



Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies

*De duurzaamheidseffecten van aanpassing of afschaffing van
milieuschadelijke subsidies nader onderzocht*

Erasmus Universiteit Rotterdam. Faculteit der Sociale Wetenschappen



 ERASMUS UNIVERSITEIT ROTTERDAM

DUURZAAMHEIDSEFFECTEN AANPAK MILIEUSCHADELIJKE SUBSIDIES

DE DUURZAAMHEIDSEFFECTEN VAN AANPASSING OF AFSCHAFFING
VAN MILIEUSCHADELIJKE SUBSIDIES NADER ONDERZocht

Auteurs:

Mr.dr. J.A. van Ast

Drs. K.E.H. Maas

Prof. Dr. J.J. Bouma

m.m.v. dr. L.W. Baas

**Erasmus centre for Sustainability and Management (ESM)
Erasmus Universiteit Rotterdam**

oktober 2005

INHOUD

SAMENVATTING	7
--------------------	---

DEEL A METHODIEK ONTWIKKELING

1	INTRODUCTIE	10
	1.1 Inleiding	10
	1.2 Structuur van dit onderzoeksrapport	10
2.	EFFECTEN VAN SUBSIDIES	12
	2.1 Inleiding	12
	2.2 Doelstelling	12
	2.3 De invloed van subsidies in algemene termen en afbakening studie	14
3	DE SELECTIE VAN MILIEUSCHADELIJKE SUBSIDIES	17
	3.1 Introductie	17
	3.2 Prioritering potentieel milieuschadelijke subsidies	17
4.	DE ONTWIKKELING VAN DE METHODIEK	21
	4.1 Introductie	21
	4.2 Stappen in de methodiek	21
	4.3 Sociale en economische indicatoren	22
	4.4 Case A: (R)EB-reductie voor de glastuinbouw	25
	4.5 Case B: Fiscale behandeling zakelijk autoverkeer	40
	4.6 Selectie van sociale en economische indicatoren	54

DEEL B CASES

5	ENERGIE BELASTING (EB) VOOR GROOTVERBRUIKERS	56
	5.1 Beleidsomgeving	56
	5.2 Omschrijving en type subsidie	56
	5.3 Omvang subsidie	57
	5.4 Verandering in consumptie en productie	58
	5.5 Milieueffect	58
	5.6 Invulling relevante parameters	59
	5.7 Samenvattend	62
6	REDUCTIES EN VRIJSTELLINGEN BRANDSTOFACCIJNZEN	64
	6.1 Beleidsomgeving	64
	6.2 Omschrijving en type subsidie	64
	6.3 Omvang subsidie	65
	6.4 Verandering in consumptie en productie	65
	6.5 Milieueffecten	66
	6.6 Invulling relevante parameters	67
	6.7 Samenvattend	70
7	BTW-VRIJSTELLING OP VLIEGTUIGTICKETS	71
	7.1 Beleidsomgeving	71
	7.2 Omschrijving en type subsidie	71

7.3 Omvang subsidie.....	72
7.4 Verandering in consumptie en productie.....	72
7.5 Milieueffecten	73
7.6 Invulling relevante parameters	74
7.7 Samenvattend	77
8 LAAG BTW-TARIEF OP VOEDINGSMIDDELEN EN SIERTEELTPRODUCTEN	78
8.1 Beleidsomgeving	78
8.2 Omschrijving en type subsidie.....	78
8.3 Omvang subsidie.....	78
8.4 Verandering in consumptie en productie.....	79
8.5 Milieueffecten	79
8.6 Invulling relevante parameters	81
8.7 Samenvattend	84
9 FISCALE BEVOORDELING BESTELAUTO'S	85
9.1 Beleidsomgeving	85
9.2 Omschrijving en type subsidie.....	85
9.3 Omvang subsidie.....	86
9.4 Verandering in consumptie en productie.....	87
9.5 Milieueffecten	88
9.6 Kwantificering relevante parameters	88
9.7 Samenvattend	90
10 FISCALE BEVOORDELING OUDE AUTO'S.....	91
10.1 Beleidsomgeving	91
10.2 Omschrijving en type subsidie.....	91
10.3 Omvang subsidie.....	92
10.4 Verandering in consumptie en productie.....	92
10.5 Milieueffecten	92
10.6 Invulling relevante parameters	93
10.7 Samenvattend	95
11 MINIMUMPRIJS MELK/ZUIVEL.....	96
11.1 Beleidsomgeving	96
11.2 Omschrijving en type subsidie.....	96
11.3 Omvang subsidie.....	96
11.4 Verandering in consumptie en productie.....	97
11.5 Milieueffecten	97
11.6 Invulling relevante parameters	99
11.7 Samenvattend	101
DEEL C CONCLUSIES	
12 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	102
12.1 Conclusies methodiek	102
12.2 Aanbevelingen.....	104

LITERATUUR

DEEL D BIJLAGEN

BIJLAGE 1 DIRECTE EN INDIRECTE SUBSIDIES

BIJLAGE 2 SPECIFICATIE INDICATOREN

BIJLAGE 3 SELECTIE SOCIALE EN ECONOMISCHE INDICATOREN

BIJLAGE 4 LIJST GEÏNTERVIEWDEN

SAMENVATTING

Dit onderzoek heeft betrekking op enerzijds het ontwikkelen van een transparante methodiek voor het bepalen van de sociale en economische effecten van subsidies en anderzijds het toepassen van de ontwikkelde methodiek voor het bepalen van sociale, economische en ook milieueffecten van potentieel milieuschadelijke subsidies. De resultaten kunnen worden benut bij de besluitvorming over het al of niet aanpassen of afschaffen van deze subsidies.

Het onderzoek borduurt voort op een studie van Van Beers e.a. (2002) en de methodiek die daarin is ontwikkeld voor de bepaling van milieueffecten van indirecte subsidies. Ter actualisering van de onderzoeksresultaten is een nieuw overzicht gemaakt van directe en indirecte subsidies welke zijn geprioriteerd op basis van potentiële milieuschadelijkheid. Dit is gebeurd voor de ruim 550 subsidies genoemd in het Subsidie Overzicht Rijksoverheid (SOR, 2005), aangevuld met ruim 83 indirecte subsidies. Op de totale subsidie lijst is een door de OESO (Pieters, 2002) ontwikkelde methodiek toegepast, waarmee door middel van steeds verdergaande beoordelingsrondes in relatief korte tijd een beoordeling kan worden gemaakt van de potentiële milieuschadelijkheid van subsidies. Hieruit ontstond een lijst van 52 potentieel milieuschadelijke subsidies. Deze zijn vervolgens naar mate van ingeschatte milieuschade verdeeld in drie prioriteringscategorieën. Op de negen cases met de hoogste prioriteit is in het onderzoek de methodiek toegepast.

Analoog aan de selectie van milieuschadelijke subsidies heeft een verkenning plaatsgevonden van bestaande sociale en economische indicatoren met het oog op hun geschiktheid voor de methodiek ter bepaling van de sociale en economische effecten. Nadat eerst een uitgebreide lijst indicatoren is geïdentificeerd, heeft in een aantal stappen op basis van relevantie, efficiëntie en bruikbaarheid een indikking plaatsgevonden naar een ruime lijst van sociale en economische indicatoren. Het bleek dat de indicatoren vanwege de plaats waar de effecten optreden op verschillende niveaus moeten worden beschouwd. Hoewel bepaalde effecten zich ook op diverse tussenniveaus (bijvoorbeeld mesoniveau) voordoen, is volstaan met een indeling van de indicatoren naar micro- en macroniveau.

Vervolgens is bij twee van de bovengenoemde negen geselecteerde subsidies, te weten de REB voor de glastuinbouw en het fiscaal gunstige regime voor zakelijk autoverkeer, de werking van de gevonden indicatoren nader onderzocht. Daarbij werd duidelijk dat in dit onderzoek naar effecten van aanpassing van subsidies moest worden beperkt tot de korte termijn; als ook de lange termijn zou worden meegenomen is de onzekerheid ten aanzien van effecten aanzienlijk groter. Een tweede aspect dat naar voren kwam is dat de effecten per belanghebbende ('stakeholder') verschillend uitwerken. Dit betekent dat het inzicht dat de methodiek oplevert zou verbreden als bij iedere subsidiecase ook een overzicht van de effecten per stakeholder wordt gemaakt. Vanwege de tijdsinspanning die hiermee vanwege de noodzakelijke interviews gemoeid is, is daarvan echter in dit onderzoek vanaf gezien.

De indicatorenlijst is op basis van de twee casestudies verder ingedikt tot het volgende overzicht van kernindicatoren, waaraan voor de volledigheid ook de milieuindicatoren uit de methode van Van Beers e.a. (2002) zijn toegevoegd.

Figuur 1 Geselecteerde economische en sociale indicatoren

Economische indicatoren (Micro niveau)	Sociale indicatoren (Micro niveau)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Verandering in prijs product 2. Totale winst/verlies 3. Continuïteit 4. Innovatie en investeringen 5. Administratieve lasten 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arbeidsomstandigheden 2. Gelijke kansen 3. Zekerheid behoud baan
Economische indicatoren (Macro niveau)	Sociale indicatoren (Macro niveau)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Inkomenseffecten 2. Internationale concurrentiepositie 3. Werkgelegenheid 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Effect op volksgezondheid 2. Voldoen aan wetgeving 3. Kinderarbeid 4. Mensenrechten
Milieu-indicatoren	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Klimaatverandering 2. Verzuring 3. Fotochemische ozonvorming 4. Eutrofiering 5. Landgebruik 	

De casestudies geven het volgende beeld weer. Bij de Regulerende Energiebelasting voor de glastuinbouw is ervan uit gegaan dat verhoging van de EB gepaard gaat met een compensatieregeling voor de sector. Het is maar de vraag of dit in de praktijk een haalbare zaak zal zijn. Verwacht wordt dat er door hogere energieprijzen meer oog zal zijn voor energiebesparende maatregelen wat een positief milieueffect zal hebben. Bij verhoging van de Energiebelasting Grootverbruikers worden, indien er compenserende maatregelen worden getroffen, dezelfde effecten verwacht. Zowel voor de case Energiebelasting Grootverbruikers als voor de glastuinbouw case wordt er een sterk negatief effect op vrijwel alle economische en sociale aspecten verwacht, indien er geen compenserende maatregelen worden getroffen.

Fiscale bevoordeling van zakelijk autoverkeer levert met name positieve milieueffecten op en een voordeel ten aanzien van administratieve lasten. Negatieve effecten worden verwacht ten aanzien van winst en continuïteit.

Invoering van brandstofaccijns op kerosine in Nederland (voorzover dat op grond van internationale regels is toegestaan) zal een aanzienlijk concurrentienadeel opleveren voor de Nederlandse luchtvaartsector en Nederlandse bedrijven. De milieuvordelen staan tegenover winstvermindering en continuïteitsgevaar van een deel van de (van de luchtvaart afhankelijke) Nederlandse bedrijven. Innovatie en investeringen zullen teruglopen. Dit zal negatieve gevolgen hebben voor inkomens en gevolgen hebben voor werkgelegenheid. Op vergelijkbare gronden zijn door prijsverhoging van luchtvervoer bij invoering van BTW-heffing op vliegtickets aanzienlijke negatieve economische en sociale gevolgen in Nederland te verwachten maar zijn wel milieuvordelen te behalen.

BTW-heffing op vlees zal vlees duurder maken, zodat een terugloop van de omzet van de sector te verwachten is, met alle economische en sociale gevolgen van dien (prijsverhoging, continuïteitsrisico's, innovatievermindering, inkomensdaling, werkgelegenheidsdaling en onzekerheid over het behoud van banen). Hier staan aanzienlijke milieuvordelen en een gunstige invloed op de volksgezondheid tegenover.

Aanpassing van het voordelige fiscaal regime voor bestelauto's zal naar verwachting voordelen voor het milieu opleveren door verminderd energieverbruik, maar hiertegenover staan aanzienlijke

economische en sociale nadelen (prijsverhoging, continuïteitsrisico's, innovatievermindering, administratieve lasten, inkomensdaling, werkgelegenheidsdaling en verminderde arbeidsomstandigheden en onzekerheid over het behoud van banen). Voor wat betreft het wegnemen van de gunstige regeling voor oude auto's zal het beperkte milieuvoordeel ook gepaard gaan met enige economische en sociale nadelen, maar het algemene beeld is vooral neutraal.

Ten aanzien van afschaffing van minimumprijzen voor landbouwproducten kan worden vastgesteld dat dit voor de producenten aanzienlijke financiële negatieve effecten zal hebben, met gevolgen voor de sector en nadelige gevolgen voor de consument. Ook de effecten op het milieu zullen negatief zijn, door toename van productie.

De reikwijdte van de resultaten van de casestudies is beperkt doordat vooral gebruik is gemaakt van bestaand materiaal dat in een nieuw kader is bijeengebracht, aangevuld met interviewresultaten uit twee 'methodiekontwikkelingscases'. Bij alle cases, met uitzondering van de case minimum prijs melk/zuivel, blijkt dat de indicatoren verschillende richtingen op wijzen, waarbij kan worden vastgesteld dat in het algemeen de effecten op sociaal en economisch gebied tegenwicht bieden aan de voordelen van afschaffen op milieugebied. Voor het wegen of vergelijken van de verschillende effecten – milieu, sociaal en economisch – bestaat geen objectieve meetmethode. De concurrentie tussen de indicatoren maakt het lastig tot een eenduidige conclusie te komen over de wenselijkheid om de subsidie aan te pakken of niet. Echter het transparant en integraal inzichtelijk maken van effecten levert handvatten om een goed gefundeerde afweging te kunnen maken. Steeds zullen politieke keuzes moeten worden gemaakt over de omvang van het te verwachten effect en de mate van relevantie van mogelijk optredende verschijnselen.

DEEL A METHODIEK ONTWIKKELING

1 INTRODUCTIE

1.1 Inleiding

Subsidies zijn belangrijke instrumenten van de overheid om beleid mee uit te voeren. Zoals dat bij veel beleidsinstrumenten het geval is, worden daarbij beoogde, en ook niet beoogde effecten gerealiseerd. Laatstgenoemde bijgevolgen staan soms lijnrecht tegenover ander beleid. Een voor de hand liggend voorbeeld betreft de subsidies die economische ontwikkelingen stimuleren, maar die ook leiden tot een uitbreiding van de negatieve effecten op het milieu.

Conform het Nationaal Milieubeleid Plan (NMP) heeft het Ministerie van VROM onderzoek uit laten voeren naar milieuschadelijke subsidies, zowel de directe als de indirecte, met als doel na te gaan hoe de negatieve milieueffecten van deze subsidies kunnen worden verminderd. Op deze gronden is een methodiek ontwikkeld om de milieuschadelijke effecten van (indirecte) subsidies in te schatten (Van Beers e.a., 2002). Daarbij werd bewust voorbij gegaan aan de sociale en/of economische doeleinden die met deze subsidies worden nagestreefd. Naast de milieueffecten is het vanuit duurzaamheidsoogpunt wenselijk om soortgelijke methoden te ontwikkelen voor het in kaart brengen van de sociale en de economische effecten, om de gevolgen van eventuele aanpassing of afschaffing van milieuschadelijke subsidies op de economische, sociale en milieu dimensies inzichtelijk te kunnen maken. In dit onderzoek wordt hieraan tegemoet gekomen.

Doel van onderhavig onderzoek is enerzijds het ontwikkelen van een transparante methodiek voor het bepalen van de sociale en economische effecten van subsidies en anderzijds het toepassen van de methodieken voor het bepalen van sociale, economische en milieueffecten van potentieel milieuschadelijke subsidies. De resultaten kunnen worden benut bij besluitvorming over het al of niet aanpassen of afschaffen van deze subsidies. Het project is begeleid door een begeleidingscommissie bestaande uit vertegenwoordigers van het ministerie van Economische Zaken, ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, ministerie van Financiën, ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

1.2 Structuur van dit onderzoeksrapport

Dit rapport is opgebouwd uit vier delen. *Deel A* betreft naast de introductie een overzicht van de wijze waarop de methode ter bepaling van de sociale en economische gevolgen van aanpassing of afschaffing van milieuschadelijke subsidies tot stand is gekomen. Hierbij zijn twee casestudies, te weten de Regulerende Energiebelasting voor de glastuinbouw en de fiscale behandeling van de auto van de zaak, uitgewerkt om de bruikbaarheid van de geselecteerde sociale en economische indicatoren te toetsen. Deze twee cases komen uit een lijst geselecteerde subsidies die op basis van milieuschadelijke effecten prioriteit krijgen. *Deel A* wordt afgesloten met een lijst van sociale en economische indicatoren die inzicht geven in de gevolgen van de mogelijke afschaffing van subsidies. Vervolgens is de ontwikkelde methode in *deel B* toegepast op een zevental naar mate

van milieuschadelijkheid geselecteerde subsidies. In dit deel worden de sociale en economische gevolgen van het aanpassen of afschaffen van deze subsidies aan de orde gesteld. In *deel C* worden vervolgens conclusies getrokken en aanbevelingen geformuleerd. Het gaat hier allereerst over de toepasbaarheid van de methodiek. Daarnaast wordt aangegeven welke sociale en economische effecten de eventuele afschaffing van milieuschadelijke subsidies zal hebben. *Deel D* tenslotte, bevat de bijlagen over de uitgevoerde selectie van milieuschadelijke subsidies, de ontwikkeling van de methodiek en de lijst geïnterviewden.

2. EFFECTEN VAN SUBSIDIES

2.1 Inleiding

Subsidies zijn beleidsinstrumenten waarmee de overheid in de markt intervenueert. Subsidies kunnen worden onderscheiden in directe en indirecte subsidies. Directe subsidies zijn zichtbaar aan de uitgavenkant van de overheidsbegroting. Indirecte subsidies daarentegen worden vaak niet herkend als subsidie. Zij omvatten allerlei vormen van overheidsingrijpen: belastingvoordelen voor specifieke groepen, vaststelling van minimumprijzen voor landbouwproducten, financiële garanties zoals exportkredietfaciliteiten, enzovoorts. Eerder onderzoek (Van Beers e.a., 2002, Wit, e.a., 2000) laat zien dat mogelijk goed bedoeld overheidsbeleid ongewenste (en onopgemerkte) neveneffecten op het milieu kan hebben. Zo is gebleken dat van 550 door het Rijk verstrekte directe subsidies er mogelijk 35 milieuschadelijk zijn.

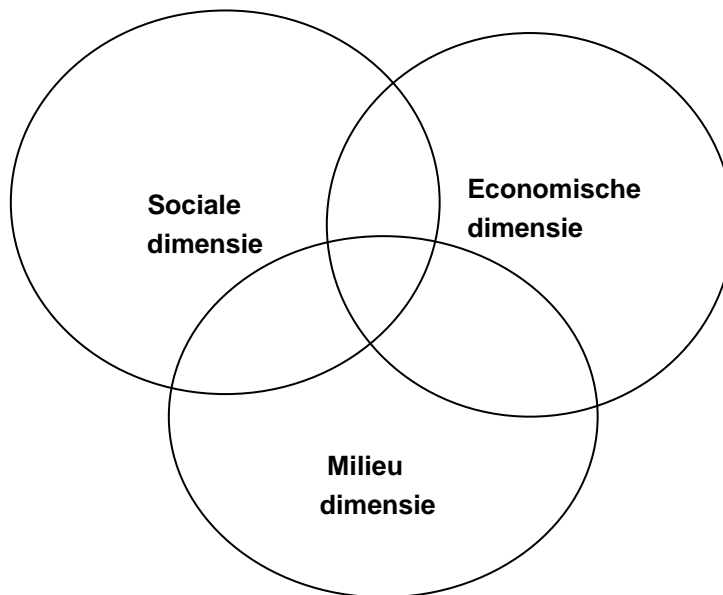
In de volgende paragraaf, 2.2, wordt de doelstelling en afbakening van het onderzoek beschreven.

2.2 Doelstelling

Dit onderzoek is een vervolg op een eerdere studie naar milieuschadelijke subsidies die werd uitgevoerd door Van Beers e.a.(2002). De centrale doelstelling van dit onderzoek is het ontwikkelen van een methodiek om sociale en economische effecten in beeld te krijgen wanneer potentieel milieuschadelijke subsidies worden aangepast of afgeschaft. Als op basis van de potentiële milieuschadelijkheid de subsidies afgeschaft of aangepast wordt, neemt dat wellicht de milieuschadelijkheid weg maar zal dat ook een sociaal en/of economisch effect met zich meebrengen. Subsidies worden immers doorgaans verstrekt met het oog op een positief sociaal en/of economisch doel. Voor het wegen of vergelijken van deze verschillende effecten – milieu, sociaal en economisch, ook wel de drie pijlers of dimensies van duurzame ontwikkeling genoemd – bestaat geen objectieve meetmethode, echter door het transparant en integraal inzichtelijk maken van deze effecten kan in ieder geval een goed gefundeerde afweging worden gemaakt.

De drie dimensies van duurzaamheid vragen ieder om eigen toetsingscriteria. Bijvoorbeeld:

- milieudimensie:
 - o klimaatverandering
 - o verontreiniging.
- sociale dimensie heeft betrekking op welzijn, en daardoor op o.a. de volgende aspecten:
 - o gelijke kansen
 - o mensenrechten
- economische dimensie heeft betrekking op welvaart, waarbij o.a. wordt bedoeld op:
 - o winst
 - o inkomenseffecten

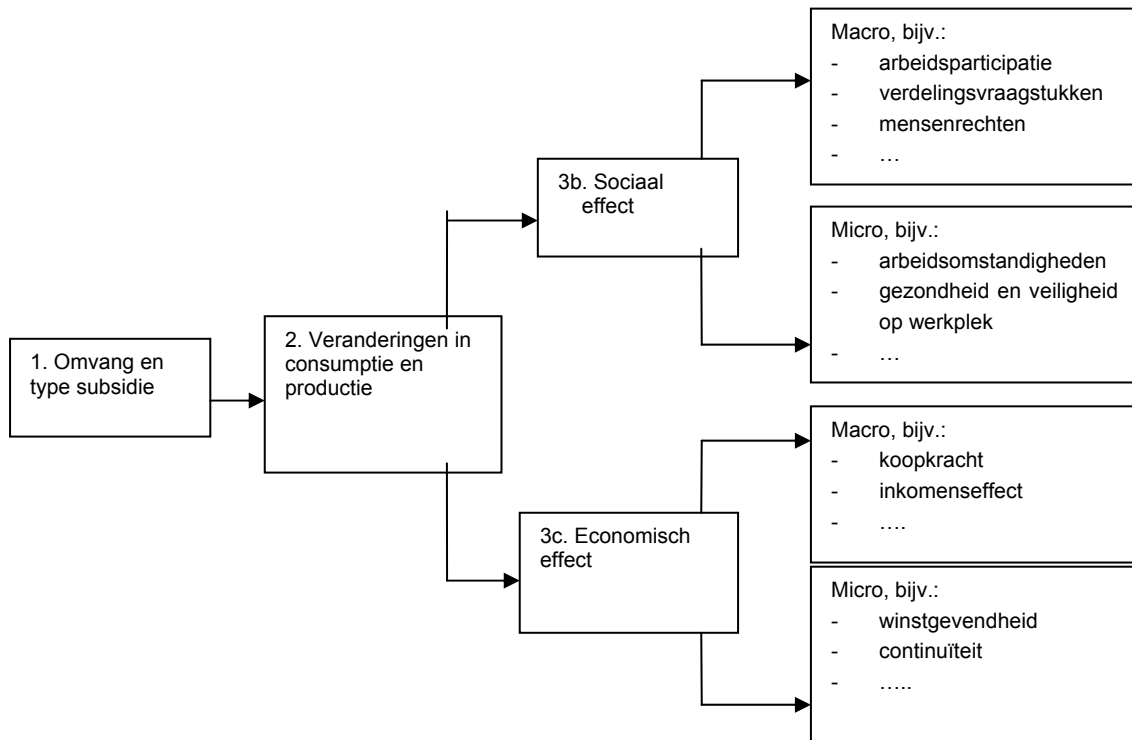


Figuur 2 De drie dimensies van het duurzaamheidsbegrip.

Een strikte scheiding van effecten van subsidies in de drie dimensies is niet altijd eenvoudig en soms zelf niet mogelijk. Bekend zijn de voorbeelden waarin sociale effecten, bijvoorbeeld geluidhinder tijdens het werk, tevens kunnen worden aangemerkt als een milieueffect. Een ander voorbeeld is werkgelegenheid dat zowel binnen de sociale dimensie past als binnen de economische dimensie.

Als we spreken over sociale en economische effecten van subsidies kan een onderscheid worden gemaakt tussen macro- en microniveau. Zo spelen subsidies in op de financiële resultaten van een individuele onderneming (micro niveau), een sector (meso niveau) en het nationale of internationale niveau (macro niveau). De economische dimensie heeft op macroniveau betrekking op de mate waarin een samenleving in staat is (economische) waarde toe te voegen. Op microniveau heeft het betrekking op de mate waarin een bedrijf of instelling op langere termijn financieel gezond blijft, onder meer vanuit werkgelegenheidsoogpunt.

Ook voor sociale effecten is dit onderscheid relevant. Op macroniveau spelen sociale effecten als (inkomens)verdelingsvraagstukken, op micro niveau kunnen we spreken over bijvoorbeeld arbeidsomstandigheden, gezondheid en veiligheid op de werkplek, organisatie ontwikkeling en 'human capital'. In de methodiek wordt dit onderscheid ook ondervangen. Onderstaand figuur geeft dit op vereenvoudigde wijze weer.



Figuur 3 keten van effecten

Bij subsidies is er altijd sprake van “winnaars” en “verliezers”. Subsidies moeten altijd betaald worden en brengen relatieve verschuivingen teweeg in de economie. Effecten van subsidies kunnen positief of negatief uitpakken voor verschillende dimensies waardoor het beoordelen van de totale sociaal-economische effecten uiterst moeilijk is.

2.3 De invloed van subsidies in algemene termen en afbakening studie

Typen indirecte subsidies

Er zijn verschillende typen indirecte subsidies te onderscheiden. Het type subsidie bepaalt het aangrijpingspunt (waar in de keten grijpt de subsidie aan) en bepaalt ook het soort beoogde effect (bijvoorbeeld gewenste verandering in consumptie of regulering van productie) . Onderstaande figuur geeft een indeling van indirecte subsidietypen die in het onderzoek worden gehanteerd.

Figuur 4 Een taxonomie van indirecte subsidies, naar vorm (Van Beers, e.a. 2002)

Subsidietypen	Voorbeelden
Belastingsubsidies	Subsidies via belastingbeleid zoals aftrekposten, speciale (nul-)tarieven e.d.
Publieke verschaffing van goederen en diensten beneden kostprijs	Infrastructuur faciliteiten en aanvullende diensten
Kapitaalsubsidies	Preferentiële leningen, kwijtschelden van schulden
Prijsregulering	Minimumprijzen, maximumprijzen
Hoeveelheidsrestricties	Voorschriften tot minimale afname van een bepaald product, maximale productie hoeveelheden
Handelsmaatregelen	Regulering importen via regels en quota's

Belastingsubsidies betreffen verschillen in belastingregimes voor bepaalde sectoren of producten. Bij publieke verschaffing van goederen en diensten beneden de kostprijs gaat het om goederen en diensten die door de overheid worden verschaft, zoals een wegennet, en die beneden de kostenprijs worden aangeboden. Kapitaalsubsidies betreffen leningen met een rente onder de markrente of met zachte aflossingsvoorwaarden. Prijsregulering en hoeveelheidsrestricties zijn voorbeelden van subsidies die via het marktmechanisme worden verschaft en waarbij de overheid geen directe kosten draagt. Handelsmaatregelen, die ook uit hoeveelheidsrestricties kunnen bestaan, omvatten import- en exporttarieven. Deze maatregelen hebben vaak een grote invloed op het functioneren van een open economie zoals Nederland.

Subsidies veroorzaken een keten van effecten, startend bij de subsidie en eindigend in milieu-, economische- en sociale effecten. De keten van effecten wordt door allerlei factoren beïnvloed, het aangrijpingspunt van de subsidie, mechanisme van afwenteling, elasticiteiten van producten die worden beïnvloed door de subsidie, flankerend beleid en andere zaken. Daarbij zal de specifieke context bepalend zijn voor de concrete omvang en relevantie van effecten.

Aangrijpingspunt van subsidies

Subsidies kunnen verschillende aangrijpingspunten hebben: kosten, opbrengsten, winst, inputs, outputs, vraag, aanbod, prijzen of hoeveelheden, technieken etc. (Van Beers, e.a., 2002; OESO, 1998, 2003). Er wordt hier een tweedeling gemaakt in het aangrijpingspunt van subsidies: bij producenten of consumenten.

In geval van aangrijpen bij de producent begint het effect van een subsidie bij de besluitvorming binnen bedrijven of een sector. Het gaat hier feitelijk om de vraag wat de gevolgen zijn van de subsidie voor inputs, technologie en outputs (productieomvang of volume). Hiernaast is het van belang of een subsidie van invloed is op de vaste kosten of variabele kosten. Indien een subsidie dicht bij het eindproduct aangrijpt betekent dit dat de producent nog veel vrijheid heeft, in tegenstelling tot een subsidie op een input, bijvoorbeeld een energiedrager (OESO, 1998).

In deze studie worden subsidies die aangrijpen bij producenten via vraag- en aanbodrelaties in kaart gebracht. In geval van aangrijpen bij de consument kan een onderscheid worden gemaakt tussen prijseffecten en inkomenseffecten. Een subsidie in de vorm van een maximum prijs werkt

rechtstreeks door op de vraag. Er wordt vanuit gegaan dat de consumenten hun nut zullen maximaliseren. Dat wil zeggen dat consumenten direct reageren op prijsveranderingen. In welke mate wordt gereageerd is afhankelijk van meerdere factoren, zoals het nut van het product. In literatuur zijn voor vrijwel alle productgroepen (prijs)elasticiteiten beschikbaar die het gedrag van consumenten samenvatten. Subsidies via inkomstenbelasting hebben ook een effect op de inkomensverdeling (welvaartseffecten), dit is het geval in de case zakelijk autoverkeer.

“Weglekken”

Naast het aangrijpingpunt van een subsidie is het belangrijk zicht te krijgen op de dynamiek in de markt waarop de subsidie van invloed is. Een subsidie komt nooit volledig ten bate van de initiële ontvanger, subsidies lekken vaak weg naar andere partijen in de keten. Zo kan het zijn dat een subsidie op een input weliswaar resulteert in lagere productiekosten maar dat deze lagere kosten direct door middel van marktwerking leiden tot lagere prijzen. Soms kan de producent hier voordeel van hebben, als hij door de lagere prijzen meer kan afzetten en meer winst kan genereren. Maar het kan ook zo zijn dat de producent niets wijzer wordt van de subsidie en het dus nog maar de vraag is of de subsidie het initiële sociale of economische doel bewerkstelligt. Bijvoorbeeld bij het bepalen van de effecten van teruggave dieselaccijns van zware vrachtwagens kan een keten van reacties in kaart worden gebracht. Verwacht kan worden dat transporteurs door lagere variabele kosten een hogere marge kunnen behalen. Als de afnemer vervolgens een lagere prijs afdwingt, omdat hij weet dat de variabele kosten door de subsidie lager zijn, blijft er uiteindelijk weinig van de subsidie bij de transporteur hangen en lekt alles weg in de keten.

Eerste en tweede orde effecten

Een eerste orde effect van een subsidie is een verandering die direct wordt veroorzaakt door de subsidie en is afhankelijk van het soort en het aangrijpingspunt van de subsidie. Tweede en hogere orde effecten zijn effecten die worden veroorzaakt door het eerste orde effect.

Indien een subsidie de kosten van een inputfactor verlaagd, zoals bijvoorbeeld het geval is bij de case regulerende energie belasting Glastuinbouw, dan zijn de gevolgen hiervan op de productie-kosten en opbrengsten een eerste orde effect. Hoe de producent vervolgens deze kostenbesparing benut, extra lonen, extra investeringen, extra innovatie wordt gezien als een tweede orde effect. Hoe dat vervolgens weer uitwerkt op bijvoorbeeld productie is een derde orde effect. Deze studie richt beperkt zich tot het in kaart brengen van de eerste en tweede orde effecten. Derde en hogere orde effecten kunnen in kaart worden gebracht met behulp van scenario analyses.

Flankerend beleid

Subsidies kunnen niet los worden gezien van de beleidsomgeving. Subsidies gaan vaak gepaard met aanvullende regelingen of subsidies passen in een breder spectrum van overheidsmaatregelen. Zo gaat prijsregulering door het vaststellen van minimum prijzen vrijwel altijd gepaard met de formulering van productiequota's om overschotten te voorkomen. In deze studie zal de subsidie steeds in zijn beleidsomgeving worden omschreven.

3 DE SELECTIE VAN MILIEUSCHADELIJKE SUBSIDIES

3.1 Introductie

Alvorens de methodiek kan worden toegepast heeft een (voor)selectie plaatsgevonden van subsidies die potentieel milieuschadelijk zijn. In het navolgende wordt nader aangegeven hoe deze selectie heeft plaatsgevonden. Uiteindelijk is een negental subsidies geselecteerd, waarvan er twee gebruikt zijn om de bruikbaarheid van de methodiek te toetsen, terwijl de methodiek is toegepast op de overige zeven subsidies in deel B. In paragraaf 3.2 wordt een korte beschrijving gegeven hoe subsidies zijn geprioriteerd naar mate van potentiële milieuschadelijkheid.

3.2 Prioritering potentieel milieuschadelijke subsidies

Als eerste stap zijn alle bekende directe en indirecte subsidies in Nederland geïnventariseerd in een excelbestand (ESM, 2005). Samenstelling vond plaats op basis van de Subsidies Rijks Overheid (SOR) zoals uitgegeven door het ministerie van financiën (550 directe subsidies), aangevuld met een lijst van (80) indirecte subsidies. De basis hiervoor is een overzicht indirecte subsidies van Van Beers e.a. (2002). Hieraan zijn op grond van de belastinguitgaven zoals vermeld in de miljoenennota een aantal subsidies toegevoegd. Een rondgang langs een aantal deskundigen leverde verder geen extra directe of indirecte subsidies op. Vervolgens is op deze uitgebreide lijst subsidies een aantal prioriteringsrondes doorgevoerd (zie Bijlage 1).

De eerste prioritering heeft plaatsgevonden aan de hand van de OECD-checklist van Pieters (2002). Het betreft hier een zogenaamde 'quick scan', gebaseerd op 'intuïtie' (snelle oordeelsvorming op basis van 'common sense'). Op basis hiervan is vastgesteld of de betreffende directe of indirecte subsidie potentieel effect op het milieu heeft (de 'intuïtieslag'). Indien dit positief (met 'ja') werd beantwoord, is aangegeven of het hier om een positief of een negatief effect gaat ('effect').

Vervolgens is aangegeven of nader onderzoek naar de potentiële milieuschadelijkheid van deze subsidie interessant lijkt te zijn. Indien relevant is vervolgens een korte toelichting op de gevoerde redenering gegeven (motivering), waarna tot de tweede prioritering kon worden overgegaan. Van de subsidies waarvan in de eerste prioriteringsslag is aangegeven dat nader onderzoek interessant lijkt te zijn is een tweede prioriteringslag gemaakt. Een tweede prioritering is gemaakt op basis van beknopte achtergrondinformatie over de subsidie. De subsidies zijn hierbij ingedeeld in drie groepen:

1. groep 3: de hoogste prioriteit; subsidies die nader onderzocht moeten worden;
2. groep 2: de middelste prioriteit; subsidies waarvan het twijfelachtig is of nader onderzoek relevant is. Vaak betreft het hier subsidies met zowel negatieve (milieuschadelijke) als positieve effecten op het milieu, of waar het een subsidie van zeer beperkte (dus weinig relevante) omvang betreft;
3. groep 1: de laagste prioriteit; subsidies die niet nader onderzocht hoeven te worden. Het gaat hier om subsidies die een beperkt effect hebben (hetzij door de schaal hetzij door het ermee gemoeide bedrag) of bij nader inzien per saldo eerder een positief milieueffect zullen hebben; een aantal zijn inmiddels reeds afgeschaft.

In onderstaande figuur zijn de subsidies die uiteindelijk zijn geselecteerd op potentiële milieuschadelijkheid weergegeven. In de verschillende kolommen zijn de sector, naam, het type effect, prioriteringsbeslissingen en de toelichting en motivering opgenomen.

Figuur 5 Geselecteerde subsidies

Subsidies met de hoogste prioriteit								
Nr	Sector	Subsidie	intuïtie	Effect	Nader onderzoek	Toelichting	Prioritering	Motivering
1	Landbouw	(R)EB-reductie glastuinbouw	Ja	Neg	Ja?	Bijzonder tarief voor aardgas en min. olie betekent goedkopere glastuinbouw en daardoor meer milieuschadelijke gevolgen	3	Volgens Bos e.a. (2002) is hier ongeveer 113 mln. mee gemoeid wat een aanzienlijke invloed uitoefend op een sector die met kleine marges te maken heeft en veel energie gebruikt.
2	Energie	Vrijstellingen en verlaagde tarieven REB (o.a. grootgebruik, kolen)	Ja	Neg	Ja	vrijstelling REB voor grootgebruikers bedraagt tussen de 1,6 en 5,2 miljard	3	Vrijstelling REB voor grootgebruikers bedraagt tussen de 1,6 en 5,2 miljard (Van Beers e.a, 2002); een aanzienlijke kostenbesparing voor milieuschadelijk energiegebruik
3	Mobiliteit	Fiscaal gunstige behandeling 'auto van de zaak', zakelijk gebruik privé-auto en reiskosten	Ja	Neg	Ja	goedkopere auto's betekent meer milieuschade door meer kilometers en hierdoor meer emissies	3	Omvangrijke subsidie die veel extra vervoer per auto genereert.
4	Mobiliteit	Reducties en vrijstellingen brandstofaccijnzen (o.a. luchtvaart, scheepvaart, (rode) diesel, LPG, teruggaaf dieselaccijns zware vrachtauto's)	Ja	Neg	Ja	goedkopere energie betekent meer milieuschade	3	Accijnsvrijstelling op brandstoffen heeft een grote omvang van > 1 miljard (Van Beers e.a. 2002). Goedkopere brandstof stimuleert meer transport, hoger energiegebruik en heermee meer emissies. In deel B wordt de casus accijnsvrijstelling op kerosine nader uitgewerkt.
5	Mobiliteit	BTW-vrijstelling internationale vliegtickets (en laag BTW-tarief nationale vliegtickets)	Ja	Neg	Ja	goedkoper vliegvervoer betekent meer milieuschade	3	Van Beers e.a. (2002) geven een indicatieve schatting van 1,9 miljard als omvang, maar een deel hiervan zal worden teruggevorderd door bedrijven
6	Landbouw	Laag BTW-tarief voor voedingsmiddelen (o.a. vlees) en sierteeltproducten	Ja	Neg	Ja	laag BTW-tarief betekent meer consumptie van o.a. vlees	3	Vooraf het stimuleren van het eten van vlees heeft schadelijke milieugevolgen (mest, pesticiden), de omvang wordt door Van Beers geschat op 336 mln in 2000.
7	Landbouw	Minimumprijzen landbouwproducten (bijvoorbeeld suiker of melk)	Ja	Neg	Ja	Minimum prijs impliceert afzetgarantie tegen een bepaalde	3	Door minimumprijzen is productie van deze landbouwproducten aantrekkelijker. Om overproductie te

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

						prijs. Hierdoor meer landbouwproductie, waardoor meer milieuschade		voorkomen zijn er productiequota opgelegd. Verwacht wordt dat ondanks de quota er toch meer productie is dan in een situatie zonder minimumprijzen en zonder quota's en daardoor meer milieuschade.
8	Mobiliteit	Fiscale bevoordeling bestelauto's	Ja	Neg	Ja	goedkopere auto's betekent meer milieuschade	3	Omvang ongeveer 1,3 miljard (Werkgroep Vergroening (2001); recent afgeschaft voorzover het gebruik van particulieren betreft; niettemin blijft er voldoende omvang over om van een forse milieuvriendelijke indirecte subsidie te spreken.
9	Mobiliteit	Fiscale bevoordeling oude auto's	Ja	Neg	Ja	goedkopere milieuvriendelijke auto's betekent meer milieuschade	3	Omvang ongeveer 25 mln (Werkgroep Vergroening (2001); echter beperkte vermindering van totale omvang van de emissies.
NB. de overige beoordeelde subsidies (prioriteitsklasse 1, 2 en lager zijn hier omwille van de omvang van de tabel niet overgenomen uit het excelbestand Prioritering Milieuschadelijke Subsidies (ESM, 2005). De volledige lijst is opgenomen in Bijlage 1.								

4. DE ONTWIKKELING VAN DE METHODIEK

4.1 Introductie

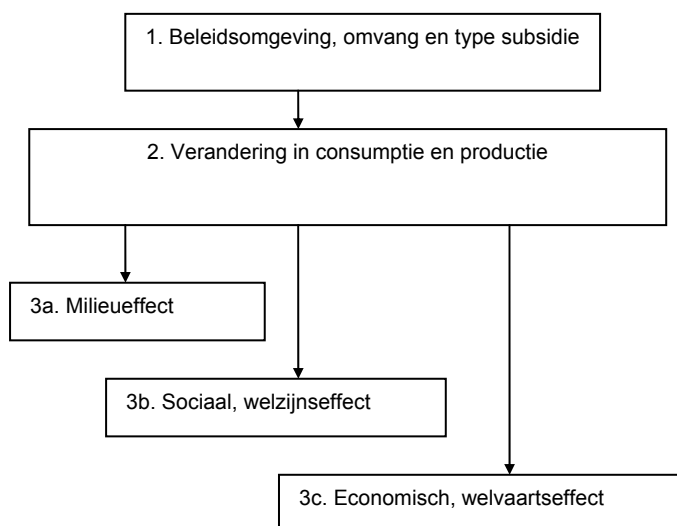
De ontwikkeling van de methodiek waarmee de sociale en economische gevolgen worden bepaald, heeft zich in een aantal stappen voltrokken. Als eerste is een uitgebreide lijst van economische en sociale indicatoren geïdentificeerd. Deze eerste opzet is getoetst aan een aantal algemene beleidsdocumenten en studies. Op basis van deze documenten en het nationale sociaal en economisch beleid zijn de indicatoren aangevuld. Ten tweede zijn de stappen die moeten worden doorlopen om sociale en economische effecten van aanpassing van milieuschadelijke subsidies in kaart te brengen gedefinieerd. Ten derde is de eerste opzet van de methodiek toegepast op twee geprioriteerde milieuschadelijke subsidies, te weten de case “REB Glastuinbouw” en de case “auto van de zaak”. De lessen uit deze toepassing leidden ten slotte tot enige wijzigingen in de methodiek die in deel B wordt toegepast op de andere geselecteerde subsidies.

