling van het beschikbare budget in evenredigheid met de relatieve aandelen op de huidige markt van benzine en diesel zal het voor benzineauto's gaan om 12% zuiniger dan gemiddeld en voor dieselauto's zelfs om 22 à 23% zuiniger dan gemiddeld.

De leden van D66-fractie vragen of de nodige brandstofcijfers voor de klasse-indeling inmiddels beschikbaar zijn. Dit is het geval. De klasse-indeling is echter nog niet definitief vastgesteld, omdat hierover nog overleg zal worden gevoerd met RAI, BOVAG en ANWB, zoals in de memorie van toelichting is aangekondigd. Het lopende overleg met deze organisaties en de ANWB is opgeschort toen duidelijk werd dat RAI en BOVAG zich eerst tot het parlement wilden richten om hun bezwaren tegen dit onderdeel van de stimuleringsregeling uiteen te zetten. (De ANWB steunt de regeling wèl). Wel heeft het al gevoerde overleg als resultaat gehad dat gekozen wordt voor de meest eenvoudige klasse-indeling, te weten naar de grootte van de auto, te meten als de lengte maal de breedte zoals vastgesteld bij de typegoedkeuring. Uit de uitgevoerde analyses is gebleken dat het werken met een klasse-indeling op basis van meer criteria, zoals het gewicht, de regeling nodeloos ingewikkeld maakt en niet voorkomt dat in een uitzonderingsgeval bijvoorbeeld de sedan van een bepaald type auto wel in aanmerking komt voor de premie en de «hatchback»-versie niet. Bij de eerstvolgende herziening van de regeling zal nader worden bezien in hoeverre dergelijke effecten zich ook hebben voorgedaan in de thans alleen op «grootte» gebaseerde regeling en als een bezwaar kunnen worden gevoeld.

De leden van de D66-fractie vragen waarom het niet aanvaardbaar zou zijn dat alle direct ingespoten dieselmotoren van de beoogde korting zouden profiteren, ook de leden van de RPF-fractie stellen hieromtrent vragen. In de memorie van toelichting is op dit punt uiteengezet dat willen dieselauto's in hun grootteklasse als zeer zuinig kunnen worden beschouwd, het brandstofverbruik met een hoger percentage dan voor benzineauto's zal gelden onder het gemiddelde brandstofverbruik zal moeten liggen. Zoals gezegd zal vermoedelijk voor benzineauto's gelden dat het verbruik 12% onder het gemiddelde moet liggen en voor dieselauto's 22 à 23%. Dit is een gevolg van het feit dat door de sterke opmars van de direct ingespoten dieselmotoren de spreiding van het brandstofverbruik rond

het gemiddelde voor dieselauto's op dit moment veel groter is dan voor benzineauto's. Het gemiddelde voor dieselauto's is het resultaat van enerzijds een relatief grote groep met een brandstofverbruik onder het gemiddelde (meestal de direct ingespoten modellen) en anderzijds een relatief grote groep met een brandstofverbruik boven het gemiddelde. Het hanteren van hetzelfde percentage voor diesel als voor benzine zou daardoor betekenen dat een zeer groot aantal diesels zou kwalificeren, een aantal dat in geen verhouding staat tot het aandeel van dieselauto's in de verkopen van benzine- en dieselauto's. Dit zouden dan in hoge mate direct ingespoten diesels zijn. Naarmate de spreiding in het brandstofverbruik onder de dieselauto's weer gelijkmatiger wordt, kunnen de percentages voor benzine en diesel minder gaan verschillen. Met het verschil wordt beoogd het beschikbare budget voor de fiscale korting evenwichtig te verdelen over benzineauto's en dieselauto's.

De leden van de RPF-fractie vragen op welke gronden de stelling in de memorie van toelichting is gebaseerd dat het brandstofverbruik het meest afhankelijk is van het gewicht van de auto. In het kader van de werkzaamheden van de werkgroep vergroening van het fiscale stelsel is voor de in Nederland verkochte auto's informatie verzameld over enerzijds het brandstofverbruik en anderzijds een groot aantal andere kenmerken van de auto, zoals gewicht, cilinderinhoud en vermogen. Vervolgens kan wiskundig worden bepaald of er een verband kan worden gelegd tussen het brandstofverbruik en de andere kenmerken, in dit geval bijvoorbeeld in hoeverre een oplopend gewicht gemiddeld parallel loopt met een oplopend brandstofverbruik. Daarbij is gebleken dat de relatie tussen brandstofverbruik en gewicht op dit moment het sterkste is. Dit wil niet zeggen dat voor elke auto uit het gewicht direct het brandstofverbruik kan worden afgeleid; het gaat om verbanden die gemiddeld gelden, maar waarop uitzonderingen mogelijk zijn. Door ontwikkelingen in bijvoorbeeld het materiaalgebruik kunnen de verbanden in de toekomst anders uitvallen.