In de volgende paragrafen wordt een beschrijving van de ontwikkeling van de methodiek gegeven. Paragraaf 4.2 geeft een korte beschrijving van de stappen in de methodiek. Paragraaf 4.3 beschrijft hoe de eerste selectie van de sociale- en economische indicatoren tot stand is gekomen. In paragraaf 4.4 en 4.5 wordt de bruikbaarheid en de relevantie van de geselecteerde indicatoren getoetst door middel van twee case studies: de (R)EB-reductie voor de glastuinbouw en fiscale behandeling zakelijk autoverkeer. Op basis van de resultaten is de indicatorenlijst verder ingedikt. Een overzicht van de uiteindelijke geselecteerde indicatoren is in paragraaf 4.6 gegeven.

4.2 Stappen in de methodiek

In de eerder genoemde studie van de TU Delft, het IVM en het RIVM (Van Beers e.a., 2002) is een methodiek ontwikkeld om de milieueffecten van indirecte subsidies te bepalen. De ontwikkelde methodiek analyseert de keten van effecten die een subsidie in gang zet. Allereerst is er het type en omvang van de subsidie die leidt tot een reactie van consumptie of productie (de economische effecten). Deze leiden op hun beurt tot milieueffecten. De methodiek is erop gericht de verbanden tussen deze effecten systematisch en op een wetenschappelijk verantwoorde manier in kaart te brengen. Deze stappen zijn ook noodzakelijk om inzicht te krijgen in sociale en economische (en financiële) effecten van de subsidie. De opzet van de bestaande methodiek levert dan ook de basis voor de bepaling van de sociale en economische effecten. In het onderstaande figuur wordt op een vereenvoudigde wijze weergegeven welke stappen zijn ondernomen en wat de gemeenschappelijke basis is voor bepaling van de verschillende effecten.

Figuur 6 Stappen effecten van subsidieverlening



4.3 Sociale en economische indicatoren

Om sociale en economische effecten van potentieel milieuschadelijke subsidies te bepalen is een nadere afbakening van mogelijke effecten nodig. Om tot deze afbakening te komen zijn sociale en economische indicatoren geselecteerd die de basis vormen van de methodiek.

Met de opkomst van het begrip duurzame ontwikkeling en het verder op bedrijfsniveau integreren van duurzaamheid (zoals verwoord in concepten zoals Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en Ethisch bankieren) zijn er verschillende handreikingen, richtlijnen en conventies ontwikkeld die indicatoren aanreiken voor de verschillende dimensies - sociaal, economisch en milieu - van duurzaamheid. Hierbij dient direct de kanttekening te worden geplaatst dat een strikte scheiding tussen de sociale en economische effecten vaak niet mogelijk is. Zo kunnen bijvoorbeeld welvaartseffecten als economische indicator maar ook als sociale indicator worden opgevat. Bovendien kan een indicator in een dimensie een verklaring geven voor een indicator in een andere dimensie. Zo is de continuïteit van een bedrijf (economische indicator) deels een verklaring voor de zekerheid in relatie tot behoud baan (sociale indicator).

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen indicatoren op het niveau van het individu (bijvoorbeeld de individuele ontplooiingskansen en gezondheidseffecten), het micro (bedrijf) niveau en het macro (maatschappelijk) niveau. Sociale indicatoren op bedrijfsniveau (micro) kunnen verder worden onderscheiden in interne indicatoren die expliciet gericht zijn op het inzichtelijk maken van aspecten in relatie tot bijv. arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, gemiddelde werknemerstevredenheid, leer- en groeimogelijkheden en externe indicatoren die meer gericht zijn op de rol die het bedrijf heeft en inneemt in de maatschappij. Dit kunnen zowel issues zijn die in relatie staan tot

de directe omgeving van het bedrijf zoals het stimuleren van sociale projecten in lokale omgeving of meer een nationaal of zelfs internationaal karakter hebben. Voorbeelden hiervan zijn issues als mensenrechten, kinderarbeid, corruptie en omkoping.

Indicatoren uit de volgende richtlijnen, conventies en methodieken zijn naast elkaar gezet:

- UN Global Compact (UN Global Compact, 1999)
- UN Human Development Index/Human Poverty Index (UN, 2002)
- ILO conventie (www.ilo.org)
- SA 8000 standaard (SAI, 2003)
- OECD richtlijn voor Multi-Nationale Ondernemingen (www.oesorichtlijnen.nl)
- GRI Sustainability Reporting Guidelines (GRI, 2002)
- Dow Jones Sustainability Index (DJSI, 2004)
- Shell Global Solutions sustainability assessment (Cunningham, 2004)
- OEEI-Leidraad voor Maatschappelijke Kosten en Baten Analyses (NEI, CPB, 2001)

Op basis van de hierboven vermelde bronnen is een eerste overzicht gemaakt van mogelijk bruikbare economische en sociale indicatoren. Deze indicatoren zijn vervolgens gespiegeld aan het nationale (duurzaamheids) beleid. Het betreft hier de nationale duurzaamheidverkenning van het RIVM (RIVM, 2005), het nationaal economische beleid van het ministerie van Economische Zaken (EZ, 2005), Centraal Economisch Plan (CEP, 2004) en de Macro Economische Verkenning (MEV, 2004). Het gebruik van economische indicatoren in beleid is een reden om de betreffende indicatoren in de methodiek mee te nemen. Daarbij gaat het om indicatoren die zijn te herleiden vanuit het perspectief van economische theorieën. Zo zijn de economische indicatoren op macro niveau ingebed in de welvaartseconomie en de indicatoren op microniveau ingebed in de theorie van de moderne micro-economie (zie bijvoorbeeld Koutsoyiannis, 1979). Ook zijn management theorieën, zoals de kosten-baten analyse, gebruikt om indicatoren op micro niveau vast te stellen. Getoetst is of de sociale indicatoren die in de methodiek zijn geselecteerd in lijn zijn met de doelstellingen en speerpunten van het nationale beleid. Daarbij moet overigens wel worden opgemerkt dat de sociale en economische doelstellingen van het regeringsbeleid in de loop der tijd met de regeringswisselingen verschuiven. Dit betekent dat de inhoud van de methodiek regelmatig dient te worden geijkt op actualiteitswaarde.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de in eerste instantie geselecteerde indicatoren. In Bijlage 2 is een beschrijving opgenomen van wat onder de verschillende indicatoren wordt verstaan.

Figuur 7 Eerste selectie sociale en economische indicatoren

Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau:	Sociale indicatoren <i>Micro</i> niveau:
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kosten van product ofwel productiekosten 2. Verandering in prijs van product 3. Winst per eenheid product 4. Totale winst/verlies 5. Continuïteit 6. Concurrentiepositie 7. Arbeidsproductiviteit 8. Innovatie en investeringen 9. Administratieve lasten 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arbeidsomstandigheden 2. Arbeidsrelaties 3. Training en opleiding van medewerkers 4. Veranderd gebruiksgedrag op basis van product/service kenmerken 5. Product baten (gemak) 6. Aantal arbeidsplaatsen 7. Werknemersbeloning 8. Gelijke kansen 9. Gezondheid en veiligheid van werknemers 10. Zekerheid behoudt baan 11. Werkdruk 12. Stakeholder betrokkenheid
Economische indicatoren <i>Macro</i> niveau:	Sociale indicatoren <i>Macro</i> niveau:
<ol style="list-style-type: none"> 10. Koopkrachteffecten 11. Inkomenseffecten 12. Marktontwikkeling 13. Ondernemingsklimaat 14. Internationale concurrentiepositie 15. Werkgelegenheid 	<ol style="list-style-type: none"> 13. Arbeidsparticipatie 14. Gepercipieerd risico 15. Effect op volksgezondheid 16. Voldoen aan wetgeving 17. Werkgelegenheid 18. Kinderarbeid 19. Mensenrechten 20. Beperking product/service beschikbaarheid 21. Wegvallen Ambachten en traditionele productiemethoden

Met de methodiek wordt getoetst wat de invloed zal zijn van aanpassing of afschaffing van een milieuschadelijke subsidie op de indicatoren. De indicatoren kunnen door de betrokken partijen zelf nader geoperationaliseerd worden (dit is het geval bij de navolgende twee cases waar op basis van interviews de indicatoren zijn ingevuld) of op basis van literatuur, en andere bestaande informatie over de subsidie en de uitwerking ervan, worden ingevuld. De ontwikkelde methodiek voorziet zelf niet in innovatieve kwantitatieve rekenregels of modellering. Centraal staat dat de richting van de effecten wordt gevonden. Het totaalbeeld dat de indicatoren opleveren, geeft vervolgens een indicatie van de economische, sociale en milieudimensie van duurzaamheid.

Het belang van interviews

De invloed van een subsidie op de indicatoren wordt mede bepaald door wie uiteindelijk geconfronteerd wordt met de subsidie. De feitelijke afwenteling van kosten maar ook de feitelijke doorwerking van kosten zal slechts op basis van praktijkonderzoek in kaart kunnen worden gebracht. Door middel van interviews kan pas echt grip worden gekregen op de uitwerking van de effecten. In de volgende paragrafen wordt in twee cases door middel van verschillende interviews de bruikbaarheid van de geselecteerde indicatoren getoetst.

4.4 Case A: (R)EB-reductie voor de glastuinbouw

4.4.1 Beleidsomgeving

In deze case wordt bekeken in hoeverre de methodiek ter bepaling van de sociale en economische gevolgen van het aanpassen of afschaffen van milieuschadelijke subsidies effectief is. De regulerende energiebelasting is in 1996 in het kader van de vergroening van het belastingstelsel ingevoerd. Het is een belasting op het (eind)verbruik van aardgas, elektriciteit en enkele olieproducten, bedoeld om bedrijven en huishoudens aan te zetten tot energiebesparing en om duurzame vormen van energie te stimuleren (Lijesen e.a., 2001). Als beginsel geldt dat de sectoren waarop de vergroeningsmaatregelen betrekking hebben niet mogen leiden tot lastenverzwaring. Om een 'koude' sanering van de glastuinbouw te voorkomen waren onvoldoende terugsluisregelingen voor handen, wat leidde tot het specifieke gunstige tarief voor de glastuinbouw. Omdat dit mogelijk met extra energieverbruik gepaard gaat en dito milieubelasting is de subsidie in een eerste scan op basis van de checklist van de OECD (Pieters, 2003) geselecteerd als milieuschadelijke subsidie. De mate waarin wordt in het vervolg nader aangegeven.

De glastuinbouw is een niet onaanzienlijke bedrijfssector in Nederland. De productiewaarde groeide in 2003 tot 4,9 miljard euro. Van de totale agrarische productie in Nederland had de glastuinbouw een aandeel van 28 procent in 2003. Direct en indirect biedt de glastuinbouw werk aan rond de 150.000 mensen. Werkgevers in de glastuinbouw verwachten een stijgende lijn in de werkgelegenheid, na een lichte daling in 2002 (LTO, 2002).

Volgens het sociaal (en milieu-) jaarverslag van de sector over 2002 toonden werknemers zich over het algemeen tevreden over hun werk en het personeelsbeleid (LEI, 2003). Dit leidt – vergeleken met andere sectoren in de economie - tot een zeer laag ziekteverzuim. Het jaarverslag maakt ook duidelijk dat de glastuinbouw met het beperken van het ziekteverzuim het doel van het Arbo-convenant agrarische sectoren haalt. LTO Nederland sloot dit convenant met de overheid en sociale partners in juli 2002. Het verslag legt ook de vinger op knelpunten zoals de illegale arbeid. Deze neemt de laatste jaren in omvang af, vooral doordat zorgvuldiger wordt omgegaan met de selectie van inleenkrachten. Die worden voor ruim 70 procent via uitzendbureaus en handmatige loonbedrijven ingeschakeld. LTO startte eind 2002 een project om deze bedrijven te certificeren, zodat glastuinders bonafide bedrijven beter kunnen onderscheiden van malafide uitzendbureaus en loonbedrijven.

Door zijn afhankelijkheid van energie is de glastuinbouw uitermate gevoelig voor heffingen op energiegebruik. Iedere maatregel zal daardoor een discussie opleveren over de draagkracht bij de glastuinbouwbedrijven. Als uitgangspunt voor eventuele veranderingen in de tarieven voor de glastuinbouw geldt dan ook budgetneutraliteit; de sector moet er als geheel niet op achteruit gaan. Dat betekent dat iedere verandering zal worden gecompenseerd met terugsluismaatregelen. Zou aan de sector het volledige tarief worden doorberekend, dan is een koude sanering van de bedrijfstak het onvermijdelijke gevolg. Compensatie van aanpassing van het REB tarief zou bijvoorbeeld kunnen plaatsvinden door regulerende maatregelen op arbeid. Hoewel dit in de

praktijk niet eenvoudig zal zijn wordt in de verdere uitwerking van de case twee opties uitgewerkt: de situatie met compenserende maatregelen en de situatie zonder compenserende maatregelen.

Bedrijven die een hoger gasverbruik hebben dan 170.000 m³ vallen onder een speciaal tarief en bij gasaansluitingen met een verbruik boven de 1.000.000 m³ wordt helemaal geen belasting geheven. Door de relatief kleinschalige structuur van de sector valt echter een belangrijk deel van het energieverbruik van de 7.000 zeer energie-intensieve ondernemingen in de glastuinbouwsector in de hoger belaste schijven zonder dat er een adequaat terugsluismechanisme is. Voor bedrijven in bedrijfstakken met een gelijke energie-intensiteit wordt de belasting wel teruggesluisd. Daarom is het tarief voor de glastuinbouw bepaald door het gemiddelde tarief te berekenen dat betaald wordt door bedrijven met een gelijke energie-intensiteit als de glastuinbouw (zie voor de berekeningswijze: Kamerstukken II, vergaderjaar 1999-2000, 26 972, nr.3).

De REB en in het bijzonder de lagere tarieven voor grootverbruikercategorieën dienen in samenhang te worden gezien met de afspraken in het 'Glastuinbouw en Milieu-Convenant' (GLAMI). Hierin werken overheid en bedrijfsleven samen om een goede milieuprestatie van glastuinbouwbedrijven mogelijk te maken. Het is een initiatief van de Stuurgroep Glastuinbouw en Milieu, een landelijk platform waarin overheid en bedrijfsleven beleid op deze terreinen op elkaar afstemmen. In het convenant Glastuinbouw en Milieu hebben het glastuinbouwbedrijfsleven en de overheid in 1997 afgesproken dat er samenhangende regelgeving voor de sector moest komen. Destijds waren de regels voor tuinders namelijk versnipperd over diverse wetten, te weten de Wet milieubeheer (Wm) de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) en de Bestrijdingsmiddelenwet. Daarnaast moest de sectorale milieudoelstelling vertaald worden naar individuele bedrijfsnormen. Uit deze wensen is op 1 april 2002 het Besluit glastuinbouw geboren. In deze algemene maatregel van bestuur zijn de regels die de glastuinbouw aangingen bij elkaar gevoegd en zijn er individuele normen opgenomen voor energiegebruik, gewasbeschermingsmiddelen en meststoffen. Daarnaast is een registratie- en rapportageverplichting opgenomen. De afspraken zijn bindend voor alle glastuinbouwbedrijven. De AID controleert of de opgegeven gegevens correct zijn; bij geconstateerde onjuistheden kan een strafrechtelijke of bestuursrechtelijke procedure worden gestart. Eventuele afschaffing van de REB-subsidie zou het draagvlak van het GLAMI-convenant ondergraven.

De glastuinbouw realiseerde in de periode 1990 - 2001 een daling van de CO₂-uitstoot met vijf procent (bij een gemiddelde stijging in Nederland van vier procent). Door de hogere energie-efficiency die werd gerealiseerd, daalde ook de uitstoot van kooldioxide. Overigens neemt de glastuinbouw ook CO₂ op, omdat het geldt als een belangrijke meststof voor planten. In 2002 zijn de beschikbare jaarregistraties van circa 3000 glastuinbouwbedrijven vergeleken met de bedrijfsnormen (Uitvoeringsorganisatie-IMT, 2005). De resultaten zijn gebaseerd op circa 4500 ha glastuinbouw, evenredig verdeeld over de sierteelt en de groenteteelt waardoor een goed beeld van de gehele tuinbouwsector wordt verkregen.

Figuur 8 Milieuprestaties glastuinbouw

	Energie	Stikstof	Fosfor	Gewas- beschermings-	Alle milieuvelden
--	---------	----------	--------	-------------------------	----------------------

				middelen	
Percentage dat huidige norm 2002 haalt	71	75	56	83	33
Percentage dat eindnorm 2010 al in 2002 heeft gehaald	55	60	53	77	23

Naast de gedeeltelijke vrijstelling van de regulerende energieheffing zijn diverse subsidieregelingen van toepassing. Meeste invloed hebben de MIA/VAMIL en EIA-regelingen. MIA en Vamil zijn fiscale subsidies op milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen. MIA (milieu-investeringsaftrek) is een fiscale aftrekregeling voor ondernemers die investeren in milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen. Vamil (Willekeurige – ‘vrije’ afschrijving milieu-investeringen) staat voor willekeurige afschrijving milieu-investering, wat een liquiditeits- en rentevoordeel voor ondernemers kan opleveren. Een vergelijkbare regeling bestaat voor energiegebruik; het doel van de Energie Investerings Aftrek (EIA) is het stimuleren van investeringen in energiebesparende bedrijfsmiddelen of in duurzame energie. De regeling is bedoeld voor ondernemers die in Nederland inkomsten- of vennootschapsbelasting betalen.

Andere subsidies, als bijvoorbeeld de RSBP (biologische landbouw), RSG (nieuwbouw, sanering met het oog op arbeids- en milieuomstandigheden) en SDEKDL (kennisverspreiding) hebben nauwelijks gevolgen voor de wijze waarop de REB de sector beïnvloedt.

4.4.2 Omschrijving en type subsidie

De Europese Commissie heeft het ‘tarief van de Regulerende Energiebelasting op gasverbruik in de glastuinbouw’ (het REB-glastuinbouwtarief) in december 2001 goedgekeurd tot tenminste einde 2007. De EB tariefstructuur ziet er als volgt uit.

Figuur 9 EB-tariefstructuur (heffingstarieven EB levering aardgas en elektriciteit per aansluiting in eurocenten), bestaande uit de voormalige brandstoffenheffing en de regulerende energiebelasting.

	2004	2005	2006	2007
Aardgas per 35,17 MJ/m³(verbruiksperiode 12 maanden)				
• 0 -≤5.000 m ³	14,29	14,94	14,94	14,94
• > 5.000 m ³ - ≤170.000 m ³	7,27	10,19	12,29	13,11
• > 170.000 m ³ - ≤1 mln. m ³	2,27	3,11	3,37	3,63
• > 1 mln. m ³ - ≤10 mln. m ³	1,13	1,15	1,15	1,15
• > 10 mln. M ³ [niet zakelijk verbruik]	1,06	1,07	1,07	1,07
• > 10 mln. M ³ [zakelijk verbruik]	0,75	0,76	0,76	0,76
• blokverwarming (alle m ³)	14,29	14,94	14,94	14,94
Aardgas per 35,17 MJ/m³ tuinbouw(verbruiksperiode 12 maanden)				
• 0 -≤5.000 m ³	1,295	1,378	1,378	1,378
• > 5.000 m ³ - ≤170.000 m ³	1,207	1,707	2,059	2,196
• > 170.000 m ³ - ≤1 mln. m ³	1,144	1,573	1,704	1,835
• > 1 mln. m ³ - ≤10 mln. m ³	1,130	1,150	1,150	1,150
• > 10 mln. M ³	0,750	0,760	0,760	0,760
Elektriciteit per kWh(verbruiksperiode 12 maanden)				
• 0 -≤10.000 kWh	6,54	6,99	6,99	6,99
• > 10000 kWh - ≤50.000 kWh	2,12	2,63	3,41	3,61
• > 50.000 kWh - ≤10 mln. kWh	0,65	0,86	0,93	0,99
• > 10 mln. kWh [niet-zakelijk verbr.]	0,10	0,10	0,10	0,10
• > 10 mln. kWh [zakelijk verbruik]	0,05	0,05	0,05	0,05
• heffingskorting (per aansl./jaar)	181,00	194,00	197,00	199,00
<i>Indien geen aansluiting voor aardgas bij een tuinbouwbedrijf aanwezig is, geldt hier ook een verlaagd tarief op halfzware olie, gasolie en vloeibaar gemaakt petroleumgas.</i>				

De meeste glastuinbouw bedrijven zitten met hun gasverbruik per jaar in de categorie 170.000 m³ – 1.000.000 m³ (LTO, 2003). Het bijzondere REB-tarief voor de glastuinbouw is een *indirecte subsidie* in de vorm van een *belastingssubsidie*. Het gaat hier om een subsidie die in de glastuinbouw aangrijpt bij de *producent*; specifiek, die aangrijpt op de *input* en hierdoor de *variabele kosten* van de productie beïnvloedt.

4.4.3 Omvang subsidie

De afgelopen jaren is een belangrijke vermindering van energiegebruik in de glastuinbouw te constateren van 149,64 PJ naar 112,21 Pt in 2002 (CBS, 2003).

Figuur 10 Energiegebruik Glastuinbouw (PJ) (CBS, 2003)

Jaar	PJ
1996	149,64
1997	130,05
1998	132,27
1999	127,80
2000	124,11
2001	118,84
2002	112,21

In Nederland zijn in 2004 ruim 8.989 bedrijven met glastuinbouw met een totaal areaal van ongeveer 10.401 ha (LTO, 2004). Dit aantal daalt al jaren; waren er in 1980 nog 15.772 bedrijven, en in 1995 nog 13.044 en 2000 11.070. Tegelijk neemt het areaal per bedrijf toe, zodat kan worden gesproken van schaalvergroting. De energiekosten (gemiddeld gasverbruik 43 m³/m²) maken zo'n 15 – 20% uit van de totale productiekosten.

Figuur 11 Samenstelling bedrijfstak glastuinbouw (CBS, 2003)

Aantal bedrijven	6.760
Totaal areaal	10.401 ha
Gemiddeld areaal per bedrijf	1,54 ha
Gemiddeld energieverbruik (gas m ³ /m ²)	43
Gemiddeld gasverbruik per bedrijf	661.602 m ³

De REB-vrijstelling voor de Glastuinbouw, levert een gemiddelde besparing per bedrijf op van € 18.600,-. Voor de gehele glastuinbouw betekent dat een besparing € 125.000.000,- (LTO, 2002).

4.4.4 Verandering in consumptie en productie

Prijsverhoging van landbouwproducten als gevolg van een hogere prijs voor de energie-input heeft verschillende mogelijke effecten. De vraag naar landbouwproducten is namelijk over het algemeen in-elastisch (Jongeneel, 2000), wat wil zeggen dat als de prijs verandert met 1%, de gevraagde hoeveelheid minder dan 1% zal veranderen. De glastuinbouwsector is echter in internationaal verband een sterk concurrerende sector met grote elasticiteiten. Zo zal een prijsverhoging van de Nederlandse sector al snel een sterke terugloop van de afzet tot gevolg hebben (verschuiving naar andere landen door slechte concurrentiepositie).

Binnen de sector kan een onderscheid worden gemaakt tussen producenten van bulk producten (zo veel mogelijk produceren tegen een zo laag mogelijke prijs) en niche producten (producten met een hoge toegevoegde waarde). Het grootste aandeel van de bedrijven zit in de bulk productie. In dit segment wordt al zoveel mogelijk geproduceerd (zoveel mogelijk productie per m² tegen zo laag mogelijke kosten). De prijzen voor de bulkproducten worden volledig bepaald door de vraag en aanbod op de veiling. De producent heeft geen invloed op deze prijs. Zoals ook in de interviews werd aangegeven is het doorberekenen van de kostenverhoging aan de consument niet mogelijk. Het is niet aannemelijk dat het wegvallen van de speciale REB tarieven tot prijsverandering zal leiden, er wordt dan ook geen significante afname in productie in Nederland verwacht. Niettemin zal zich door het voordeel dat minder energiegebruikende teelt in Zuid-Europa heeft, sterk internationaal concurrentienadeel voor Nederlandse bedrijven ontstaan. Er wordt verwacht dat er door de relatief hogere energieprijzen voor de glastuinbouw meer oog zal zijn voor energiebesparende maatregelen, al moet hierbij wel worden aangetekend dat de sector relatief reeds veel aan energiebesparing heeft gedaan. Zo is sprake van een hoge penetratiegraad van energiebesparingsinvesteringen, onder meer vanwege de hoge gasprijzen (als gevolg van hoge olieprijsen), en wordt volop gebruik gemaakt van het overige energiebesparingsinstrumentarium (GLAMI-convenant). Een mogelijk gevolg zou wel kunnen zijn dat een hogere energieprijzen een toename te zien zal geven van het aantal keren dat van directe subsidies gebruik zal worden gemaakt. Dat wil

zeggen een versnelde verduurzaming en vernieuwing van de sector. In dit onderzoek worden echter met name de korte termijn effecten meegenomen.

Conclusie: per saldo zal het winsteffect neutraal zijn doordat gelijktijdige (volledig) compenserende maatregelen worden ingevoerd. De productiehoeveelheid blijft vrijwel gelijk, bij hogere energiekosten komt wel meer oog voor preventie.

4.4.5 Milieueffecten

Het voor klimaatverandering belangrijke energiegebruik van de glastuinbouwsector nam de laatste jaren af door met name een grotere energie-efficiëntie. De glastuinbouw neemt ongeveer 80% van het energieverbruik in de land- en tuinbouw voor haar rekening. Voor wat betreft de niet energiegerelateerde milieueffecten geldt dat het verbruik aan gewasbeschermingsmiddelen een dalende lijn blijft volgen, al nam de milieubelasting in totaliteit iets toe. Het meststofverbruik steeg licht. Voorts meldt het sociaal en milieujaarverslag van de sector dat keurmerken en zorgsystemen in de glastuinbouw gemeengoed zijn geworden.

Van Beers e.a. (2002) rekenen met een centrale en maximale subsidievariant en gaan bij hun inventarisatie van de milieu-effecten van de EB uit van twee milieueffecten: klimaatverandering (CO₂) en verzuring. De berekeningen van Van Beers zijn gebaseerd op het totale effect van de EB in 2000 en niet specifiek voor de glastuinbouw sector. Het effect van de EB op de uitstoot van broeikasgassen loopt uiteen van 0,8 Mton CO₂-equivalenten (minimale centrale subsidievariant) tot 8 Mton CO₂-equivalenten (maximale subsidievariant). De berekening van het milieueffect op verzurende emissies loopt uiteen van 200 ton SO₂-equivalenten¹ (minimale centrale subsidievariant) tot 1900 ton SO₂-equivalenten (maximale subsidievariant). Uitgaande van een bijdrage van de glastuinbouwsector van 124 PJ in 2000 aan het totale energie gebruik van de energie intensieve sectoren van 630 PJ² kan het milieueffect van de REB voor de glastuinbouw worden geschat op 0,16 tot 1,6 Mton CO₂-equivalenten en 39,4 tot 374 ton SO₂-equivalenten.

4.4.6 Bepaling relevante parameters

In het kader van de methodiek ontwikkeling zijn interviews gehouden met twee glastuinbouwbedrijven. Opmerkelijk is daarbij overigens dat de glastuinbouwbedrijven de budgetneutraliteit van de REB niet als zodanig percipiëren. Voor hen lijdt de sector toenemend onder de financiële maatregelen van de overheid. Bij invulling van de weergave is ervoor gekozen twee opties apart op te nemen. Ten eerste (optie a) wordt de afschaffing van de subsidie geacht niet gepaard te gaan met compenserende maatregelen. Ten tweede (optie b) wordt de afschaffing volledig gecompenseerd met terugsluismaatregelen. Beide opties hebben overigens beperkte realiteitswaarde. Optie a strijdt namelijk met de beginselen van de vergroeningsmaatregelen en naar optie b is uitgebreid gezocht, maar geschikte compensatiemaatregelen waren niet voor handen.

¹ Één zuurequivalent komt overeen met 0,032 kg SO₂-equivalenten

² zie Van Beers, 2002, bladzijde 67

Onderstaande invulling die is gebaseerd op de antwoorden van de respondenten, gecombineerd met informatie uit de literatuur is dan ook primair bedoeld om een indicatie te geven van de bruikbaarheid van de methodiek met het oog op mogelijk noodzakelijke aanpassingen.

Figuur 12 Relevantie en toetsingsmogelijkheid economische en sociale indicatoren (bij niet-budgetneutrale invoering (optie a) en budgetneutrale invoering (optie b.))

Indicator	Beschrijving	Relevant?	Effecten bij afschaffing REB
Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau			
1. Verandering in prijs van product	a. In de glastuinbouw wordt de prijs volledig bepaald door vraag en aanbod. Prijsbepaling vindt meestal op de veiling plaats. Een producent heeft niet de mogelijkheid de consumentenprijs te bepalen.	Nee	Neutraal (+-) De prijs van het product zal niet veranderen door (aanpassing) van de REB
	b. Zie 1a.	Nee	Neutraal (+-)
2. Totale winst/verlies	a. Energie vormt \pm 20% van de productiekosten. Het speciale EB tarief voor de glastuinbouw betekent een besparing van 1% op productiekosten. Indien de REB wordt aangepast, betekent dat een verhoging van de energiekosten wat direct tot een verlaging van de winst zal leiden (uitgaande van gelijkblijvende overige factoren daling winst van ongeveer € 19.000 per jaar).	Ja	Negatieve invloed (--) Verlaging van de gemiddelde winst met \pm 50 % naar 1% per jaar (daling winst met ongeveer € 19.000 per jaar).
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen zal het winsteffect wegvallen.	Ja	Neutraal (+-)
3. Continuïteit	a. De prijzen staan sterk onder druk in de glastuinbouw sector. Bij het overgrote deel van de bulkproducenten zijn de marges klein (\pm 2%). Aanpassing van de REB zal leiden tot hogere kosten die de continuïteit van bedrijven, met name aan de onderkant van de markt, onder druk zetten.	Ja	Negatieve invloed (--)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen wordt er geen effect op continuïteit verwacht	Ja	Neutraal (+-)
4. Innovatie en investeringen	a. Als marges dalen zal er over het algemeen minder ruimte zijn voor innovatie en investeringen. Aan de andere kant zijn door REB de energie kosten lager. Lagere energiekosten leidt tot minder oog voor preventie van energieverbruik (over het algemeen geldt: hoe hoger kosten, hoe interessanter preventie is). Gesteld kan worden dat de vorm van REB met oog op innovatie en investeringen in energiebesparing niet de meest stimulerende vorm is. Indien de REB op een andere manier wordt vormgegeven zullen bedrijven eerder oog hebben voor investeringen in energiebesparing. Mogelijkheden voor verdere energiebesparing	Ja	Kleine positieve invloed (+) (op investeringen in energiebesparing)

Indicator	Beschrijving	Relevant?	Effecten bij afschaffing REB
	zullen per bedrijf variëren.		
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen zal er financieel meer ruimte zijn voor energiebesparende maatregelen.	Ja	Positieve invloed (++)
5. Administratieve lasten	a. De REB brengt geen administratieve lasten (informatieverplichting) voor de glastuinbouwbedrijven met zich mee.	Nee	Neutraal (+-)
	b. zie 5a.	Nee	Neutraal (+-)
Economische indicatoren <i>Macro</i> niveau			
6. Koopkrachteffecten	a. Koopkrachteffecten geven een indicatie van verandering in koopkracht (door inflatie, verandering in sociale lasten of subsidieregelingen) bij gelijkblijvend inkomen. De REB leidt niet tot koopkrachteffecten voor werknemers of werkgevers.	Nee	n.v.t.
	b. Zie 6a.	Nee	n.v.t.
7. Inkomenseffecten	a. Indien door afschaffing REB de continuïteit van bedrijven onder druk komt te staan en bedrijven daadwerkelijk failliet gaan leidt dit tot negatieve inkomenseffecten. Zowel voor werknemers als voor werkgevers.	Ja	Negatieve invloed (--)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen worden er geen inkomenseffecten verwacht	Ja	Neutraal (+-)
8. Internationale concurrentiepositie	a. De glastuinbouwsector is sterk concurrentiegevoelig. De prijzen staan sterk onder druk en marges zijn klein. De internationale concurrentie is groot. Steeds meer Nederlandse ondernemers trekken weg naar het buitenland (omdat daar productiekosten zoals arbeid goedkoper zijn maar ook omdat er minder energie gebruikt hoeft te worden door ander klimaat). Hiernaast wordt er ook steeds meer geïmporteerd vanuit het buitenland. Afschaffing of aanpassing van de REB zal de markt verder onder prijsdruk zetten, waardoor internationale concurrentie op prijs verder zal toenemen.	Ja	Negatieve invloed (--)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen wordt er geen effect op internationale concurrentiepositie verwacht	Ja	Neutraal (+-)

Indicator	Beschrijving	Relevant?	Effecten bij afschaffing REB
9. Werkgelegenheid	a. Indien door afschaffing REB de continuïteit van bedrijven onder druk komt te staan en bedrijven daadwerkelijk failliet gaan leidt dit tot een negatief effect op werkgelegenheid. Zowel voor werknemers als voor werkgevers.	Ja	Negatieve invloed (--)
	b. Omdat compensatie door maatregelen op het vlak van arbeidskosten in de praktijk niet mogelijk is zal dit geen invloed op de werkgelegenheid hebben.	Ja	Neutraal (+-)
Sociale Indicatoren Micro niveau			
1.Arbeidsomstandigheden	a. Arbeidsomstandigheden sec hoeven niet te veranderen indien de REB-subsidie wordt afgeschaft. Wel kan grotere druk op kostprijs ervoor zorgen dat er efficiënter gewerkt moet worden, de werkdruk zal stijgen. De sfeer in het bedrijf kan hierdoor negatief beïnvloed worden. Hoewel dit in principe niet onder Arbo zaken wordt gevat, wordt dit in de beoordeling van deze indicator wel meegenomen. Er wordt dan ook een negatieve invloed verwacht.	Ja	Kleine negatieve invloed (-)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen wordt er geen effect op arbeidsomstandigheden verwacht	Ja	Neutraal (+-)
2. Werknemersbeloning	a.In Nederland zijn salarissen in de glastuinbouw bepaald volgens een CAO. Afschaffing van de REB zet prijzen verder onder druk. Winst zal dalen en er zal hierdoor minder ruimte zijn voor bonussen of extra beloning.	Ja	Kleine negatieve invloed (-)
	b.. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen wordt er geen effect op werknemersbeloning verwacht	Ja	Neutraal (+-)
3. Gelijke kansen	a. Afschaffing van de REB zet de prijzen onder druk en bedrijven zullen (nog) meer oog hebben voor kostenbesparing. Bedrijven zullen hierdoor eerder geneigd zijn om goedkope arbeidskrachten, waaronder ongeschoolde, jongeren maar ook zwartwerkers en illegale werknemers, in te zetten.	Ja	Negatieve invloed (-)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen wordt er geen effect op gelijke kansen verwacht	Ja	Neutraal (+-)
4. Zekerheid (behoud baan)	a. Indien door afschaffing van de REB de continuïteit van bedrijven onder druk komt te staan en bedrijven daadwerkelijk failliet gaan, leidt dit tot een negatief effect op de zekerheid van het behoud van werk. Zowel voor werknemers (stress) als voor werkgevers (arbeidsonrust) is dat nadelig.	Ja	Negatieve invloed (-)

Indicator	Beschrijving	Relevant?	Effecten bij afschaffing REB
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen wordt er geen effect op het behoud van een baan verwacht	Ja	Neutraal (+-)
Sociale Indicatoren Macro niveau			
5. Effect op volksgezondheid	a. Van afschaffing van de REB wordt enige verbetering van de luchtkwaliteit verwacht, wanneer bedrijven minder energie gebruiken en daardoor de emissies naar de lucht zullen afnemen.	Nee	Positieve invloed (++)
	b. Zie 5a.	Nee	Positieve invloed (++)
6. Voldoen aan wetgeving	a. Afschaffing van de REB zet de prijzen onder druk en bedrijven zullen (nog) meer de nadruk leggen op kostenbesparing. Verwacht wordt dat de mazen in de wet eerder worden opgezocht in economisch moeilijke tijden (zie ook gelijke kansen)	Ja	Kleine negatieve invloed (-)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen wordt er geen effect op het voldoen aan wetgeving verwacht	Ja	Neutraal (+-)
7. Kinderarbeid	a. Internationaal gezien is kinderarbeid een belangrijke indicator. Hoewel er wel sprake is van verplaatsing van productie naar buitenland zijn dit vaak Nederlanders die de productie elders opzetten. De arbeidskrachten in die landen zijn vaak al zo goedkoop dat de inzet van weinig efficiënte kinderen minder rendabel zal zijn. Er wordt op dit terrein dan ook geen significant effect verwacht.	Ja	Geen significante invloed (0)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen wordt er geen effect op kinderarbeid verwacht	Ja	Neutraal (+-)
8. Mensenrechten	a. Internationaal gezien zijn mensenrechten een belangrijke indicator. In een rapport van de Nationale Raad voor Landbouwkundig Onderzoek (NRLO, 2000) staat beschreven dat wordt verwacht dat de glastuinbouw productie in 2020 met name zal plaatsvinden in Europa (met name Zuid en Oost Europa), China en Afrika. Verwacht kan worden dat hogere prijsdruk in Nederland deze verschuiving van productie alleen maar zal versnellen. Met het oog op de schending van de mensenrechten valt een aantal met name Aziatische en Afrikaanse landen onder	Ja	Kleine negatieve invloed (-)

Indicator	Beschrijving	Relevant?	Effecten bij afschaffing REB
	de kwetsbare landen.		
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen wordt er geen effect op schending van mensenrechten verwacht.	Ja	Neutraal (+-)
Milieu indicatoren (Van Beers, 2002)			
1. Klimaatverandering	a. Voor energieverbruik is met name kooldioxide CO ₂ van belang. Indien afschaffing subsidie leidt tot minder energiegebruik (meer oog voor verdergaande energiebesparing) heeft dit een positieve invloed op klimaatverandering. Waarschijnlijk ligt de werkelijke omvang dicht bij het minimum dan het maximum. b. idem	Ja	Positieve invloed (++) tussen de 0,16 Mton en 1,6 Mton CO ₂ -equivalenten
2. Verzuring	a. Emissies van NO _x zijn voor energieverbruik met name van belang. Indien afschaffing subsidie leidt tot minder energiegebruik (meer oog voor verdergaande energiebesparing) heeft dit een positieve invloed op verzuring. Van Beers doet een zeer grove schatting bij een minimum en een maximum subsidievariant. Waarschijnlijk ligt de werkelijke omvang dicht bij het minimum dan het maximum. b. idem	Ja	Positieve invloed (++) tussen de 39,4 en 374 ton SO ₂ -equivalenten
3. Fotochemische ozonvorming	Emissie van VOS en CO zijn voor fotochemische ozonvorming met name van belang. In relatie tot energieverbruik zijn deze emissies minder van belang.	Nee	n.v.t.
4. Eutrofiering	Eutrofiering is een milieuprobleem dat met name in de landbouwsector speelt als gevolg van mestlozingen. Daarnaast heeft ook NO _x -uitstoot vanuit andere bronnen een eutrofiërend effect. Niettemin zal het hier te verwachten effect door het geringe aandeel in de totale emissies verwaarloosbaar zijn	Nee	niet significant
5. Landgebruik	In relatie tot energieverbruik is landgebruik niet van belang, maar als vanwege het concurrentienadeel glastuinbouwbedrijven moeten sluiten, zal het areaal voor kassen afnemen .	Nee	niet significant

4.4.7 Conclusie

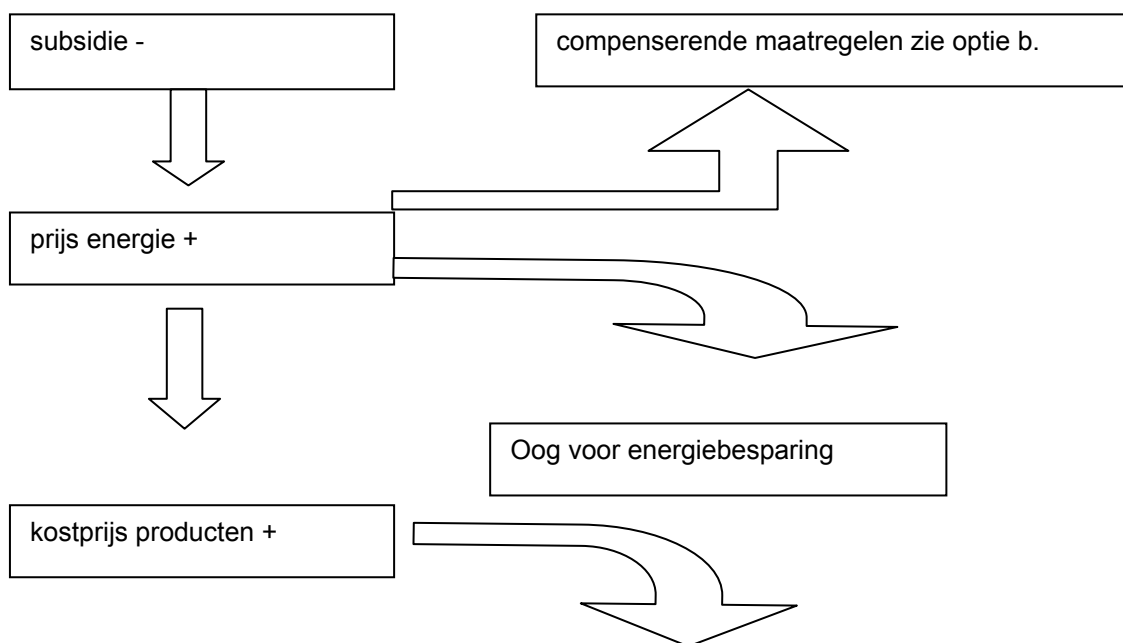
In de onderstaande tabel worden de verwachte effecten op de verschillende economische en sociale indicatoren samengevat.

Figuur 13 Overzicht effecten op (sociaal) economische en sociale indicatoren

Gevolgen indicatoren bij niet-budgetneutrale invoering (optie a) en budgetneutrale invoering (optie b.)	
Economisch (Micro niveau)	
1. Verandering in prijs product	1. Geen verandering (opties a en b)
2. Totale winst/verlies	2. Verlaging van de gemiddelde winst met $\pm 50\%$ per jaar naar 1% (daling winst per bedrijf met ongeveer € 19.000 per jaar) (optie a) en geen verandering (optie b).
3. Continuïteit	3. Negatieve invloed (optie a), geen verandering (optie b)
4. Innovatie en investeringen	4. Positieve invloed (op investeringen in energiebesparing) (opties a en b)
5. Administratieve lasten	5. Geen significante invloed (0)
Economisch (Macro niveau)	
6. Koopkrachteffecten	6. n.v.t. (opties a en b)
7. Inkomenseffecten	7. Negatieve invloed (optie a), neutraal (optie b)
8. Internationale concurrentiepositie	8. Negatieve invloed (optie a), neutraal (optie b)
9. Werkgelegenheid	9. Negatieve invloed (optie a), neutraal (optie b)
Sociaal (Micro niveau)	
1. Arbeidsomstandigheden	1. Negatieve invloed (optie a), neutraal (optie b)
2. Werknemersbeloning	2. Negatieve invloed (optie a), neutraal (optie b)
3. Gelijke kansen	3. Negatieve invloed (optie a), neutraal (optie b)
4. Zekerheid (behoud baan)	4. Negatieve invloed (optie a), neutraal (optie b)
Sociaal (Macro niveau)	
5. Effect op volksgezondheid	1. Positieve invloed (opties a en b)
6. Voldoen aan wetgeving	2. Negatieve invloed (optie a), neutraal (optie b)
7. Werkgelegenheid	3. Negatieve invloed (optie a), neutraal (optie b)
8. Kinderarbeid	4. Geen significante invloed (opties a en b)
9. Mensenrechten	5. Negatieve invloed (optie a), neutraal (optie b)
Milieueffecten	
1. Klimaatverandering	1. 0,16 Mton CO ₂ -equivalenten – 1,6 Mton CO ₂ -equivalenten
2. Verzuring	2. 39,4 ton SO ₂ -equivalenten – 374 ton SO ₂ -equivalenten

De sociale, economische en milieu gevolgen van het eventuele wegvallen van de subsidie kennen een bepaalde causaliteit. Zij kunnen met een zekere mate van waarschijnlijkheid worden ingeschat op de wijze zoals afgebeeld in onderstaande figuur. Hierbij verwijzen de kleine pijltjes naar een verandering (toename, afname) en de grote pijlen naar een waarschijnlijk gevolg. De verwachte gevolgen van het wegvallen van de REB-subsidie kunnen als volgt worden samengevat.

Figuur 14 gevolgen afschaffing REB-subsidie



<i>optie a</i>	<i>Positief (+)</i>	<i>Neutraal (+-)</i>	<i>Negatief (-)</i>
Economisch, micro:	Innovatie en investeringen	Verandering in prijs product Administratieve lasten	Totale winst/verlies Continuïteit
Economisch, macro			Inkomenseffecten Internationale concurrentie Werkgelegenheid
Sociaal, micro			Arbeidsomstandigheden Werknemersbeloning Gelijke kansen Zekerheid baan
Sociaal, macro	Effect op volksgezondheid	Kinderarbeid	Voldoen aan wetgeving Mensenrechten
Milieueffecten	Klimaatverandering Verzuring		

Bij optie b. zien de effecten er als volgt uit.

optie b.	Positief (+)	Neutraal (+-)	Negatief (-)
Economisch, micro:	Innovatie en investeringen	Verandering prijs product Totale winst/verlies Continuïteit Administratieve lasten	
Economisch, macro		Werkgelegenheid Inkomenseffecten Internationale concurrentie	
Sociaal, micro		Arbeidsomstandigheden Werknemersbeloning Gelijke kansen Zekerheid baan	
Sociaal, macro	Effect op volksgezondheid	Voldoen aan wetgeving Kinderarbeid Mensenrechten	
Milieueffecten	Klimaatverandering Verzuring		

4.4.8 Besluit

Toepassing van de methodiek ter bepaling van de sociale en economische effecten van afschaffing van de REB bij de glastuinbouw laat zien dat dit bruikbare inzichten oplevert. Vastgesteld kan worden dat een deel van de indicatoren minder relevant is of al verdisconteerd is in andere indicatoren. Voor de methodiek betekent dit dat een 'indikking' van de 'grosslijst' van indicatoren mogelijk is zonder dat noemenswaardig verlies aan informatie optreedt omtrent de sociale en economische gevolgen van het eventueel schrappen van een subsidieregeling. In de volgende case, auto van de zaak, worden deze 'snelle' conclusies opnieuw op waarde geschat.

4.5 Case B: Fiscale behandeling zakelijk autoverkeer

4.5.1 Beleidsomgeving

Ook het fiscale regime van de 'auto van de zaak' wordt hier onderworpen aan de methodiek ter bepaling van de sociale en economische effecten van het afschaffen van subsidies. Net als bij de case 'REB-glastuinbouw' is het voornaamste doel gelegen in de vraag of de indicatoren van de methodiek de verwachte resultaten oplevert.

Omdat het verkeer een van de belangrijkste oorzaken is voor diverse vormen van milieudruk (met name luchtverontreiniging, geluidsoverlast), en er bovendien steeds ernstiger congestie optreedt, wordt al lange tijd gewerkt aan beleidsvarianten die het aantal reizigerskilometers per auto moeten beperken. Hierbij kan men denken aan de steeds terugkomende plannen om een kilometerheffing in te stellen, de toename aan heffingen op parkeren langs de openbare weg, de brandstofheffing en het CO₂-beleid.

Belangrijke stappen in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid zijn geweest de afschaffing van het reiskostenforfait voor woon-werkverkeer met de auto en het vaste bedrag dat dient te worden opgeteld bij het inkomen als de auto van de zaak ook (voor meer dan 500 kilometer) privé wordt ingezet. Opmerkelijk is echter de afwezigheid van een aftrekbaar reiskostenforfait voor werknemers die minder dan 10 kilometer van huis wonen. Werden in voorgaande jaren nog regelingen getroffen om het fietsen te bevorderen, nu bestaat geen fiscale prikkel om de auto voor de korte afstand te laten staan. Ook de wens vanwege de 'openbaar vervoer-verklaring' een abonnement te overleggen³, belemmert de flexibele, regelmatig thuiswerkende forens om met het openbaar vervoer te reizen. Het loont immers niet een abonnement te kopen als daar niet elke dag gebruik van wordt gemaakt. De vraag kan worden gesteld of niet ongeacht de wijze van vervoer in alle gevallen een forfait zou moeten bestaan, zeker voor diegenen die minder dan 10 kilometer van hun werk wonen. Minder reizen of vervoer per niet gemotoriseerde middelen resulteert dan direct in een positieve financiële prikkel. Instelling van een reiskostenforfait voor afstanden minder dan 10 kilometer is echter iets anders dan het afschaffen van een subsidie en wordt hier daarom niet verder uitgewerkt.

Wel wordt aandacht besteed aan de behandeling van de 'leaseauto', omdat hier veel elementen zijn te ontdekken die milieuvriendelijk gedrag aanmoedigen. Doordat bijvoorbeeld veel leaseconstructies de volledige kosten verbonden aan autorijden vergoeden, ontbreekt iedere impuls om minder te rijden. In geval dat ook de privé kilometers via het 'leasen' van een brandstofpas volledig worden vergoed, resulteert een keuze voor een andere vervoersmodus zelfs in een financiële afstraffing. Ook bestaan geen prikkels voor zuiniger of veiliger rijden; voor deze categorie geldt immers dat de marginale kosten per te rijden kilometer nihil zijn. Vanuit milieuoogpunt zou het zinvol zijn de variabele kosten zoals de vergoeding van brandstof, bijvoorbeeld

³ afrekening met afzonderlijke vervoersbewijzen is ook mogelijk maar brengt veel administratieve lasten met zich mee

middels een bijtelling per privé gereden kilometer, te belasten. Dit is ook in overeenstemming met het bereikbaarheidsbeleid.

Autogebruik, en zeker de zakelijke vormen ervan, zijn evenwel moeilijk terug te dringen omdat zakelijk verkeer nauwelijks prijselastisch is te noemen (CPB e.a., 2004). Redenen zijn enerzijds het aangrijpingspunt (denk aan de plannen voor een kilometerheffing en het economisch belang van zakelijk verkeer) en anderzijds de maatschappelijke weerstand ('autootje pesten') tegen het duurder maken van de ('melkkoe') auto. Ook het statusaspect, zoals onder meer valt af te leiden uit de populariteit van de lease-auto die 'hoort' bij een bepaalde functie, speelt een rol. En niet in de laatste plaats is er de afhankelijkheid van de regelgeving van de Europese Unie. De EU bepaalt in hoge mate de eisen waaraan auto's dienen te voldoen en de wijze waarop overheidsinstrumenten de markt mogen beïnvloeden. Zo lijkt Europa de enige weg om de populariteit van de vanuit milieu- en veiligheids oogpunt onwenselijke Sport Utility Vehicles (SUV's) te matigen.

Het is deze context die bepalend is geweest voor het frequente aantal wijzigingen dat de laatste jaren plaatsvond betreffende het fiscaal regime van het zakelijk autogebruik. Zo bevatte het Belastingplan 2004 een zestal maatregelen met invloed op mobiliteit en milieu. Enerzijds is sprake van een specifieke fiscale lastenverlichting voor het woon-werkverkeer met 572 mln euro. Anderzijds is sprake van diverse meer generieke lastenverzwaringen van in totaal 793 mln euro. Per saldo gaat het volgens het Belastingplan dus om een ex ante lastenverzwaring van 221 mln Euro die feitelijk niet in een reductie van het aantal autokilometers heeft geresulteerd.

4.5.2 Omschrijving en type subsidie

Er zijn verschillende fiscale regelingen die de (auto)mobiliteit van werkenden bevorderen. Zo bestaat de fiscale regeling van de ook voor privé-ritten in te zetten 'auto van de zaak', waarbij een bedrag voor dit gebruik bij het fiscaal inkomen dient te worden opgeteld (de zogenaamde autokostenfictie). Men kan stellen dat hier sprake is van een indirecte subsidie bij de consument (de werknemer, in het vervolg gaan we hier verder op in). Verder kunnen de kilometers die worden afgelegd per eigen auto tot een maximum belastingvrij worden vergoed door de werkgever. Ook deze *belastingvrije reiskostenvergoeding* is een indirecte subsidie voor de werknemer. Daarnaast bestaat nog de aftrek van het inkomen ter grootte van de kosten verbonden aan het aantal kilometers dat per openbaar vervoer wordt afgelegd om het werk te kunnen bereiken. Dit belastingvoordeel, *het reiskostenforfait*, betreft een indirecte subsidie bij de werknemer, die hier voor het totaalbeeld wel wordt beschreven, maar waar we verder niet op ingaan.

a. Onbelaste reiskostenvergoeding

Voor wat betreft de vergoeding door de werkgever is in 2004 het onderscheid tussen woon-werkverkeer en zakelijke kilometers komen te vervallen. Woon-werkverkeer wordt nu ook aangemerkt als zakelijke kilometers, ongeacht de afstand of wijze van vervoer⁴. De werkgever kan in 2005, net als in 2004 het geval was, maximaal € 0,18 cent per kilometer belastingvrij vergoeden. Het is lastig te bepalen welk deel hiervan als subsidie kan worden beschouwd. Als referentie voor

⁴ met uitzondering van vervoer per schip, luchtvaartuig, taxi of door de werkgever beschikbaar gesteld vervoermiddel.

het subsidiekarakter geldt de 'normale' situatie, maar het is zeer de vraag welke dat is. In het huidige stelsel zijn de van het inkomen aftrekbare kosten die noodzakelijk zijn om arbeid uit te voeren sterk teruggedrongen. Nu de staat om werkgever en werknemer bij elkaar te brengen deels belastingheffing achterwege laat, is sprake van een directe subsidie aan de consument. Zou men echter aannemen dat de 'normale' regeling ervan uitgaat dat woon-werkverkeer althans gedeeltelijk voor rekening van de werkgever zou moeten zijn, is het veel eerder de vraag in hoeverre de hoogte van de vergoeding correct is. De gemiddelde kosten van een gemiddelde personenwagen zijn zodanig arbitrair dat hooguit een indicatie kan worden gegeven. In elk geval zullen niet alle kosten (vaste en variabele, inclusief afschrijving) gedekt worden. De Anwb gaat er in zijn berekening van uit dat er met een nieuwe auto 4 jaar gereden wordt met een gemiddeld jaarkilometrage van 15.000 km voor de benzineauto's en 30.000 km per jaar voor de diesels. De gecalculerde bedragen variëren van 19,2 (Smart cdi) tot 56,8 cent (BMW 120-i). Een zeer grove schatting van het gemiddelde zou aldus uitkomen op ongeveer 35 cent per kilometer. Voor een deel van het autopark is de vergoeding van 18 cent zelfs onvoldoende voor het dekken van de variabele kosten van de auto. Voor oudere, goedkopere en zuinige modellen zal de vergoeding wel voldoende zijn om de variabele kosten (met name brandstof, onderhoud en banden) te dekken.

b. Auto van de zaak

Auto's die in grote mate worden gebruikt voor het werk maar daarnaast ook voor privé doeleinden worden ingezet, vallen onder een speciaal fiscaal regime. De huidige regeling komt erop neer dat een auto 'van de zaak' wordt belast door een bijtelling bij het belastbaar inkomen als meer dan 500 km privé wordt verreden. Het bij het belastbaar inkomen te tellen bedrag betreft 22% van de cataloguswaarde van de auto. Indien minder dan 500 km privé wordt gereden, hoeft men geen bedrag (0%) bij te tellen voor de auto van de zaak. Men is dan wel verplicht een kilometeradministratie te overleggen aan de belastingdienst.

Voor wat betreft de subsidie op de 'auto van de zaak' kan men op theoretische basis verschillende visies hebben op de omvang van de subsidie die feitelijk (indirect) wordt verstrekt. Dát er van een subsidie sprake is zou men al kunnen afleiden uit de populariteit van dit loonbestanddeel. Een auto die beschikbaar wordt gesteld door de werkgever wordt daarmee geen eigendom van de werknemer, waardoor de belastinggrondslag uitsluitend betrekking kan hebben op het gebruik. Uitgaande van een afschrijfstermijn van vier jaar wordt vervolgens ieder jaar 22 procent van de cataloguswaarde forfaitair toegevoegd aan het belastbaar inkomen. Voor de belastingrechter is de eigendomsverhouding in beginsel van ondergeschikt belang. Belangrijker dan de juridische constructie is de vraag of de werknemer de auto naar eigen believen in privé-tijd kan gebruiken, dus erover kan beschikken als ware het zijn eigendom. Op grond hiervan wordt vastgesteld dat het hier om een loonbestanddeel gaat dat voor belastingheffing in aanmerking komt. De vervolgvraag is dan in hoeverre het afschrijfpercentage correct is. Gezien de praktijk dat een nieuwe auto vooral in de eerste jaren veel van zijn economische waarde verliest, kan men betogen dat het bedrag dat moet worden toegevoegd aan het inkomen, te laag is. Bovendien is de gemiddelde leeftijd van een leaseauto 23,7 maanden en krijgen werknemers gemiddeld iedere drie jaar een nieuwe auto ter beschikking. Hoewel bij afsluiting van de lease-contracten in 2004 een gemiddelde 'theoretische' contractduur wordt afgesloten van 43,8 maanden (VGA-VNA, 2005), wordt door allerlei contractduurverkortende omstandigheden gemiddeld 38,7 maanden hiervan gerealiseerd. Dus gaan de auto's meestal na ongeveer drie jaar de tweede handsmarkt op. Dit pleit voor een hoger

afschrijfpercentage, maar aan de andere kant heeft een auto ook na vier jaar nog een zekere restwaarde die niet voor de werknemer ter beschikking komt. Men kan ook stellen dat de subsidie zit in de privé kilometers en niet zozeer in het juiste af te schrijven bedrag. De vraag is of de 22% bijtelling opweegt tegen het 'vrij' rijden. Wij nemen geen stelling in de discussie over de exacte hoogte van de bijtelling, maar gaan ervan uit dat er goede argumenten bestaan om aan te nemen dat het bij te tellen bedrag te laag is en dat daardoor kan worden aangenomen dat hier een zekere indirecte subsidie aan de consument wordt verleend.

Reiskostenaftrek

Naast de vrijgestelde vergoedingen door de werkgever wordt de werknemer bevoordeeld doordat hij de kosten verbonden aan woon-werkverkeer in de vorm van een forfait kan aftrekken van het inkomen. Met ingang van 2005 is de voor fietsverkeer bedoelde aftrek afgeschaft. De reisaftrek voor openbaar vervoer is gebleven (voor zover de kosten niet worden betaald door de werkgever). Om voor deze aftrek in aanmerking te komen moet aan een aantal voorwaarden wat betreft reisafstand (meer dan 10km) en frequentie (ten minste 1 dag per week of 40 dagen per jaar) worden voldaan. Tevens dient men te kunnen bewijzen dat het woon-werkverkeer per openbaar vervoer wordt afgelegd. Voor 2004 gelden de volgende bedragen.

Figuur 15 Reiskostenvergoeding openbaar vervoer 2004

Enkelereisafstand			4 of meer dagen per week	3 dagen per week	2 dagen per week	1 dag per week
Meer dan	Niet meer dan					
0 km	10 km		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
10 km	15 km		€ 386	€ 290	€ 193	€ 97
15 km	20 km		€ 516	€ 387	€ 258	€ 129
20 km	30 km		€ 867	€ 651	€ 434	€ 217
30 km	40 km		€ 1.075	€ 807	€ 538	€ 269
40 km	50 km		€ 1.404	€ 1.053	€ 702	€ 351
50 km	60 km		€ 1.561	€ 1.171	€ 781	€ 391
60 km	70 km		€ 1.732	€ 1.299	€ 866	€ 433
70 km	80 km		€ 1.791	€ 1.344	€ 896	€ 448
80 km	90 km		€ 1.816	€ 1.362	€ 908	€ 454
90 km	-		€ 1.816	*	*	*

* De aftrek is € 0,20 per kilometer (enkele reis afstand) maal het aantal dagen dat in 2004 werd gereisd. De aftrek is maximaal € 1.816.

Op dit belastingvoordeel voor de consument, dat eigenlijk bedoeld is om loonmatiging te bereiken, gaan we hier verder niet in.

C Vergelijking

Zoals in de eerste paragraaf werd besproken zijn er verschillende fiscale regelingen ontwikkeld op dit terrein. In het volgende schema zijn de belangrijkste op een rijtje gezet.

Figuur 16 Fiscaal regime naar wijze van vervoer, in eurocent.

vervoermiddel	woon – werk	zakelijk	Privé
Onbelaste vergoeding door de werkgever			
te voet, per fiets	18 ct.	18 ct.	0 ct.
openbaar vervoer	18 ct.	18 ct.	0 ct.
brommer / scooter / motorfiets / bestelauto / auto	18 ct.	18 ct.	0 ct.
lease-auto	onbeperkt	onbeperkt	bijtelling 22% van de cataloguswaarde van de auto bij meer dan 500 km; brandstof en onderhoud onbeperkt
Forfaitaire aftrek van het inkomen bij ontbreken vergoeding door de werkgever			
te voet, per fiets	0 ct.	0 ct.	0 ct.
openbaar vervoer	tot 10 km: 0 ct. boven 10 km: 10 ct. tot een maximum van 1.816 euro	onbeperkt	0 ct.
brommer / scooter / motorfiets / bestelauto / auto	0 ct.	0 ct.	0 ct.

In het volgende concentreren we ons op het grijs aangegeven gebied: de behandeling van zakelijk en woon-werkverkeer met respectievelijk de eigen auto (18 cent onbelaste aftrek) en de leaseauto (onbeperkte vergoeding bij 22% bijtelling).

4.5.3 Omvang subsidie

Van Beers e.a. (2002) geven aan dat de omvang van de hier behandelde impliciete subsidies niet bekend is. Ook andere bronnen geven aan dat deze berekening steeds zeer arbitrair zou zijn (Dijkstra & Janse, 2001; CPB e.a., 2003)⁵.

Voor 2001 stelt Heliview Marketingservice (2002) vast dat het gemiddelde aantal jaarlijks afgelegde kilometers met een auto van de zaak terugloopt. Omdat steeds meer werknemers aanspraak kunnen maken op een auto van de zaak, loopt het aantal privé-auto's waarmee regelmatig zakelijke ritten worden gemaakt en waarvoor de werknemer een kilometervergoeding ontvangt, gestaag af. De conclusie is verder dat vaker een lease-auto of auto in eigendom auto van de zaak ter beschikking wordt gesteld, zonder dat deze auto echt nodig is voor het werk. Hiermee wordt de

⁵ Romijn e.a. (1997) berekenen desalniettemin voor 1996 een omvang van de subsidie van de totale reiskostenaftrek van, naar euro omgerekend, 350 miljoen euro per jaar. Van Beers e.a. (2002) komen op basis van diverse aannames uit op 132 miljoen subsidie voor bus, trein en metro in 2000.

auto van de zaak een secundaire arbeidsvoorwaarde voor niet auto-gerelateerde functies. Ter indicatie van het aantal auto's dat hier in het geding is het volgende. Dijkstra & Janse (2001) tellen in 1996 zo'n 870.000 zakenauto's, waarbij ze ook de privé-auto's die voor meer dan 50% voor de zaak worden gebruikt meerekenen. Het aantal 'auto's van de zaak', waarvoor de fiscale autokostenbijtelling geldt, stellen zij op 566.000. Het gaat hier zowel om auto's in eigen beheer van de zaak als om lease auto's. In 1999 reden er 450.000 lease-auto's rond in Nederland met een gemiddelde catalogusprijs van 43.865 gulden (excl. 19% BTW), aldus de BOVAG-RAI in: Dijkstra & Janse (2001). In 2001 waren dat er al 530.000 en in 2002 least het bedrijfsleven naar schatting 546.000 auto's (Heliview, 2002). Daarna komt er door de economische teruggang een daling naar 517.000 personenauto's in 2003. Voor 2005 wordt een stabilisatie van 2004, te weten een aantal van 509.000 (VGA) verwacht.

Voor een indicatie van het subsidie karakter van de regeling van de auto van de zaak, kunnen de kosten van een privé-auto (naar schatting gemiddeld 35 eurocent bij 15.000 km per jaar voor benzineauto's en 30.000 km per jaar voor diesels) worden gerelateerd aan de kosten van een auto van de zaak met een vergelijkbaar kilometergemiddelde. Bij de onbelaste vergoeding van 18 cent per kilometer wordt dus bij een vergoeding van de gemiddelde 35 cent per kilometer, 17 cent per kilometer belast. Bij een uiteindelijke inkomensbelasting (gemiddeld 42 %) van ongeveer 7 eurocent betekent dit een te betalen bedrag van 1.050 euro voor benzine-auto's (15.000 kilometer) en 2.100 euro voor diesels (30.000 kilometer). Dit zijn allemaal zakelijke kilometers, een berijder van een lease-auto zou niets hoeven te betalen. Pas als de lease-auto ook voor privé-kilometers wordt gebruikt geldt een belasting over 22 % van de cataloguswaarde. De gemiddelde kilometrage van lease-auto's, meestal diesels, is 30.000 per jaar. De gemiddelde aanschafprijs van een lease-auto in 2004 is 24.100 euro (tegen een algemeen gemiddelde aanschafprijs van 23.572 euro voor een nieuwe auto), (VNA, 2005). Dat betekent dat gemiddeld rond 5.902 euro (22% van 24.100) moest worden bijgeteld. Het resulteert bij een marginaal belastingtarief van 42 % in een betaling van gemiddeld 2.478,42 euro per 'auto van de zaak'. De omvang van de subsidie is afhankelijk van de visie op een correcte omvang van de bijtelling.

Bepalend voor de vraag in hoeverre subsidiëring plaatsvindt is de referentie die wordt genomen. In dit onderzoek wordt er van uit gegaan dat geen enkele vergoeding voor zakelijk verkeer tot de inkomenssfeer moet worden gerekend en daarom onbelast moet blijven. Slechts indien de vergoeding hoger is dan de uitgaven kan sprake zijn van een vergoeding. Privé-vervoer daarentegen valt wel in de inkomenssfeer. Vergoedingen daarvoor dienen, om ongelijkheid te voorkomen, op gebruikelijke wijze te worden belast. De derde categorie tenslotte, woon-werkverkeer, is discutabel. Valt de afstand die een werknemer dient af te leggen onder zijn eigen verantwoordelijkheid of is dit onlosmakelijk verbonden aan het uitvoeren van een beroep, waardoor het tot de zakelijke sfeer behoort?. Ook kan een tussenpositie worden ingenomen; tot een zeker aantal kilometers is een vergoeding redelijk, daarboven valt het onder de werknemersverantwoordelijkheid. In onze perceptie kan een antwoord worden gevonden door uit te gaan van de mogelijkheid tot beïnvloeding van de reisafstand. Als de werknemer dit niet zelf kan bepalen, bijvoorbeeld omdat hij op verschillende plaatsen in het land werkt, kan dit alleen tot de verantwoordelijkheid van de werkgever worden gerekend. Zo lang de werknemer zelf bepaalt waar hij gaat wonen is hij de enige die hiervoor verantwoordelijk kan worden geacht. Iedere compensatie van de ermee gemoeide gaande kosten moeten dan worden opgevat als inkomen. Deze visie lijkt in tegenspraak

met de ministeriële zienswijze die bijvoorbeeld het volledige woon-werkverkeer met de zakelijke auto tot de zakelijke sfeer rekent. Helemaal consequent is deze visie echter niet, daar werknemers die minder dan 10 kilometer van het werk wonen zelf volledig moeten opdraaien voor de kosten. Op meer gebieden is sprake van ongelijke behandeling. Het reiskostenforfait gaat bijvoorbeeld boven de 10 kilometer uit van 10 cent aftrek per kilometer, terwijl de onbelaste vergoeding 18 cent bedraagt. Ook de regeling bij leaseauto's dat alle kosten van privé-ritten, inclusief brandstof en onderhoud, volledig onbelast kunnen blijven (de belaste bijtelling van de cataloguswaarde heeft immers betrekking op het gebruik van de auto als ware die in eigendom), valt niet te rijmen met het fiscale regime van andere categorieën privé-rijders. De enige uitweg voor dit soort tegenstrijdigheden lijkt een systematiek die een helder onderscheid tussen zakelijk verkeer en privé-verkeer aanhoudt en die ook consequent van dezelfde begunstiging (per kilometer) voorziet, ongeacht de wijze van vervoer. Op basis van bovenstaande bespiegelingen zullen wij ons niet wagen aan een benadering van de monetaire omvang van het subsidiedeel, maar ons beperken tot een niet-kwantitatieve bespreking.

4.5.4 Verandering in consumptie en productie

De gevolgen van afschaffing van de subsidies op het zakelijk en woon-werkverkeer van zakelijke auto's geven soortgelijke effecten. Onder afschaffing kan worden verstaan het belasten van alle of een grotere deel van de vergoedingen voor woon-werkverkeer en het bijtellen van een groter deel van de cataloguswaarde van de 'auto van de zaak' bij het inkomen. Hoewel afschaffing van de beide gekozen subsidies in verschillende mate gevolgen zal hebben, worden ze in het onderstaande om praktische redenen uitsluitend onderscheiden indien noodzakelijk.

Er zijn verschillende wijzen waarop zakelijke autorijders kunnen reageren op de vermindering van de subsidies. Belangrijk is hierbij het verschil in korte en lange termijn effecten. Ook zullen de gevolgen per bedrijfstak sterk verschillen. Te verwachten valt dat werknemers er op lange termijn in zullen slagen de hogere kosten af te wentelen op de werkgevers, zoals ook de verwachting in het gehouden interview was. De werkgevers zullen die compensatie echter nooit helemaal doorvoeren, zodat ook op lang termijn een negatief koopkrachteffect te verwachten is, terwijl het inkomen (salaris) zal toenemen. Tevens is te verwachten dat dan meer werknemers vaker thuis zullen werken, een baan dicht bij hun huis zullen zoeken of een woning in de buurt van het werk zullen zoeken. Op korte termijn zijn deze effecten niet aanwezig.

Bij afschaffing van de autogerelateerde subsidies zal de vraag naar goedkopere transportwijzen omhoog gaan, zoals de fiets, carpoolen of het openbaar vervoer. Hogere fictiepercentages leiden tot aanschaf van minder, maar vooral kleinere (lichtere en zuiniger) zakenauto's (Dijkstra & Janse, 2001). Door de inelasticiteit van het zakelijk verkeer zal het effect niettemin gering zijn. Zo gaan CPB e.a. (2004) uit van een elasticiteit van $-0,05$ voor de vaste kosten van zakelijke autokilometers.

Gemiddeld rijden auto's van de zaak meer kilometers dan privéauto's. Dijkstra & Janse (2001) gaan hier met betrekking tot het toen vigerende regime op in. Grofweg reed de gemiddelde leaseauto toen ongeveer evenveel privé-kilometers als privé-auto's. Maar omdat in deze oude regeling nog uitgegaan werd van een drempel van 7.000 kilometers onbelast privé-gebruik (pas als er meer

gereden werd moest de cataloguswaarde worden bijgeteld), reed een groot deel van de auto's bijzonder weinig privé kilometers. De overige auto's compenseerden dit, wat betekent dat deze juist extreem veel kilometers reden. Aangenomen kan worden dat ten opzichte van het oude regime een stimulans is geïntroduceerd op privé-gebruik van de 'auto van de zaak'. De redenering is: als we toch de bijtelling moeten betalen, dan maar de auto van de zaak optimaal benutten voor privé gebruik. Daarbij komt de gememoreerde vergoeding van overige variabele kosten (zoals brandstofgebruik) door werkgevers, die de marginale kosten van privé-autogebruik tot nul reduceren.

Overigens zal afschaffing van de 500 km-regeling, waarbij alle lease-auto's die privé-kilometers maken bij het inkomen dienen te worden gerekend, eerder tot juist méér kilometers leiden dan minder. Indien immers toch een bedrag wordt bijgeteld bij het inkomen en bovendien geen extra kosten ontstaan voor privé-gebruik, zal er bij diegenen die onder de huidige regeling hun kilometrage onder de 500 km houden geen rem meer bestaan op het rijden van veel meer privé-kilometers. Niettemin zal ook een deel van de werknemers besluiten in het geheel geen privé-kilometers te maken. De afschaffing van de 500 km regeling, die in beginsel leidt tot een duurdere en dus minder populaire auto van de zaak, wordt daarom in totaal geacht een lichte toename op het aantal te rijden kilometers te bewerkstellingen.

4.5.5 Milieueffecten

Het personenwagenpark wordt geacht in Nederland ongeveer de helft van de CO₂ uitstoot en een derde van de NO_x-uitstoot te veroorzaken (Dijkstra & Janse, 2001). Benzineauto's veroorzaken mede de uitstoot van VOS, en met name dieselauto's (vooral afkomstig van vrachtverkeer) zijn verantwoordelijk voor de uitstoot van schadelijke fijne stofdeeltjes. Als gevolg van het minder aantrekkelijk maken van privé-kilometers en hogere kosten verbonden aan woon-werkverkeer zal minder gereden worden en meer van fiets en openbaar vervoer gebruik worden gemaakt. Met name afschaffing van de onbelaste reiskostenvergoeding zal invloed hebben op het aantal te rijden kilometers per auto, met een niet onaanzienlijke emissievermindering van genoemde stoffen als direct gevolg. Ter indicatie volgt de berekening van Romijn e.a. (1997) van milieueffecten per jaar op basis van het oude regime.

Figuur 17 Milieueffect zakelijke voordelen auto (Romijn e.a. (1997) (oude stelsel)

	Milieueffect (emissies per jaar) lange termijn
Lage autokostenfictie (oude stelsel)	0,6 miljoen ton CO ₂ , 2,6 kton Nox, 1,2 kton VOS en 0,032 kton fijn stof
Reiskosten aftrek auto	0,05 tot 0,1 miljoen ton CO ₂ en 0,4 kton NO _x

Voor wat betreft het reiskostenforfait dat het gebruik van openbaar vervoer stimuleert, zullen de milieugevolgen niet groot zijn, door de relatief geringe schade die openbaar vervoer aan het milieu toebrengt. Van Beers e.a. (2002) gaan uitgebreid in op de milieuschade van openbaar vervoer voor het jaar 2001. Zij komen voor de door hen geselecteerde milieu-indicatoren op 29 kton CO₂eq, (broeikaseffect), 70 ton SO₂-eq. (verzuring), 5 ton ethyleen-eq. (ozonsmog) en 11 ton fosfaat-eq. (eutrofiëring) als direct resultaat van de subsidie op woon-werkverkeer per openbaar vervoer. Zij achten het echter niet uitgesloten dat de milieueffecten van de reisafrek geheel door substitutie-

effecten worden geneutraliseerd. De overstap naar de auto, zou naar schatting ongeveer 6 keer zoveel milieuverontreiniging veroorzaken.

Een indirect effect van het bevoordelen van de auto van de zaak, is het gevolg van de duurdere en zwaardere modellen auto's die het hier veelal betreft. De zwaardere en meer verontreiniging veroorzakende auto's stromen door naar de tweede handsmarkt, waardoor hier grotere auto's worden afgezet dan de vraag rechtvaardigt. Ongeveer 40% van het Nederlands wagenpark is ooit aangeschaft als 'auto van de zaak'. Op grond hiervan en de positieve uitwerking op het aantal lease-auto's van de subsidie kan men aannemen dat er in algemene zin enige extra milieudruk wordt veroorzaakt. Dit effect is echter niet groot, zeker nu de samenstelling van nieuw verkochte lease-auto's naar segment aan het verschuiven is (VGA, 2004). Nog steeds is het D-segment (de grotere middenklasse) het meest populair. Het verschil met het C-segment (compacte middenklasse) is in 2004 echter kleiner dan ooit. In plaats van een auto uit het D-segment wordt steeds vaker gekozen voor een compacte MPV (het J-segment), waarmee het gemiddeld door particulieren aangeschafte type auto wordt benaderd.

4.5.6 Bepaling relevante parameters

In de onderstaande tabel wordt een beschrijving gegeven van de effecten van aanpassing of afschaffing van de subsidie op de verschillende economische en sociale indicatoren. Gezien de vergelijkbare gevolgen, duurder vervoer, worden afschaffing onbelaste vergoeding reiskosten en vermindering voordeel zakelijk autogebruik in onderstaande tabel gezamenlijk behandeld. Een indicatie wordt gegeven van de relevantie van de indicatoren en een beoordeling, positief of negatief, van de effecten. Hoewel wordt ingezoomd op de consument, heeft mogelijke afschaffing ook belangrijke gevolgen bij bedrijven. Zo meldt de Anwb (2005) dat het in veel gevallen de tweede kostenpost van bedrijven is geworden.

Figuur 18 Relevantie en toetsingsmogelijkheid economische en sociale indicatoren

Afschaffing onbelaste vergoeding reiskosten en verdwijnen voordeel zakelijk autogebruik			
Indicator	Beschrijving	Relevant?	Beoordeling effecten
Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau			
1. Verandering in prijs van product	Niet een product maar inkomen wordt beïnvloed; wel zou een toename aan vraag naar openbaar vervoer daar de opbrengsten kunnen vergroten. Overigens zou, gezien de lagere netto prijzen die autofabrikanten plegen te rekenen in landen met hogere autobelastingen, de prijs van auto's niet substantieel veranderen.	Nee	n.v.t.
2. Totale winst/verlies	Pas als werknemers op lange termijn de hogere lasten afwentelen op hun werkgever, ontstaat een negatief effect op de winst van bedrijven. Hier staat echter het wegvallen van een deel van de lease-autoketen tegenover waardoor neutraal totaal effect wordt verwacht.	Ja	Neutraal (+-)
3. Continuïteit	Continuïteit van bedrijven zal negatief beïnvloedt worden als op termijn werknemers kosten afwentelen op hun werkgever. Hier staat echter het wegvallen van een deel van de lease-autoketen tegenover waardoor neutraal totaal effect wordt verwacht.	Ja	Neutraal (+-)
4. Innovatie en investeringen	Pas als op termijn de marges bij bedrijven door afwenteling dalen, zal er over het algemeen minder ruimte zijn voor innovatie en investeringen. Hier staat voor wat betreft de lease-autoregeling tegenover dat, doordat met name de zwaardere auto's voor zakelijk verkeer worden uitgekozen, een verschuiving naar lichtere typen wagens ertoe zal leiden dat hieraan door werknemers hogere kwaliteitseisen gesteld gaan worden. Dit bevordert innovatie.	Ja	Kleine positieve invloed (+)
5. Administratieve lasten	Het wegvallen van de belastingvoordelen en zeker voor diegenen die een kilometerregistratie voor privé-gebruik bijhouden (indien men geen bijtelling bij het inkomen wenst) zullen de administratieve lasten afnemen.	Ja	Kleine positieve invloed (+) bij diegenen die een kilometer administratie voeren
Economische indicatoren <i>Macro</i> niveau			
6. Koopkrachteffecten	Voor werknemers van wie de onbelaste woon-werkverkeer vergoeding wordt afgeschaft, zal een beperkt negatief koopkrachteffect optreden, bij hen die tot 500 km gebruik maken van zakelijke auto's kan een aanzienlijk koopkracht-effect optreden, als zij hun woon-werk vervoer zelf moeten gaan betalen. Op termijn kan worden verwacht dat (een gedeelte) hiervan zal worden afgewenteld op de werkgever.	Ja	Negatieve invloed (--)

Afschaffing onbelaste vergoeding reiskosten en verdwijnen voordeel zakelijk autogebruik			
Indicator	Beschrijving	Relevant?	Beoordeling effecten
7. Inkomenseffecten	Afschaffing zal een negatief effect hebben op het inkomen van de werknemers. Op termijn kan worden verwacht dat (een gedeelte) hiervan zal worden afgewenteld op de werkgever.	Ja	Negatieve invloed (--)
8. Internationale concurrentiepositie	Ook voor wat betreft de concurrentiepositie kan op lange termijn, in geval van afwenteling op de werkgever, een mogelijke achteruitgang te verwachten zijn. Hier staat echter het wegvallen van een deel van de lease-autoketen tegenover waardoor neutraal totaal effect wordt verwacht.	Ja	Neutraal (+-)
9. Werkgelegenheid	Op termijn kunnen door afwenteling van kosten op werkgevers bedrijven onder druk komen te staan. Hier staat echter het wegvallen van een deel van de lease-autoketen tegenover waardoor neutraal totaal effect wordt verwacht.	Ja	Neutraal (+-)
Sociale Indicatoren <i>Micro</i> niveau			
1. Arbeidsomstandigheden	Door afschaffing van de onbelaste vergoeding zal meer woon-werkverkeer per openbaar vervoer of fiets worden afgelegd, wat veelal als minder comfortabel wordt gepercipieerd en dus tot mindere (secundaire) arbeidsomstandigheden zal leiden.	Ja	Kleine negatieve invloed (-)
2. Werknemersbeloning	Indien door afschaffing van de zakelijke voordelen op lange termijn afwenteling op de werkgever plaatsvindt, zal het (niet-materiële) inkomen van werknemers toenemen. Hier staan echter de hogere kosten voor woon-werk verkeer tegenover.	Ja	Neutraal (+-)
3. Gelijke kansen	Het is denkbaar dat bedrijven minder gekwalificeerde werknemers aannemen, die lagere eisen stellen aan hun vervoersvoordelen; dit effect wordt echter gering ingeschat. Wel kan worden verwacht dat groepen die slecht ter been zijn, doordat alternatief vervoer ten opzichte van de auto voor hen ontbreekt, minder kansen krijgen.	Ja	Kleine negatieve invloed (-)
4. Zekerheid (behoud baan)	Op korte termijn zijn geen significante effecten te verwachten.	Ja	Neutraal (+-)
Sociale Indicatoren <i>Macro</i> niveau			
5. Effect op volksgezondheid	Van afschaffing van de zakelijke voordelen wordt een negatief effect op de volksgezondheid verwacht als gevolg van meer letselschade vanwege het gebruik van lichtere en minder veilige auto's. Hier staat tegenover dat minder letselschade zal optreden bij voetgangers en fietsers die worden aangereden (gecombineerd met vermindering van de luchtverontreiniging).	Ja	Neutraal (+-)

Afschaffing onbelaste vergoeding reiskosten en verdwijnen voordeel zakelijk autogebruik			
Indicator	Beschrijving	Relevant?	Beoordeling effecten
6. Voldoen aan wetgeving	De mogelijkheid bestaat dat er meer getracht zal gaan worden de regeling te ontduiken, omdat het rijden van een grote lease-auto zal worden gezien als een arbeidsvoorwaarde die onterecht ontnomen wordt. Meer zakelijke auto's zullen illegaal voor privé-doeleinden worden ingezet.	Ja	Kleine negatieve invloed (--)
7. Kinderarbeid	Er is hier geen invloed te verwachten op kinderarbeid.	Nee	Neutraal (+-)
8. Mensenrechten	Er is hier geen invloed te verwachten op mensenrechten	Nee	Neutraal (+-)
Milieu indicatoren			
1. Klimaatverandering	Voor mobiliteit is met name kooldioxide CO ₂ van belang. Indien afschaffing van de subsidie leidt tot minder auto kilometers heeft dit een positieve invloed op klimaat-verandering.	Ja	Positieve invloed (++)
2. Verzuring	Emissies van NO _x en SO ₂ zijn voor mobiliteit met name van belang. Indien afschaffing subsidie leidt tot minder auto kilometers heeft dit een positief effect op verzuring.	Ja	Positieve invloed (++)
3. Fotochemische ozonvorming	Emissie van VOS en CO zijn voor mobiliteit met name van belang. Indien afschaffing van de subsidie leidt tot minder autokilometers heeft dit een positief effect op fotochemische smogvorming.	Ja	Positieve invloed (++)
4. Eutrofiering	Emissie van NO _x heeft ook invloed op eutrofiëring vanuit de lucht.	Ja	Positieve invloed (++)
5. Landgebruik	Landgebruik is met name van belang bij landbouw. Ook bij mobiliteit kan landgebruik voor wegen relevant zijn. Echter bij deze subsidie wordt geen relatie verondersteld met extra of minder wegeaanleg.	Weinig	Neutraal (+-)

Een element dat in bovenstaande tabel niet wordt meegenomen maar juist met betrekking tot de auto een belangrijke rol speelt is de psycho-sociale waarde die deze vertegenwoordigt voor de automobilist. Een regeling die ertoe zou leiden dat de lease-auto duurder wordt, heeft direct gevolgen voor een groot aantal werknemers wiens identiteit voor een belangrijk deel wordt medebepaald door de auto waarin zij rijden. De afweging in hoeverre dit type individuele belangen inbreuk mag maken op het algemene belang is een kernelement van het hele beleidsvraagstuk.