De leden van de RPF fractie vragen hoeveel auto's in aanmerking komen voor het label «zuinig». In de memorie van toelichting is reeds aangegeven dat de vereisten voor de fiscale premie zodanig zullen worden vastgesteld, dat uiteindelijk jaarlijks een 40 000 auto's voor de premie in aanmerking zullen komen, inclusief het effect van de regeling op de stimulering van de aanschaf van dergelijke auto's. Rekening houdend met dit in de loop van de tijd groeiende effect worden de vereisten bij de start van de regeling zodanig vastgesteld, dat de auto's die op dat moment kunnen voldoen aan de vereisten een aandeel hebben van ongeveer 20 000 in de huidige verkopen. Daarbij worden de vereisten voor benzine en diesel zodanig vastgesteld, dat die 20 000 auto's ongeveer verdeeld zijn over benzine en diesel als het aandeel van die typen op de totale markt. Naar huidig inzicht zal het in het begin gaan om ongeveer 30 verschillende modellen benzineauto's, gespreid over het gehele marktsegment van kleine auto's tot en met de klasse van de kleinere zakenauto. Voor diesel, waarvan de spreiding van het aanbod over modellen in het algemeen kleiner is, gaat het om slechts enkele modellen die thans reeds aan de vereisten kunnen voldoen.

3.2. Cruise-control, board-computer en econometer

De leden van de PvdA-fractie vragen of het niet noodzakelijk is om in artikel 9b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, een bepaling op te nemen waarin de mogelijkheid wordt geschapen om bij ministeriële regeling te bepalen dat de waarde van bepaalde accessoires niet wordt begrepen in de grondslag voor de BPM. Ik merk op dat een dergelijke bepaling reeds is opgenomen in artikel 9, negende lid, van voornoemde wet.

De leden van de VVD-fractie stellen de vraag waarom niet wordt voorzien in een BPM-vrijstelling voor airbags en niet in een faciëring van veilige auto's. Ik zou daarover willen opmerken dat een stimulering alleen dan zin heeft indien het een object betreft dat – hoewel vanuit maatschappelijk oogpunt gewenst – toch niet echt als gemeengoed van de grond komt. De airbag en ook de veilige auto zijn inmiddels in hoge mate geïntegreerd in het aanbod en de consument is ook bereid om daar een meerprijs voor te betalen. De thans voor stimulering in aanmerking komende instrumenten zoals de cruise-control, de econometer en de board-computer zijn objecten die – vanwege hun milieubesparende effecten – een duwtje in de rug kunnen gebruiken.

De leden van de SGP-fractie vragen zich af of deze maatregel wel bijdraagt aan de verbetering van de milieutoestand in ons land – zeker indien de waarde van deze instrumenten en de daaruit voortvloeiende besparing op de BPM wordt vergeleken met de totale waarde van een auto. Zij vragen het kabinet hierop nader in te gaan en daarbij uitdrukkelijk de verhouding van inspanning en resultaat mee te nemen. Ik wil voorop stellen dat de inspanningen om deze maatregel te realiseren naar verhouding buitengewoon gering zijn. De maatregel is ook geheel in overeenstemming met de door de RAI, BOVAG en ANWB geuite wensen. Voor alle genoemde instrumenten wordt in overleg met de branche-organisaties een forfaitair bedrag vastgesteld dat in mindering wordt gebracht op de catalogusprijs van de auto, uiteraard voor zover de auto van een van deze instrumenten is voorzien. Ik merk verder op dat deze instrumenten – bij een juist gebruik – een brandstofbesparing kunnen opleveren van 5 tot 10%. Gelet op de relatief eenvoudige inspanningen en de naar verhouding grote brandstofbesparing, ben ik van mening dat het treffen van deze maatregel zeer de moeite waard is.

3.3. Verruiming vrijstelling elektrische personenauto's

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten of de thans in ontwikkeling zijnde hybride auto's baat zullen hebben van de fiscale bevoordeling zoals wordt voorgesteld in het onderhavige wetsvoorstel, met name indien de in het voorstel ingebouwde grens van 10 kW in ogenschouw wordt genomen. Indien dat niet het geval is zou deze grens naar de mening van deze leden alsnog verlaagd moeten worden. Ik kan ter zake mededelen dat de grens zodanig is gekozen dat alle thans in ontwikkeling zijnde hybride auto's en alle binnenkort op de markt verschijnende hybride auto's waarover informatie beschikbaar is, kunnen genieten van de hier voorziene fiscale bevoordeling.