4.5.7 Invulling relevante parameters

In de onderstaande tabel wordt een samengevat overzicht gegeven van de verwachte effecten op de verschillende (sociaal) economische en sociale indicatoren. Er wordt daarbij van uitgegaan dat de vermindering in de subsidie pas op lange termijn (deels) zal worden afgewenteld op de werkgever.

Figuur 19 Overzicht effecten op (sociaal) economische en sociale indicatoren

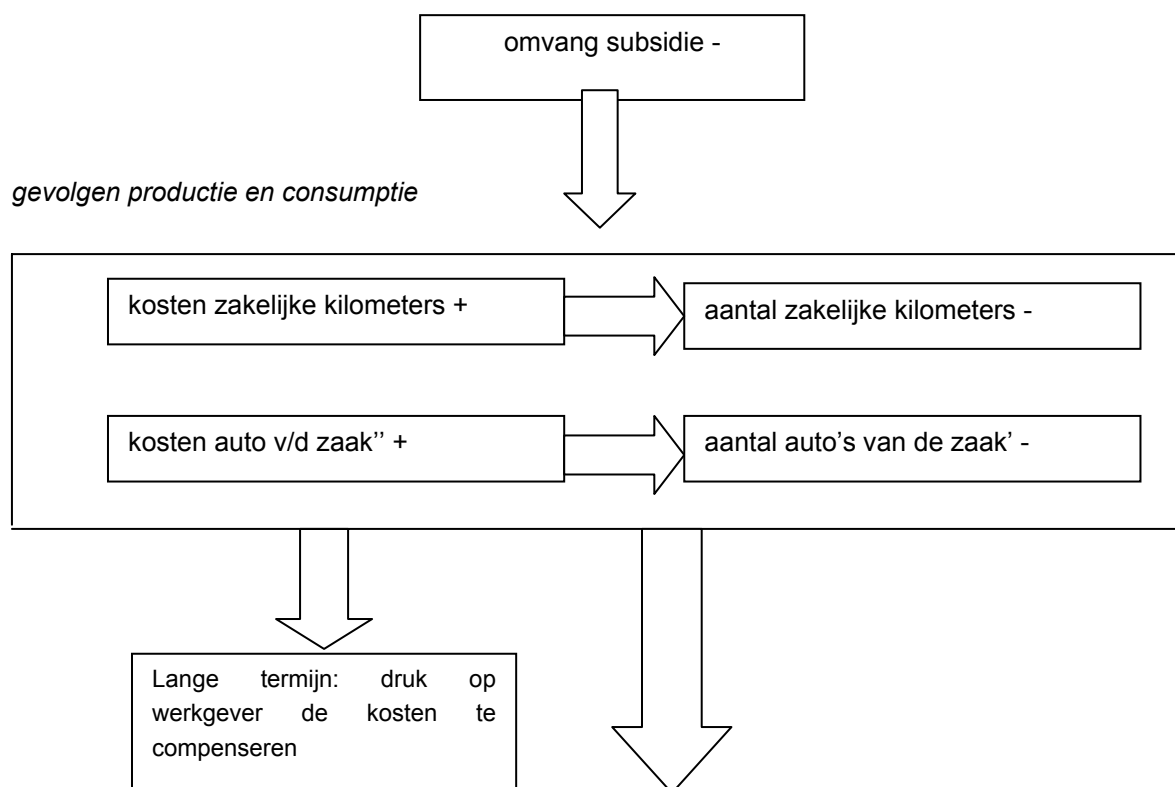
Economisch (Micro niveau)	
1. Verandering in prijs product	n.v.t.
2. Totale winst/verlies	Neutraal (+-)
3. Continuïteit	Neutraal (+-)
4. Innovatie en investeringen	Kleine positieve invloed (+) (op investeringen in lichtere auto's)
5. Administratieve lasten	Kleine positieve invloed (+) indien kilometerregistratie
Economisch (Macro niveau)	
6. Koopkrachtheffingen	Negatieve invloed (--)
7. Inkomenseffecten	Negatieve invloed (--)
8. Internationale concurrentiepositie	Neutraal (+-)
9. Werkgelegenheid	Neutraal (+-)
Sociaal (Micro niveau)	
1. Arbeidsomstandigheden	Kleine negatieve invloed (-)
2. Werknemersbeloning	Neutraal (+-)
3. Gelijke kansen	Kleine negatieve invloed (-)
4. Zekerheid (behoud baan)	Neutraal (+-)
Sociaal (Macro niveau)	
5. Effect op volksgezondheid	Neutraal (+-)
6. Voldoen aan wetgeving	Kleine negatieve invloed (--)
7. Kinderarbeid	Neutraal (+-)
8. Mensenrechten	Neutraal (+-)
Milieu	
1. Klimaatverandering	Positieve invloed (++)
2. Verzuring	Positieve invloed (++)
3. Fotochemische smogvorming	Positieve invloed (++)
4. Eutrofiëring	Positieve invloed (++)
5. Landgebruik	Neutraal (+-)

4.5.8 Conclusie

De sociale, economische en milieu gevolgen van het eventuele wegvallen van de subsidie kennen kunnen met een zekere mate van waarschijnlijkheid worden ingeschat op de wijze zoals afgebeeld in figuur 20. Hierbij verwijzen de plussen en minnen (+ en -) naar een verandering (toename, afname) en de pijlen naar een waarschijnlijk gevolg.

Voor wat betreft de ontwikkeling van de methodiek wordt bevestigd dat een deel van de indicatoren minder relevant is of al verdisconteerd is in andere indicatoren. In de volgende paragraaf, waar verder wordt gegaan op de ontwikkeling van de methodiek, leidt dit in samenhang met de resultaten van de casestudy naar de (R)EB glastuinbouw, tot het schrappen van een aantal indicatoren.

Figuur 20 samenvattend overzicht Case fiscale behandeling zakelijk autoverkeer



	Positief (+)	Neutraal (+-)	Negatief (-)
Economisch, micro:	Innovatie en investeringen Administratieve lasten	Totale winst/verlies Continuïteit	
Economisch, macro		Internationale concurrentie Werkgelegenheid	Koopkrachteffecten Inkomenseffecten
Sociaal, micro		Werknemersbeloning Zekerheid baan	Arbeidsomstandig heden Gelijke kansen
Sociaal, macro		Effect op volksgezondheid Kinderarbeid Mensenrechten	Voldoen aan wetgeving
Milieueffecten	Klimaatverandering Verzuring Fotochemische ozonvorming Eutrofiëring	Landgebruik	

4.6 Selectie van sociale en economische indicatoren

De sociale en economische indicatoren zijn getoetst aan de praktijk in een tweetal case studies, betreffende de (regulerende) energiebelasting (REB) in de glastuinbouw en de case "auto van de zaak en zakelijk gebruik privé auto". Uit de resultaten van de interviews is een indruk verkregen

van de relevantie van de indicatoren voor deze cases. Tevens is met betrekking tot de cases onderzocht of het mogelijk is een kwantitatief dan wel kwalitatief effect van aanpassing van de subsidie te bepalen. Op basis van deze bevindingen zijn de indicatoren nog een keer kritisch beschouwd. In overleg met deskundigen is vervolgens een besluit genomen over de relevantie van betreffende indicatoren.

In onderstaande tabel is de lijst van de geselecteerde indicatoren⁶ opgenomen. Per potentieel milieuschadelijke subsidie zal moeten worden onderzocht welke indicatoren relevant zijn. De milieueffecten zijn volledig gebaseerd op de methodiek die Van Beers e.a. (2002) hebben ontwikkeld. Zij kwamen uit op een beperkt aantal indicatoren, te weten klimaatverandering, verzuring, fotochemische smog, eutrofiëring en landgebruik.

Figuur 21 Geselecteerde economische en sociale indicatoren

Economische indicatoren (Micro niveau)	Sociale indicatoren (Micro niveau)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Verandering in prijs product 2. Totale winst/verlies 3. Continuïteit 4. Innovatie en investeringen 5. Administratieve lasten 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arbeidsomstandigheden 2. Gelijke kansen 3. Zekerheid behoud baan
Economische indicatoren (Macro niveau)	Sociale indicatoren (Macro niveau)
<ol style="list-style-type: none"> 6. Inkomenseffecten 7. Internationale concurrentiepositie 8. Werkgelegenheid 	<ol style="list-style-type: none"> 4. Effect op volksgezondheid 5. Voldoen aan wetgeving 6. Kinderarbeid 7. Mensenrechten
Milieu-indicatoren	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Klimaatverandering 2. Verzuring 3. Fotochemische ozonvorming 4. Eutrofiëring 5. Landgebruik 	

Bij toepassing van de methodiek wordt beoordeeld wat het effect van aanpassing of afschaffing van een subsidie zal zijn op de genoemde indicatoren. In het volgende deel, deel B, wordt de methodiek toegepast op zeven geselecteerde subsidies. Deels gebeurt dit op basis van literatuuronderzoek, internetsearch, en contacten met deskundigen en belanghebbende partijen.

⁶ In Bijlage 3 is de tabel opgenomen waarin per indicator een indruk van de relevantie van de indicator (in algemene zin en specifiek voor de REB case en de Auto van de zaak) en van de toetsingsmogelijkheid is aangegeven. Hierin wordt tevens de keuze voor selectie van de indicator beargumenteerd.

DEEL B CASES

5 ENERGIE BELASTING (EB) VOOR GROOTVERBRUIKERS

5.1 Beleidsomgeving

Het oorspronkelijke doel van de regulerende energiebelasting was de stimulering van energiebesparing bij de kleinere verbruikers, de burgers en het midden- en kleinbedrijf. Voor de grotere bedrijven bestonden immers al de meerjarenafspraken energiebesparing (MJA) en in een later stadium het benchmark-convenant voor de hele grote bedrijven. In Nederland zijn de meeste industriële grootverbruikers van energie aangesloten bij een van beide⁷. Naar mate van energiegebruik geldt de chemie als grootste gebruiker, de glastuinbouw als sector is een goede tweede (zie voor een uitgebreide beschrijving in paragraaf 4.4). Overige energie intensieve sectoren zijn de voedings- en genotmiddelenindustrie, de basismetalenindustrie, de metaalproductieindustrie en de bouwmaterialenindustrie.

Omdat het afsluiten van een energiebesparingsconvenant met alle individuele verbruikers erg veel tijd zou kosten, werd in 1995 voor het instrument van de energiebelasting gekozen om afnemers een financiële prikkel te geven zuinig met energie om te springen.

De werkgroep Vergroening van het fiscale stelsel II (2001) meldt in haar eindrapport dat van een verbreding van de REB een positief milieueffect uitgaat. Toch is de werkgroep verdeeld over de vraag of het zin heeft de REB te verbreden naar grootverbruikers. Een deel van de werkgroep vindt dit een zinvolle maatregel indien het Nederlandse klimaatbeleid achterblijft bij de gestelde doelen. Dit wordt ook in deel 1 van de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid genoemd als een van de maatregelen die de overheid zou kunnen nemen wanneer met de reeds ingezette maatregelen onvoldoende resultaat wordt behaald. Deze maatregel zou kunnen bijdragen aan een meer evenwichtige verdeling van de benodigde inspanningen tussen alle categorieën energiegebruikers. Een ander deel van de groep meent echter dat allerlei vrijwillige afspraken met het grootbedrijf om tot energiebesparing te komen, bij een dergelijke heffing op de tocht komen te staan (ECN, 2005)

Daarnaast is per 1 januari 2005 het Europese systeem van emissiehandel van start gegaan. Dit systeem richt zich met name op de grootverbruikers. Door de prijs die aan CO₂-emissies hangt wordt verdere energiebesparing gestimuleerd.

5.2 Omschrijving en type subsidie

De Energiebelasting (EB) is een belasting op het verbruiken van aardgas, elektriciteit en enige specifieke olieproducten (Wet Belastingen op Milieugrondslag, artikel 36a tot en met 36u). De regulerende energiebelasting (REB) is in 1996 opgegaan in de energiebelasting die sindsdien enkele keren is verhoogd om bedrijven en huishoudens aan te zetten tot meer energiebesparing en

⁷ Van de industriële grootverbruikers zijn voor zover bekend elf bedrijven niet aangesloten.

om het aanbod van duurzame energie te stimuleren. De structuur van de belastingen op energie is door de minister van Financiën per 1 januari 2004 gewijzigd als gevolg van de implementatie van de Europese Richtlijn Energiebelastingen. De Regulerende Energiebelasting (REB) en de Brandstoffenbelasting (BSB) gaan op in een nieuwe belasting: de Energiebelasting. Voor grootverbruikers geldt een gereduceerd EB tarief. Er zijn verschillende verbruikscategorieën waarvoor aflopende tarieven gelden.

Reductie op het EB tarief is een *indirecte subsidie* in de vorm van een belastingsubsidie. Het gaat om een subsidie die aangrijpt bij de *producent*; specifiek, een subsidie die aangrijpt op de *input* van een productieactiviteit

5.3 Omvang subsidie

Een deel van het energieverbruik wordt niet belast. Dat deel wordt gezien als de basisbehoefte, ofwel die hoeveelheid elektriciteit en aardgas die elk huishouden minimaal nodig heeft. Dit bedrag wordt verrekend door middel van een jaarlijkse heffingskorting. Deze korting bedraagt in het jaar 2004 inclusief BTW € 215,39 per elektriciteitsaansluiting. Voor brandstoffen voor motorrijtuigen op de weg en pleziervaartuigen is effectief geen EB verschuldigd, omdat deze reeds aan accijns onderhevig zijn (zie ook artikel 36i, lid 2 WBM). Duurzame energie valt onder een subsidieregeling, de MEP (milieukwaliteit Energieproductie) die de productie van duurzame energie stimuleert. De MEP-subsidie bedraagt een vast bedrag per kWh en ligt tussen de 0 en 9,7 eurocent voor iedere opgewekte en op een net of een installatie ingevoede kWh. De Minister stelt ieder jaar via een Ministeriële Regeling de hoogte van het bedrag vast. De hoogte kan verschillen naargelang de verschillende categorieën producenten en de verschillende categorieën productie installaties. Subsidie wordt eenmalig toegekend, voor een periode van maximaal 10 jaar, voor installaties die duurzame energie produceren, uitgezonderd die voor Warmte Kracht Koppeling.

Figuur 22 Tarieven Energie Belasting (EB) 2004-2007 (voorheen REB)

	2004	2005	2006	2007
Aardgas per 35,17 MJ/m³ (verbruiksperiode 12 maanden)				
• 0 - ≤5.000 m ³	14,29	14,94	14,94	14,94
• > 5.000 m ³ - ≤170.000 m ³	7,27	10,19	12,29	13,11
• > 170.000 m ³ - ≤1 mln. m ³	2,27	3,11	3,37	3,63
• > 1 mln. m ³ - ≤10 mln. m ³	1,13	1,15	1,15	1,15
• > 10 mln. M ³ [niet zakelijk verbruik]	1,06	1,07	1,07	1,07
• > 10 mln. M ³ [zakelijk verbruik]	0,75	0,76	0,76	0,76
• blokverwarming (alle m ³)	14,29	14,94	14,94	14,94
Elektriciteit per kWh (verbruiksperiode 12 maanden)				
• 0 - ≤10.000 kWh	6,54	6,99	6,99	6,99
• > 10000 kWh - ≤50.000 kWh	2,12	2,63	3,41	3,61
• > 50.000 kWh - ≤10 mln. kWh	0,65	0,86	0,93	0,99
• > 10 mln. kWh [niet-zakelijk verbr.]	0,10	0,10	0,10	0,10
• > 10 mln. kWh [zakelijk verbruik]	0,05	0,05	0,05	0,05
• heffingskorting (per aansl./jaar)	181,00	194,00	197,00	199,00
<i>Indien geen aansluiting voor aardgas bij een tuinbouwbedrijf aanwezig is, geldt hier ook een verlaagd tarief op halfzware olie, gasolie en vloeibaar gemaakt petroleumgas.</i>				

De totale opbrengst van de regulerende energiebelasting bedroeg in 2003 een bedrag van 2.132 mln euro (in 2002 2.003 mln, in 2001 2.320 mln.). Van Beers e.a. (2002) gaan er op basis van de tarieven van 2002 van uit dat de REB-vrijstelling voor grootgebruikers een subsidie op input betreft met een omvang van € 1,6 (uniform tarief vanaf de tweede schijf) tot € 5,2 miljard (uniform tarief vanaf de eerste schijf). Vanaf 2004 worden de tarieven voor grootverbruikers verhoogd (zie figuur 1). Dit geldt met name in de verbruiksklassen 5000 m³ – 1 mln m³ gas verbruik en 10.000 kWh – 10 mln kWh elektriciteit. Er kan dan ook vanuit worden gegaan dat de subsidie in de loop van de jaren af zal nemen. Opvallend is dat het relatieve verschil tussen eerste en tweede schijf afneemt terwijl het verschil tussen tweede en derde schijf juist toeneemt. Dit bevoordeelt grootverbruikers des te meer.

Voor diesel en LPG bestemd voor wegvervoer en pleziervaart geldt een REB-nihilstarief. Het lijkt echter niet logisch dit als een subsidie op te vatten, aangezien deze brandstoffen worden belast met een (hogere) accijnstarief.

5.4 Verandering in consumptie en productie

Volgens Van Beers e.a. is de vraag naar energie beperkt elastisch. Op basis van studies van de OECD (2000), GTAP database, Hertel (1999), Koopmans et al. (1999) gaan zij uit van een prijselasticiteit van $-0,3$ en $-0,8$. Over het algemeen is de vraag naar energie op de kortere termijn inelastischer en ligt de prijselasticiteit dan derhalve iets lager.

Vergelijkbaar met de case REB voor glastuinbouw is ook hier aannemelijk dat de productiefunctie ongewijzigd blijft. Een subsidie op een input (zoals hier energieverbruik) heeft een geringe invloed op de output als de input niet-vervangbaar is. In dit geval zal de subsidie voornamelijk van invloed zijn op (variabele) kosten en dus op de winst. Hogere kosten en lagere winsten brengt de continuïteit van bedrijven in gevaar waardoor er een schaalvergroting van bedrijven kan worden verwacht op lange termijn. Met de sterke verhoging van de energiebelasting worden door hogere energiekosten energiebesparingsmaatregelen uitgelokt.

5.5 Milieueffect

In relatie tot energieverbruik zijn met name de thema's klimaatverandering en verzuring van belang. In van Beers e.a. (2002) zijn de milieueffecten berekend voor twee subsidie varianten, een uniform tarief vanaf de tweede schijf en een uniform tarief vanaf de eerste schijf. Voor beide subsidievarianten wordt een minimale berekening en een maximale berekening uitgevoerd⁸. De minimum berekening gaat uit van een lage prijselasticiteit en een lage emissie-intensiteit. De maximum berekening hanteert voor elk van de genoemde variabelen hogere waarden.

⁸ De laatste tarief verhogingen zijn niet meegenomen in de berekening, de cijfers zijn gebaseerd op de situatie van 2002.

Figuur 23 Milieueffect van de EB (Van Beers, e.a., 2002)

Tabel 7.5 Het milieueffect van de REB subsidie op broeikasgas- en verzurende emissies, centrale en maximale subsidievariant.

		Centrale subsidievariant REB tarief v.a. 2e schijf		Maximale subsidievariant REB tarief v.a. 1e schijf	
		minimum	maximum	minimum	maximum
Omvang subsidie	Δs	1568	1568	5216	5216
Prijselasticiteit van de vraag	e_p^*	-0.3	-0.8	-0.3	-0.8
Broeikasgasemissies/productie	Z_q	1725	1906	1725	1906
Verzurende emissies/productie	Z_q	0.418	0.452	0.418	0.452
Effect broeikasgasemissies (kton CO ₂ -eq.)		811	2391	2700	7954
Effect verzurende emissies (ton SO ₂ -eq.)		197	566	654	1885

Het effect van de EB op de uitstoot van broeikasgassen loopt uiteen van 0,8 ton tot bijna 2,4 Mton CO₂-equivalenten in de eerste subsidievariant tot bijna 2,7 tot bijna 8 Mton in de tweede subsidievariant. Het milieueffect op verzurende emissies bedraagt 200 tot ruim 560 ton SO₂-equivalenten in de eerste subsidie variant en 650 tot bijna 1900 ton SO₂-equivalenten in de tweede subsidie variant.

5.6 Invulling relevante parameters

Aangezien expliciet wordt gesteld dat de maatregelen in het kader van de vergroening van het belastingstelsel per saldo geen lastenverzwaring voor het bedrijfsleven mogen inhouden, zal een invoering van verhoogde EB tarieven voor grootverbruikers gepaard gaan met terugsluismaatregelen. Het is echter de vraag in hoeverre de opbrengst hiervan bij de energie-intensieve bedrijfstakken terecht komt. Bij de onderstaande uitwerking is ervoor gekozen twee opties uit te werken. Bij de eerste optie (optie a) wordt de afschaffing van de subsidie geacht niet gepaard te gaan met compenserende maatregelen. De tweede optie (optie b) gaat ervanuit dat afschaffing volledig wordt gecompenseerd met terugsluismaatregelen. Een uitgangspunt is dat de heffing uitsluitend in Nederland wordt doorgevoerd.

Figuur 24 Effecten op indicatoren case EB grootverbruikers

Indicator	Beschrijving	Beoordeling effecten
Economische indicatoren Micro niveau		
1. Verandering in prijs van product	a. Voor Nederlandse bedrijven die zeer energie-intensief produceren zal een sterke prijsverhoging te verwachten zijn ⁹ .	Negatieve invloed (--)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen wordt er geen verandering in prijs product verwacht	Neutraal (+-)

⁹ Door de sterk uiteenlopende sectoren die hierbij betrokken worden en de verschillende productie processen en producten binnen deze sectoren is het niet mogelijk een schatting te geven van de gemiddelde verandering in het product en winstdaling per bedrijf.

2. Totale winst/verlies	a. Van Beers e.a. (2002) gaan er op basis van de tarieven van 2002 van uit dat de REB-vrijstelling voor grootgebruikers een subsidie op input betreft met een omvang van € 1,6 (uniform tarief vanaf de tweede schijf) tot € 5,2 miljard (uniform tarief vanaf de eerste schijf). Dit zal tot (sterke) daling van de winst leiden.	Negatieve invloed (--)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen zal het winsteffect wegvallen	Neutraal (+-)
3. Continuïteit	a. Voor energie intensieve Nederlandse bedrijven kan de continuïteit in het geding komen. Er is een afname van de continuïteit te verwachten zijn.	Negatieve invloed (--)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen zal er geen effect op continuïteit zijn	Neutraal (+-)
4. Innovatie en investeringen	a. Doordat energiegebruik duurder wordt zal een stimulans voor innovaties (verhoging brandstofefficiency) ontstaan. Als het vervallen van de vrijstelling gepaard gaat met flankerende maatregelen zoals het verhogen van de MIA, zal de stimulans nog groter worden.	Positieve invloed (++)
	b. zie 4a.	Positieve invloed (++)
5. Administratieve lasten	a. Ten aanzien van administratieve lasten worden geen wijzigingen verwacht	Neutraal (+-)
	b. Verandering in de administratieve lasten hangt volledig af van de vorm van de compenserende maatregelen. Wordt neutraal geschat maar kan ook een negatief worden.	Neutraal (+-)
Economische indicatoren <i>Macro</i> niveau		
6. Inkomenseffecten	a. Door hoge kosten is er druk op de inkomens te verwachten	Negatieve invloed (--)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen zal er geen effect op inkomen zijn	Neutraal (+-)
7. Internationale concurrentiepositie	a. Indien de heffing alleen in Nederland zou worden ingevoerd zou de energie-intensieve industrie een internationaal concurrentienadeel optreden.	Negatieve invloed (--)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen zal er geen effect op internationale concurrentie positie zijn	Neutraal (+-)
8. Werkgelegenheid	a. Door druk op continuïteit wordt op korte termijn een daling van de werkgelegenheid verwacht. Op lange termijn kan dit deels worden opgevangen door verdere schaalvergroting van de resterende bedrijven	Negatieve invloed (--)

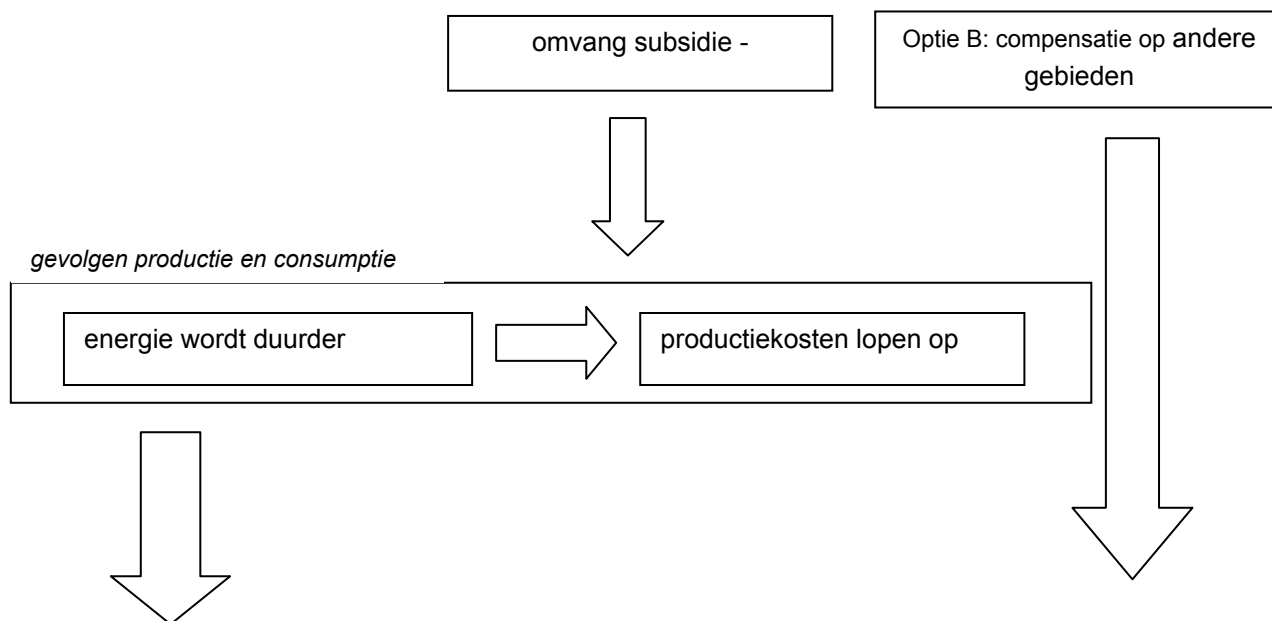
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen zal er geen effect op werkgelegenheid zijn	Neutraal (+-)
Sociale indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1.Arbeidsomstandigheden	a. Hoewel arbeidsomstandigheden sterk zijn gereguleerd wordt door winstdaling wel een beperking t.a.v. boven wettelijke verbeteringen van arbeidsomstandigheden verwacht.	Negatieve invloed (-)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen zal er geen effect op arbeidsomstandigheden zijn	Neutraal (+-)
2. Gelijke kansen	a. Hier is geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
	b. zie 2a.	Neutraal (+-)
3.Zekerheid behoud baan	a. Voor Nederlandse bedrijven zal de sterke kostenstijging een verliesgevende situatie opleveren. De verlaging van de continuïteit zal de situatie t.a.v. zekerheid behoud baan verslechteren. .	Negatieve invloed (--)
	b. Indien er sprake zal zijn van volledig compenserende maatregelen zal er geen effect op zekerheid behoud baan zijn	Neutraal (+-)
Sociale indicatoren <i>Macro</i> niveau		
4.Effect op volksgezondheid	a. Afname van energiegebruik (door energiebesparende maatregelen) zal een positieve invloed op de volksgezondheid opleveren doordat minder emissies plaatsvinden.	Positieve invloed (++)
	b. zie 4a.	Positieve invloed (++)
5.Voldoen aan wetgeving	a. Hier is geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
	b. zie 5a.	Neutraal (+-)
6. Kinderarbeid	a. Indien bedrijven door kostenstijging verplaatsen naar buitenland (bijvoorbeeld lage lonen landen) kan afhankelijk van naar welk land een verschuiving plaatsvindt een invloed op kinderarbeid verwacht worden.	Kleine negatieve invloed (-)
	b. Hier is geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
7. Mensenrechten	a. Indien bedrijven door kostenstijging verplaatsen naar buitenland (bijvoorbeeld lage lonen landen) kan afhankelijk van naar welk land een verschuiving plaatsvindt een invloed op mensenrechten verwacht worden.	Kleine negatieve invloed (-)
	b. zie 7a.	Neutraal (+-)
Milieu indicatoren		
1. Klimaatverandering	Voor energieverbruik is met name kooldioxide CO ₂ van belang. Indien verhoging van de EB leidt tot minder energiegebruik (meer oog voor verdergaande energiebesparing) heeft dit een positieve invloed op klimaatverandering. Volgens Van Beers e.a. (2002) zal het effect op	Positieve invloed (++)

	broeikasgassen uiteen lopen van 0,8 ton tot bijna 8Mton CO ₂ -equivalenten afhankelijk van de aannames.	
2. Verzuring	Emissies van NO _x zijn voor energieverbruik met name van belang. Indien afschaffing subsidie leidt tot minder energiegebruik (meer oog voor verdergaande energiebesparing) heeft dit een positieve invloed op verzuring. Volgens Van Beers e.a. (2002) zal het effect op verzuring uiteen lopen van 200 ton tot bijna 1900 ton SO ₂ -equivalenten.	Positief invloed (++)
3. fotochemische 4. smogvorming 5. eutrofiering 6. landgebruik	Deze milieuthema's zijn in relatie tot energieverbruik minder relevant.	N.v.t.

5.7 Samenvattend

In het onderstaande figuur worden de beïnvloedingsrelaties voor optie a (geen compenserende maatregelen) en optie b (volledige compensatie) nog eens samengevat.

Figuur 25 Samenvattend overzicht case EB grootverbruikers



Optie A	Positief (+)	Neutraal (+-)	Negatief (-)
Economisch, micro:	Innovatie en investeringen	Administratieve lasten	Verandering in prijs Totale winst/verlies Continuïteit
Economisch, macro			Inkomenseffecten Werkgelegenheid Internationale concurrentiepositie
Sociaal, micro		Gelijke kansen	Arbeidsomstandigheden Zekerheid behoud baan
Sociaal, macro	Effect op volksgezondheid	Voldoen aan wetgeving	Kinderarbeid Mensenrechten
Milieueffecten	Klimaatverandering Verzuring		

Optie B	Positief (+)	Neutraal (+-)	Negatief (-)
Economisch, micro:	Innovatie en investeringen	Verandering in prijs van product Totale winst/verlies Continuïteit Administratieve lasten	
Economisch, macro		Inkomenseffecten Werkgelegenheid Internationale concurrentiepositie	
Sociaal, micro		Arbeidsomstandigheden Gelijke kansen Zekerheid behoud baan	
Sociaal, macro	Effect op volksgezondheid	Voldoen aan wetgeving Kinderarbeid Mensenrechten	
Milieueffecten	Klimaatverandering Verzuring		

6 REDUCTIES EN VRIJSTELLINGEN BRANDSTOFACCIJNZEN

6.1 Beleidsomgeving

In de De Wet op de Accijns is in art. 66 de internationale regelgeving in Nederland geïmplementeerd en is volledige accijnsvrijstelling voor vliegtuigbrandstoffen opgenomen. De burgerluchtvaart is bij uitstek een internationale bedrijfstak, gereguleerd door internationale verdragen en bilaterale overeenkomsten. Het milieubeleid voor de luchtvaart komt dan ook vooral in internationale kaders tot stand. Internationale kaders staan het vooralsnog niet toe om accijns op kerosine voor internationale vluchten te heffen.

Vanwege het sterk internationale karakter van de luchtvaart zou het evengoed onverstandig zijn als Nederland eenzijdig milieumaatregelen neemt. Hoewel andere factoren van groter belang zijn dan de kerosineprijs, zoals het verkrijgen van landingsrechten en aansluitende vluchten, zou het tot gevolg kunnen hebben dat luchtvaartmaatschappijen uitwijken naar andere Europese luchthavens waar deze maatregelen niet van toepassing zijn. Dit zou zeer nadelig voor de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector zijn en zal de milieuproblemen dan ook niet oplossen maar slechts verplaatsen. Daarom probeert Nederland internationaal een stimulerende rol spelen bij het op gang brengen van nieuwe initiatieven op het gebied van milieubeleid (Ministerie V&W, 2005). Inmiddels is op EU-niveau een discussie gaande over de wenselijkheid van een accijns op brandstof voor Europese vluchten met als doel de opbrengst te bestemmen voor ontwikkelingslanden. Opgemerkt moet worden dat in de verdere case uitwerking wordt aangenomen dat accijns alleen op kerosine in Nederland wordt doorgevoerd. In de praktijk zal het meer voor de hand liggen om deze maatregelen ten minste op Europees niveau en het liefst op wereldschaal in te voeren.

6.2 Omschrijving en type subsidie

Accijnzen zijn belastingen op producten waarvan de overheid het gebruik wil remmen. Diverse categorieën brandstoffen zijn om verschillende redenen vrijgesteld van accijnsheffing of vallen onder een gereduceerd tarief. Zo is kerosine voor internationale reizen met vliegtuigen op grond van diverse overeenkomsten (*Verdrag van Chicago, 1944 en EG-Richtlijn 92/81*) vrijgesteld en wordt voor 'rode' diesel en LPG een lager tarief berekend. 'Rode' diesel is gasolie die niet is bestemd voor wegvervoer of pleziervaart, maar bijvoorbeeld voor vuilniswagens, landbouwtractoren en de binnenvaart.

Van Beers e.a. (2002) concentreren zich op de belastingvrijstelling voor vliegtuigbrandstoffen en concluderen dat het hier om een subsidie gaat, ze leidt namelijk tot lagere kosten voor de luchtvaartsector. Reductie en vrijstelling van brandstofaccijnzen is een indirecte subsidie in de vorm van een belastingsubsidie. Het gaat om een subsidie die aangrijpt bij de producent; specifiek, een subsidie die aangrijpt op de input van een productieactiviteit. De hierna beschreven case beperkt zich tot de effecten van het heffen van accijns op kerosine. Vrijstelling van accijns op kerosine is reeds lang een bron van maatschappelijke discussie, ook op Europees niveau. Momenteel is er op EU-niveau een discussie gaande over de wenselijkheid van een accijns op

brandstof voor Europese vluchten. Sinds 1 januari 2005 wordt in Nederland kerosine voor binnenlandse vluchten belast.

6.3 Omvang subsidie

De met de subsidie gemoeide bedragen als gevolg van de accijnsvrijstelling zijn zeer fors. Milieudefensie (2004) spreekt van een subsidie van ongeveer € 1,- per liter brandstof. Dit bedrag is gebaseerd op de huidige accijns per liter benzine. Echter vliegtuigbrandstoffen vallen onder GN codes 2710 00 051 en GN 271 00 055 (halfzware olie) en zouden op grond daarvan onder hetzelfde accijnstarief als diesel moeten vallen. De accijnsheffing op diesel bedraagt € 0,74 per liter diesel. Het is dit bedrag dat wij beschouwen als de subsidie per liter kerosine. In 2004 bedroegen de bunkers, accijnsvrije leveringen van vliegtuigbrandstoffen, 3,4 miljard kg (CBS, 2005). Uitgaande van een soortgelijke massa van 0,85 kg/liter bedraagt het subsidiebedrag ongeveer 2,14 miljard Euro per jaar.

6.4 Verandering in consumptie en productie

Evenals bij de overige energie gerelateerde cases (REB voor glastuinbouw en EB voor grootverbruikers) is het ook hier aannemelijk dat de productiefunctie ongewijzigd blijft. Een subsidie op een input (zoals hier kerosine) zal een geringe invloed hebben op de output als de input niet-ervangbaar is. In dit geval zal de subsidie voornamelijk van invloed zijn op (variabele) kosten en dus op de winst. Met de verhoging van de kosten voor kerosine worden op middellange tot lange termijn wel brandstofbesparingsmaatregelen uitgelokt.

De prijselasticiteit van de vraag naar de verschillende vormen van vervoer en transport lopen sterk uiteen. Over het luchtvervoer merken Van Beers e.a. (2002) op dat deze in het algemeen elastischer is dan die van andere vormen van vervoer. De prijselasticiteit in het zakelijke vliegverkeer is lager dan voor de privé of recreatieve reiziger. Hof e.a. (2001) komen na uitgebreid literatuuronderzoek uit op een prijselasticiteit voor passagierskilometers als functie van ticketprijzen bij zakelijke reizigers tussen $-0,4$ en $-1,2$ (relatief inelastisch) en voor de recreatieve reiziger tussen $-1,1$ en $-2,7$ (relatief elastisch). Zo wordt het zakenverkeer, losstaand van de prijsontwikkelingen van vliegverkeer, sterk gestimuleerd door de internationale handelsgroei. Hierdoor zal een reactie op prijswijzigingen, zowel bij prijsstijgingen als bij prijsdalingen, relatief bescheiden zijn

Voor zakelijke vluchten kan een gemiddelde prijselasticiteit van $-0,8$ gehanteerd worden en voor toeristische vluchten $-1,9$. Gegeven het feit dat het niet-zakelijk verkeer in de luchtvaart momenteel 55% voor zijn rekening neemt (MuConsult, 2005) kan een gewogen elasticiteit van (afgerond) $-1,4$ worden gebruikt.

Naast het berekende vraageffect bij constante bezettingsgraad van vliegtuigen noemen Van Beers e.a. (2002) een mogelijk (korte termijn) effect dat bestaat uit lagere bezettingsgraden van vliegtuigen, waardoor de hoeveelheid brandstof per passagiers- of tonkilometer hoger is. Zij achten de omvang van dit effect beperkt, aangezien de luchtvaart-maatschappijen in verband met de hoge vaste kosten sowieso streven naar zo hoog mogelijke bezettingsgraden. Verder zullen hoge brandstofprijzen de stimulans tot het ontwikkelen van zuiniger typen vliegtuigmotoren stimuleren.

Bij de huidige prijs van € 0,35 per liter kerosine zal een accijnsheffing van € 0,74 per liter naar verwachting lijden tot een kostenstijging van 20%¹⁰ per ticket. Uitgaande van de prijselasticiteit van -1,4 zal dit lijden tot een afname van de vraag met 28%.

Behalve op het vliegverkeer zelf zal het wegvallen van de subsidie van invloed zijn op de hele luchtvaartsector, inclusief de vele toeleverende bedrijven en de bedrijven die gebruik maken van internationale verbindingen voor vervoer van passagiers en vracht. Deze secundaire effecten als gevolg van het multiplier effect worden in het volgende om al te grote complexiteit te vermijden verder niet uitgewerkt.

Indien Nederland als enige land in Europa een accijnsheffing invoert kan er vanuit worden gegaan dat er ontwijkgedrag zal ontstaan. Vliegmaatschappijen zullen in andere landen gaan tanken. Dit zal de internationale concurrentiepositie van Schiphol en Nederlandse vliegmaatschappijen, omdat die om te tanken toch vaker op Schiphol aangewezen zullen zijn, sterk negatief beïnvloeden. Een dergelijke maatregel blijkt uiteindelijk zeer effectief om het verkeer op Schiphol en Nederlandse luchtvaart maatschappijen terug te dringen, maar internationaal gezien zal, bij eenzijdige invoering, het effect beperkt zijn. Daarmee is de economische schade voor Nederland onevenredig groot. Een nationale kerosine heffing zal dan ook slechts een lokaal effect hebben; daarentegen zal een internationale invoering een significant positieve invloed op het milieu hebben.

6.5 Milieueffecten

De belangrijkste milieueffecten van luchtvaart, die worden genoemd in Van Beers e.a. (2002), doen zich vooral voor op het gebied van de luchtverontreiniging in de vorm van CO₂ en NO_x. Naast luchtverontreiniging zijn ook geluidshinder en externe veiligheid belangrijke milieuaspecten van de luchtvaart. Deze blijven in het kader van het onderzoek van Van Beers e.a. (2002) echter buiten beschouwing.

Indien de kerosineheffing internationaal wordt ingevoerd zal het vliegverkeer met 28% afnemen. In 2004 zijn er ongeveer 22 mln. passagiers opgestapt in Schiphol, waarvan 70% naar een Europese bestemming, 16% naar Amerika, 10% naar Azië en 4% naar Afrika. De gemiddelde ticketprijs, die uiteen kan lopen van een 'economy class' ticket Londen tot een business class Tokio, bedraagt over 2004 € 469,-.

In Van Beers e.a. (2002) wordt een schatting gemaakt van het gemiddelde aantal reizigers, gemiddelde gevlogen afstand en het aantal passagierskilometers. Op basis van deze schattingen kan worden vastgesteld dat de gemiddelde afstand (retour) die per ticket wordt gevlogen uit komt op 2456 kilometer. De gemiddelde bezetting van vliegtuigen komt in de eerste tien maanden van 2004 uit op 74,6% (uitgaande van een vliegtuig met 200 zitplaatsen) [IATA, 2004].

¹⁰ Brandstofkosten vormen ongeveer 10% van totale kosten (Hof e.a., 2001). Dus een stijging van brandstofkosten van 200% zal tot een totale kostenstijging van 20% lijden.

Figuur 26 Brandstof verbruik en emissies per kg brandstof

Brandstofverbruik		Emissies per kg brandstof		
Kg/LTO	Kg/km in 'cruise' fase	CO2 (kg)	Nox (g) LTO*	Nox (g) Cruise
1500	5,1	3,15	14	12

* LTO: Landing and Take-Off

Figuur 27 Milieueffecten kerosine accijns

Reductie in vliegtickets (uitgaande van elasticiteit van – 1,4)	- 6.262.987 tickets
Gemiddelde gevlogen afstand (retour)	2.456 km
Gemiddeld aantal passagiers per vliegtuig	200 personen
Gemiddelde bezettingsgraad	75%
Afname aantal vluchten	41.753
Reductie NOx (kton) ¹¹	8,09
Reductie CO ₂ (kton)	2.042
Broeikaseneffect (Mton CO ₂ -equivalenten)	2,04
Verzuring (kton SO ₂ -equivalenten)	3,32

* gebaseerd op Van Beers e.a. (Van Beers, 2002)

6.6 Invulling relevante parameters

In het onderstaande volgt de invulling voor de instelling van brandstoffenaccijns voor de luchtvaart. Uitgangspunt bij de uitwerking van de case is dat de accijnsheffing op kerosine alleen in Nederland wordt ingevoerd.

Figuur 28 Invulling indicatoren case accijnsheffing kerosine2

Indicator	Beschrijving	Beoordeling effecten
Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1. Verandering in prijs van product	Door verhoging van de accijns ad € 0,74 per liter brandstof zal tot een kostenstijging van 20% lijden. Ticketprijzen zullen navenant stijgen. Wel kan enige compensatie optreden door verhoging van de brandstofefficiency.	Negatieve invloed (--)
2. Totale winst/verlies	De hogere prijzen zullen bij bedrijven in de luchtvaart, binnenvaart en landbouw leiden tot	Negatieve invloed (--)

¹¹ Ter verduidelijking volgt hier een voorbeeld berekening van de NOx-emissie. Voor de Landing and Take Off cyclus wordt 1500 kg brandstof gebruikt (per enkele reis). De bijbehorende NOx-emissie bedraagt 14 x 2 x 1500 = 42.000 gram. In de 'cruise' fase van de vlucht bedraagt het brandstofverbruik 5,1 kg per km; in totaal 5,1 x 2456 km = 12.526 kg brandstof. De bijbehorende NOx-emissie bedraagt 12 x 12.526 = 150.307 gram NOx. De totale NOx emissie per vlucht bedraagt 42.000 + 150.307 = 192.307 gram NOx, oftewel 192,3 kg NOx. Om het afgenomen aantal passagiers te vervoeren zouden (gegeven de capaciteit en bezettingsgraad van het vliegtuig) 41.753 vluchten ingezet moeten worden. Totale NOx-emissie komt neer op 41.753 x 192,3 = 8.029 ton NOx.

	lagere winsten. Met betrekking tot de vliegtuigsector geldt dat de ticketprijzen evenredig zullen stijgen met de stijging van de kostprijs, maar het vliegverkeer neemt in verhouding meer af. De winst zal met ongeveer 8% dalen (gebaseerd op 20% stijging ticketprijs, 22% daling vraag). Wel zal extra motivatie ontstaan om innoverende maatregelen toe te passen.	
3. Continuïteit	De marges zijn in de luchtvaartsector over het algemeen laag. Voor marginale bedrijven kan een kostenstijging tot faillissementen leiden	Negatieve invloed (--)
4. Innovatie en investeringen	Als marges dalen is er over het algemeen minder ruimte voor innovatie en investeringen. Aan de andere kant zal door stijging brandstofprijzen de stimulans voor innovaties ter verhoging brandstofefficiency toenemen.	Kleine positieve invloed (+)
5. Administratieve lasten	Hier is enige invloed te verwachten als over de accijns ook BTW betaald moet worden.	Negatieve invloed (-)
Economische indicatoren Macro niveau		
6. Inkomenseffecten	Het valt te verwachten dat afname van het luchtverkeer een negatieve invloed heeft op de salarissen in de sector.	Negatieve invloed (-)
7. Internationale concurrentiepositie	Indien de heffing wel alleen zou worden doorgevoerd op in Nederland getankte brandstoffen valt een fors internationaal concurrentienadeel te verwachten, niet alleen voor de luchtvaartsector maar ook voor het zakelijk verkeer.	Negatieve invloed (--)
8. Werkgelegenheid	Bij verliesgevende bedrijven zou door faillissementen een negatieve invloed op de werkgelegenheid kunnen ontstaan.	Negatieve invloed (--)
Sociale indicatoren Micro niveau		
1. Arbeidsomstandigheden	Hoewel arbeidsomstandigheden sterk zijn gereguleerd wordt door winstdaling wel een beperking t.a.v. boven wettelijke verbeteringen van de arbeidsomstandigheden verwacht.	Negatieve invloed (--)
2. Gelijke kansen	Hier is geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
3. Zekerheid behoud baan	Voor Nederlandse bedrijven zal een vermindering van het aantal banen onafwendbaar blijken.	Negatieve invloed (--)
Sociale indicatoren Macro niveau		
4. Effect op volksgezondheid	Voor wat betreft de luchtvaartsector geldt dat prijsverhoging zal leiden tot een afname van het vervoer en afname van emissies. Dit heeft via een betere luchtkwaliteit en geluidsreductie een positief effect op de volksgezondheid. Wel zal tot ongeveer 1500 kilometer reisafstand een verschuiving naar andere vervoerswijzen optreden, waardoor een deel van de positieve	Kleine positieve invloed (+)

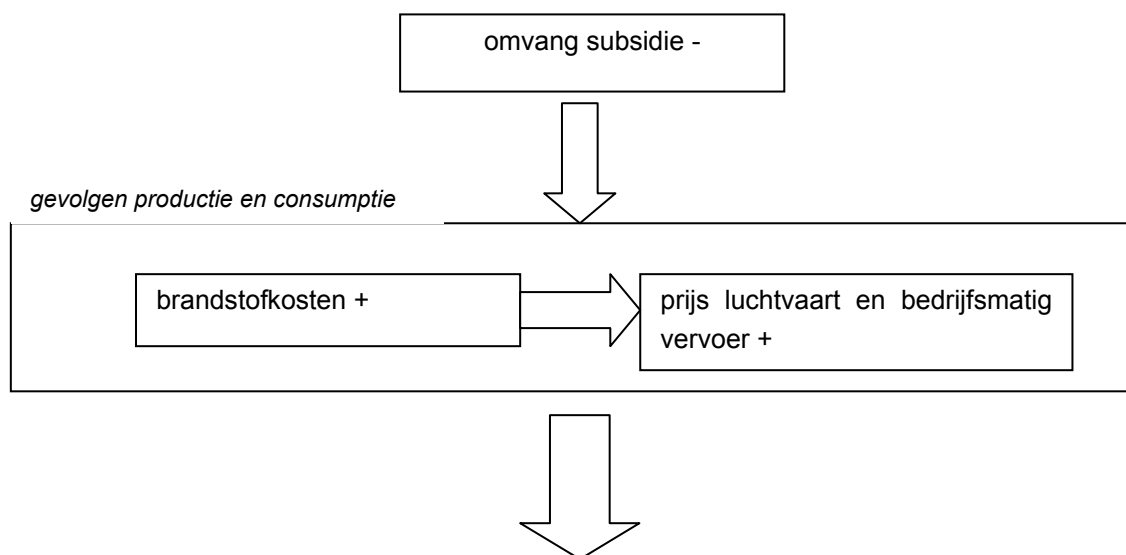
	invloed wordt gecompenseerd.	
5. Voldoen aan wetgeving	De vliegsector is gebonden aan strenge veiligheidseisen. Het wordt niet verwacht dat als vliegmaatschappijen sterk onder druk komen te staan dat dat een gevolg zal hebben voor het voldoen aan wetgeving.	Neutraal (+-)
6. Kinderarbeid	Op dit terrein zal geen invloed te verwachten zijn	Neutraal (+-)
7. Mensenrechten	Op dit terrein zal geen invloed te verwachten zijn	Neutraal (+-)
Milieu indicatoren		
1. Klimaatverandering	Voor energieverbruik en ook kerosine is met name kooldioxide CO ₂ van belang. Invoering van accijns op kerosine zal via hogere prijzen leiden tot minder vliegverkeer. Dit heeft dit een positieve invloed op klimaatverandering. Berekend is dat invoering van accijns een reducerend effect op de emissies van CO ₂ zal hebben van 1.844 Mton.	Positieve invloed (++)
2. Verzuring	Voor energieverbruik en ook kerosine is met name kooldioxide NO _x van belang. Invoering van accijns op kerosine zal via hogere prijzen leiden tot minder vliegverkeer. Dit heeft dit een positieve invloed op klimaatverandering. Berekend is dat invoering van accijns een reducerend effect op de emissies van NO _x zal hebben van 7.152 kton	Positief invloed (++)
3-5. fotochemische smogvorming eutrofiering landgebruik	Deze milieuthema's zijn in relatie tot vliegverkeer minder relevant.	N.v.t.

Hieraan kan nog een sociaal-psychologische factor worden toegevoegd. Door de relatief grote prijsstijgingen kunnen minder frequent familieleden en vrienden in het buitenland bezocht worden. Met name bij minder kapitaalkrachtigen kan dit in sociaal opzicht belangrijke gevolgen hebben. Met name bij allochtonen zal dit gevolgen hebben.

6.7 Samenvattend

In het onderstaande figuur worden de beïnvloedingsrelaties nog eens samengevat.

Figuur 29 Samenvattend overzicht case accijnsheffing kerosine



	Positief (+)	Neutraal (+-)	Negatief (-)
Economisch, micro:	Innovatie en investeringen		Verandering in prijs product Totale winst/verlies Continuïteit Administratieve lasten
Economisch, macro			Inkomenseffecten Internationale concurrentiepositie Werkgelegenheid
Sociaal, micro		Gelijke kansen	Arbeidsomstandigheden Behoud baan
Sociaal, macro	Volksgezondheid	Voldoen aan wetgeving Kinderarbeid Mensenrechten	
Milieueffecten	Klimaatverandering Verzuring		

7 BTW-VRIJSTELLING OP VLIEGTUIGTICKETS

7.1 Beleidsomgeving

Werd in het eerste NMP (VROM, 1989) nog uitgegaan van een ideale 'modal split' waarbij het vliegtuig pas vanaf 1000 kilometer in aanmerking kwam, in het huidige beleid wordt dit beleid niet meer gevoerd. De belangrijkste actuele beleidsdoelstelling die door afschaffing van indirecte subsidies aan de luchtvaartsector zou zijn gebaat, betreft het creëren van een "level playing field" ten opzichte van andere vervoerswijzen en economische sectoren. Zo is de trein voor internationale bestemmingen inmiddels sterk in het nadeel gekomen ten opzichte van het vliegverkeer, zodat steeds meer mensen kiezen voor het vliegtuig in plaats van de trein voor hun reizen binnen Europa. Naast redenen als korte reistijd, luxeniveau en status gelden de relatief lage prijzen van vliegtickets als een stimulans van vliegverkeer en mobiliteit in het bijzonder. Behalve dat geen BTW op internationale tickets wordt geheven, is ook de kerosine vrij van BTW en van accijns. Voor vluchten binnen Nederland wordt overigens wel BTW op tickets en accijns op kerosine geheven.

Overigens spelen bij de besluitvorming voor de korte termijn over vluchtschema's vele factoren een rol. De BTW-heffing is in dit verband geen significante factor. Meer bepalend zijn bijvoorbeeld het verkrijgen van landingsrechten, de aansluiting op andere vluchten en traditie.

Eventuele aanpassing of afschaffing van deze indirecte belastingsubsidie kan wegens bestaande internationale verdragen niet eenzijdig door Nederland plaatsvinden. Discussie over BTW op vliegtuigtickets staat internationaal wel hoog op de politieke agenda [CE, 2000]. Ook zijn er initiatieven om een Europese heffing in te stellen waarmee een fonds ten behoeve van arme landen kan worden gecreëerd. Invoering van BTW op vliegtuigtickets zou met name invloed hebben op het volume van de luchtvaart (het aantal passagierskilometers), maar ook op het aantal malen dat Nederland wordt gekozen als luchthaven van starts en bestemmingen. In de verdere case beschrijving wordt ervan uitgegaan dat BTW op vliegtickets in Nederland zal worden doorgevoerd.

7.2 Omschrijving en type subsidie

BTW is een belasting waarmee de overheid inkomsten genereert. Op internationale vliegtickets hoeft vanwege mondiale afspraken geen BTW te worden afgedragen. Invoering van een BTW-tarief op vliegtickets leidt ertoe dat de prijsstelling beter overeenstemt met andere vervoersprestaties. BTW-vrijstelling op vliegtuigtickets is een *indirecte subsidie* in de vorm van een *belastingsubsidie*. BTW-vrijstelling in plaats van het hanteren van het algemene tarief impliceert een subsidie, omdat de kosten voor consumenten erdoor verlaagd worden. Het gaat hier om een subsidie die aangrijpt bij de *consument*.

7.3 Omvang subsidie

In 2004 zijn er ongeveer 22 mln. passagiers opgestapt in Schiphol, waarvan 70% naar een Europese bestemming, 16% naar Amerika, 10% naar Azië en 4% naar Afrika. Het aantal passagiers is sinds 1998 gestegen met 25%. De dalende prijzen wordt als reden gezien voor het stijgend aantal verkochte tickets en pakketreizen. De gemiddelde ticketprijs, die uiteen kan lopen van een 'economy class' ticket Londen tot een business class Tokio, bedraagt over 2004 € 469,- tegen een gemiddelde van € 481,- over 2003. Deze dalende, gemiddelde, ticketprijs is dan ook de oorzaak van het verschil tussen de groei in omzet en het aantal verkochte tickets. In de groei van het aantal verkochte tickets is ook over het jaar 2004 een stijgende lijn waar te nemen. Het ANVR verwacht dat deze trend, zeker de eerste maanden, in 2005 doorzet.

Figuur 30 Passagiers van en naar Nederlandse luchthavens

Passagiers van en naar Nederlandse luchthavens			
		Onderwerpen	Vertrek uit Nederland naar bestemming
			Totaal vertrokken
Herkomst / bestemming	Aankomst- en vertrektijden	Perioden	absoluut
Totaal alle plaatsen	Totaal alle tijden	1998	17 639 870
		1999	18 889 482
		2000	20 460 135
		2001	20 440 471
		2002	21 068 193
		2003	20 689 343
		2004	22 367 812

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/Heerlen 2005-06-26

In CPB-scenario's worden de luchtvaartontwikkelingen geschetst tegen de achtergrond van aanhoudend gunstige aanbodcondities, waarbij de luchtvaart in ieder geval niet wordt afgeremd door beleid. Helaas geven de scenario's geen uitsluitsel over het aantal zakelijke passagiers die vliegen. Uit analyse van de gegevens van 1997 is echter gebleken dat circa 45% van het luchtverkeer betrekking heeft op zakelijke reizigers en dus 55% op niet-zakelijke reizigers (MuConsult, 2005).

In de nadere uitwerking van deze case wordt alleen gekeken naar de niet-zakelijke reiziger (ongeveer 12 mln reizigers). De BTW (19%) zou in 2004, uitgaande van een gemiddelde ticketprijs van € 469,-, 1,1 miljard Euro bedragen.

7.4 Verandering in consumptie en productie

De prijselasticiteit in het zakelijke vliegverkeer is lager dan voor de privé of recreatieve reiziger. Hof e.a. (2001) komen na uitgebreid literatuuronderzoek uit op een prijselasticiteit voor passagierskilometers als functie van ticketprijzen bij zakelijke reizigers tussen $-0,4$ en $-1,2$ (relatief inelastisch) en voor de recreatieve reiziger tussen $-1,1$ en $-2,7$ (relatief elastisch). Zo wordt het zakenverkeer, losstaand van de prijsontwikkelingen van vliegverkeer, sterk gestimuleerd door de internationale

handelsgroei. Hierdoor zal een reactie op prijswijzigingen, zowel bij prijsstijgingen als bij prijsdalingen, relatief bescheiden zijn¹². Het privé-verkeer is daarentegen wel prijsgevoelig en wordt door lagere tarieven sterk gestimuleerd.

Aangenomen wordt dat de prijselasticiteit afhankelijk is van de afstand die men vliegt. Bij korte, Europese, vluchten tot ongeveer 1500 km heb je goed alternatieven voor vliegen, bijvoorbeeld reizen per trein of auto. Op korte afstanden wordt verwacht dat de prijselasticiteit hoger is dan op lange afstanden. Op korte afstanden (Europese vluchten) zal er met name een verschuivingseffect naar andere vervoersmodaliteiten ontstaan (afname aantal vluchten) terwijl op lange vluchten (Azië, Afrika, Amerika) kan een verschuivingseffect naar andere, minder verre, bestemmingen worden verwacht of afname van het aantal vluchten (niet gaan). In de verdere uitwerking van de case wordt gerekend met een gemiddelde prijselasticiteit van $-1,9$.

Figuur 31 Prijselasticiteit vliegtickets en effecten op aantal tickets

	Aantal tickets	Prijselasticiteit	Gemiddelde prijselasticiteit	Verandering in vraag bij prijsstijging van 19% ¹³	Afname aantal tickets door daling vraag
Niet-zakelijk luchtverkeer	12.302.297 (55%)	-1,1 / - 2,7	- 1,9	- 36,1%	4.441.129
Totaal luchtverkeer	22.367.812				

Voor niet-zakelijke reizigers zal bij een elasticiteit van $-1,9$ een volumedaling in de luchtvaart optreden van 1,9 keer het BTW-tarief van 19 %, oftewel een daling van de vraag met 36,1%. Behalve op de consument die gebruik maakt van het vliegtuig zal het wegvallen van de subsidie niet alleen van invloed zijn op de luchtvaartbedrijven, maar ook op de vele toeleverende bedrijven, de toeristische sector en de bedrijven die gebruik maken van internationale verbindingen voor vervoer van passagiers en vracht. Deze secundaire effecten als gevolg van het multiplier effect worden in het volgende verder niet uitgewerkt. Verder dient nog te worden opgemerkt dat een verschuiving zal optreden naar andere vormen van consumptie, zodat in elk geval in theorie de te verwachten effecten kunnen worden (over)gecompenseerd.

7.5 Milieueffecten

Heffing van BTW op tickets zal met name invloed hebben op het volume van de luchtvaart (passagiers kilometers) en heeft minder effect op technische en operationele innovaties zoals bijvoorbeeld emissieheffing die heeft. De vliegtuigmaatschappijen hebben namelijk geen invloed op de hoogte van de heffing (BTW tarief is een vast percentage en daarmee direct gekoppeld aan de prijs voor een ticket). Wel zal het aantal keren dat het land dat BTW invoert zal worden gekozen als

¹² Doordat de zakelijke reiziger de BTW op vliegtickets terug kan vorderen wordt deze groep reizigers in verdere berekeningen buiten beschouwing gelaten.

¹³ Er wordt uitgegaan van volledige doorberekening van de BTW aan de consument.

bestemming afnemen, waardoor vanwege de terugloop in starts en landingen, onevenredig veel emissiereductie plaatsvindt. Juist bij start en landing wordt immers veel luchtverontreiniging geëmitteerd.

De belangrijkste milieueffecten van de luchtvaart, die Van Beers e.a. (2002) noemen, doen zich vooral voor op het gebied van de luchtverontreiniging in de vorm van CO₂ en NO_x. Naast luchtverontreiniging zijn ook geluidshinder en externe veiligheid belangrijke milieuaspecten van de luchtvaart. Deze blijven in het kader van het onderzoek van Van Beers e.a. (2002) echter buiten beschouwing. In Van Beers e.a. (2002) wordt een schatting gemaakt van het gemiddelde aantal reizigers, gemiddelde gevlogen afstand en het aantal passagierskilometers. Op basis van deze schattingen kan worden vastgesteld dat de gemiddelde afstand die per ticket wordt gevlogen uit komt op 2456 kilometer. De gemiddelde bezetting van vliegtuigen komt in de eerste tien maanden van 2004 uit op 74,6% (uitgaande van een vliegtuig met 200 zitplaatsen) [IATA, 2004].

Figuur 32 Brandstof verbruik en emissies per kg brandstof

Brandstofverbruik		Emissies per kg brandstof		
Kg/LTO	Kg/km in 'cruise' fase	CO2 (kg)	Nox (g) LTO*	Nox (g) Cruise
1500	5,1	3,15	14	12

- LTO: Landing and Take-Off

Figuur 33 Milieueffecten BTW heffing vliegtickets

Reductie in vliegtickets	- 4.441.129 tickets
Gemiddelde gevlogen afstand	2.456 km
Gemiddeld aantal passagiers per vliegtuig	200 personen
Gemiddelde bezettingsgraad	75%
Afname aantal vluchten	29.607
Reductie Nox (kton) ¹⁴	5,69
Reductie CO2 (kton)	1.448
Broeikasewffect (Mton CO ₂ -equivalenten)	1,45
Verzuring (kton SO ₂ -equivalenten)	2,3

* gebaseerd op Van Beers e.a. (Van Beers, 2002)

7.6 Invulling relevante parameters

In het onderstaande volgt de invulling voor de invoering van BTW-heffing op vliegtickets. Opgemerkt moet worden dat wordt aangenomen dat BTW alleen op tickets in Nederland wordt

¹⁴ Ter verduidelijking volgt hier een voorbeeld berekening van de NO_x-emissie. Voor de Landing and Take Off cyclus wordt 1500 kg brandstof gebruikt (enkele reis). De bijbehorende NO_x-emissie bedraagt 14 x 2 x 1500 = 42.000 gram. In de 'cruise' fase van de vlucht bedraagt het brandstofverbruik 5,1 kg per km; in totaal 5,1 x 2456 km = 12.526 kg brandstof. De bijbehorende NO_x-emissie bedraagt 12 x 12.526 = 150.307 gram NO_x. De totale NO_x emissie per vlucht bedraagt 42.000 + 150.307 = 192.307 gram NO_x, oftewel 192,3 kg NO_x. Om het afgenomen aantal passagiers te vervoeren zouden (gegeven de capaciteit en bezettingsgraad van het vliegtuig) 29.607 vliegtuigen ingezet moeten worden. Totale NO_x-emissie komt neer op 29.607 x 192,3 = 5693 ton NO_x.

doorgevoerd. In de praktijk zal het meer voor de hand liggen om deze maatregelen ten minste op Europees niveau en het liefst op wereldschaal in te voeren.

Figuur 34 Invulling indicatoren Case BTW-vrijstelling op vliegtuigtickets

Indicator	Beschrijving	Beoordeling effecten
Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1. Verandering in prijs van product	Door verhoging van de BTW zal de prijs van los verkochte tickets voor particulieren met 19% stijgen.	Negatieve invloed (--)
2. Totale winst/verlies	De hogere prijzen zullen leiden tot een stijging van het verlies van vliegtuigmaatschappijen. Er zullen 4.441.129 minder tickets verkocht worden. Gegeven de gemiddelde prijs van € 469,- (excl. BTW) leidt dit tot een afname van de omzet in de vliegsector met 2 miljard Euro (excl. BTW). De winstmarges op vliegtickets zijn erg laag (KLM zegt in 2005 gemiddeld € 1 winst te boeken per ticket ¹⁵). Er zal dus ongeveer 4,44 miljoen minder winst worden geboekt.	Negatieve invloed (--)
3. Continuïteit	De marginale positie van een deel van de luchtvaartmaatschappijen kan tot faillissementen leiden. Ook bij de zwakste toeleverende bedrijven kunnen continuïteitsproblemen ontstaan.	Negatieve invloed (--)
4. Innovatie en investeringen	Door lagere winst zal minder geïnvesteerd en geïnnoveerd worden in de luchtvaartsector.	Kleine negatieve invloed (-)
5. Administratieve lasten	De administratieve lasten van het bijhouden van BTW-registratie en afdracht zijn niet gering. Hier is een negatief effect te verwachten.	Negatieve invloed (--)
Economische indicatoren <i>Macro</i> niveau		
6. Inkomenseffecten	Het valt te verwachten dat de verminderde vraag een negatieve invloed heeft op de salarissen. Niettemin worden met name de gemiddelde en hogere inkomens (piloten en cabinepersoneel) in de luchtvaartsector niet sterk beïnvloed door winstrealisatie. Voor consumenten zal een negatief koopkrachteffect zijn waar te nemen.	Kleine negatieve invloed (-)
7. Internationale concurrentiepositie	Indien de BTW-heffing zich uitsluitend tot in Nederland gekochte tickets zou beperken valt een zeer fors concurrentienadeel voor de nationale luchtvaartsector te verwachten. Er kan een verschuiving worden verwacht naar het kopen van vliegtickets in het buitenland om zo de hogere prijzen door BTW te omzeilen. De verkoop van tickets vertoont immers steeds meer kenmerken van een open internationale markt.	Negatieve invloed (--)

¹⁵ Mondelinge toelichting mei 2005 van luchtvaartmaatschappij KLM.

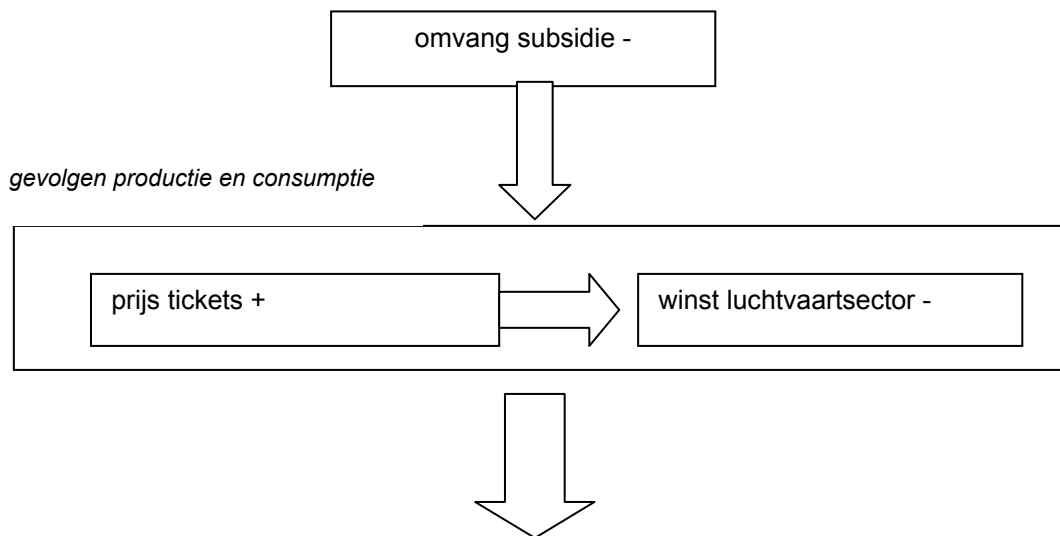
8. Werkgelegenheid	De werkgelegenheid in de luchtvaartsector zal afnemen als gevolg van grotere prijsconcurrentie en de daaruit volgende faillissementen, die deels gecompenseerd zal worden door werkgelegenheidsstijging in andere bedrijfssectoren.	Negatieve invloed (--)
Sociale indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1. Arbeidsomstandigheden	Hoewel arbeidsomstandigheden sterk zijn gereguleerd wordt door winstdaling wel een beperking t.a.v. boven wettelijke verbeteringen van de arbeidsomstandigheden verwacht.	Negatieve invloed (--)
2. Gelijke kansen	Geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
3. Zekerheid behoud baan	Voor Nederlandse bedrijven kan een vermindering van het aantal banen worden verwacht.	Negatieve invloed (--)
Sociale indicatoren <i>Macro</i> niveau		
4. Effect op volksgezondheid	Prijsverhoging zal leiden tot een afname van de vluchten. Dit heeft via een betere luchtkwaliteit en geluidsreductie een positief effect op de volksgezondheid. Wel zal tot ongeveer 1500 kilometer reisafstand een verschuiving optreden naar trein en auto, waardoor een deel van de positieve invloed wordt gecompenseerd.	Kleine positieve invloed (+)
5. Voldoen aan wetgeving	De vliegsector is gebonden aan strenge veiligheidseisen. Het wordt niet verwacht dat als vliegmaatschappijen sterk onder kostendruk staan dat een gevolg zal hebben voor het voldoen aan wetgeving.	Neutraal (+-)
6. Kinderarbeid	Op dit terrein is geen invloed te verwachten.	Neutraal (+-)
7. Mensenrechten	Op dit terrein is geen invloed te verwachten.	Neutraal (+-)
Milieu indicatoren		
1. Klimaatverandering	Voor energieverbruik en ook kerosine is met name kooldioxide CO ₂ van belang. Invoering van de BTW zal via hogere prijzen leiden tot minder vliegverkeer. Dit heeft dit een positieve invloed op klimaatverandering. Berekend is dat invoering van BTW op tickets een reducerend effect op de emissies van CO ₂ zal hebben van 1.308 Mton.	Positieve invloed (++)
2. Verzuring	Voor energieverbruik en ook kerosine is met name kooldioxide NO _x van belang. Invoering van de BTW zal via hogere prijzen leiden tot minder vliegverkeer. Dit heeft dit een positieve invloed op klimaatverandering. Berekend is dat invoering van BTW op tickets een reducerend effect op de emissies van NO _x zal hebben van 5.072 kton	Positief invloed (++)
3-5. fotochemische smogvorming eutrofiering landgebruik	Deze milieuthema's zijn in relatie tot vliegverkeer minder relevant.	N.v.t.

Hieraan kan nog een sociaal-psychologische factor worden toegevoegd. Door de relatief grote prijsstijgingen kunnen minder frequent familieleden en vrienden in het buitenland bezocht worden. Met name bij minder kapitaalcrachtigen kan dit in sociaal opzicht belangrijke gevolgen hebben. Met name bij allochtonen zal dit gevolgen hebben.

7.7 Samenvattend

In de volgende figuur worden de bevindingen samengevat.

Figuur 35 Samenvattend overzicht Case BTW-vrijstelling op vliegtuigtickets



	Positief (+)	Neutraal (+-)	Negatief (-)
Economisch, micro:			Verandering in prijs product Totale winst/verlies Continuïteit Innovatie en investeringen Administratieve lasten
Economisch, macro			Inkomenseffecten Internationale concurrentiepositie Werkgelegenheid
Sociaal, micro		Gelijke kansen	Arbeidsomstandigheden Behoud baan
Sociaal, macro	Volksgezondheid	Kinderarbeid Mensenrechten Voldoen aan wetgeving	
Milieueffecten	Klimaatverandering Verzuring		

8 LAAG BTW-TARIEF OP VOEDINGSMIDDELEN EN SIERTEELTPRODUCTEN

8.1 Beleidsomgeving

BTW is een belasting waarmee de overheid inkomsten genereert. Vanwege de essentiële rol van voedingsmiddelen is in EU-verband besloten hierop een verlaagde BTW-tarief van (momenteel) 6% van toepassing te verklaren. In EU-verband is afgesproken dat ook sierteelproducten in deze categorie vallen. Een aantal voedingsmiddelen kan echter niet worden beschouwd als essentieel voor een gezond voedingspakket en zijn bovendien zeer belastend voor het milieu. Een voorbeeld dat vaak naar voren wordt gebracht betreft vlees. In navolging van Van Beers (2002) gaan wij in het volgende vooral in op de rol van vlees dat bestemd is voor menselijke consumptie.

Toepassing van dit verlaagde tarief is toegestaan op grond van de 'Zesde BTW-richtlijn' (nr. 77/388) van de Europese Unie. Bijlage H van deze richtlijn vermeldt de categorieën goederen en diensten waarop toepassing van een verlaagd tarief toegestaan (maar niet verplicht) is. Het hanteren van het verlaagde BTW-tarief in plaats van het algemene tarief impliceert een subsidie, omdat de kosten voor consumenten erdoor verlaagd worden. Het gaat hier om een subsidie op de consumptie via belastingmaatregelen aan het eind van de keten, aldus Van Beers e.,a. (2002)

8.2 Omschrijving en type subsidie

Het hanteren van het verlaagde BTW-tarief in plaats van het algemene tarief impliceert een subsidie, omdat de kosten voor consumenten erdoor verlaagd worden. Het gaat hier om een indirecte subsidie in de vorm van een belastingsubsidie die aangrijpt bij de consument.

8.3 Omvang subsidie

Van Beers e.a. (2002) schatten de omvang van de subsidie op vlees als volgt. "De waarde van de consumptie van vlees en vleeswaren door Nederlandse huishoudens bedroeg in 2000 € 4551 miljoen (bron: CBS). De invoerwaarde van vlees en vleesproducten bedroeg in datzelfde jaar € 1710 miljoen; inclusief 6% BTW is dat € 1813 miljoen. De binnenlandse consumptie van in Nederland geproduceerd vlees had dus een waarde van minimaal € 2738 miljoen. Hierin is een bedrag van $(6/106) \times 2738 = € 155$ mln. aan BTW inbegrepen. Exclusief BTW bedroeg de waarde van het in Nederland zowel geproduceerde als geconsumeerde vlees dus € 2583 mln. Zou hierover het algemene BTW-tarief van 19% worden berekend, dan zou de BTW € 491 mln. bedragen. De subsidie bedraagt dus $€ 491 - 155 = 336$ miljoen. Dit is een conservatieve schatting, omdat hierin niet de subsidie op de vleesconsumptie in de (wat dit betreft eveneens onder het lage BTW-tarief vallende) horeca, bedrijfskantines e.d., en in niet-BTW-plichtige instellingen (zoals ziekenhuizen) is meegerekend. Ook de consumptie van producten waarin vlees verwerkt is, zoals snacks, is bij de berekening van de subsidie niet meegeteld. Een aanpassing met de cijfers van 2003 (CBS, 2005) levert het volgende op.

Figuur 36 Omvang subsidie laag BTW-tarief op vlees

Consumptie vlees, vleeswaren en vis (Nederlandse huishoudens):	5894 miljoen
Invoerwaarde € 3470 miljoen; inclusief 6% BTW:	3678,2 miljoen
Binnenlandse consumptie in NI geproduceerd 5894mln – 3678,2 mln:	2215,8 mln.
Waarvan $6/106 \times 2215,8 =$	123,4 mln. BTW
In Nederland geproduceerd en geconsumeerd vlees Exclusief BTW:	2092,4 mln.
Indien 19% BTW:	397,6 mln is BTW
Subsidie bedraagt dus € 397,6 mln – 123,4 mln =	274,2 mln.

De vraag naar vlees is inelastisch. Schattingen van de prijselasticiteit lopen nogal uiteen, maar komen doorgaans uit op waarden die (in absolute waarde) kleiner zijn dan 1. Van Beers e.a. (2002) geven het volgende overzicht.

Figuur 37 Prijselasticiteiten die in de literatuur te vinden zijn (Van Beers, e.a., 2002).

Tabel 5.1 Eigen prijselasticiteiten van de vraag naar vlees in enkele landen.

Auteur(s)	Land en periode	Rund- en kalfs- vlees	Varkensvlees	Pluimvee- vlees
Verbeke en Ward (2001)	België, 1995-1998	- 0.09	- 0.61	- 0.15
Rickertsen (1997)	Noorwegen, 1962-1991	- 0.72 (vleessoort ongespecificeerd)		
Fraser en Moosa (2002)	VK, 1960-1994	- 0.99	- 0.57	- 0.63
Chen en Veeman (1991)	Canada, 1967-1987	- 0.77	- 0.81	- 0.95
Moschini en Meilke (1989)	VS, 1967-1987	- 0.98 / -1.05	- 0.84 / - 1.02	- 0.09 / - 0.10

NB : Bij Verbeke en Ward en bij Fraser en Moosa gaat het om gecompenseerde prijselasticiteiten (d.w.z. er wordt rekening gehouden met het inkomenseffect van prijsveranderingen); bij Rickertsen, Chen en Veeman, en Moschini en Meilke betreft het ongecompenseerde elasticiteiten.

8.4 Verandering in consumptie en productie

Na uitvoering van een gevoeligheidsanalyse met $-0,1$ en $-1,0$ als uiterste waarden gaan Van Beers e.a. (2002) uit van een elasticiteit van $-0,6$. Een subsidie in de vorm van een verlaagd BTW-tarief (6 in plaats van 19 procent) betekent een prijsverlaging van bijna 11%. In 2000 bedroeg de totale consumptie van rund-, kalfs-, varkens- en pluimveevlees in Nederland 1341 miljoen kg (bron: CBS). Uitgaande van het feit dat (tenminste) 60% van de Nederlandse vleesconsumptie (in waarde uitgedrukt) ook in Nederland geproduceerd is, gaat het om 807 mln. kg in Nederland geproduceerd én geconsumeerd vlees. Bij een effectieve prijsverlaging van 11% en een elasticiteit van $-0,6$ kan hiervan 6,2% ($=0,066/(1+0,066)$) aan de subsidie worden toegeschreven, of 50 miljoen kg. Per euro subsidie is dat 0,15 kg.

8.5 Milieueffecten

De milieueffecten van vleesconsumptie doen zich vooral voor in de productiefase. Het gaat daarbij met name om emissies die samenhangen met de mestproductie in de vee-houderij: methaan,

ammoniak, nitraten en fosfaten. Daarnaast speelt landgebruik een rol, met name bij vlees uit de grondgebonden veehouderij.

Van Beers e.a. (2002) maken voor de berekening van de milieueffecten gebruik van emissiecoëfficiënten van de vleesproductie in Nederland.

Figuur 38 Emissiecoëfficiënten vleesproductie (Van Beers, e.a. 2002)

Tabel 5.2 Emissiecoëfficiënten van relevante emissies in de vleesproductie.

Stof	Emissie landbouw (ton, 2000)	Emissie vleesproductie (ton)	Emissie per kg vlees (gram)
CO ₂	6876000	687600	240
N ₂ O	24400	9760	3.4
CH ₄	410000	141600	49
NO _x	8000	1840	0.6
SO ₂	280	64	0.02
NH ₃	147000	74183	26
NMVOS	1700	391	0.1
CO	1200	276	0.1
Fosfaat (als P)	64000*	25600	9
Nitraat (als N)	471000*	188400	66
Landgebruik		79000 ha	0.28 m ²

*: 1999.

Noot: De emissiecijfers voor de landbouw zijn afkomstig uit het Milieucompendium (RIVM, 2001); voor fosfaat en nitraat uit CCDM (2000). Het aandeel van de vleesproductie is voor NH₃ berekend door uit te gaan van een gelijkblijvend aandeel ten opzichte van 1997, zoals gerapporteerd in RIVM (1998), en voor CH₄ op basis van RIVM (2002). Voor de overige 'typische veehouderij-emissies' (N₂O, fosfaat en nitraat) is het aandeel van de vleesproductie geschat op 40%, voor CO₂ op 10% (binnen de landbouw is de glastuinbouw de belangrijkste bron van CO₂-uitstoot) en voor de overige emissies op 23% (het aandeel van de vleesveehouderij in de totale productiewaarde van de landbouw). Het getal voor de omvang van de vleesproductie (rund- en kalfs-, varkens- en pluimveevlees: 2870 mln. kg), dat is gebruikt voor het berekenen van de emissie per kg vlees, is gebaseerd op LEI (2002). Het landgebruik voor vleesproductie is gebaseerd op CBS-cijfers (areaal in gebruik bij rundveebedrijven (excl. melkveebedrijven), varkensbedrijven en pluimveebedrijven).

In de onderstaande tabel zijn de emissiecoëfficiënten omgerekend naar emissies en de bijdrage aan milieu thema's voor de productie van 50 mln kg vlees weergegeven.

Figuur 39 Bijdrage milieuthema's bij productie van 50 mln kg vlees

	emissies gram per kg vlees	Totale emissies ton	Broeikaseffect	Verzuring	Fotochemische ozonvorming	Eutrofiering
CO ₂	240	12000	1			
N ₂ O	3,4	170	310			
CH ₄	49	2450	21		0,006	
NO _x	0,6	30		0,41	0,028	0,13
SO ₂	0,02	1		1		
NH ₃	26	1300		1,3		0,35
NMVOS	0,1	5			0,5	
CO	0,1	5			0,027	
Fosfaat (als P)	9	450				1
Nitraat (als N)	66	3300				0,1
Landgebruik (m ²)	0,28	14.000.000				
Totaal			116150	1703,3	18,18	1238,9

Vastgesteld kan worden dat vermindering van vleesconsumptie op een scala aan milieu-indicatoren goed scoort. Dit geldt zowel klimaatverandering, als verzuring, eutrofiering en landgebruik. Alleen voor fotochemische smogvorming is de invloed via stikstofemissie beperkt.