3.4. Introductie bodemtarief

De leden van de CDA-fractie vragen naar het effect op de aantallen geïmporteerde auto's. Ik vind het zeer moeilijk om voorspellingen te doen over de toekomstige afname van de importen van oudere auto's. Zoals in de memorie van toelichting reeds is uiteengezet, heeft zich na 1993 – het jaar waarin de BPM en dus ook de nihil-heffing voor auto's ouder dan 100 maanden van toepassing is geworden – een groei voorgedaan in de import van gebruikte auto's. Het thans voorgestelde bodemtarief zal ertoe bijdragen die groei af te remmen.

De leden van de D66-fractie wensen een toelichting waarom is teruggegrepen op het oude 10%-principe en vragen of er geen aanleiding is om – met het oog op het milieu – een hoger percentage aan te houden. Een hoger percentage dan 10 is niet verdedigbaar, aangezien het te heffen bedrag enigszins in relatie moet staan tot de waarde van het voertuig op het moment van het ontstaan van de belastingschuld. Het vervangen van het huidige tempo van afwaardering van 1% per maand door een

«rustiger» tempo, de leden van de D66-fractie vragen daarnaar, is niet overwogen.

Met betrekking tot de vraag van de leden van de D66-fractie hoe in dit verband wordt omgegaan met auto's van 25 jaar en ouder, merk ik op dat voor deze categorie geen uitzonderingen zijn voorzien. Ook voor deze categorie zal derhalve het onderhavige bodemtarief van toepassing worden, overigens net als dat het geval was in het voor 1993 van toepassing zijnde regime van de bijzondere verbruiksbelasting op personenauto's en motorrijwielen.

De vraag van deze leden of de korting voor zuinige auto's ook geldt voor gebruikte auto's kan ik bevestigend beantwoorden mits op het moment van het ontstaan van de belastingschuld, zijnde het moment waarop de korting eventueel van toepassing is, de ten behoeve van die korting door de RDW af te geven verklaring inmiddels niet is vervallen (zie ook de memorie van toelichting, pagina 30, vierde alinea). De korting wordt dan in dezelfde mate verlaagd als het normale BPM-tarief. De korting is op gebruikte auto's uiteraard alleen van toepassing indien deze als gebruikte auto voor het eerst in Nederland wordt gekentekend.

4. Accijns op minerale oliën

Vrijstelling accijns minerale oliën bio-ethanol (bevordering agrificatie)

De leden van de fractie van GroenLinks vragen een nadere onderbouwing van de accijnsvrijstelling voor bio-ethanol. Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven gaat het hierbij om flankerend beleid voor een proefproject in het kader van het CO₂-reductieplan. De verkregen bio-ethanol zal worden toegevoegd aan benzine als vervanger voor het nu gebruikelijke anti-klop middel MTBE, hetgeen tot een verminderde CO₂-uitstoot leidt. In beginsel is over de toegevoegde bio-ethanol door de producent van de benzine benzine-accijns verschuldigd. Met het opzetten van het proefproject, de ontwikkeling van de nieuwe technologie en het onderzoek naar de effecten zijn in de aanvangsperiode aanzienlijke kosten gemoeid. In het kader van de stimulering van de ontwikkeling van milieuvriendelijker producten heeft het kabinet besloten een bijdrage te leveren aan het beperken van de kosten van bio-ethanol in de aanvangsfase door een gedeeltelijke vrijstelling van de accijns van benzine. De verwachting is dat na afloop van het project de bio-ethanol concurrerend kan worden geproduceerd en aangeboden aan de markt. De te verlenen vrijstelling wordt rechtstreeks gebaseerd, dit mede naar aanleiding van een desbetreffende vraag van de leden van de PvdA-fractie, op artikel 8, tweede lid, onderdeel d, van de zogenoemde structuurrichtlijn accijns van minerale oliën¹. Deze bepaling ziet op het verlenen van gehele of gedeeltelijke vrijstelling of verlaging van accijns voor producten die worden gebruikt bij proefprojecten voor de technologische ontwikkeling van milieuvriendelijker producten, met name met betrekking tot brandstoffen uit hernieuwbare bronnen. Nadere nationale regelgeving is, aangezien het hier gaat om specifieke proefprojecten, niet noodzakelijk.

De leden van de CDA-fractie vragen of niet meer projecten onder de regeling kunnen vallen. Benadrukt dient te worden dat het hier om een proefproject gaat. Eventuele volgende projecten kunnen in een komende ronde van begrotingsvoorbereidingen worden afgewogen tegen andere wensen.