8.6 Invulling relevante parameters

Figuur 40 Invulling relevante parameters case laag BTW tarief vlees

Indicator	Beschrijving	Beoordeling effecten
Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1. Verandering in prijs van product	Door verhoging van de BTW zal de prijs van puur vlees (en sierteeltproducten) voor particulieren met 12,3% stijgen. Voor vleesproducten is dit afhankelijk van de hoeveelheid vlees die er in het product verwerkt is.	Negatieve invloed (--)
2. Totale winst/verlies	De hogere prijzen zullen leiden tot een lagere afname en een vermindering van de winst van vleesproducenten, die bij veel landbouwbedrijven al erg laag is.	Negatieve invloed (--)
3. Continuïteit	De marginale positie van een deel van de vleesproducenten kan tot faillissementen leiden. Ook bij de zwakste toeleverende bedrijven kunnen continuïteitsproblemen ontstaan.	Negatieve invloed (--)
4. Innovatie en investeringen	Door lagere winst zal minder geïnvesteerd en geïnnoveerd kunnen worden in de vleessector, als zal de neiging alternatieve producten en productiewijzen te ontwikkelen stijgen.	Kleine negatieve invloed (-)
5. Administratieve lasten	Hier is geen effect te verwachten aangezien bedrijven al een BTW registratie voeren.	Neutraal (+/-)

Economische indicatoren <i>Macro</i> niveau		
6. Inkomenseffecten	Het valt te verwachten dat de verminderde vraag een negatieve invloed heeft op de inkomens van veehouders en de vleesverwerkende industrie. Voor consumenten zal een negatief koopkrachteffect zijn waar te nemen.	Negatieve invloed (--)
7. Internationale concurrentiepositie	BTW-heffing wordt uiteindelijk pas geheven bij de consument. Dat betekent dat er voor buitenlandse consumenten geen invloed zal zijn.	Neutraal (+-)
8. Werkgelegenheid	De werkgelegenheid in de veehouderij zal afnemen als gevolg van afnemende vraag en de daaruit volgende faillissementen.	Negatieve invloed (--)
Sociale indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1. Arbeidsomstandigheden	Hier is geen invloed te verwachten	Neutraal (+-)
2. Gelijke kansen	Door lagere marges zullen bedrijven eerder geneigd zijn om goedkope arbeidskrachten, waaronder ongeschoolden, jongeren maar ook zwartwerkers en illegale werknemers, in te zetten.	Kleine negatieve invloed (-)
3. Zekerheid behoud baan	Voor landbouwbedrijven zal een vermindering van het aantal banen onafwendbaar blijken.	Negatieve invloed (--)
Sociale indicatoren <i>Macro</i> niveau		
4. Effect op volksgezondheid	Door prijsstijging zal minder vlees worden gekocht. Er vanuit gaande dat vlees minder gezond is dan plantaardige producten kan per saldo een gunstige uitwerking op de volksgezondheid worden verwacht.	Kleine positieve invloed (+)
5. Voldoen aan wetgeving	Er wordt verwacht dat als bedrijven in de continuïteit problemen komen door lagere marges bedrijven eerder geneigd zijn de mazen in de wet op te zoeken.	Kleine negatieve invloed (-)
6. Kinderarbeid	Op dit terrein is geen invloed te verwachten.	Neutraal (+-)
7. Mensenrechten	Op dit terrein is geen invloed te verwachten.	Neutraal (+-)

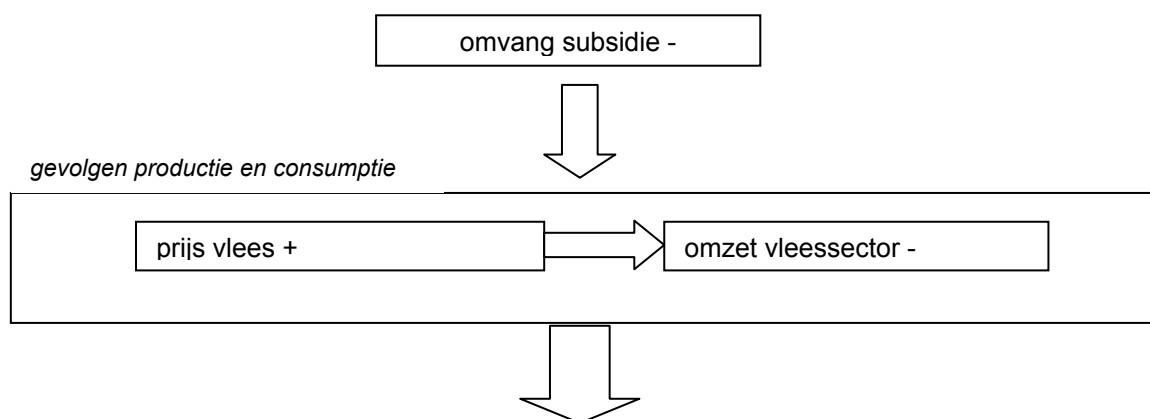
Hieraan kan nog een sociaal-psychologische factor worden toegevoegd. Voor veel mensen is vlees een belangrijk bestanddeel van de maaltijd. Het aantal keren dat in een gezin vlees op tafel komt is een (discutabele) indicator voor welstand. Als vlees duurder wordt, zal een grotere categorie mensen daardoor sociaal teruggezet worden.

Milieu indicatoren		
1. Klimaatverandering	Vleesproducten zijn voor een belangrijk deel afkomstig van herkauwers, die in hun magen grote hoeveelheden van het broeikasgas CH ₄ produceren. Ook de verbouw en het vervoer van veevoederproducten levert emissies van broeikasgassen op. Het broeikaseffect zal afnemen met 116 kton CO ₂ -equivalenten	Positieve invloed (+)
2. Verzuring	Emissies van NO _x en vooral NH ₃ (uit de mest) zijn van belang. Indien afschaffing subsidie leidt tot minder mest heeft dit een positief effect op verzuring. Verzuring zal afnemen met 1703 ton SO ₂ -equivalenten	Positieve invloed (+)
3. Fotochemische ozonvorming	Fotochemische ozonvorming zal afnemen met 18 ethyleen equivalenten	Positieve invloed (+)
4. Eutrofiering	Meststoffen zijn een belangrijk deel veroorzaakt vanwege vleesproductie. Eutrofiering zal afnemen met 1239 fosfaat equivalenten	Positieve invloed (+)
5. Ruimtegebruik	Het ruimtegebruik van de vleesproducerende agrarische producenten is zeer aanzienlijk. Ruimtegebruik zal afnemen met 14.000.000 m ² .	Positieve invloed (+)

8.7 Samenvattend

In de volgende figuur worden de bevindingen nog eens samengevat.

Figuur 41 Samenvattend overzicht Case laag BTW-tarief op vlees



	Positief (+)	Neutraal (+-)	Negatief (-)
Economisch, micro:		Administratieve lasten	Prijs product Totale winst/verlies Continuïteit Innovatie en investeringen
Economisch, macro		Internationale concurrentiepositie	Inkomenseffecten Werkgelegenheid
Sociaal, micro		Arbeidsomstandigheden	Behoud baan Gelijke kansen
Sociaal, macro	Volksgezondheid	Kinderarbeid Mensenrechten	Voldoen aan wetgeving
Milieueffecten	Klimaatverandering Verzuring Eutrofiering Landgebruik Fotochemische smogvorming		

9 FISCALE BEVOORDELING BESTELAUTO'S

9.1 Beleidsomgeving

Bestelauto's zijn even als het overige autoverkeer een bron van milieu- en gezondheidsschade en zijn een bron van onveiligheid op de weg. Aan de andere kant zijn ze een belangrijke steunpilaar voor de economische bedrijvigheid. De meeste bestelauto's die bij particulieren in gebruik zijn, vallen wel onder de eerste constatering, maar niet onder het laatste. Vandaar dat eind 2004 onverwacht door het kabinet werd besloten de bevoordeling in de BPM voor privé-bestelauto's te schappen. Voor bedrijven geldt nog altijd een fiscale bevoordeling. Door de fiscale bevoordeling van bestelauto's deed zich namelijk de laatste jaren een forse groei voor in de aankoop van auto's die voldeden aan de criteria voor bestelauto's. Met name particulieren begonnen op grote schaal bestelauto's aan te schaffen met een vergelijkbaar luxeniveau als personenauto's. Nu deze fiscale bevoordeling althans voor particulieren is afgeschaft, is ook het aantal aankopen van nieuwe bestelauto's gestagneerd, met sterk teruglopende vraag bij de leverende bedrijven als direct gevolg.

Bestelauto's zijn eerder in 2001 onderwerp geweest van discussie tussen overheid en bedrijfsleven. In deze tijd werd woon-werkverkeer tot het privé-verkeer gerekend, en dienden werknemers die een bestelauto van de zaak meenamen naar huis om de volgende ochtend vroeg op een werk te verschijnen, een deel van de cataloguswaarde bij het inkomen op te tellen. Nadat besloten werd het woon-werkverkeer tot het werkverkeer te rekenen is deze discussie verdwenen.

9.2 Omschrijving en type subsidie

Een bestelauto is een auto die voornamelijk is ingericht voor het vervoer van goederen en een toegestane maximum massa heeft van 3.500 kg of minder. Daarnaast moet de inrichting aan een aantal eisen voldoen, wil de auto voor de motorrijtuigenbelasting als bestelauto worden aangemerkt. Er zijn algemene eisen gesteld voor alle typen bestelauto's en specifieke eisen per type bestelauto.

Lange tijd zijn alle bestelauto's vrijgesteld van Belasting op Personenauto's en Motorrijwielen (BPM). Vanaf 1 januari 2005 is deze gunstige regeling voor particulieren afgeschaft. Ook het bijzonder tarief van de Motorrijtuigenbelasting voor personenauto's en bestelauto's (MRB), die in de meest toegepaste uitvoeringen aanzienlijk voordeliger uitpakt voor bestelauto's, is voor particulieren afgeschaft. Per 1 juli 2005 zijn voor particulieren ook deze tarieven aangepast, waardoor bestelauto's even zwaar worden belast als personenauto's. Hiermee is de aantrekkelijkheid van bestelauto's voor particulier gebruik als alternatief voor een personenauto (vrijwel) teniet gedaan.

De vrijstelling BPM en het bijzondere tarief MRB zijn een indirecte subsidie in de vorm van een belastingsubsidie. Het gaat om een subsidie die aangrijpt bij de producent; specifieker, een subsidie die aangrijpt op de input van een productieactiviteit.

9.3 Omvang subsidie

De tariefstructuur van de BPM ziet er voor particulieren als volgt uit. De belasting bedraagt 45,2% van de netto catalogusprijs, verminderd met € 1540. Als de bestelauto op diesel rijdt, wordt de catalogusprijs verhoogd met € 328. Een en ander komt overeen met de BPM-berekening voor personenauto's. Ondernemers blijven vrijgesteld van BPM.

Voor wat betreft de tarieven van de MRB wordt onderscheiden naar ondernemers, gehandicapten en particulieren, waarbij de laatste categorie verder wordt verdeeld naar brandstofsoort (tarieven voor diesel en LPG zijn veel hoger dan voor benzine). De MRB voor bestelauto's van ondernemers wordt niet gedifferentieerd naar brandstofsoort. Per gewichtstypen bestelauto kent de MRB verschillende tarieven, variërend van 96 euro bij een gewicht tot 550 kilo tot 556 euro per jaar vanaf 3351 kilo. Ter vergelijking: bij een personenauto liggen de tarieven vanaf 260 euro bij een gewicht tot 550 kilo, 3.256,- euro bij een gewicht van 3351 tot 3450 oplopend tot 4.804,- euro bij een (fictief) gewicht van 5050 kg. Uitzondering zijn de provinciale opcenten, die niet van toepassing zijn op de bestelauto. In het nieuwe tarievenstelsel voor bestelauto's worden LPG en aardgas minder zwaar belast en valt met name de ondernemer met een bestelauto op diesel onder een relatief laag tarief.

De focus in de verdere uitwerking van deze case studie is de bestelauto voor de zakelijke markt. Hiertoe wordt een vergelijking gemaakt tussen de MRB en BPM regeling bestelauto's voor ondernemingen met die van bestelauto's in particulier bezit rijdend op diesel.

De samenstelling van het bedrijfswagenpark bestaande uit bestelauto's is in 2003 als volgt samengesteld (CBS, 2005).

Figuur 42 Samenstelling bedrijfswagenpark (CBS, 2005)

	Totaal aantallen	MRB Bestelauto Ondernemingen €/per jaar	MRB Diesel Bestelauto particulier €/per jaar	Verskil in MRB opbrengst subsidie (=)
< 500 kg	149	96	220	18.476
500 - 999 kg	61297	192	540	21.331.356
1000-1499 kg	316268	284	916	199.881.376
1500-1999 kg	412137	376	1292	377.517.492
2000-2499 kg	51060	476	1664	60.659.280
2500-2999 kg	19960	536	2040	30.019.840
3000-3499	5567	560	2384	10.154.208
Totaal	866438			699.582.028

Van de bestelauto's van ondernemingen rijdt 91% op diesel, 6% op benzine en 3% op gas. De MRB tarieven voor ondernemingen worden niet onderscheiden naar brandstof, de MRB tarieven voor bestelauto's in particulier bezit wel. In de bovenstaande tabel staan de tarieven voor bestelauto's van ondernemingen en de tarieven van bestelauto's in particulier bezit rijdend op diesel.

De vrijstelling van BPM voor bestelauto's voor ondernemingen kan ook worden gezien als een subsidie. Gemiddeld zijn over de jaren 2002, 2003 en 2004 ongeveer 80.000 bestelauto's verkocht (CBS, 2005). De gemiddelde verkoopprijs is in 2003 ongeveer € 16.500,- exclusief BTW (VNA, 2004). Per verkochte bestelauto betekent dat een vrijstelling van ongeveer € 7.133,-. 42,5% van $((16.500 * 1,19) - 1540) + 328 = 7150$? Vrijstelling van BPM betekent op basis van bovenstaande cijfers een subsidie van € 570 miljoen per jaar. Totaal komt de subsidie voor bestelauto's dan uit op € 1,27 miljard¹⁶.

9.4 Verandering in consumptie en productie

De berekening van economische gevolgen van hogere prijzen van de aanschaf en bedrijfsvoering van bestelauto's is afhankelijk van de prijselasticiteit waarvan wordt uitgegaan. Er wordt hier gekeken naar een vaste kosten elasticiteit van de vraag naar de aanschaf van bestelauto's. Kampman e.a. (2003) komen op basis van uitgebreid literatuuronderzoek tot een prijselasticiteit voor bedrijfsauto's van ca. -0,01 tot -0,04. Dit betekent dat een kostenverhoging van 10% een vermindering van het aantal particuliere bestelauto's met 0,1 á 0,4 % tot gevolg heeft. Dat de elasticiteit aanzienlijk lager is dan bij particulieren (met een elasticiteit van circa -0,1 tot -0,15), komt omdat bedrijven weinig alternatieven hebben voor hun vervoer. Andere bronnen wijzen echter op een hogere elasticiteit van -0,1. De verklaring die voor deze hogere elasticiteit wordt gegeven is dat bedrijven in het algemeen juist erg gevoelig zijn voor prijsverhogingen, omdat er in een bedrijfsvoering vaak nauwkeuriger naar kosten wordt gekeken. Op grond hiervan werken Kampman e.a. (2003) zowel de gevolgen van een elasticiteit van 0,01 als 0,1 uit.

Naast een verminderde aanschaf en gebruik, zal ook sprake zijn van verschuivingseffecten. Grofweg bestaan drie vormen van verschuiving:

- naar andere voertuigen
- naar andere brandstof(mix)
- naar lichtere modellen auto.

Wij gaan voor het bedrijfsleven uit van de lage elasticiteit. Verwacht wordt dat het wegvallen van de subsidies op bestelauto's bij bedrijven vooral zal leiden tot een grotere kostenpost, met enige invloed op het type bestelbus dat wordt aangeschaft en op het moment van aanschaf (uitstel aanschaf nieuwe bestelauto).

In Kampman e.a. (2003) wordt de kostenstijging voor dieselbestelauto's bij het gelijk trekken van zowel de BPM als de MRB met bestelauto's van particulieren geschat op 64%.

Alleen de vaste kosten van bestelauto's nemen toe, de variabele heffingen (zoals de accijns) blijven onveranderd. Er wordt dus geen prikkel gegeven om het kilometrage per auto te verminderen. Met name de kosten voor bestelauto's rijdend op diesel zullen sterk stijgen. Hierdoor kunnen

¹⁶ Van Beers e.a. (2002) schatten op basis van De Werkgroep Vergroening (2001) het belastingvoordeel voor bestelauto's door de BPM-vrijstelling en de lagere MRB-tarieven op ongeveer € 1,3 miljard in 2001.

er verschuivingseffecten naar andere brandstoffen (met name benzine) en lichtere bestelauto's worden verwacht¹⁷.

Bij een kostenstijging van 64% en een elasticiteit van 0,01% zal een afname van nieuwkoop bestelauto's vrijwel nihil zijn.

9.5 Milieueffecten

Voor wat betreft de algemene milieueffecten van auto's kan hier worden verwezen naar de beschrijving in de case 'woon-werkverkeer'. Kampman e.a. (2003) en VROM (2004) gaan specifiek in op de milieugevolgen die het toenemende aantal bestelauto's met zich meebrengt. De ongeveer 800.000 bestelauto's dragen substantieel bij aan klimaatverandering, fotochemische ozonvorming, verzuring, eutrofiëring en indirect aan landgebruik. Opmerkelijk is de constatering dat bestelauto's als gevolg van het grote gehalte aan dieselauto's ongeveer even veel bijdragen aan de uitstoot van fijn stof (PM10) als alle 7 miljoen personenauto's samen.

De gevolgen voor emissies zijn gebaseerd op VROM (2004) en het resultaat van de afname van het aantal voertuigen, in combinatie met de verschuiving van de brandstofmix. VROM geeft een overzicht van de geschatte nog te behalen emissiereductie bij aanpassing van het beleid, het gelijk trekken van zowel de BPM als de MRB van diesel bestelauto's van ondernemingen met bestelauto's van particulieren. NOx, PM10 en CO₂ emissie zullen afnemen met respectievelijk 0,7 kton, 0,08 kton en 0,08 Mton per jaar. De afname wordt verklaard door verschuiving naar lichtere bestelauto's.

9.6 Kwantificering relevante parameters

Figuur 43 Invulling relevante parameters Case fiscale bevoordeling bestelauto's

Indicator	Beschrijving	Beoordeling effecten
Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1. Verandering in prijs van product	Door verhoging van de BPM en MRB zullen de kosten van bestelauto's navenant stijgen. Kostenstijging bij diesel bestelauto's wordt geschat op 64%.	Negatieve invloed (--)
2. Totale winst/verlies	De hogere prijzen zullen bij bedrijven leiden tot lagere winsten. Aangezien bestelauto's door veel sectoren worden gebruikt is het niet mogelijk in het kader van deze studie een schatting te geven van effecten op winst en/of verlies.	Negatieve invloed (--)
3. Continuïteit	Voor marginale bedrijven kan dat tot faillissementen leiden	Negatieve invloed (--)
4. Innovatie en investeringen	Door lagere winst zal minder geïnvesteerd en geïnnoveerd worden	Kleine negatieve invloed (-)
5. Administratieve lasten	Terugvordering van BPM brengt extra administratie met zich mee	Kleine negatieve invloed (-)

¹⁷ Voor een nadere uitwerking van verschuivingseffecten wordt verwezen naar Kampman e.a. (2003).

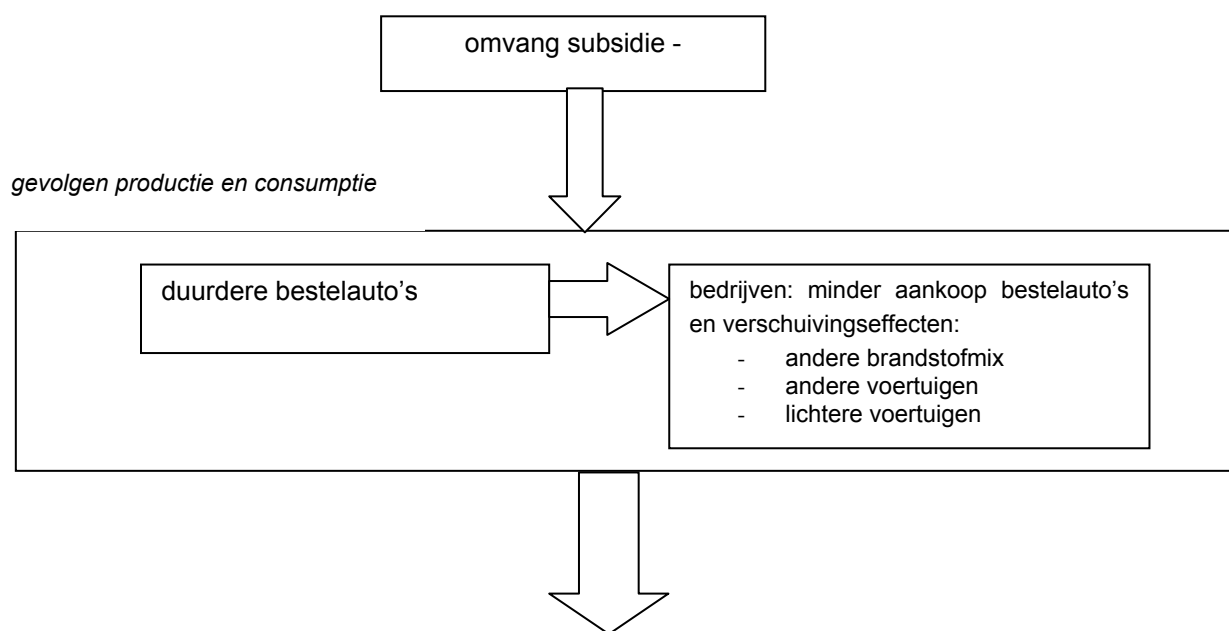
Economische indicatoren Macro niveau		
6. Inkomenseffecten	De hogere prijzen van bestelauto's leiden tot minder financiële mogelijkheden, waardoor lonen onder druk komen te staan. Met name in MKB worden effecten verwacht ¹⁸ .	Negatieve invloed (--)
7. Internationale concurrentiepositie	Veel bestelauto's worden met name lokaal ingezet (loodgieters en bouwbedrijven). Internationale concurrentie is hier vrijwel niet van belang.	Neutraal (+-)
8. Werkgelegenheid	Bij verliesgevende bedrijven zouden door faillissementen een negatieve invloed op de werkgelegenheid kunnen ontstaan	Negatieve invloed (--)
Sociale indicatoren Micro niveau		
1. Arbeidsomstandigheden	Geen significante invloed te verwachten, wel heeft de aanschaf van lichtere, minder luxe bedrijfswagens enige negatieve invloed op de arbeidsomstandigheden van de berijders.	Kleine negatieve invloed (-)
2. Gelijke kansen	Door lagere marges zullen bedrijven eerder geneigd zijn om goedkope arbeidskrachten, waaronder ongeschoolden, jongeren maar ook zwartwerkers en illegale werknemers, in te zetten.	Kleine negatieve invloed (-)
3. Zekerheid baan	Bij verliesgevende bedrijven zouden door faillissementen een negatieve invloed op de zekerheid behoud baan kunnen ontstaan	Negatieve invloed (--)
Sociale indicatoren Macro niveau		
4. Effect op volksgezondheid	Door afname van emissies wordt een positieve invloed op volksgezondheid verwacht.	Positieve invloed (++)
5. Voldoen aan wetgeving	Er wordt verwacht dat als bedrijven in de continuïteit problemen komen door lagere marges bedrijven eerder geneigd zijn de mazen in de wet op te zoeken.	Kleine negatieve invloed (-)
6. Kinderarbeid	Op dit terrein zal geen invloed te verwachten zijn	Neutraal (+-)
7. Mensenrechten	Op dit terrein zal geen invloed te verwachten zijn	Neutraal (+-)
Milieu indicatoren		
1. Klimaatverandering	Afname CO2 emissies met 0,08 Mton .	Positieve invloed (++)
2. Verzuring	Afname NOx emissies met 0,7 kton	Positieve invloed (++)
3. Eutrofiering 4. Fotochemische smogvorming 5. Landgebruik	Deze milieuthema's zijn in relatie tot energieverbruik minder relevant.	Niet relevant
Uitgaande van gegevens van VROM dat slechts eenderde van de bestelauto's uitsluitend zakelijk gebruikt wordt, kan worden aangenomen dat de milieuvoordelen, vanwege de grotere elasticiteiten, omvangrijker zijn als naar het particulier gebruikte deel van de bestelauto's wordt gekeken.		

¹⁸ Dit is ook de reden van de forse protesten tegen invoering van deze maatregelen die als gevolg hadden dat de maatregel voor bedrijven niet is doorgevoerd (schriftelijke reactie op concept case door Mw. E. Schol van het Steunpunt Economische Evaluatie (SEE) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

9.7 Samenvattend

In de volgende figuur worden de bevindingen nog eens samengevat.

Figuur 44 Samenvattend overzicht case fiscale bevoordeling bestelauto's



	Positief (+)	Neutraal (+-)	Negatief (-)
Economisch, micro:			Prijs product Winst/verlies Continuïteit Innovatie en investeringen Administratieve lasten
Economisch, macro		Internationale concurrentiepositie	Inkomenseffecten Werkgelegenheid
Sociaal, micro			Arbeidsomstandigheden Zekerheid baan Gelijke kansen
Sociaal, macro	Effect op volksgezondheid	Kinderarbeid Mensenrechten	Voldoen aan wetgeving
Milieueffecten	Klimaatverandering Verzuring		

10 FISCALE BEVOORDELING OUDE AUTO'S

10.1 Beleidsomgeving

Autoverkeer is een bron van milieu- en gezondheidsschade. De emissies van oude auto's zijn gemiddeld hoger dan die van nieuwe auto's. Hun relatieve bijdrage is echter gering omdat het om een kleine groep gaat waarmee bovendien veel minder kilometers mee wordt gereden dan gemiddeld. Wel groeit het aantal oude auto's de laatste jaren gestaag. Een reden hiervoor is de populariteit van afwijkende modellen die door het gestegen inkomen als tweede auto voor recreatieve doeleinden wordt aangeschaft. Tegelijk is de kwaliteit van de auto's die nu 25 jaar zijn geworden beduidend beter dan de auto's van oudere makelij. Daardoor blijven steeds meer modellen langer op de weg.

De meeste klassiekers zijn in bezit van hobbyisten en liefhebbers en worden doorgaans in goede conditie gehouden, zonder dat zij er veel kilometers mee rijden. Dit zijn de zogenaamde 'mooi weer-rijders'. Veel van deze autobezitters zouden het ook onrechtvaardig vinden veel belasting te betalen voor een auto waarmee ze zelden gebruik maken van de weg. Tevens wordt langs deze weg het behoud van een historisch erfgoed aan auto's gestimuleerd.

Daarnaast bestaat een groep 'oude rijders in oude auto'. Deze groep van onder andere DAF-rijders is niet groot, in tegenstelling tot een groeiend aantal oldtimers dat door automobilisten wordt gebruikt als goedkope 'eerste' auto, een categorie die aanzienlijk meer kilometers rijdt dan de andere categorieën. Een deel van deze eerste auto's is zelfs in een lease-constructie als zakenauto in gebruik. Daartoe worden de auto's tegen hoge kosten technisch opgewaardeerd en worden er onder meer LPG-installaties in ingebouwd. Sinds 2001 geldt mede hierdoor voor lease-auto's ouder dan 15 jaar de economische waarde en niet meer de cataloguswaarde als bijtelling bij het inkomen.

Door het wegnemen van de MRB vrijstelling vervalt de financiële prikkel om met oude auto's langer door te rijden en zal het autopark op lange termijn verjongen. Invoering van MRB zal de vaste kosten van oude auto's laten stijgen, waardoor bij een gering kilometrage de gemiddelde kilometerprijs aanzienlijk toeneemt.

10.2 Omschrijving en type subsidie

Met het oog op het ontzien van auto's waarmee slechts weinig kilometers wordt gereden betalen eigenaren voor personen- en bestelauto's ouder dan 25 jaar sinds 1995 geen motorrijtuigenbelasting meer. Tevens wordt hiermee het behoud van historisch waardevolle auto's gediend. In 2000 is het aantal oude auto's, 'oldtimers' of 'klassiekers' in Nederland verdrievoudigd tot ruim 121.000 (CBS, 2000). In 2005 maakt het aandeel 'klassiekers' zo'n 2 % uit van de 7 miljoen auto's. Van deze 186.294 oude auto's is ongeveer de helft een 'jonge klassieker', want maximaal 30 jaar oud. Het grootste aantal klassiekers is geproduceerd door Volkswagen (met name kever).

De vrijstelling van MRB is een indirecte subsidie in de vorm van een belastingsubsidie. Het gaat om een subsidie die aangrijpt bij de consument; specifiek, een subsidie die aangrijpt op de vaste kosten van een consumptiegoed.

10.3 Omvang subsidie

De vaste kosten van oldtimers zijn door vrijstelling van MRB lager dan van jongere auto's. Van Beers e.a.(2002) stellen dat afschaffing van de MRB-vrijstelling voor auto's die ouder zijn dan 25 jaar ongeveer € 25 mln. per jaar zou opleveren (Werkgroep Vergroening, 2001). Uitgaande van 186.294 oldtimers en een gemiddeld gewicht van 1.000 kg met een bijbehorende MRB van € 300,- per jaar (benzine), wordt een subsidie verleend van € 55.888.200 per jaar.

Om niet ook het behoud van uit historisch oogpunt zeer waardevolle auto's, te benadelen, ligt een volledige afschaffing van de bevoordeling niet voor de hand. Ook zou dan het oorspronkelijke doel van de regeling, het niet belasten van auto's waarmee zelden gereden wordt niet worden gediend. Het lijkt meer opportuun het aantal jaren dat geldt als oldtimer-criterium in lijn met de technologische ontwikkelingen geleidelijk te verhogen. In de verdere uitwerking van de case wordt echter gerekend met volledige invoering van MRB voor auto's ouder dan 25 jaar.

10.4 Verandering in consumptie en productie

Door afschaffing van de subsidie zou het duurder worden om een oude auto voor hobbydoeleinden rijklaar te houden. De prijselasticiteit voor auto's is over het algemeen laag, $< -0,2$. Overigens gaat het hier om een stijging in de vaste kosten waardoor er geen prikkel uitgaat om het aantal kilometers te verminderen. Daarnaast is er eerder een verschuivingseffect naar jongere auto's te verwachten dan een vermindering van het aantal auto's. Hierdoor zullen emissies beperkt afnemen, maar voor de vermindering van de congestie zal het geen gevolgen hebben. In de verdere uitwerking gaan we uit van een verschuiving van 20%, hetgeen betekent dat 20% van de oldtimers bezitters overstappen naar een jongere auto.

10.5 Milieueffecten

Het totale milieueffect is beperkt, maar per gereden kilometer aanzienlijk, gezien de relatief hoge emissies van oude auto's. Met name de ontwikkeling dat jongeren een oude, zware en energiever-slindende Amerikaan ('slagschip') aanschaffen kan lokaal kan aanzienlijke milieubelasting veroorzaken als gevolg van uitlaatgassen. Wel zijn de auto's die momenteel 25 jaar worden, aanzienlijk schoner dan de auto's in de periode daarvoor, zodat de toename van oude auto's in de loop der jaren relatief minder verontreiniging met zich meebrengt.

In de onderstaande tabel zijn de emissies van CO₂ en NO_x voor oldtimers en het overige wagenpark weergegeven (gebaseerd op Dijkstra e.a., 2001).

Figuur 45 Emissies old-timers en overig wagenpark (gebaseerd op Dijkstra e.a., 2001)

Aantal voertuigen per categorie	Index g/km CO2	Index gr/km NOx	Jaar kilometrage	Aandeel CO2	Aandeel NOx
> 25 jaar (± 2%)	150	600	2.500 km	0,5%	1,9%
Overig (± 98%)	100	100	16.000 km	99,5%	98,1%

In een notitie aan de Werkgroep Vergroening, Subwerkgroep Mobiliteit (Janse, 2000) wordt ingeschat dat deze categorie auto's zes maal zoveel NOx uitstoot per kilometer. Het aandeel op de totale uitstoot is echter zeer beperkt. Indien we uitgaan van een verschuiving van oldtimers naar jongere auto's zou dat een emissie reductie betekenen. De werkgroep heeft het aantal van deze overstappers niet kunnen vaststellen. Om de maximale orde van grootte te bepalen heeft het onderzoeksbureau CE berekend wat het milieueffect zou zijn als alle nu met oude auto's gereden kilometers, met moderne auto's gereden zouden worden. Vanwege het geringe aandeel van de oude auto's zijn deze effecten niet groot: hoogstens 0,3 procent van de emissies van personenauto's (0,06 Kton NOx) (Janse, 2000).

Hierbij moet echter worden aangetekend dat de productie van auto's eveneens veel verontreiniging en grondstoffen met zich meebrengt. Bij een grondige levenscyclus analyse zou het repareren van reeds geproduceerde auto's wellicht gunstiger uitpakken.

10.6 Invulling relevante parameters

Figuur 46 Invulling relevante parameters voor de case fiscale bevoordeling oude auto's

Indicator	Beschrijving	Beoordeling effecten
Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1. Verandering in prijs van product	Door invoering van MRB zal de vraag naar oude auto's teruglopen waardoor de prijs van oldtimers zal dalen.	Negatieve invloed (--)
2. Totale winst/verlies	De hogere kosten die het in bedrijf houden van een oude auto met zich meebrengt leiden tot een afname van het aantal oude auto's. Voor de consument zal door de hogere kosten het bezitten van een oude auto duurder worden. Hiernaast zal voor een beperkt aantal bedrijven dat zich toelegt op verkoop en onderhoud van oude auto's door de afname van de groei in de verkoop minder winst behalen.	Kleine negatieve invloed (-)
3. Continuïteit	Vanuit het oogpunt van consument is de continuïteit niet van belang. Voor reeds marginale bedrijven echter zou aanpassing van de subsidie tot faillissementen kunnen leiden	Neutraal (+-)
4. Innovatie en investeringen	Geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
5. Administratieve lasten	Geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)

Economische indicatoren <i>Macro</i> niveau		
6. Inkomenseffecten	Consumenten die onder de huidige regeling een oldtimer rijden zullen er in koopkracht op achteruit gaan. Er zijn geen inkomenseffecten te verwachten.	Neutraal (+-)
7. Internationale concurrentiepositie	Geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
8. Werkgelegenheid	Geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
Sociale indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1. Arbeidsomstandigheden	De oude auto's worden zelden voor zakelijke doeleinden gebruikt, zodat geen invloed te verwachten is.	Neutraal (+-)
2. Gelijke kansen	Geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
3. Zekerheid behoud baan	Geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
Sociale indicatoren <i>Macro</i> niveau		
4. Effect op volksgezondheid	Old timers stoten zes maal zoveel NOx uitstoot per kilometer in vergelijking met moderne auto's. Het aandeel op de totale uitstoot is echter zeer beperkt. Er wordt dan ook geen relevant effect op de volksgezondheid verwacht.	Neutraal (+-)
5. Voldoen aan wetgeving	Geen significante invloed te verwachten	Neutraal (+-)
6. Kinderarbeid	Geen invloed	Neutraal (+-)
7. Mensenrechten	Geen invloed	Neutraal (+-)

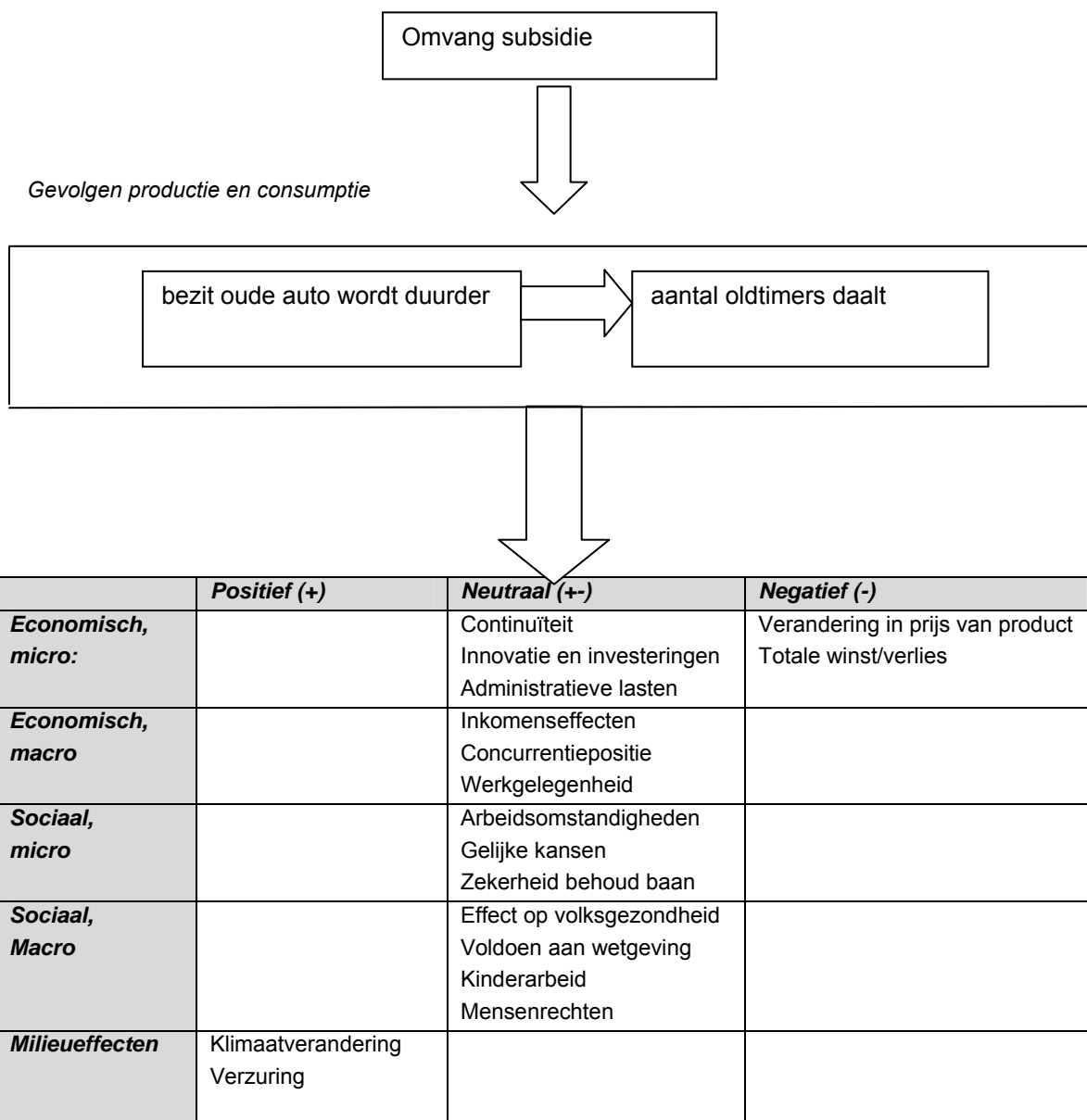
Een element dat in bovenstaande tabel niet wordt meegenomen maar juist met betrekking tot het bezit van oude auto's een belangrijke rol speelt is de psycho-sociale waarde die deze vertegenwoordigt voor de eigenaar. Een regeling die ertoe zou leiden dat oude auto's duurder worden heeft direct gevolgen voor mensen wiens identiteit voor een belangrijk deel wordt medebepaald door de auto waarin zij rijden of de hobby die ze kunnen bekostigen.

Milieu indicatoren		
1. Klimaatverandering	Voor mobiliteit is met name kooldioxide CO ₂ van belang. Indien afschaffing van de subsidie leidt tot minder auto kilometers heeft dit een zeer beperkte maar positieve invloed op klimaat-verandering. Gebaseerd op Janse (2000) zal uitgaande van een verschuiving effect van 20% zal de Co2 emissie van het totale wagenpark dalen met 0,01%.	Kleine positieve invloed (+)
2. Verzuring	Emissies van NO _x en SO ₂ zijn voor mobiliteit met name van belang. Gebaseerd op Janse (2000) zal uitgaande van een verschuivingseffect van 20% de NOx emissie van het totale wagenpark dalen met 0,4%.	Kleine positieve invloed (+)
3. Fotochemische ozonvorming 4. Eutrofiering 5. Ruimtegebruik	Deze milieuthema's zijn in relatie tot energieverbruik minder tot niet relevant	N.v.t.

10.7 Samenvattend

In de volgende figuur worden de bevindingen nog eens samengevat.

Figuur 47 Samenvattend overzicht case fiscale bevoordeling oude auto's



11 MINIMUMPRIJS MELK/ZUIVEL

11.1 Beleidsomgeving

Van Beers e.a. (2002) gaan kort in op de geschiedenis van het EU-markt- en prijsbeleid ten aanzien van melk en melkproducten. Momenteel is er EU beleid dat de melk kunstmatig schaars maakt via importheffingen, exportrestituties, interventieaankopen (van boter en magere melkpoeder) en specifieke (binnenlandse) afzetbevorderende maatregelen. Gedurende 1995-2000 bestond binnen de EU 88 procent van de totale subsidie voor melk/zuivel uit steun via minimumprijsondersteuning (zie OECD 2001a). Tot 1984 leidde het beleid van minimumprijsondersteuning voor melk tot productie overschotten. Om de budgettaire gevolgen hiervan te verminderen is in 1984 door de EU een melkquotasysteem ingevoerd dat de totale hoeveelheid te produceren melk beperkt. Producenten in de conventionele melkveehouderij moeten over de hoeveelheid melk die ze boven het hun toegekende quotum produceren een (super) heffing betalen die groter is dan de prijs die de boer ontvangt (OECD, 1999).

11.2 Omschrijving en type subsidie

De vaststelling van minimumprijzen in de landbouw betekent feitelijk dat de overheid de marktprijzen kunstmatig hoog houdt door een prijsgarantie te geven. De impliciete subsidie die wordt gevormd door minimumprijzen voor melk en zuivel leveren een hogere opbrengstprijz op voor de producent dan zonder dit systeem het geval zou zijn geweest. De prijsgarantie hangt samen met een productiequotum om overproductie te voorkomen. Het gaat hier om prijssubsidies op de output die aangrijpen bij de producent. De subsidies hebben betrekking op de eindproducten van de melkverwerkende industrie die de hogere prijzen doorgeven aan de melkveehouderijen. In de verdere case uitwerking wordt uitgegaan van volledige liberalisatie, zonder prijsondersteuning en zonder melkquotum.

11.3 Omvang subsidie

Van Beers e.a. (2002) baseren zich bij de berekening van de omvang van de subsidies op cijfers van de OESO, die jaarlijks een schatting maakt, uitgedrukt in zogeheten 'Producer Subsidy Equivalent' (PSE). De OESO geeft geen schattingen voor de afzonderlijke EU-lidstaten, maar voor de EU als geheel. Over de jaren 1996 t/m 1999 bedroeg het gemiddelde PSE voor melk in de EU € 17,6 miljard per jaar, waarvan € 15,5 miljard in de vorm van marktprijsondersteuning (OECD, 2001a). Ervan uitgaande dat het Nederlandse aandeel in de marktprijssubsidie gelijk is aan het Nederlandse aandeel in de EU-melkproductie (gemiddeld 9,1% in de genoemde jaren) bedroeg de door het quotum gelimiteerde marktprijs-ondersteuning voor melk in Nederland over de periode 1996 t/m 1999 gemiddeld € 1,4 miljard per jaar.

11.4 Verandering in consumptie en productie

De productie in geval van prijsondersteuning is gelijk aan het melkquotum. De exacte productie bij liberalisatie hangt af van de prijselasticiteit van het aanbod, de wereldmarktprijs bij liberalisatie en in Nederland ook van het huidige en toekomstige mestbeleid. Hier zijn meerdere onderzoeken naar gedaan, Boots en Peerlings(1999), LNV (2002), Jongeneel en Burrell (2002), Helming en Peerlings (2002) en Komen (2000). Die onderzoeken laten zien dat afschaffing van de prijsondersteuning in combinatie met het afschaffen van de melkquota in Nederland leidt tot een uitbreiding van de melkproductie. Waar het om gaat is of de huidige kostprijs beneden of boven de wereldmarktprijs ligt bij liberalisatie. Is de huidige kostprijs lager dan mag men verwachten dat bij liberalisatie de melkproductie stijgt; is de kostprijs hoger dan daalt de melkproductie. Een eenvoudige manier om de kostprijs te bepalen is door gebruik te maken van de leaseprijs voor melk. Dit is de prijs waartegen melkveehouders melkquota leasen. De kostprijs is gelijk aan de melkprijs minus de lease prijs (LNV 2002).