De leden van de CDA-fractie vragen wanneer de Europese Commissie groen licht zal geven voor de maatregelen. Ter zake van het proefproject inzake vrijstelling van accijns op minerale oliën bio-ethanol heeft overleg plaatsgehad met de Commissie. De Commissie heeft aangegeven dat het project vanuit accijnsoogpunt niet op bezwaren stuit. De regeling zal wél

¹ Richtlijn 92/81/EEG van de Raad van 19 oktober 1992, betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën (Pb. EG L 316).

moeten worden aangemeld in het kader van de artikelen 92 en 93 EG-Verdrag (staatssteun) maar daarmee worden geen problemen verwacht. Indien de regeling is uitgewerkt zal deze bij de Commissie formeel worden aangemeld.

De leden van de RPF-fractie vragen naar de reden voor additioneel flankerend beleid met betrekking tot de bevordering van agrificatie. De incidentele keuze van het kabinet om dit project ook fiscaal te ondersteunen is gelegen in het feit dat dit project een grote spin-off heeft in de vorm van belangrijke technologische vernieuwingen voor de Nederlandse alcoholindustrie. Het gaat daarbij om met name de reductie van het energiegebruik en om opschaling van nieuwe processen voor de productie van bio-ethanol uit vele soorten grondstoffen zoals suikerbieten en granen.

5. Belastingen op milieugrondslag

5.1. Verhoging van de afvalstoffenbelasting voor brandbare afvalstoffen

De leden van de fractie van D66 vragen waarom in het wetsvoorstel niets is terug te vinden van de toezegging van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer inzake een ontheffing van het verhoogde tarief van de afvalstoffenbelasting voor de zogenoemde zee fractie. Hierover merk ik op dat de bedoelde ontheffing is opgenomen in een nota van wijziging op het onderhavige wetsvoorstel die dezer dagen separaat aan de Kamer is gezonden.

De leden van de SGP-fractie stellen vast dat een substantieel deel (1,3 mln van de 5,9 mln ton) van de afvalstoffen, waarvoor een stortverbod geldt, niettemin wordt gestort. Naar aanleiding hiervan merk ik op dat bij de planning van de benodigde verbrandingscapaciteit is aangenomen dat de geformuleerde taakstellingen voor preventie en hergebruik van de verschillende afvalstromen in het jaar 2000 zullen zijn gerealiseerd. Daarenboven is uitgegaan van een krappe planning van de benodigde verbrandingscapaciteit. Hierdoor wordt voorkomen dat bij een lager aanbod aan verbrandbaar afval dan in de planning is aangenomen, kostbare verbrandingscapaciteit onbenut blijft. De consequentie hiervan is dat indien het afvalaanbod zich ontwikkelt overeenkomstig het in het Tienjarenprogramma Afval 1995–2005 opgenomen beleidsscenario, er blijvend brandbaar afval – op jaarbasis circa 350 kton – moet worden gestort. Zoals in de toelichting op de eerdergenoemde nota van wijziging is opgemerkt, bedraagt het overschot aan brandbaar afval naar de huidige inzichten naar verwachting circa 2 mln ton. Uitgaande van de thans gehanteerde verbrandingscapaciteit betekent dit dat tot het jaar 2000 de hoeveelheid afvalstoffen die aan AVI's worden aangeboden door middel van preventie en hergebruik met ruim 1,5 mln ton op jaarbasis moet worden verminderd. In de afgelopen jaren is gebleken dat de ontwikkeling van het percentage hergebruik in het algemeen en het percentage hergebruik van de stromen huishoudelijke afvalstoffen en bedrijfsafvalstoffen in het bijzonder, wat achter blijft bij de prognoses. De verhoging van de storttarieven zal hierin niet onmiddellijk verandering brengen. Wel zal er een prikkel van uitgaan om tot meer hergebruik te komen. Immers, een belangrijke oorzaak voor het achterblijven van het hergebruik van afvalstoffen is gelegen in het feit dat herverwerking van afvalstoffen (aanzienlijk) duurder is dan het storten van afvalstoffen. De leden van de SGP-fractie vragen welke gevolgen en voor wie er voortvloeien uit overschrijding van de hoeveelheid toegestane stort van brandbare afvalstoffen. Ten aanzien van de controle op de te storten hoeveelheden brandbaar afval geldt dat er slechts mag worden gestort als daarvoor door de Minister van VROM een verklaring is afgegeven dat er geen verbrandingscapaciteit beschikbaar is en vervolgens door de

provincie een ontheffing van het stortverbod is verleend. Indien een grotere hoeveelheid brandbaar afval moet worden gestort dan waarvoor een verklaring is afgegeven respectievelijk een ontheffing is verleend, dient een nieuwe verklaring te worden aangevraagd en zal opnieuw worden getoetst of er verbrandingscapaciteit beschikbaar is. Tegen de stortplaatsbeheerder die meer brandbaar afval accepteert dan hem op grond van de wettelijk geregelde procedure wordt toegestaan, zal in eerste instantie door het bevoegd gezag handhavend worden opgetreden. Sanctiemiddelen die het bevoegd gezag daarbij ten dienste staan zijn bestuursdwang (waaronder sluiting van de stortplaats) en dwangsom. Voorzover in dat kader zou mogen blijken dat ten onrechte geen of te weinig afvalstoffenbelasting is afgedragen zal de stortplaatsbeheerder door middel van een door de belastingdienst op te leggen naheffing worden verplicht alsnog de wettelijk verschuldigde belasting, vermeerderd met eventuele boete, te voldoen.

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

Met betrekking tot het voorstel het gas uit een kolenvergasser in de heffing van brandstoffenbelasting te betrekken vernemen de leden van de fractie van D66 graag of er geen sprake is van dubbele belasting als zowel de koleninput als het opgewekte gas belast worden. De brandstoffenbelasting ziet op het gebruik van energieproducten als brandstof. Aangezien de kolen in de kolenvergasser niet worden verbrand maar vergast, wordt op de kolen geen brandstoffenbelasting geheven en kan van dubbele heffing niet worden gesproken. Alleen het gas uit de kolenvergasser wordt verbrand en belast.

5.3. Nihiltarief regulerende energiebelasting voor groene stroom

De leden van de CDA-fractie en de leden van de RPF-fractie vragen of al meer bekend is over het standpunt van de Commissie ten aanzien van het nihiltarief energiebelasting. De Commissie heeft haar standpunt nog niet kenbaar gemaakt. Wij hopen dit op korte termijn te vernemen. In de memorie van toelichting is al aangegeven dat het kabinet geen problemen verwacht met het verkrijgen van de goedkeuring.

De leden van de fractie van de VVD merken op dat nu bij de levering van elektriciteit geen onderscheid kan worden gemaakt tussen groene stroom en conventionele stroom de boekhouding van de producent hierbij uitsluitend moet geven. In de memorie van toelichting is hieromtrent aangegeven dat voor de controle op de juiste toepassing van het nihiltarief voor groene stroom wordt aangesloten bij de reeds bestaande eigen regeling voor groene stroom van de energiebedrijven (de contracten die met de desbetreffende afnemers worden afgesloten). Het nihiltarief zal uitsluitend gelden voor de leveringen aan afnemers die zo'n contract hebben. Wat de controle op de ingekochte hoeveelheid groene stroom betreft kan worden aangesloten bij de reeds bestaande regeling in de energiebelasting voor duurzame energie (artikel 36o van de Wet belastingen op milieugrondslag). Gelet hierop kan ik de zorgen van deze leden op dit punt niet delen. Deze leden vragen voorts of het werkelijk de moeite waard is voor deze symbolische maatregel in Brussel een vrijstelling te vragen. Dit kabinet maakt ernst met de bevordering van duurzame energie; de in de Derde Energienota opgenomen 10%-doelstelling is ambitieus. Het nihiltarief is een van de maatregelen die kunnen worden genomen om de positie van duurzame energie ten opzichte van fossiele brandstoffen te verbeteren. Voor een nihiltarief in plaats van een vrijstelling is gekozen 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 alsnog – eventueel tegen een lager tarief – in de heffing van energiebelasting betrekken van groene stroom is dus voor de toekomst niet uit te sluiten. Met het vorenstaande zijn ook de vragen van de leden van de SGP-fractie en de RPF-fractie naar het mogelijk in de toekomst weer hoger stellen van het nihiltarief beantwoord.

De leden van de D66-fractie blijven het ongewenst vinden dat groene stroom duurder is dan «gewone» stroom. Zij vragen of het niet mogelijk is met het oog hierop (tijdelijk) te werken met een «negatieve REB». Zij vragen voorts welk budget nodig zou zijn om op deze manier de tarieven van groene en gewone stroom gelijk te schakelen.

Het kabinet heeft in het Actieprogramma Duurzame energie in opmars een breed beleid geformuleerd en in uitvoering genomen om onderzoek, ontwikkeling en toepassing van en vraag naar duurzame energie te stimuleren. Als gevolg daarvan is het verschil in consumentenprijs al verkleind en zal dit in de toekomst naar verwachting verder verkleind kunnen worden. Groene stroom wordt in het kader van de energiebelasting reeds bevorderd door de in artikel 36o Wet belastingen op milieugrondslag opgenomen regeling. Daarnaast wordt nu een nihiltarief voorgesteld voor de levering van groene stroom aan de afnemer. Beide regelingen tezamen leiden ertoe dat aan de producent van de groene stroom een teruggaaf van energiebelasting wordt verleend, terwijl de afnemer van die stroom geen energiebelasting betaalt. Anders gezegd: elke kilowattuur groene stroom wordt fiscaal «gesubsidieerd» met tweemaal het tarief van de energiebelasting op elektriciteit. Afgezien van een verdere tariefverhoging van de energiebelasting – die het door deze leden gewenste effect zou hebben – lijken met vorengenoemde maatregelen de mogelijkheden binnen de energiebelasting vooralsnog uitgeput. Een negatieve REB zou overigens op fiscaal-technische gronden een vreemde eend in de bijt zijn. Binnen een kostprijsverhogende belasting zoals de energiebelasting, de andere belastingen op milieugrondslag en de accijnzen, passen wel verlaagde tarieven, nihiltarieven en vrijstellingen, maar een negatief tarief leidend tot kostprijsverlaging acht ik een ongewenste noviteit.