Ruwweg kan men stellen dat de melkprijs ongeveer € 0,32 per kg bedraagt, de leaseprijs bedraagt ongeveer de helft van dit bedrag € 0,16. Dit betekent dat de kostprijs ook ongeveer € 0,16 bedraagt (LNV 2002).

De verwachting is dat op een geliberaliseerde wereldmarkt de prijs stijgt. Berkhout e.a. (2002) komen met behulp van een wereldmarktmodel (GTAP) tot een prijs in Nederland die 20% lager ligt dan de huidige producentenprijs. LNV (2002) schat op basis van literatuuronderzoek een 30% lagere prijs (ongeveer € 0,23). Beide prijzen liggen ruim boven de huidige wereldmarktprijs. Afschaffing van de quota leidt dus tot een productie uitbreiding.

De prijselasticiteit is nodig om te kunnen berekenen wat de melkproductie in een situatie van liberalisatie wordt. De prijselasticiteit vermenigvuldigd met het procentuele verschil van de nieuwe wereldmarktprijs (€ 0,23) en de kostprijs (€ 0,16) geeft de gezochte hoeveelheidsverandering.

De elasticiteit van 0,26 (Boots e.a., 1997) wordt gehanteerd en een wereldmarktprijs van € 0,23. De wereldmarktprijs ligt 44% hoger dan de kostprijs. In geval van een elasticiteit van 0,26 neemt de melkproductie toe met ongeveer 11 % van het quotum van 11 miljoen ton, namelijk 1,2 miljoen ton.

11.5 Milieueffecten

De milieueffecten van de landbouw zijn aanzienlijk. Met name de gevolgen van overmatige mestproductie zijn van veroorzaken verzuring en eutrofiëring.

Figuur 48 Emissies toename melk productie (gebaseerd op Van Beers e.a. (2003))

Emissiefactor	Emissie per ton melk (gram)	Emissie toename (kiloton)
CO ₂	65500	79255
N ₂ O	1160	1403,6
CH ₄	19500	23592
NO _x	190	229,9
SO ₂	10	12,1
NH ₃	7000	8470
NMVOS	40	48,4
CO	30	36,3
Fosfaat (in ton P)	3050	3690,5
Nitraat (in ton N)	22400	27104
Landgebruik	0,82 m ²	744,15

De absolute productietoename wordt vermenigvuldigd met de emissiecoëfficiënten om de waarden in Tabel 4.2 te krijgen. Wat landgebruik betreft is een correctiefactor toegepast om te corrigeren voor de veronderstelling dat het land voor de volledige productiviteit wordt benut. Daarvoor is gebruik gemaakt van de correctiefactor in het IMAGE model van het RIVM. Deze correctiefactor is 0,75. Dat wil zeggen dat het land voor 75 % van de volledige productiviteit wordt gebruikt waardoor de emissiewaarden ook 25% lager worden. De milieueffecten zijn geaggregeerd met behulp van de onderstaande factoren.

Figuur 49 Gehanteerde gewichten voor berekening van milieu-indicatoren (VNCI, 2001)

Tabel II.1 Gewichten voor berekening milieu-indicatoren

	Broeikasewffect	Verzuring	Fotochemische ozonvorming	Eutrofiëring
CO ₂	1			
N ₂ O	310			
CH ₄	21		0.006	
NO _x (als NO ₂)		0.41	0.028	0.13
SO ₂		1		
NH ₃		1.30		0.35
VOS			0.5*	
CO			0.027	
Fosfaat				1
Nitraat				0.1

* Doorgaans is van (geaggregeerde) VOS-emissies niet bekend om welke stoffen het precies gaat. De weegfactor 0,5 is gekozen omdat in de EPI-methode de meeste VOS een weegfactor tussen 0,1 en 1 hebben (de referentiestof met weegfactor 1 is ethyleen). Uiteraard kan voor een andere weegfactor gekozen worden indien de beschikbare informatie daar aanleiding toe geeft.

Figuur 50 Geaggregeerde milieueffecten case minimum prijs melk/zuivel

Effect	Impact
Broeikasewffect (kiloton CO ₂ -eq.)	1010
Verzuring (kiloton SO ₂ -eq)	11
Fotochemische ozonvorming (kiloton ethyleeneq)	0,17
Eutrofiëring (kiloton fosfaateq)	9,4
Landgebruik (1000 m ²)	744,15

11.6 Invulling relevante parameters

Figuur 51 Invulling relevante parameters voor de case minimum prijs melk/zuivel

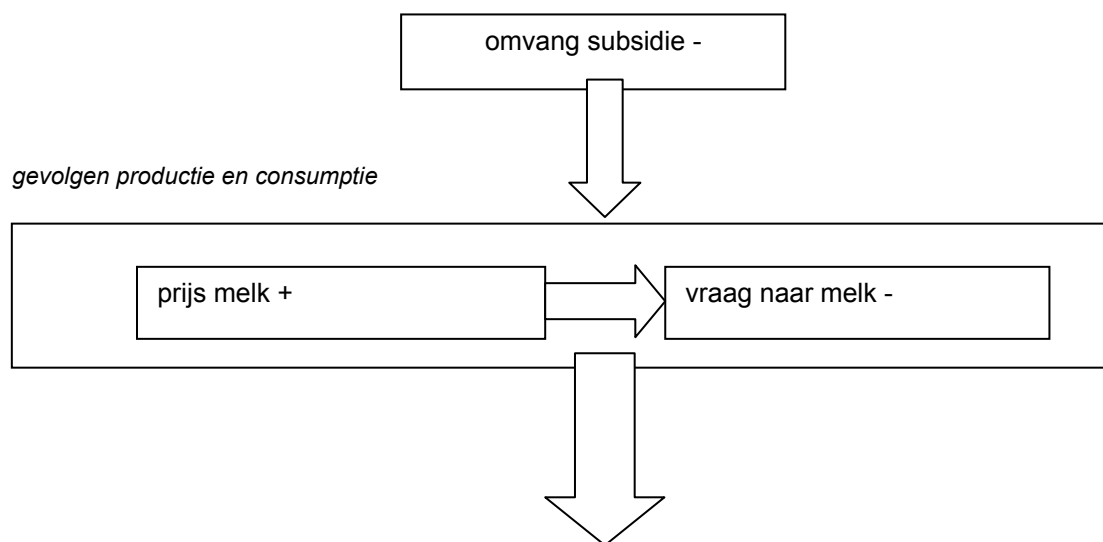
Indicator	Beschrijving	Beoordeling effecten
Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1. Verandering in prijs van product	De prijs per liter melk zal naar verwachting dalen met € 0,09 (30%) doordat de markt de prijs gaat bepalen.	Negatieve invloed (--)
2. Totale winst/verlies	Winstpercentages per liter melk zullen dalen. Echter de productie zal toenemen met 11%. De totale winst zal dalen (prijs daling 30% en productietoename 11%) Door de financieel weinig rooskleurige situatie waarin een groot aantal melkveehouderijen zich bevindt, zal als gevolg van een lagere opbrengst voor de melk een groot aantal bedrijven verlies lijden.	Negatieve invloed (--)
3. Continuïteit	Verschillen van 9 cent per kg melk zijn van grote betekenis voor het inkomen van de boer en bepalen in grote mate de toekomstmogelijkheden van de melkveehouderijsector. De productie neemt toe. Er valt een verschuiving te verwachten naar minder maar grootschalige bedrijven.	Negatieve invloed (--)
4. Innovatie en investeringen	Door de lage melkopbrengsten zal een verdere schaalvergroting van de sector optreden, waarbij binnen de melkveehouderij nog sterker dan al gebeurt naar innovaties ter verlaging van de kosten zal worden gezocht. De invloed op het zoeken naar nieuwe agrarische bestaansvormen zal echter nog sterker zijn	Positieve invloed (++)
5. Administratieve lasten	Het ontbreken van de plicht tot registratie van de melkquota zal leiden tot een aanzienlijke daling van de informatieplicht naar de overheid	Positieve invloed (++)
Economische indicatoren <i>Macro</i> niveau		
6. Inkomenseffecten	Bij Nederlandse bedrijven met reeds beperkte winstmarges zullen negatieve inkomenseffecten te verwachten zijn.	Negatieve invloed (--)
7. Werkgelegenheid	Bij verliesgevende bedrijven zou door faillissementen op korte termijn een negatieve invloed op de werkgelegenheid ontstaan.	Negatieve invloed (--)
8. Internationale concurrentiepositie	De bindende productiequota's verdwijnen wat perspectief biedt voor vergroten van productie en afzet van Nederlandse ondernemers op de internationale markt. Echter door liberalisatie zal de internationale concurrentie groter worden, zullen de prijzen onder druk komen te staan en zal de internationale concurrentiepositie onder druk komen te staan.	Negatieve invloed (--)

Sociale indicatoren <i>Micro</i> niveau		
1.Arbeidsomstandigheden	Hoewel arbeidsomstandigheden sterk zijn gereguleerd wordt door winstdaling wel een beperking t.a.v. boven wettelijke verbeteringen van de arbeidsomstandigheden verwacht.	Negatieve invloed (--)
2. Gelijke kansen	Door lagere marges zullen bedrijven eerder geneigd zijn om goedkope arbeidskrachten, waaronder ongeschoolden, jongeren maar ook zwartwerkers en illegale werknemers, in te zetten.	Kleine negatieve invloed (-)
3. Zekerheid behoud baan	Voor Nederlandse bedrijven zal de prijsdaling een verliesgevende situatie opleveren. De verlaging van de continuïteit zal op korte termijn een vermindering van het aantal banen optreden.	Negatieve invloed (--)
Sociale indicatoren <i>Macro</i> niveau		
4.Effect op volksgezondheid	Verwacht wordt dat bij afschaffing van de minimumprijzen en de daarbij behorende productie quota's de productie toe zal nemen. Hiermee zullen ook de emissies door productie van melk toenemen. Dit heeft een negatief effect op de volksgezondheid.	Negatief effect (--)
5.Voldoen aan wetgeving	Er wordt verwacht dat als bedrijven in de continuïteit problemen komen door lagere marges bedrijven eerder geneigd zijn de mazen in de wet op te zoeken.	Kleine negatieve invloed (-)
6. Kinderarbeid	Hoewel als gevolg van hogere kostendruk de neiging om eigen kinderen in te zetten op het boerenbedrijf groter zal worden, is deze invloed naar verwachting nauwelijks waarneembaar.	Neutraal
7. Mensenrechten	Op dit terrein zal geen invloed te verwachten zijn	Neutraal
Milieu indicatoren		
1. Klimaatverandering	Verwachte toename: 1010 kiloton CO ₂ -equivalenten	Negatieve invloed (--)
2. Verzuring	Verwachte toename: 11 kiloton SO ₂ -equivalenten	Negatieve invloed (--)
3. Eutrofiering	Verwachte toename: 9,4 kiloton fosfaat-equivalenten	Negatieve invloed (--)
4. Landgebruik	Verwachte toename: 992 (1000m ²)	Negatieve invloed (--)
5. Fotochemische smogvorming	Verwachte toename: 0,17 kiloton ethyleen equivalenten	Negatieve invloed (--)

11.7 Samenvattend

In de volgende figuur worden de bevindingen nog eens samengevat.

Figuur 52 Samenvattend overzicht case minimumprijzen melk/zuivel



	Positief (+)	Neutraal (+-)	Negatief (-)
Economisch, micro:	Innovatie en investeringen Administratieve lasten		Prijs van product Totale winst/verlies Continuïteit
Economisch, macro			Inkomenseffecten Werkgelegenheid Internationale concurrentiepositie
Sociaal, micro			Arbeidsomstandigheden Zekerheid behoud baan Gelijke kansen
Sociaal, macro		Kinderarbeid Mensenrechten	Effect op volksgezondheid Voldoen aan wetgeving
Milieueffecten			Klimaatverandering Verzuring Eutrofiering Fotochemische Smogvorming landgebruik

DEEL C CONCLUSIES

12 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

12.1 Conclusies methodiek

In dit onderzoek is een methodiek ontwikkeld voor het bepalen van de sociale en economische effecten van afschaffing of aanpassing van potentieel milieuschadelijke subsidies. Ten aanzien van de methodiek en de toepassing ervan kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

1. De totstandkoming van de in dit onderzoek ontwikkelde methodiek is moeilijker gebleken dan bij aanvang van het onderzoek werd verwacht. Zowel het selecteren van de relevante indicatoren voor de methodiek als de toepassing van de methodiek op potentiële milieuschadelijke subsidies bleek lastiger en heeft meer tijd gekost dan was voorzien.
2. In het algemeen kan worden gesteld dat de uiteindelijk ontwikkelde methodiek een bruikbaar instrument is om een indicatie te krijgen van de potentiële sociale en economische gevolgen van het afschaffen of aanpassen van een subsidie.
3. Het is niet goed mogelijk sociale, economische én milieueffecten van subsidies in één duurzaamheidseffect te vatten.
4. Zowel het aangrijppingspunt van een subsidie en het gezichtspunt van waaruit je de effecten onderzoekt is van groot belang voor inschatting van de effecten van een subsidie.

Ad 1: de moeilijke totstandkoming en toepassing

Om de sociale en economische effecten van aanpassing of afschaffing van subsidies te kunnen bepalen zijn op basis van verschillende literatuurbronnen indicatoren geselecteerd die de basis vormen van de methodiek. Bij de eerste selectie van indicatoren is zowel voor de economische als voor de sociale indicatoren een onderscheid aangebracht naar indicatoren op micro en macro niveau. De plaatsing van sommige indicatoren is voor discussie vatbaar. Zo kan de indicator werkgelegenheid worden gezien als een sociale indicator maar ook als een economische indicator. Om de toepasbaarheid en relevantie van de indicatoren te onderzoeken zijn twee test cases uitgevoerd. In de test cases is door middel van diverse interviews de bruikbaarheid van de geselecteerde indicatoren getoetst. Tijdens de interviews bleken een aantal indicatoren minder relevant of moeilijk te beoordelen. Ook is er overlap tussen verschillende indicatoren geconstateerd. Op basis van de resultaten zijn de indicatoren verder ingedikt tot een lijst van acht economische indicatoren en zeven sociale indicatoren. Door de opzet van het onderzoek zijn niet alle cases gelijk behandeld. Slechts bij de twee testcases is gebruik gemaakt van interviews, de overige cases zijn op basis van literatuur en eerder onderzoek uitgevoerd.

Wat betreft de toepassing van de methodiek zijn de volgende aspecten van belang:

- Bij uitwerking van de cases en de invulling van de indicatoren zijn veel aannames gemaakt. Zo is er gekozen om met name te kijken naar mogelijke effecten op korte termijn

en zijn de meeste indicatoren kwalitatief ingevuld. De effecten van subsidie op elders (andere landen) zijn slechts in zeer beperkte mate kwalitatief meegenomen.

- Toepassing van de methodiek vraagt veel deskundigheid van degene die de methodiek toepast. De geselecteerde indicatoren zijn niet eenvoudig in te vullen. Veelal zijn geen kwantitatieve data voor handen, zodat kwalitatieve deskundigenoordelen noodzakelijk zijn. Hierbij worden veel impliciete en expliciete aannames gedaan. Invulling van met name de sociale indicatoren vraagt bijvoorbeeld meer om een inschattingen van het gedrag van belanghebbenden dan om economische kengetallen. Het verzamelen van deze expertoordeelen is bovendien een tijdrovend proces.
- Om een correct beeld van de achtergrond van subsidies te krijgen moet worden teruggerepen op de overwegingen die tijdens het moment van invoering zijn gemaakt. Deze gegevens zijn echter diffuus aanwezig, zodat intensief onderzoek noodzakelijk is. Bovendien kunnen de oorspronkelijke beweegredenen voor invoering van een subsidie in de loop van de tijd veranderd zijn.
- De methodiek geeft inzicht in de diverse typen effecten met allen verschillende zekerheidsgraden, dat wil zeggen dat niet ieder gevonden effect als even 'hard' kan worden beschouwd.

Ad2: de ontwikkelde methodiek is een bruikbaar instrument

Binnen de beperkingen van het onderzoek kan worden gesteld dat de uiteindelijk ontwikkelde methodiek een bruikbaar instrument is om een indicatie te krijgen van de potentiële sociale en economische gevolgen van het afschaffen of aanpassen van een subsidie. Het betreft een expert-based tool dat als geheel een inzichtelijk beeld verschaft van de diversiteit aan effecten. Uitbreiding van indicatoren is voor het verkrijgen van dit algemene beeld niet nodig. De inschatting van effecten begint bij de vaststelling van wat tot een subsidie wordt berekend. Het transparant en integraal inzichtelijk maken van de effecten levert de handvatten op om een goed gefundeerde afweging mogelijk te maken. Het verschaft onder de gegeven omstandigheden (beperkte tijd en informatie) het best mogelijke afwegingskader.

Ad 3: het is niet mogelijk om de effecten in één duurzaamheidseffect te vatten

Uit toepassing van de methodiek blijkt dat de scores van de indicatoren nooit dezelfde richting op wijzen. Er is altijd sprake van positief scorende indicatoren en negatief scorende indicatoren. Dit geldt zowel tussen de drie categorieën indicatoren (sociaal, economie en milieu) als binnen een categorie indicatoren. Hierdoor is het niet goed mogelijk sociale, economische én milieueffecten van subsidies in één duurzaamheidseffect te vatten. De relevantie en weging van de vastgestelde effecten van subsidies is een politieke keuze.

Ad 4: aangrijpingspunt en perspectief

Voor wat betreft de werking van subsidies is in algemene zin geconstateerd dat het aangrijpingspunt van groot belang is om iets te kunnen zeggen over de impact van de subsidies. Naarmate een subsidie de ontvanger minder vrijheidsgraden geeft (ofwel specifiek is) is er meer zekerheid over de effecten die worden bereikt, maar wordt ook de innovatieve flexibiliteit bij de ontvanger weggehaald. Hiernaast is het perspectief van waaruit de effecten van een subsidie wordt beoordeeld van groot belang. Bij subsidies is er altijd sprake van "winnaars" en "verliezers",

subsidies moeten altijd betaald worden en brengen relatieve verschuivingen teweeg in de economie. Tenslotte is het niet altijd eenvoudig de effecten op de verschillende indicatoren eenduidig in kaart te brengen en te beoordelen. Het verder specificeren van de indicatoren kan hieraan bijdragen.

12.2 Aanbevelingen

Op basis van de resultaten en conclusies van dit onderzoek zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd:

1. De eerste aanbeveling is om de methodiek verder uit te werken. Dit betreft concreet twee onderdelen: ten eerste moeten de definities van de indicatoren en beoordelingscriteria worden aangescherpt, zodat zij eenduidiger zijn en de toepassing uniformer. Per indicator dient specifiek te worden beschreven hoe invulling kan worden gegeven aan de indicator en hoe effecten meer kwantitatief kunnen worden meegenomen. Hoewel kwantificering tijdrovend is en vaak op minstens zoveel arbitraire beslissingen is gebaseerd als een kwalitatieve benadering, gaat over het algemeen meer overtuigingskracht uit van cijfers dan van een tekst. Deze kunnen als input voor discussie en interviews gebruikt worden. Ten tweede moeten per case doelgroepen (stakeholders) worden geïdentificeerd. Via de invulling van een stakeholders tabel en op basis van interviews kan een beter beeld worden verkregen van de gevolgen per stakeholder. Voor het uiteindelijk afwegen van positieve en negatieve effecten kan gebruik worden gemaakt van een klankbord om zo tot een uiteindelijke beoordeling te komen. Aanvullend kan het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse de onzekerheid ten aanzien van uitkomsten beperken. Het gaat hierbij met name om onzekerheid in relatie tot de subjectiviteit van de uitkomsten, zo zijn er vaak meerdere redeneringen op te zetten die wellicht allen tot een andere conclusie leiden.
2. Het verdient de aanbeveling om een aantal van de geselecteerde milieuschadelijke subsidies aan een meer diepgaand onderzoek te onderwerpen. Daarbij lijken vooral de case (R)EB glastuinbouw en EB grootverbruikers interessant omdat deze cases weinig conflicterende resultaten laten zien. Mogelijk kan de aanpassing van deze subsidies aangevuld met compenserende maatregelen een impuls geven aan energiebesparende maatregelen terwijl de effecten op economische en sociale aspecten beperkt zijn. Praktische mogelijkheden voor compenserende maatregelen zijn door de betrokken partijen tot op heden nog niet gevonden.
3. Naast de onzekerheden die altijd een rol spelen bij inschattingen, is de werking van subsidies gecompliceerd doordat subsidies door de doelgroep vaak worden doorvertaald in financiële voordelen voor anderen. Deze weglekeffecten maken het moeilijk een goed beeld te krijgen van het uiteindelijke effect van een subsidie. De integrale beoordeling van de effecten wordt verder gecompliceerd door het gegeven dat er bij de instelling van een subsidie niet alleen 'winnaars' zijn, maar ook 'verliezers'. Financiële bevoordeling van de een houdt immers steeds ook een concurrentienadeel in voor de ander. Zo werken de effecten ieder een kant op.

4. Een vierde aanbeveling is om de ontwikkelde methodiek toe te passen bij ontwikkeling en formulering van nieuwe subsidies en hier rekening mee te houden. Op deze manier kan mogelijk een meer duurzame variant van subsidies kunnen ontstaan.

LITERATUUR

AccountAbility institute of social and ethical accountability, *AccountAbility 1000 (AA 1000) framework, standard, guidelines and professional qualification*, London, 2001

Actal, (2005) Adviescollege Toetsing Administratieve Lasten, **Website**, <http://www.actal.nl>, Den Haag.

Anwb (2005), website, <http://www.verkeeradvies.nl/>, Diemen.
bezoekt in april en mei 2005.

Anwb (2005), website, <http://www.verkeeradvies.nl/index.php?cat=4&pag=17#267>

AVV (2004) (Adviesdienst Verkeer en Vervoer), *Effecten van Belastingplan 2004 op mobiliteit en milieu*, Milieu- en Natuurplanbureau, Centraal Planbureau, Den Haag.

Beers, Cees van, Jeroen C.J.M. van de Bergh, André de Moor & Frans Oosterhuis (2002), *Milieueffecten van indirecte subsidies*, de ontwikkeling van een beleidsgerichte methodiek, TUD/RIVM/VU, Vrom, Den Haag.

Beers, Cees van, Jeroen C.J.M. van de Bergh, André de Moor & Frans Oosterhuis (2002), *Milieueffecten van indirecte subsidies*, de ontwikkeling van een beleidsgerichte methodiek, TUD/RIVM/VU, Vrom, Den Haag.

Berkhout, P., J.F.M. Helming e.a. (2002), *Zuivelbeleid zonder melkquotering? Mogelijke gevolgen voor Nederland en de EU*, Rapport LEI, Den Haag

Boots, M.G. and J.H.M. Peerlings (1999), *Two-tier pricing and Agenda 2000 agreement. Consequences of EU diary policy reform for Dutch dairy farms*. Cahiers d'economie et sociologie rurales 51: 24-39

Brief van staatssecretaris Bos aan de Kamercommissie voor Financiën, d.d. 1 maart 2002.

Brons, M., E. Pels, P. Nijkamp en P. Rietveld (2001), *Price Elasticities of Demand for Passenger Air Travel: A Meta-Analysis*. Tinbergen Institute Discussion Paper TI 2001-047/3. Tinbergen Instituut / Vrije Universiteit, Amsterdam.

Brouwer, F.M., C.J.A.M. de Bont en C. van Bruchem (red., 2002), *Landbouw, Milieu, Natuur en Economie*. Editie 2001/2002. LEI, Den Haag.

Brouwer, Floor, J Helming (2000), *The Effects of Support Measures on the Profitability on Organic Farming Relative to Conventional Farming: A Case Study for The Netherlands*, Report to the Working Party on Economic and Environmental Policy Integration, ENV/EPOC/GEEI(99)4/Final, OECD, Paris

Bruggen, Cor van & Marco van Veller (2005), *Uitvoering mineralen en meststoffenwetgeving*, CBS, Voorburg.

CBS 2005, *Website Statline* (statline.cbs.nl), Voorburg/Heerlen.

CBS, 2003, *Statistieken*, <http://statline.cbs.nl/>, Voorburg/Heerlen.

COM/ENV/EPOC/DAFFE/CFA(99)111/FINAL, Environment Directorate, OECD, Paris.

Commuter Engineering (CE), 2005, website, <http://www.fordailyuseonly.nl/>

CPB, website 2005

CPB/AVV/MNP (2004), *Effecten van Belastingplan 2004 op mobiliteit en milieu*, CPB-notitie.

Cunningham, Bryony, Nigel Battersby, Walter Wehrmeyer and Catriona Fothergill (2004), *A Sustainability Assessment of a Biolubricant*, Journal of Industrial Ecology, Volume 7, Number 3-4, 179 -192

Dijkstra, W.J. & P. Janse, (2001), *Potentiële vergroeningsmaatregelen in verkeer en vervoer voor het belastingstelsel*, Rapportage voor de Werkgroep vergroening van het Fiscale Stelsel II, CE, Delft

Dings, J.M.W., R.C.N. Wit, B.A. Leurs, M.D. Davidson en W. Fransen (2002), *External costs of aviation*. CE, Delft, februari 2002.

ECN (Energieonderzoek Centrum Nederland), 2005; website, www.energie.nl. Diemen.

Ferrer-i-Carbonell, A., A.C. Muskens, M.J. van Leeuwen en J.W. Velthuisen (2000). *Behavioral responses to environmentally-related taxes. Report*

Groot, H.L.F. de, E.T. Verhoef en P. Nijkamp (2001). *Energy saving by firms: decision-making, barriers and policies*. Energy Economics 23: 717-740.

Hart, Maureen, *Guide to sustainable community indicators*, North Andover, MA, 1999

Heliview (2002), 'Onderzoek Fleetmanagement 2002' en "Leasing Personenwagens 2000" website <http://www.heliview.nl/Applications/Heliview.nsf/Nieuws/ID=73>, bezocht op 14 mei 2005.

Heliview (2002), 'Onderzoek Fleetmanagement 2002', website, <http://www.heliview.nl/Applications/Heliview.nsf/Nieuws/ID=73>, bezocht op 14 oktober 2005.

Helming J. en J. Peerlings (2002), *The impact of milk quota abolishment on Dutch agriculture and economy; applying an agricultural sector model integrated into a mixed input-output model*. Wageningen University and Research Center

Hof, A.F., J.M.W. Dings en W.J. Dijkstra (2001), *Prijsgevoeligheid in de luchtvaart en zeescheepvaart*. Literatuurstudie. CE, Delft, november 2001.

<http://www.vna-lease.nl/VNA/show.do?ctx=1346,1365,35114>

IATA, (2004) op www.vlieghinder.nl

Jongeneel, (2000), in *"Landbouwbeleid waarom eigenlijk?"*, Lei/Wageningen, Den Haag, 2004, rapport 6.04.07.

Jongeneel, R. and A.M. Burrell (2002), *EU dairy policy reform*. Wageningen University

Kampman, B. (2001), *Hebben autobelastingen en accijnzen effect?: invloed van auto- en brandstofbelastingen op het autopark en -gebruik in 8 EU-lidstaten* Centrum voor Energiebesparing en Schone Technologie (CE), Delft, 78 pp.

Kampman, B.E., B.H. Boon, (2004) *Duurdere diesel : een berekening van de effecten van een verhoging van de dieselaccijns met 10ct/l*, studie in opdracht van Milieudefensie CE-Delft, 11 pp.

Kampman, Bettina, Harry Croezen, Jan-Coen van Elburg & Bert Schepers (2003), *Bestelauto's anders belast : evaluatie van opties voor een andere fiscale belasting van bestelauto's*, studie in opdracht van VROM, CE-Delft, 85 pp.

Komen, M.H.C. en J.H.M. Peerlings (2001), *Endogenous technology in dairy farming under environmental restrictions*. European Review of Agricultural Economics 28/2:117 – 142

Koutsoyiannis, A. (1979), *Modern Micro-economics*, MacMillan Publishers, London

Leurs, B.A., Manderveld, N.H. & J.P. van Soest (2000), *Nieuwe opties voor een groener fiscaal stelsel*, CE, Delft

Lijesen, M., M. Mulder en M. Vromans (2001), *Fiscale vergroening en energie II*. Economische effecten van verhoging en verbreding van de regulerende energiebelasting. CPB Document 006, juli 2001. Den Haag

LTO (2005), Website

LTO, (2002), *Zichtbaar Ondernemerschap, De visie van LTO Nederland op glastuinbouw met perspectief*, Den Haag (<http://www.lto.nl/sectoren/glastuinbouw/archief/visie2002.pdf>)

LTO, (2003), *Resultaten LTO Glastuinbouw 2003*, Den Haag (<http://www.ltonet.nl/lto-nederland/sectoren/glastuinbouw/resultaten2003.doc>)

LTO, (2004), "*Duurzaam en gedurfd*", Maatschappelijk jaarverslag glastuinbouw 2003, Den Haag (<http://www.lto.nl/sectoren/glastuinbouw/publicaties/Maatschappelijkjaarverslag2003.pdf>)

Michaelis, L. (1997), Special Issues in Carbon/Energy Taxation: *Carbon Charges on Aviation Fuels*. Working Paper 12 voor de Annex I Expert Group on the UN FCCC, project 'Policies and Measures for Common Action'. OECD, Parijs.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2003, *Prijsvork tussen teler en consument*, Brussel

Ministerie van Financiën (2005) Website

Ministerie van Financiën, 2001, www.minfin.nl, Website, Den Haag, bezocht op 17/12/2001.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat op www.luchtvaartbeleid.nl/dgl/internationaal/milieu1.asp?id=41

Ministerie van LNV (2002), *Boeren bij vrijhandel. De Nederlandse agrosector bij handelsliberalisatie en EU-uitbreiding: een verkenning*. Den Haag, januari 2002

MuConsult B.V., (2005), *Kansen en Mogelijkheden van Internationaal Vervoersmanagement*, eindrapport, Amersfoort, mei 2005.

Nationale Raad voor Landbouwkundig Onderzoek, (2000), *Wat te doen voor een duurzame, gerespecteerde glastuinbouw in Nederland*, Den Haag, februari 2000, NRLO-rapport nr. 2000/6

NLO (2001), *Luchtvaart verbindt. Over de rol van de luchtvaart in de moderne samenleving*. Nederlands Luchtvaart Overleg.

OECD (1999), *The Effects of Support Measures on the Profitability of Organic Farming relative to Conventional Farming; A Case Study for the Netherlands*, Environmental Policy Committee, ENV/EPOC/GEEI(99)4/FINAL, Paris.

Oskam, A.J. en Osinga, E. (1982), *Analysis of Demand and Supply in the Dairy Sector of the Netherlands*, European Review of Agricultural Economics, 9: 365-413.

Pieters, Jan (2003), When removing subsidies benefits the environment: developing a checklist based on the conditionality of subsidies, Vrom, The Hague.

Productschap Zuivel (2005), website

Resource Analysis (1999), *Analysis of the taxation of aircraft fuel*. Studie voor de Europese Commissie, DG VII. Rapport RA/98-303, Resource Analysis, Delft.

Rondinelli, Dennis A. and Michael A. Berry (2000), *Environmental Citizenship in Multinational Corporations: Social Responsibility and Sustainable Development*, European Management Journal, Vol. 18, No. 1, 2000, 70 – 84

Romijn, Bart, Diana Stalenhoef, Jeroen van Wetten, Miranda Boland, Mark van Dorp, Graham Bennet, Gerrit de Wit & Marc Davidson, *Inventarisatie milieuschadelijke subsidies in Nederland*, onderzoek in opdracht van het Ministerie van VROM, AIDEnvironment/CE, Amsterdam, 1997

SCP (1993), *Milieuheffingen en consumptie*: de gevolgen van milieuheffingen voor de koopkracht en consumptie van huishoudens. Sociale en Culturele Studies 18. Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag.

Shell Oil (2002), *Business Principles 2002*, Shell, London

Staatssecretaris van VROM (2004) Brief aan de tweede Kamer inzake Fiscale vergroeningsmaatregelen, TK 29 770 nr. 1 en nr. 2, 20 september 2004.

Stam, M. (Afdeling Energie en Grondstoffen, Centraal Planbureau CPB) *De elasticiteit van energie*, Economisch Statistische Berichten 89(4424), Den Haag, 23 Jan 2004) p. 40-41

Steehouder, J. (2004) *Goedkoop vliegen: trein verliest terrein*, in: *Natuur En Milieu* (28), juli/augustus 2004, pp. 8-9

Stichting Natuur en Milieu, *Glas in beweging, Naar een duurzame glastuinbouw*, visie van Stichting Natuur en Milieu en de 12 provinciale Milieufederaties op de toekomst van de glastuinbouw in Nederland,

<http://www.natuurenmilieunederland.nl/images/upload/visieglas.pdf>

Uitvoeringsorganisatie-IMT, 2005, *Resultaten milieuprestaties glastuinbouw*, www.GLAMI.nl

Vakgroep LTO Glastuinbouw, *Ondernemerschap in beeld*, sociaal en milieujaarverslag 2002, LTO-Nederland, 2003.

Veleva, V., M. Hart, T. Greiner and C. Crumbley (2001), *Indicators of sustainable production*, *Journal of Cleaner Production*, Volume 9, Number 5, 2001, 447 – 452

VGA VNA (2005) *Autoleasemarkt Jaarcijfers 2004*, website, <http://www.vna-lease.nl/VNA/show.do?ctx=1346,1365,35114>, bezocht op 15 april 2005.

VNA Autolease markt, jaarcijfers 2003 op www.vna-lease.nl

VROM (1989). *Nationaal Milieubeleidsplan. Kiezen of verliezen*. Den Haag.

Werkgroep vergroening van het fiscale stelsel II (2001). *Fiscale vergroening: Een Verkenning van de Fiscale Mogelijkheden om het Milieu te Ontlasten*. Ministerie van Financiën, Den Haag, juli 2001.

Wilt, C., Product stewardship at Xerox corporation, in G. Davis and C. Wilt (eds.), *EPR: a new principle for product-oriented pollution prevention*, University of Tennessee, 1997

Wit, R.C.N., B.A. Leurs, M.D. Davidson, J. van Swigchem. (2000), *Onderzoek naar Milieuschadelijke Subsidies*. CE, Delft.

Zwartelé, M.A., (2000), *Luchtvaart in de samenleving, Fabels en Feiten over de luchtvaart*, Ursem, maart 2000

DEEL D BIJLAGEN

BIJLAGE 1 DIRECTE EN INDIRECTE SUBSIDIES

Nr	Ministerie	Directe Subsidie	Intuïtie		Nader oz?	Toelichting
			Milieu-effect?	Pos/neg		
1	MinBuza	Mensenrechten	nee	-	nee	
2	MinBuza	Goed bestuur en democratisering	nee	-	nee	
3	MinBuza	MATRA projectenprogramma	ja	-	nee	veel matraprojecten richten zich op verbetering van het milieu, maar LT en intl.
4	MinBuza	MATRA opleidingen programma	ja	-	nee	veel matraprojecten richten zich op verbetering van het milieu, maar LT en intl.
5	MinBuza	MATRA doelbijdragen	nee	-	nee	
6	MinBuza	MATRA programma politieke partijen	nee	-	nee	
7	MinBuza	VN-jongeren	nee	-	nee	
8	MinBuza	Carnegie-Stichting, incl. Bibliotheek	nee	-	nee	
9	MinBuza	Fonds Incidentele doelbijdragen	nee	-	nee	
10	MinBuza	Instituut Clingendael	nee	-	nee	
11	MinBuza	Stichting Atlantische Commissie	nee	-	nee	
12	MinBuza	Stichting Jason	nee	-	nee	
13	MinBuza	Veiligheid/wapenbeheersing	nee	-	nee	
14	MinBuza	Nederlands Helsinki comite	nee	-	nee	
15	MinBuza	POBB, Programma Ondersteuning Buitenlands beleid	nee	-	nee	
16	MinBuza	Milieu	ja	Positief	Nee	Het vanuit milieuperspectief leveren van een bijdrage aan het bestrijden van structurele armoede. Doelgroep: Particuliere organisaties in het Noorden en Zuiden, gericht op milieu.
17	MinBuza	Voedselzekerheid en voedselverbetering	nee	-		
18	MinBuza	Kinderen en ontwikkeling	nee	-		
19	MinBuza	Maatschappelijke ontwikkeling	nee	-		
20	MinBuza	Vrouwen en ontwikkeling	nee	-		
21	MinBuza	RNTC	nee	-		
22	MinBuza	KIT	nee	-		

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

23	MinBuza	Onderzoeksprogramma	nee	-		meer kennis is meer milieubewustzijn is minder belasting op het milieu, echter LT en Intl.
24	MinBuza	Communicatieprogramma	nee	-		
25	MinBuza	Programma's internationaal onderwijs (institutionele ontwikkeling en beurzen)	nee	-		meer kennis is meer milieubewustzijn is minder belasting op het milieu, echter LT en Intl.
26	MinBuza	Samenwerking Internationale Instituten	nee	-		
27	MinBuza	Primair onderwijs en volwasseneducatie, cultuur en ontwikkeling	nee	-		meer kennis is meer milieubewustzijn is minder belasting op het milieu, echter LT en Intl.
28	MinBuza	Azië-faciliteit	nee	-		
29	MinBuza	Programma Bilaterale Samenwerking Indonesie	nee	-		afhankelijk van de invulling, maar steeds intl.
30	MinBuza	Internationale culturele betrekkingen	nee	-		
31	MinBuza	Derde Cultuurallocatie Nederland-Suriname	nee	-		
32	MinBuza	Medefinancieringsprogramma	nee	-		
33	MinBuza	Personele samenwerking	nee	-		
34	MinBuza	Vakbeweging	nee	-		
35	MinBuza	Technische assistentie	nee	-		
36	MinBuza	Assistent-Deskundigen Programma	nee	-		
37	MinBuza	Gemeentelijke samenwerking	nee	-		
38	MinBuza	Economie en werkgelegenheid	ja	Negatief	Nee	betere economie levert meer productie op en daardoor meer belasting op het milieu, wel zijn milieumaatregelen beter te betalen
39	MinBuza	Landbouw en regionale ontwikkeling	ja	Negatief	Nee	Bevordering voedselzekerheid en versterking van de landbouwsector in ontwikkelingslanden. Doelgroep: Rurale bevolkingsgroepen in de doellanden.
40	MinBuza	Stedelijke ontwikkeling	nee	-		meer compacte steden levert meer natuur op
41	MinBuza	Grondstoffen	ja	Positief	Nee	Bevorderen van een vanuit oogpunt van duurzaamheid verantwoorde productie van grondstoffen. Doelgroep: rurale bevolkingsgroepen
42	MinBuza	ORET/MILIEV	nee	-		is dit geen milieufonds?
43	MinBuza	Infrastructuurfonds MOL's	nee	-		afhankelijk van de invulling
44	MinBuza	Investerings OS	nee	-		afhankelijk van de invulling
45	MinBuza	Speciale Programma's FMO	nee	-		

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

46	MinBuza	PUM	nee	-		
47	MinBuza	Allochtoon ondernemerschap	ja	Pos/neg	Nee	Als leidt tot extra productie van goederen voor import of export van goederen kan het extra milieu-effecten teweeg brengen, intl.
48	MinBuza	Subsidies CBI (Centrum Bevordering Import)	ja	Pos/neg	Nee	Versterken van de concurrentie van bedrijven in ontwikkelingslanden op buitenlandse (met name Westerse) markten. Dit kan leiden tot meer import in westerse landen, meer productie in minder ontwikkelde landen, meer vervuiling in productieland.
49	MinBuza	Noodhulp en conflictbeheersing	nee	-		
50	MinBuza	Voorlichting ontwikkelingssamenwerking (NCDO)	nee	-		
51	MinBuza	Voorlichting ontwikkelingssamenwerking (Stichting Scherpenzeel)	nee	-		
52	MinBuza	Europafonds	nee	-		
53	MinBuza	Gedetineerdenbegeleiding aan Nederlandse gedetineerden in het buitenland	nee	-		
54	MinBuza	Intensivering bilaterale betrekkingen West-Europa (IBB-WE)	nee	-		afhankelijk van de invulling
55	MinBuza	Speciale activiteiten	nee	-		
56	MinBuza	Programma Kleine Projecten	nee	-		
57	MinBuza	Diverse bijdragen personeelweldzijn	nee	-		
58	MinBuza	Subsidies Polair Onderzoek	nee	-		
59	MinBuza	Europees Instituut Bestuurskunde	nee	-		
60	MinBuza	TMF, Thematisch Medefinancieringsprogramma	nee	-		
61	MinJus	NSCR (Nederlands Studiecentrum Criminaliteit en Rechtshandhaving)	nee	-		
62	MinJus	PCOJ (Programmeringscollege Onderzoek Jeugd) Programma-subsidie	nee	-		
63	MinJus	Commission International de l'etat civil (Verdrag van 25-09-1950, Regl. Financier de le CIEC)	nee	-		
64	MinJus	Internationale commissie van Juristen (Brief: MvJ aan ICJ d.d. 7-3-1973 kenmerk 88/673 en d.d. 2-8-1978 kenmerk 314/678)	nee	-		
65	MinJus	Nederlands Juristen Comite van de Mensenrechten (brief, kenmerk 119435/01/06)	nee	-		