Met betrekking tot de vraag van deze leden naar het budget merk ik het volgende op. Indien met een «negatieve REB» bedoeld wordt dat de overheid de meerkosten van de verkoop van groene stroom door de energiebedrijven aan de consumenten overneemt, waardoor de prijs voor de consument gelijk wordt, kunnen de budgettaire gevolgen aanzienlijk zijn. Immers, alle consumenten zouden dan voor groene stroom kunnen kiezen zonder meer te betalen dan voor gewone stroom. Bedacht moet worden dat als van alle groene stroom zonder meer de meerkosten gesubsidieerd zouden worden, ook allerlei kostenineffectieve maatregelen zich daarvoor zouden kunnen kwalificeren. Een zodanige benadering, waarin de kosteneffectiviteit geen rol zou spelen, acht ik ook economisch niet verantwoord.

Van de instemming van de leden van de fractie van GroenLinks met het voorstel heb ik met genoeg kennis genomen. Deze leden merken op dat de fractie al bij de behandeling van het wetsvoorstel regulerende energiebelasting een amendement heeft ingediend voor deze maatregel, maar dat het kabinet zo'n amendement toen overbodig vond. Voor de goede orde wijs ik erop dat het amendement erop gericht was dat de vermindering van energiebelasting in plaats van aan de producent van duurzame energie aan de afnemer van de duurzame energie zou worden verleend. In de brief van de Minister van Economische zaken van 12 oktober 1995 (kamerstukken II 1995/96, 24 250, nr. 32) is aangegeven dat het amendement geen verbetering behelsde ten opzichte van de in het wetsvoorstel gekozen systematiek voor de behandeling van duurzame opgewekte energie.

Met betrekking tot het voorgestelde nihiltarief energiebelasting voor

groene stroom vragen de leden van de fractie van de SGP naar het verschil in rendement van de maatregel in de BTW-sfeer (toepassing van het verlaagde BTW-tarief) en die in de Wbm-sfeer (het nu voorgestelde nihiltarief). Het effect van de toepassing van het verlaagde BTW-tarief in plaats van het algemene BTW-tarief zou circa 3 cent per kWh zijn. Het effect van het nihiltarief energiebelasting is 3,5 cent per kWh (het tarief van de energiebelasting – 2,95 cent/kWh – plus de BTW daarover), en daarmee dus groter dan bij de maatregel in de BTW-sfeer. Daar komt bij dat voor bedrijven toepassing van het verlaagde BTW-tarief niet relevant is (zij kunnen de in rekening gebrachte BTW immers verrekenen), maar het nihiltarief energiebelasting wel.

5.4. Bijzondere regeling energiebelasting voor afvalverbrandingsinstallaties

De leden van de fracties van PvdA en GroenLinks kunnen zich tot mijn spijt niet vinden in de bijzondere regeling voor afvalverbrandingsinstallaties (AVI's). Daarbij zetten zij vraagtekens bij het aanmerken van de uit AVI's afkomstige elektriciteit als duurzame energie. Met betrekking tot de door de leden van de PvdA-fractie genoemde signaalwerking van deze maatregel voor het afvalbeleid merk ik het volgende op. De verwijderingshiërarchie blijft onaangetast, dat wil zeggen de beleidsinspanning blijft erop gericht om maximaal preventie en hergebruik van afval te realiseren. Echter, hoe groot de inspanningen op het gebied van preventie en hergebruik ook zijn, er zal altijd afval overblijven dat definitief dient te worden verwijderd. Hierbij heeft verbranden met terugwinning van energie de voorkeur boven storten. De bijzondere regeling voor AVI's – dit mede in antwoord op de vraag van de leden van de fractie van GroenLinks – is erop gericht deze energierugwinning te vergroten door een teruggaaf van de energiebelasting te verlenen met als tegenprestatie het door de AVI's treffen van voorzieningen om te komen tot een betere benutting van energie uit afval.

In de Derde Energienota is voorzien dat energie uit afval en biomassa een belangrijke bijdrage zal leveren aan de realisatie van de doelstelling dat duurzame energiebronnen in het jaar 2010 een aandeel van 10% leveren in de energievoorziening. De speciale REB-regeling voor duurzame energie (artikel 36o van de Wet belastingen op milieugrondslag) is één van de instrumenten waarmee het kabinet de toepassing van duurzame energie stimuleert. Zoals bekend geldt deze regeling ook voor biomassa, mits het gebruik daarvan plaatsvindt zonder enige bijmenging of bijstook van kunststoffen. De elektriciteit die de AVI's produceren valt dus niet onder deze regeling.

De voorgestelde REB-regeling voor AVI's is zodanig opgezet dat deze pas in werking zal treden nadat met de afvalverbranders in een convenant concrete afspraken zullen zijn vastgelegd over verbetering van hun energiebenutting en derhalve vergroting van de productie van energie uit afval. Deze regeling onderscheidt zich dus van de bestaande bijzondere regeling voor op duurzame wijze geproduceerde energie (art. 36o) en is opgenomen in een nieuw artikel 36r: Bijzondere regeling voor afvalverbrandingsinstallaties. Deze opzet biedt goede garanties dat de inzet van de bedoelde REB-middelen effectief zal bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen van de Derde Energienota betreffende duurzame energie. Het beoogde convenant wordt momenteel voorbereid door de betrokken ministeries en de Vereniging van Afvalverwerkers (VVAV). De betrokken partijen streven ernaar binnen afzienbare tijd een convenant tot stand te brengen. Zodra dit het geval is, zal de Tweede Kamer daarover worden bericht.

Met betrekking tot de door de PvdA-leden geuite vrees voor een mogelijke verslechtering van de concurrentiepositie van zogenoemde «dedicated» installaties waarin zuivere biomassa met hoog rendement wordt verbrand

of vergast, merk ik het volgende op. Het kabinet streeft ernaar zoveel mogelijk energie te winnen uit niet voor hergebruik geschikte afvalstoffen. Daartoe zal toepassing van het aanbod aan te verbranden afvalstoffen in andersoortige installaties dan afvalverbrandingsinstallaties – om daarmee een hoog energetisch rendement te behalen – worden gestimuleerd via de afvalsturingsinstrumenten. Op deze wijze wordt de energie-inhoud van afvalstoffen optimaal benut en het storten van brandbaar afval geminimaliseerd.

Het verheugt ons dat de leden van de fractie van het CDA de bijzondere regeling in de energiebelasting voor AVI's toejuichen. Zij merken op dat daarmee een CDA-wens – amendement Lansink – alsnog wordt gehonoreerd. Ter vermijding van misverstanden merk ik het volgende op. Bij de plenaire behandeling van het wetsvoorstel regulerende energiebelasting is door de heer Lansink een amendement ingediend (kamerstukken II 1995/96, 24 250, nr. 18) dat ertoe strekte om de door AVI's opgewekte elektriciteit volledig onder de bijzondere regeling voor duurzame energie (artikel 36o van de Wet belastingen op milieugrondslag) te brengen. De nu voorgestelde regeling beperkt de teruggaaf van energiebelasting echter tot een deel van de door AVI's opgewekte elektriciteit; dit deel is in beginsel gerelateerd aan het deel dat kan worden aangemerkt als met biomassa opgewekte elektriciteit en is in de wet gesteld op 50%. Dit percentage kan bij ministeriële regeling zo nodig worden verlaagd. Naar aanleiding van de vraag van deze leden wanneer die ministeriële regeling is te verwachten, merk ik op dat dat nu nog niet te zeggen is. Zoals in de memorie van toelichting is verwoord is toepassing van dit instrument afhankelijk van de inhoud van het nog af te sluiten convenant of van de uitvoering daarvan tijdens de looptijd.

De leden van de fractie van D66 kunnen zich vinden in de gedachte het gebruik van biomassa door AVI's op de voorgestelde wijze te stimuleren. Deze leden vragen wel aandacht voor het belang van het blijvend stimuleren van succesvolle afvalscheiding. Zoals hiervoor in antwoord op een vraag van de leden van de PvdA-fractie al is aangegeven, wordt als onderdeel van het afvalstoffenbeleid aan de gescheiden inzameling en het hergebruik van verschillende componenten uit het huishoudelijk en bedrijfsafval voorrang gegeven.

Naar aanleiding van de vraag van deze leden naar de monitoring van een en ander merk ik op dat het de bedoeling is om in het meer genoemde convenant ook afspraken op te nemen over de wijze van monitoring, onder andere van het aandeel biomassa in het afval dat aan de AVI's ter verbranding wordt aangeboden.

II. ARTIKELEN

Artikel I, onderdeel A (artikel 8 van de Wet op de inkomstenbelasting 1964)

De leden van de fractie van de PvdA vragen een nadere toelichting op de zinsnede dat de vrijstelling van subsidies ter zake van de ontwikkeling en de instandhouding van bos en natuur ook toepassing vindt indien (een deel van) de subsidie wordt aangemerkt als inkomsten uit vermogen. De onderhavige faciliteit is erop gericht om het particuliere bezit van natuurterreinen en bossen te stimuleren. Dit geldt niet alleen voor natuurterreinen en bossen die tot het ondernemingsvermogen behoren, maar ook voor natuurterreinen en bossen die tot het privé-vermogen behoren. In verband daarmee is de vrijstelling aldus vormgegeven dat de hiervoor genoemde subsidies niet tot de winst worden gerekend. Deze vormgeving brengt met zich dat subsidies ter zake tot het privé-vermogen behorende natuurterreinen en bossen – voor zover deze als inkomsten uit vermogen zouden kunnen worden aangemerkt – eveneens zijn vrijgesteld.

Dit hangt samen met de systematiek van de Wet op de inkomstenbelasting 1964. Inkomensbestanddelen die niet tot de winst worden gerekend, kunnen ook niet meer uit hoofde van een andere bron van inkomen (winst uit aanmerkelijk belang, zuivere inkomsten uit arbeid, uit vermogen of in de vorm van bepaalde periodieke uitkeringen en verstrekkingen) worden belast.

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

BIJLAGE

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van GroenLinks volgt hierna een overzicht van alle tussen 1994 en 1998 gerealiseerde fiscale milieumaatregelen.

- Invoering tijdelijk nihil tarief voor restbrandstoffen in de brandstoffenbelasting (BSB) per 1-7-1994.
- Verhoging tarieven BSB met ingang van 1-1-1995.
- Invoering grondwaterbelasting en tegemoetkoming spoelwater per 1-1-1995.
- Invoering afvalstoffenbelasting en tijdelijke tegemoetkomingen voor ontinktingsresidu en kunststofrecyclingsafval per 1-1-1995.
- Invoering fiscale groenregeling per 1-1-1995.
- Stimulering elektrische auto's door nihil tarief motorrijtuigenbelasting per 1-4-1995
- Verruiming fiscale faciliteiten voor bosaanleg in de natuurschoonwet per 6-12-1995.
- Invoering van de 1e tranche van de regulerende energiebelasting (REB) per 1-1-1996.
- Invoering indexatie accijnzen op minerale oliën per 1-1-1996.
- Verruiming VAMIL-regeling (willekeurige afschrijving milieu-investeringen) in de inkomstenbelasting en vennootschapbelasting per 1-1-1996.
- Invoering vrijstelling overdrachtsbelasting bij de verplaatsing van landbouwbedrijven uit SGP's, EHS en VINEX gebieden per 1-1-1996.
- Stimuleren beschikbaar stellen fiets door de werkgever in de omzetbelasting per 1-1-1996.
- Verruiming regeling groenprojecten in de inkomstenbelasting; groenverklaring bij kortere periode dan looptijd project per 14-8-1996 en uitbreiding tot DUBO-woningen en biologische landbouwprojecten per 1-11-1996.
- Uitbreiding van het werkingsgebied en verhoging van het reiskostenforfait voor het openbaar vervoer en het belastingvrij vergoeden van OV-reizen in de loon- en inkomstenbelasting per 1-1-1997.*
- Bevrozing van de niet-OV aftrek- en vergoedingsbedragen woon-werkverkeer in de inkomstenbelasting per 1-1-1997.*
- Stimulering telewerken in de loon- en inkomstenbelasting per 1-1-1997.*
- Regeling vrijstelling vergoeding fiets in de loon- en inkomstenbelasting per 1-1-1997.*
- Invoering energie-investeringsaftrek in de inkomsten- en vennootschapsbelasting per 1-1-1997.
- Invoering 2e tranche REB en betrekken grootverbruikers van elektriciteit in REB per 1-1-1997.
- Invoering belasting op Uranium-235 per 1-1-1997.
- Verlaging grens voor vrijstelling beregning en bevoeiing in de grondwaterbelasting per 1-1-1997.*
- Variabilisatie autokosten door verhoging accijns motorbrandstoffen en (milieugunstige) verlaging van de motorrijtuigenbelasting per 1-7-1997.*
- Stimuleren schoonste LPG-techniek door extra verlaging van de motorrijtuigenbelasting per 1-7-1997.*
- Vrijstelling motorrijtuigenbelasting voor openbaar vervoer op LPG of aardgas per 1-7-1997.
- Stimulering elektrische auto's door vrijstelling van de belasting personenauto's en motorrijwielen per 1-7-1997.*
- Invoering 3e tranche REB per 1-1-1998.

* geheel of gedeeltelijke uitvoering van de aanbevelingen van de Werkgroep vergroening van het fiscale stelsel.