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

66	MinJus	Preventie van Criminaliteit (WJS)	nee	-		
64	MinJus	Stichting Magenta, Meldpunt Discriminatie Internet	nee	-		
65	MinJus	Slachtofferhulp (Wet Justitie-subsidies)	nee	-		
66	MinJus	Politiemuseum (subsidiebeschikking d.d. 6-6-1994 nr EA94/U504)	nee	-		
67	MinJus	Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie, (brief met algemene voorwaarden)	nee	-		
68	MinJus	Wet op de jeugdhulpverlening	nee	-		
69	MinJus	Wet op de jeugdhulpverlening (subsidiebesluit)	nee	-		
70	MinJus	Wet opnemng buitenlandse pleegkinderen.	nee	-		
71	MinJus	Wet op de jeugdhulpverlening (subsidiebesluit)	nee	-		
72	MinJus	Reclasseringsregeling 1995	nee	-		
73	MinJus	Vereniging voor rechtshulp (WJS)	nee	-		
74	MinJus	Landelijk Buro Rascismebestrijding (WJS)	nee	-		
75	MinJus	Clara Wichmann Instituut (WJS, art.49)	nee	-		
76	MinJus	Steunpunt Kwaliteitsinitiatieven Rechtsbijstand (WJS, art. 49)	nee	-		
77	MinJus	Vakcentrale CNV (WJS, art. 49)	nee	-		
78	MinJus	Rechtskundige dienst FNV (WJS, art.49)	nee	-		
79	MinJus	Alternatieve geschillenbeslechting (WJS, art.49)	nee	-		
80	MinJus	Nederlandse Orde van Advocaten (WJS, art.49)	nee	-		
81	MinJus	Stichting Geschillencommissie Consumentenzaken (WJS, art.49)	nee	-		
82	MinJus	Vedivo (Wet Justitie-subsidies)	nee	-		
83	MinJus	Kinderrechtswinkels	nee	-		
84	MinJus	Stichting Instituut van Gerechtstolken en -vertalers (SIGV)	nee	-		
85	MinJus	Subsidieregeling Tolkencentra (Stcrt 1997-247)	nee	-		
86	MinJus	Wet op de rechtsbijstand (art.42)	nee	-		
87	MinJus	Wet schuldsanering natuurlijke personen	nee	-		
88	MinJus	Wet op het Notarisambt / Gerechtsdeurwaarderswet	nee	-		
89	MinJus	Halt bureaus en Halt Nederland (Wet Justitie-subsidies)	nee	-		
90	MinJus	Reclasseringsregeling 1995	nee	-		
91	MinJus	Particuliere TBS-inrichtingen	nee	-		
92	MinJus	Subsidiebesluit particuliere jeugdinrichtingen (Stbl. 1998-82)	nee	-		

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

93	MinJus	Stichting (strafrechtelijke) Opvang Verslaafden (Stbl. 1994-155)	nee	-		
94	MinJus	Asiel-diversen Wet Justitie Subsidies (Stb 1996-334)	nee	-		
95	MinJus	Subsidiebesluit Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA, stbl. 1994-422/637)	nee	-		
96	MinJus	Terugkeerregeling IOM (Brief DGIOM d.d. 19-11-1991, nr 142596/91/DVZ)	nee	-		
97	MinJus	Academie voor Wetgeving (Brief: MvJ aan Stichting Academie voor Wetgeving d.d. 14-11-2001, kenmerk 5132169/01/6)	nee	-		
98	MinJus	Kenniscentrum IT & Recht (Brief: MvJ aan Stichting Kenniscentrum IT & Recht, d.d. 12-06-2002, kenmerk 5169453-02)	nee	-		
99	MinJus	Preventie van Criminaliteit (WJS)	nee	-		
100	MinJus	Slachtofferzorg (WJS)	nee	-		
101	MinJus	Stichting aanpak voertuigcriminaliteit (WJS)	nee	-		
102	MinJus	Prostitutie/mensenhandel (WJS)	nee	-		
103	MinJus	Leerstoel Criminalistiek (WJS)	nee	-		
104	MinJus	Meldpunt Kinderporno (WJS)	nee	-		
105	MinJus	Pilots Milieudelicten (WJS)	ja	Positief	Nee	Als bestraffing milieudelicten tot minder milieudelicten leidt heeft dit minder milieubelasting tot gevolg
106	MinJus	Stadskantoor Justitie Heerlen	nee	-		
107	BiZa 8	Subsidieverlening Oorlogsgravenstichting (min. Besluit 24 juni 1997, nr. BW97/U566)	nee	-		
108	BiZa	Wet subsidiëring politieke partijen (Stb. 1999, nr. 257)	nee	-		
109	BiZa	Regeling subsidiëring samenwerkingsverbanden en gezamenlijke rechtspersoon minderheden (stcr. 1999,183)	nee	-		
110	BiZa	Subsidie Europees Instituut voor Bestuurskunde (min. Besluit 24 april 1986)	nee	-		
111	BiZa	Subsidie Stichting Overheidsmanager van het jaar	nee	-		
112	BiZa	Regeling subsidiëring ST. CAOP; Stcr. 1999/250	nee	-		
113	BiZa	Subsidiëring Stichting Verdeling Overheidsbijdragen (circulaire 21 juni 1982, Stcr. 1982/125)	nee	-		
114	BiZa	Subsidie Kenniscentrum Grote Steden	nee	-		

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

115	OC&W	Minderhedenbeleid: Nederlands als tweede taal	nee	-		
116	OC&W	Minderhedenbeleid: intercultureel onderwijs	nee	-		
117	OC&W	Minderhedenbeleid: speciale niet wettelijke uitgaven (projecten t.b.v. Landelijke onderwijswerkgroep asielzoekerskinderen in centrale opvang, nascholing OALT-leerkrachten en Landelijke Stichting Educatie Molukkers (st.crt. 1998, nr.242)	nee	-		
118	OC&W	Leerlinggebonden financiering	nee	-		
119	OC&W	Nederlands gebarentaal	nee	-		
120	OC&W	Emancipatie	nee	-		
121	OC&W	Kwaliteit basisonderwijs	nee	-		meer kennis is meer milieubewustzijn is minder belasting op het milieu
122	OC&W	Bestuurlijke krachtenbundeling	nee	-		meer kennis is meer milieubewustzijn is minder belasting op het milieu
123	OC&W	Voor- en vroegschoolse educatie (vve); deskundigheidsstimulering	nee	-		
124	OC&W	Internationale zaken	nee	-		
125	OC&W	Nascholing (onderwijskundig management, opfriscursus herintreders, remedial teaching)	nee	-		
126	OC&W	Edventure (v/h coördinatie werkverband van plaatselijk en regionaal onderwijs-adviescentra)	nee	-		
127	OC&W	Ouderorganisaties	nee	-		
128	OC&W	Overige activiteiten primair onderwijs (o.a activiteiten t.b.v. zorgverbreding, onderwijstelefoon, Fries, geweld op straat, veilige school)	nee	-		
129	OC&W	Doelgroepenbeleid	nee	-		
130	OC&W	Ondersteuning onderwijsvernieuwing	nee	-		
131	OC&W	Vorbereidend beroepsonderwijs	nee	-		
132	OC&W	Basisvorming	nee	-		meer kennis is meer milieubewustzijn is minder belasting op het milieu
133	OC&W	Bovenbouw havo/vwo	nee	-		meer kennis is meer milieubewustzijn is minder belasting op het milieu
134	OC&W	Examens	nee	-		

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

135	OC&W	Specifiek beleid	Ja	Positief	Nee	Het leveren van een bijdrage (via LNV) om te komen tot een structurele inbedding van natuur- en milieu-educatie in het onderwijsbestel. Als dit al een effect heeft dan zal het een positief effect zijn; maar LT
136	OC&W	Faciliteitenregeling nascholing	nee	-		
137	OC&W	Faciliteitenregeling cumi	nee	-		
138	OC&W	Faciliteitenregeling onderwijs eigen taal	nee	-		
138	OC&W	Regeling audio-visueel gehandicapten	nee	-		
139	OC&W	Vernieuwingsfaciliteiten i.h.k.v. vmbo	nee	-		
140	OC&W	Vernieuwing voortgezet onderwijs (i.h.k.v. het regeerakkoord)	nee	-		
141	OC&W	Vernieuwing materieel mavo/vbo	nee	-		
142	OC&W	Faciliteitenregeling incidentele middelen achterstallig onderhoud	nee	-		
143	OC&W	Regeling informatie- en communicatietechnologie (ict)	nee	-		
144	OC&W	Faciliteitenregeling studie- en beroepskeuze	nee	-		
145	OC&W	Bijdragen aan LAKS	nee	-		
146	OC&W	Bekostiging van taken van de CEVO/COB	nee	-		
147	OC&W	Bestrijding voortijdig schoolverlaten: regionale meld- en coördinatiefunctie	nee	-		
148	OC&W	Bestrijding voortijdig schoolverlaten: REA	nee	-		
149	OC&W	Vernieuwingsactiviteiten: SILO 2001-2004 (voorheen BVE-2000)	nee	-		
150	OC&W	Vernieuwingsactiviteiten: kennisuitwisseling beroepsonderwijs/bedrijfsleven	nee	-		
151	OC&W	Impuls beroepsonderwijs	nee	-		
152	OC&W	Arbeidsmarktproblematiek: beroepen promotie	nee	-		
153	OC&W	Nautisch onderwijs	nee	-		
154	OC&W	JOB	nee	-		
155	OC&W	Internationale activiteiten	nee	-		
156	OC&W	Versterking beroepsbegeleidende leerweg	nee	-		
157	OC&W	Doelgroepenbeleid: onderwijsvoorrangsbeleid/emancipatiebeleid	nee	-		
158	OC&W	Innovatie: vernieuwingsfonds hbo	nee	-		
159	OC&W	Internationalisering	nee	-		

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

160	OC&W	Verbetering lerarenopleidingen: stagevergoeding	nee	-		
161	OC&W	Specifieke stimulering: commissies	nee	-		
162	OC&W	Specifieke stimulering: overige uitgaven	nee	-		
163	OC&W	Doelgroepenbeleid: techniek	nee	-		
164	OC&W	Kwaliteitszorg/accreditering	nee	-		
165	OC&W	Verbetering lerarenopleidingen: omslag lerarenopleidingen voortgezet onderwijs	nee	-		
166	OC&W	Nederlandse Organisatie voor Internationale samenwerking in het Hoger Onderwijs (NUFFIC)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
167	OC&W	International Institute for Infrastructural, Hydraulic and Environmental Engineering (IHE)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
168	OC&W	Institute of Social Studies (ISS)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
169	OC&W	Stichting Maastricht School of Management (MSM)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
170	OC&W	Institute for Housing and Urban Development Studies (IHS)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
171	OC&W	Internationaal Instituut voor Lucht- en Ruimtekaartering en Aardkunde (ITC)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
172	OC&W	Stichting Afrika Studiecentrum (ASC)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
173	OC&W	United Nations University (UNU)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
174	OC&W	Europees Universitair Instituut Florence	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
175	OC&W	Nederlandse deelneming aan studie-centra en commissies van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
176	OC&W	Netherlands America Commission for educational ex-change (NACEE)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
177	OC&W	Nederlands Vlaams Instituut Caïro	nee	-		
178	OC&W	Japan-Nederland Instituut	nee	-		
179	OC&W	Stichting Handicap en Studie	nee	-		

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

180	OC&W	Stichting UAF Steunpunt (SUS) / UAF (Universitair Asiel Fonds)	nee	-		
181	OC&W	European University Association (EUA)	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
182	OC&W	Interstedelijk studentenoverleg (ISO)	nee	-		
183	OC&W	Landelijke Studenten Vakbond (LSVb)	nee	-		
184	OC&W	Internationalisering	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
185	OC&W	Overige uitgaven universiteiten	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
186	OC&W	Decentrale selectiemogelijkheden betreffende numerus fixus opleidingen in het hoger onderwijs	nee			
187	OC&W	Overige uitgaven	nee			
188	OC&W	Majeure schaden	nee			
189	OC&W	Wettelijke bekostiging onderzoekinstellingen/intermediaire organisaties	Ja			
190	OC&W	Contributies internationale verdragen	nee			
191	OC&W	Exploitatiebijdragen	nee			
192	OC&W	Overige structurele bijdragen	nee			
193	OC&W	Nederlandse taal en cultuur	nee			
194	OC&W	Oost-Europa	nee			Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
195	OC&W	Overige bilaterale samenwerking	nee			
196	OC&W	Multilaterale samenwerking	nee			
197	OC&W	Economie Ecologie Technologie	Ja	Positief	Nee	Als gericht op milieu-educatie/onderzoek mogelijk positief effect op LT
198	OC&W	Fonds Economische Structuurversterking	Ja	Pos/Neg	Nee	Als het leidt tot meer consumptie/productie wordt het milieu geschaad; als er meer verdiend wordt kunnen milieumaatregelen worden bekostigd
199	OC&W	Wet studiefinanciering (WSF 2000) incl. reisvoorziening WSF (Stb. 2000, 286)	Ja	neg	ja	reisvergoeding leidt tot meer reizen en daardoor meer emissies en lawaai, geen reisvergoeding zou tot meer kleine huishoudens leiden als studenten alleen gaan wonen, wat de milieubelasting doet toenemen; wel kan het tot meer openbaar vervoer in plaats van particulier vervoer leiden

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

200	OC&W	Podiumkunsten: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 _ Bekostigingsbesluit cultuuruitingen, Stb. 1994, 473"	nee			
201	OC&W	Film: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 _ Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
202	OC&W	Beeldende Kunst vormgeving en architectuur: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
203	OC&W	Amateurkunst en kunsteducatie: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
204	OC&W	Overige subsidies, toelagen en overige uitgaven kunsten: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
205	OC&W	Subsidies op het terrein van het bibliotheekwerk: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193. Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
206	OC&W	Besluiten blindenbibliotheken: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193. Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
207	OC&W	Subsidies op het terrein van de Nederlandstalige en Friestalige letteren: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193. Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
208	OC&W	Taalunieverdrag 1982: "Tractatenblad 1980, 147 Stb. 1981, 453"	nee			
209	OC&W	Subsidie exploitatie voormalig rijksmusea: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193. Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
210	OC&W	Subsidie behoud en beheer musea: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
211	OC&W	Bevordering aantrekkelijkheid en toegankelijkheid museale presentaties: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

212	OC&W	Bewerking en ontsluiting van (deel)collectives musea: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994 473"	nee			
213	OC&W	Onderhoudsbijdrage Monumentenwet, Stb. 1988, 638 BROM, Stb. 1989, 259	Ja	Neg	Nee	meer oude panden betekent meer energieverbruik, maar onderhoud zal vaak ook tot energiebesparing leiden
214	OC&W	Besluit rijkssubsidiëring restauratie monumenten (BRRM); "Monumentenwet, Stb. 1988, 638 BROM, Stb. 1989,	Ja	Pos	Nee	restauratie betekent betere energieprestaties
215	OC&W	Beschikking bijdragen achterstallig onderhoud historische parken, tuinen en buitenplaatsen; "Monumentenwet, Stb. 1988, 638 _ Beschikking, Stb. 1983, 199 Stb. 1984, 194"	Ja	Pos	Nee	meer natuur en biodiversiteit
216	OC&W	Subsidies en activiteiten op het gebied van de monumentenzorg:"Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 _ Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
217	OC&W	Schadevergoeding Monumentenwet 1988; Monumentenwet, Stb. 1988, 638	nee			
218	OC&W	Subsidies aan organisaties op het gebied van oudheidkundig bodemonderzoek; "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
219	OC&W	Subsidies archiefwezen: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
220	OC&W	Investerings- en werkgelegenheidsaspecten cultuur; Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473	nee			
221	OC&W	Internationaal cultuurbeleid: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
222	OC&W	Boekmanstichting: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
223	OC&W	Kosten van onderzoek: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			
224	OC&W	Subsidies emancipatiebeleid en diversiteit cultuur: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193 Bekostigingsbesluit cultuuruitingen Stb. 1994, 473"	nee			

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

225	OC&W	Subsidies voortvloeiend uit de Nota Belvedere tenbehoud van het (historisch) cultuurlandschapsbeheer: "Wet op het specifiek cultuurbeleid, Stb. 1993, 193. Bekostigingsbesluit cultuuruitingen, Stb. 1994, 473.	Ja	Pos	Nee	meer natuur en biodiversiteit
226	OC&W	Accreditatie	nee			
227	OC&W	Internationale diplomawaardering en diplomavergelijking	nee			
228	OC&W	Cultuur en school	nee			
229	OC&W	Impuls beroepsonderwijs: verbetering kwaliteit examens	nee			
230	OC&W	Impuls beroepsonderwijs: impuls publieke verantwoording	nee			
231	OC&W	Innovatie: lectoren/kenniskringen (v/h impuls beroepsonderwijs)	nee			
232	OC&W	Verbetering lerarenopleidingen: convenant lerarenopleidingen voortgezet onderwijs	nee			
233	OC&W	Specifieke stimulering: onderzoek/advisering/evaluatie	nee			
234	OC&W	Techniek in het primair onderwijs	nee			
235	OC&W	Wet tegemoetkoming onderwijsbijdrage en schoolkosten (Stb. 2001, 225)	nee			
236	OC&W	Fondsen Cultuur	nee			
237	MinFin	Beroepsopleiding Financieel-Economisch Beleidsmedewerker	nee			
238	MinDef	Comité International de Médecine et de Pharmacie Militaires. Naam gewijzigd in: International Committee of Military Medicine (ICMM) Juridisch kader: Geen	nee			
239	MinDef	Koninklijke Vereniging ter beoefening van de Krijgswetenschap t.b.v. de buitengewone leerstoel Militair Recht aan de Universiteit van Amsterdam Juridisch kader: Geen	nee			
240	MinDef	Stichting Veteranen Platform Juridisch kader: Geen	nee			
241	MinDef	Defensie Vrouwen netwerk Juridisch kader: Geen	nee			
242	MinDef	Stichting Dienstverlening Veteranen Juridisch kader: Geen	nee			
243	MinDef	Stichting Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen Clingendael Juridisch kader: Wet stichting instituut Clingendael Staatsblad 7521982	nee			
244	MinDef	Stichting Maatschappij en Krijgsmacht Juridisch kader: Geen	nee			

245	MinDef	Doelsubsidies HDO/TNO Juridisch kader:TNO-wet Staatsblad 7621985	nee			
246	MinDef	Internationaal Comité van het Rode Kruis Juridisch kader: Besluit Rode Kruis 1988 Staatcr. 1989 141 en besluit bijdrage Rode Kruis Staatsblad 6801988 Geen	nee			
247	MinDef	Stichting Atlantische Commissie Juridisch kader: Geen	nee			
248	MinDef	Nationaal Lucht en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) Juridisch kader: Geen	nee			
249	MinDef	Stichting Homosexualiteit en Krijgsmacht Juridisch kader: Geen	nee			
250	MinDef	Stichting Koepelorganisatie Militaire Tehuizen (KOMT). Juridisch kader: Geen	nee			
251	MinDef	Stichting bijzondere scholen voor onderwijs op algemene grondslag.Juridisch kader: Geen	nee			
252	MinDef	Nederlandse Reservisten Federatie Krijgsmacht Juridisch kader: Geen	nee			
253	MinDef	Stichting Protestants Interkerkelijk Thuisfront Juridisch kader: Geen	nee			
254	MinDef	Stichting Nationaal Katholiek Thuisfront Juridisch kader: Geen	nee			
255	MinDef	Koninklijke marine jacht club Juridisch kader: Geen	Ja	neg	Nee	meer boten betekent meer emissies
256	MinDef	Marine Watersport vereniging (MWV) Juridisch kader: Geen	Ja	neg	Nee	meer boten betekent meer emissies
257	MinDef	Zeekadetkorps Nederland Juridisch kader: Geen	nee			
258	MinDef	Koninklijke Vereniging Marine Officieren (KVMO) Juridisch kader: Geen	nee			
259	MinDef	Stichting Militaire Tehuizen Overzee Juridisch kader: Geen	nee			
260	MinDef	Stichting Jeugdwerk Duitsland Juridisch kader: Geen	nee			
261	MinDef	Stichting Het Koninklijk Nederlands Leger- en Wapenmuseum "Generaal Hofer" Juridisch kader: Geen	nee			
262	MinDef	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVVL) Juridisch kader: Geen	Ja	neg	Nee	meer vliegtuigen betekent meer emissies
263	MinDef	Adviesraad Internationale Vraagstukken Juridisch kader: Wet op de Adviesraad Internationale Vraagstukken. Staatsblad 2091998	nee			
264	MinDef	Stichting Verenigde Nederlandse Lucht- en Ruimtevaart(VNL) Juridisch kader: Geen	Ja	neg	Nee	meer vliegtuigen betekent meer emissies

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

265	MinDef	Kennis- en Onderzoekscentrum Psychosociale Zorg na Rampen Juridisch kader: geen	nee				
266	MinVrom	Huursubsidiewet (Stb. 1997, 197)	nee				
267	MinVrom	Bijdrage huurlasten (Besluit vangnetregeling) (Stb. 1998, 321)	nee				
268	MinVrom	Gewenningssubsidieregeling eigen woningbezit (St.crt. 1997, 130)	nee				
269	MinVrom	Subsidieprogramma industrieel, flexibel en demontabel bouwen (nieuwe artikelnaam=Innovatief bouwen)	nee				
270	MinVrom	Subsidieregeling sanering loden drinkwaterleidingen	Ja	pos	Nee	lood is een milieuschadelijk zwaar metaal	
271	MinVrom	Investeringsbudget stedelijke vernieuwing	nee				
272	MinVrom	Subsidieregeling "Milieutechnologie 2001" Staatsblad 2000, nr.50.	nee				
273	MinVrom	Subsidieprogramma 's (in voorbereiding): <Reductieplan overige broeikasgas-sen>	Ja	pos	Nee	broeikasgasreductie is belangrijk tegen klimaatverandering	
274	MinVrom	Subsidieprogramma Productgerichte milieuzorg	nee				
275	MinVrom	Subsidiebesluit maatschappelijke organisaties en milieuorganisaties	Ja	pos	Nee	milieusubsidie	
276	MinVrom	Subsidieregeling internationale samenwerking milieubeheer	Ja	pos	Nee	milieusubsidie	
277	MinVrom	Subsidieregeling niet-industriële restwarmte-infrastructuur (NIRIS) (Stb. 1998, 166)	Ja	pos	Nee	milieusubsidie	
278	MinVrom	Subsidieprogramma demonstratieprojecten mobiele bronnen 2002 (in voorbereiding) *4	?				
279	MinVrom	Leerlingen op de bouwplaats	nee				
280	MinVrom	Subsidie woonconsumentenorganisaties , voorheen scholing van woonconsumenten en subsidies aan bewondersorganisaties.	nee				
281	MinVrom	Nederlands Architectuur Instituut (Nai)	nee				
282	MinVrom	Stimuleringsfonds architectuur	nee				
283	MinVrom	Zeven Pyramides, St crt 1997, nr. 200	nee				
284	MinVrom	Berlage Instituut	nee				
285	MinVrom	Subsidieregeling stad & milieu. St crt 1999, nr. 226	Ja	pos	Nee	milieusubsidie	
286	MinVrom	Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer. St crt 1999, nr.204	Ja	pos	Nee	milieusubsidie	
287	MinVrom	Programma Nieuwe Sleutelprojecten	?				
288	MinVrom	Programma URB landelijke gebieden	Ja	pos	Nee	natuursubsidie	

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

289	MinVrom	Interreg IIIB-programma's Noordzee en Noord West Europa	Ja	pos	Nee	natuursubsidie
290	MinVrom	Bevordering eigen woningbezit	nee			
291	MinVrom	Regeling energiebesparing huishoudens met lagere inkomens	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
292	MinVrom	Besluit bevordering innovatieve ontwikkelingen stedelijke vernieuwing 2001-2005 (IPSV)	nee			
293	MinVrom	Subsidieregeling Aanpak milieudrukvermindering 2001 (Stc. 79/2001)	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
294	MinVrom	Saneringsregeling Overige asbestwegen (Stb. 2000, nr.59)	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
295	MinVrom	Subsidieprogramma Bestuursakkoord Nieuwe Stijl (BANS)	nee			
296	MinVrom	Inzamelingsregeling CFK en Halonen (in voorbereiding)	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
297	MinVrom	Regeling Proeftuinen SOMS (Stcrt 2001, 250)	Ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de inhoud positief of negatief voor het milieu
298	MinVrom	Subsidieregeling(interimbeleid) bedrijvenregeling bodemsanering	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
299	MinVrom	Bodemsanering Wbb	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
300	MinVrom	Subsidieregeling sanering vuurwerk	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
301	MinVrom	Subsidie geluidreductie railverkeer en railinfrastructuur	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
302	MinVrom	Afscherming railverkeerslawaaï	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
303	MinVrom	Subsidie geluidreductie wegverkeer	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
304	MinVrom	Subsidieregeling stiller wegdek	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
305	MinVrom	Verkeersmaatregelen	nee			
306	MinVrom	Regeling Subsidiering gebiedsgericht beleid en reconstructie concentratiegebieden (ST crt 2001,nr.185)	Ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
307	Min V&W	Investeringsubsidie NLR, Stb. 1995, 105				
308	Min V&W	Bijdrage Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) Overeenkomst	Ja	neg	Nee	meer luchtvaart betekent meer emissies
309	Min V&W	Bijdrage aan de Zoute Veren (Pas 65+)	Ja	pos	nee	zonder veer wordt minder gereden waardoor minder emissies plaatsvinden
310	Min V&W	Bijdrageaan ProvincieZeeland in de exploitatiekosten veerdiensten Westerschelde, Stb. 1991, 255 art.3	Ja	pos	nee	zonder veer wordt omgeden waardoor extra emissies plaatsvinden, wel kan een veer de mobiliteit vergroten
311	Min V&W	Stichting Buisleidingenstraat ZW-Nederland. Reglement vaststelling Buisleidingenstraat ZWN	Ja	pos	nee	transport per buisleiding is minder milieubelastend
312	Min V&W	Buro Arbitrage bouwnijverheid	nee			

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

313	Min V&W	Stichting Werkgroep Noordzee	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
314	Min V&W	Stichting Waterloopkundiglaboratorium en Grondmechanica Delft; Overeenkomsten 31-5-91	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
315	Min V&W	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in grond-, weg- en waterbouw en verkeerstechniek (CROW)	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
316	Min V&W	Exploitatiesubsidie NLR, Stb. 1995, 105	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
317	Min V&W	Stichting Reinwater	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
318	Min V&W	Bijdragen primaire waterwegen provincies Friesland en Groningen	nee			
319	Min V&W	Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA). brieven(83/84/88)	Ja	pos	Nee	deze subsidie bevordert de laatste stand der techniek
320	Min V&W	Bijdrage aan derden in het kader van aanvullende werken Stormvloedkering (SVKW); Deltawet	Ja	pos	Nee	de oosterscheldekering heeft deels een milieudoelstelling
321	Min V&W	Bijdragen versterking overige primaire waterkeringen; Delta wet	nee			
322	Min V&W	Bijdragen Deltaplan Grote Rivieren	?			
323	Min V&W	Bijdragen infrastructuur OV; Wet en Besluit Infraconds	Ja	pos	Nee	OV vermindert autorijden en daardoor emissies
324	Min V&W	Bijdragen infrastructuur OV; Wet en Besluit Infraconds	Ja	pos	Nee	OV vermindert autorijden en daardoor emissies
325	Min V&W	Bijdragen infrastructuur OV; Wet en Besluit Infraconds	Ja	pos	Nee	OV vermindert autorijden en daardoor emissies
326	Min V&W	Bijdragen infrastructuur OV; Wet en Besluit Infraconds	Ja	pos	Nee	OV vermindert autorijden en daardoor emissies
327	Min V&W	Gebundelde Doeluitkering (GDU); Wet en Besluit Infraconds	Ja	pos	Nee	OV vermindert autorijden en daardoor emissies
328	Min V&W	Bijdrageregeling exploitatie OV; Wet en Besluit Personenvervoer; Ministeriële regeling; Stcrt. 1992, 251/252/253	Ja	pos	Nee	OV vermindert autorijden en daardoor emissies
329	Min V&W	Subsidieregeling De Boer; Ministeriële regeling; Stcrt. 1996, 66	Ja	pos	Nee	OV vermindert autorijden en daardoor emissies
330	Min V&W	Stimulering OV; Wet en Besluit Personenvervoer; Stcrt. 1992, 251/252/253	Ja	pos	Nee	OV vermindert autorijden en daardoor emissies
331	Min V&W	Bijdrageregeling Schone bussen; Stcrt. 1992, 202	ja	pos	Nee	milieusubsidie
332	Min V&W	Bijdrage aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV); Ministerieel Besluit, 1998	nee			
333	Min V&W	Fietzersbond (ENFB)	Ja	pos	Nee	fietsten vermindert emissies
334	Min V&W	Stichting Verkeersbrigadiers	nee			
335	Min V&W	Spooraansluitingen, Stcrt. nr. 245 1994	Ja	pos	Nee	beter treinvervoer betekent minder wegtransport en bijbehorende milieuschade
336	Min V&W	Vaarwegaansluitingen; DGV/G3/V-525119 01-10-1996	Ja	pos	Nee	beter treinvervoer betekent minder wegtransport en

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

						bijbehorende milieuschade
337	Min V&W	Regionale terminals; regeling SOIT aangemeld in Brussel, wordt zo spoedig mogelijk gepubliceerd	Ja	pos/neg	Nee	meer vervoer betekent hogere milieubelasting
338	Min V&W	SMEG-transactie ter efficiency verbetering ten behoeve van brandstofreductie; DGV/WJZ/V-624.092, 15-10-1996	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
339	Min V&W	Veilig op weg; brief DGG: G/V98009132	Ja	pos	Nee	veiligere transport betekent minder calamiteiten met eventuele emissies
340	Min V&W	Afvalstoffen visserij; brief DGG: G/V98010643 vanaf 1994 is een bijdrage verstrekt	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
341	Min V&W	Bijdrage KNRM; brief DGS van V&W d.d. 2-4-52; nr. 322876/Z/121/121/22	nee			
342	Min V&W	Nederland maritiem land; DGG/SZ/S-07004901, 22-08-1997	nee			
343	Min V&W	Mare Forum; DGG/S-98006178, 02-09-1998	nee			
344	Min V&W	Leerstoel rederijkunde; DGG/S/98005030	nee			
345	Min V&W	Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN), brief juli '96 van EZ namens V&W, DEF en OCW	nee			
346	Min V&W	Bijdrage SBVB; DGG/SB/98000520, 26-05-98; DGG/SB/99001450, 02-03-99	nee			
347	Min V&W	Bijdrage KSVS; DGG/SB/98007554, 24-09-98; DGG/SB/99000489, 15-01-99	nee			
348	Min V&W	Bijdrage aan zeemanswelzijn; brief SWZ 81/11/94, BV/SpV/fs/mv/94/885II; brief V&W 19-495, DGV/G-3/V521844	nee			
349	Min V&W	Promotie short sea; S/M-97003112, 24-04-1997; G/S-97004663, 03-06-1997; DGG/SZ/98010111, 24-12-1998	nee			
350	Min V&W	Subsidieregeling schipperszorg; WJZ/V621.530, 26-04-1996	nee			
351	Min V&W	Samenwerkingsverbanden binnenvaart	Ja	pos	Nee	betere coördinatie verlading betekent minder scheepvaartbewegingen door vollere boten en daardoor minder emissies
352	Min V&W	Nederland Distributie Land (NDL); brief van EZ aan NDL, ondertekend door EZ, V&W en LNV, ID/EDI/DI 94066545 van 01-11-1994	Ja	neg	ja	stimulering (weg)transport betekent meer emissies en lawaai
353	Min V&W	Bijdrage aan haveninterne projecten	nee			
354	Min V&W	3VO's (Veiligheidsorganisatie); Ministeriële regeling 1978	Ja	pos	Nee	veiligere transport betekent minder calamiteiten met eventuele emissies

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

355	Min V&W	Interimregeling Transport kennisinfrastructuur, Stcrt. Nr. 37, 22-03-2000	Ja	pos	Nee	meer kennis van milieuvriendelijk transport vermindert de milieubelasting
356	Min V&W	Programma Transportpreventie 1e tender; Stcrt. Nr. 37 d.d. 22-02-2000	Ja	pos	Nee	minder transport betekent minder emissies
357	Min V&W	Programma Transportpreventie 2e tender	Ja	pos	Nee	minder transport betekent minder emissies
358	Min V&W	STAIRSS, geluidsklassen railvervoer DGG/SR/2000/485	Ja	pos	Nee	
359	Min V&W	Branchevereniging spoorvervoerders (BVS), DGG/SR/00/001748	nee			
360	Min V&W	Subsidieregeling zichtveld bevorderende systemen bedrijfsauto's Stcrt. 02-02-2000	Ja	pos	Nee	veiliger transport betekent minder calamiteiten met eventuele emissies
361	Min V&W	Stichting Gedeeld Autogebruik (SGA)	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
362	Min V&W	Vervoermanagement	Ja	pos	Nee	betere coördinatie vervoer betekent minder scheepvaartbewegingen door vollere boten en daardoor minder emissies
363	Min V&W	Platform Telewerken	Ja	pos	Nee	meer telewerken is minder transport en daardoor minder emissies
364	Min V&W	Europese Platform on Mobility Management (EPOMM)	Ja	pos	Nee	betere coördinatie vervoer betekent minder scheepvaartbewegingen door vollere boten en daardoor minder emissies
365	Min V&W	Duurzaam veilig Overgangsregeling	Ja	pos	Nee	veiliger transport betekent minder calamiteiten met eventuele emissies
366	Min V&W	Ontwikkelingsprogramma Multimodaaltransport Amerikahaven	Ja	pos	Nee	betere aansluiting op vaarvervoer betekent minder weg- en luchtvervoer
367	Min V&W	Bijdrage in de examendatabank veiligheidsadviseur DGG/V-00005337 08-08-2000	Ja	pos	Nee	veiliger transport betekent minder calamiteiten met eventuele emissies
368	Min V&W	Leerstoel Grootschalige Transporttechnologie DGG/A/	Ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
369	Min V&W	Subsidie Sectie transport en logistieke systemen TU Delft	Ja	pos	Nee	richt zich ook op milieuvriendelijkere systemen
370	Min V&W	MCA (Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum)	Ja	pos	Nee	betere coördinatie vervoer betekent minder vervoersbewegingen door vollere transportmiddelen en daardoor minder emissies
371	Min V&W	Subsidie vereniging veiligheidsadviseur	Ja	pos	Nee	veiliger transport betekent minder calamiteiten met eventuele emissies
372	Min V&W	Milieu onderwijs 4e klas HBO scholen DGG/V-00004020 28-06-2000	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
373	Min V&W	Bepalingen Voorkomen Aanvaringen op zee (B.V.A.)	Ja	pos	Nee	veiliger transport betekent minder calamiteiten met eventuele emissies

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

374	Min V&W	Opleidingsschip	Ja	pos	Nee	meer kennis betekent minder calamiteiten met eventuele emissies
375	Min V&W	Maritiem clusteronderzoek	Ja	pos	Nee	meer kennis betekent minder calamiteiten met eventuele emissies
378	Min V&W	Subsidieregeling Co2 reductie	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
379	Min V&W	Leer middelen en voorlichting zichtveldproblematiek	Ja	pos	Nee	veiligere transport betekent minder calamiteiten met eventuele emissies
380	Min V&W	Bijdrage World Congress on Drowning	nee			
381	Min V&W	Multicore pijpleidngennetwerk	Ja	pos	Nee	transport per buisleiding is minder milieubelastend
382	Min V&W	Herinrichting c.q. versterking van consulente functie	Ja	pos	Nee	bevordert milieuvriendelijke technieken
383	Min V&W	Bijdrage Stuurgroep Examens en Transport	nee			
384	Min V&W	Programma Transportpreventie 3e Tender	Ja	pos	Nee	minder transport betekent minder emissies
385	Min V&W	Zeecadetcorps	nee			
386	Min V&W	Stimuleringsregeling verwerking Baggerspecie	Ja	pos	Nee	stimuleert minder milieubelastende methodieken
387	Min V&W	Maritieme arbeidsmarkt en nautisch onderwijs	nee			
388	Min EZ	Besluit subsidies economie, ecologie en technologie (EET), 1997,13	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
389	Min EZ	Besluit subsidies technologische samenwerking (TS)	Ja	pos	Nee	meer kennis versterkt milieuvriendelijker aanpak
390	Min EZ	Besluit subsidies regionale investeringsprojecten (IPR centraal), 1993, 263, 1994, 59, 1995, 214, 1997, 598, 1997, 618, 1997, 624, 1998, 550	Ja	pos/neg	nee	afhankelijk van de invulling
391	Min EZ	Kompas van het Noorden (waarvan: 1e. Besluit uitkeringen Integraal Structuurplan Noorden des Lands, 1993, 174, 1994, 891, 1997, 618; 2e. Besluit uitkeringen provinciale investeringspremies (IPR-decentraal) 1993, 723, 1994, 618, 1997, 622)	Ja	pos/neg	nee	afhankelijk van de invulling
392	Min EZ	Besluit borgstelling MKB-kredieten 1997, 1994, 225, 1997, 599	Ja	pos/neg	nee	afhankelijk van de invulling
393	Min EZ	Besluit subsidies exportfinancieringsarrangementen, 1997, 615	Ja	pos/neg	nee	afhankelijk van de invulling
394	Min EZ	Besluit subsidies energieprogramma's (BSE), 1994, 204, 1997, 618	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
395	Min EZ	Besluit subsidies CO2-reductieplan, 1998, 397	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
396	Min EZ	Subsidieregeling referentieprojecten milieutechnologie 1998, 1998, 95	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
397	Min EZ	Subsidieregeling innovatiegerichte onderzoeksprogramma's (IOP'S), 1997, 242	Ja	pos	Nee	meer kennis versterkt milieuvriendelijker aanpak

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

398	Min EZ	Subsidieregeling programma starters op buitenlandse markten 2000, 1999, 1998, 243	nee			
399	Min EZ	Technische assistentie regeling TA-regeling) 2002, 47	?			
400	Min EZ	Subsidieregeling energievoorzieningen in de non profit- en bijzondere sectoren (EINP), 1998, 46, 1998, 67, 1998, 248	Ja	pos	Nee	meer kennis versterkt milieuvriendelijker aanpak
401	Min EZ	Micro-electronicastimulering	Ja	pos/neg	Nee	microelectronica betekent dematerialisatie maar leidt ook tot hoger energiegebruik
402	Min EZ	Syntens	Ja	pos	Nee	meer kennis versterkt milieuvriendelijker aanpak
403	Min EZ	Grote technologische instellingen	Ja	pos	Nee	meer kennis versterkt milieuvriendelijker aanpak
404	Min EZ	Technologische vernieuwing	Ja	pos	Nee	meer kennis versterkt milieuvriendelijker aanpak
405	Min EZ	Technologische Topinstututen	Ja	pos	Nee	meer kennis versterkt milieuvriendelijker aanpak
406	Min EZ	Regionale ontwikkelingsmaatschappijen ROM's en overige	Ja	pos	Nee	afhankelijk van de invulling
407	Min EZ	Toeristisch beleid	Ja	pos	Nee	afhankelijk van de invulling
408	Min EZ	Programma uitzending managers Oost-Europa(PUM) studie cum stage	Ja	pos	Nee	afhankelijk van de invulling
409	Min EZ	Energieonderzoek door Energie Centrum Nederland (=ECN)	Ja	pos	Nee	meer kennis versterkt milieuvriendelijker aanpak
410	Min EZ	Aktieplan Elektronische snelweg (excl. Kredto)	Ja	pos	Nee	electronisch transport vermindert fysiek transport met emissies, maar verhoogt papierberg wegens printen
411	Min EZ	Overheidsaanschaffingen (Codema)	nee			
412	Min EZ	Internationale ruimtevaartprogramma's	Ja	neg	Nee	ruimtevaart is milieuschadelijk, het onderzoek kan wel tot milieuvriendelijke innovaties leiden
413	Min EZ	Onderzoek en onderwijs MKB	Ja	neg	Nee	meer kennis versterkt de kans op een milieuvriendelijker aanpak
414	Min EZ	Incidentele subsidies marktwerkingsbeleid	Ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
415	Min EZ	Programma Samenwerking Indonesië	Ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
416	Min EZ	Subsidieregeling programma technologie en samenleving, 1998, 168	Ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
417	Min EZ	Subsidieregeling voorlichting en doorlichting Schoner Produceren, 1998, 137	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
418	Min EZ	Joint Implementation	nee			
419	Min EZ	Besluit tender investeringsprogramma's provincies (TIPP), 2001, 24	Ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

420	Min EZ	Fysieke Stadseconomie	Ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
421	Min EZ	Besluit niet-Fysieke stadseconomie	nee			
422	Min EZ	Besluit subsidies civiele vliegtuigontwikkeling (CVO), 2000, 206	Ja	neg	Nee	meer luchtvaart betekent meer emissies
423	Min EZ	Besluit subsidies technische ontwikkelingsprojecten (TOP), 2001, 203	Ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
424	Min EZ	Opdrachten en onderzoek Ondernemingsklimaat (deels subsidiekarakter)	nee			
425	Min EZ	Incidentele subsidies Energiebeleid	nee			
426	Min EZ	Subsidieregeling Infrastructuur Technostarters	nee			
427	Min EZ	Subsidieregeling Integraal Regionaal Technostartersbeleid	nee			
428	Min EZ	Besluit cofinanciering EFRO-progr. 2000 - 2006	?			
429	Min EZ	Hoge Flux Reactor (HFR)	?			
430	Min EZ	Projectbureau Duurzame Energie (PDE)	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
431	Min EZ	(EINP - Wind) Non-profit-regeling wind	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
432	Min EZ	Subsidieregeling Houtmodificatie CO2-Reductieplan (Stcrt. 2000, 117)	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
433	Min EZ	Kennisoverdracht instrument	Ja	pos	Nee	meer kennis versterkt de kans op een milieuvriendelijker aanpak
434	Min LNV	Emancipatie. Regeling in ontwerp	nee			
435	Min LNV	Zeldzame huisdierrassen. Stcrt. 2002, 41	nee			
436	Min LNV	EU-bijdrage begeleidende maatregelen (Mac Sharry)	?			
437	Min LNV	Regeling Structuurverbetering Glastuinbouw (RSG). Stcrt. 1997, 187	Ja	neg	ja	meer glastuinbouw betekent meer energieverbruik en exporttransport, ook worden minder seizoensgroenten geconsumeerd; transport voor import staat er tegenover
438	Min LNV	Stimuleringsregeling inrichting duurzame glastuinbouwgebieden. Stcrt. 2000,131	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
439	Min LNV	EU-bijdrage Structuurverbetering Glastuinbouw	Ja	neg	ja	meer glastuinbouw betekent meer energieverbruik en exporttransport, wel valt daar transport voor import tegen weg
440	Min LNV	Regeling beëindiging veehouderijtakken. Stcrt. 2000, 55	Ja	pos	nee	minder vee betekent minder mest
441	Min LNV	Regeling inkomensvoorziening voor oudere gewezen zelfstandigen in de veehouderij. Stcrt. 2000,105	Ja	pos	nee	minder vee betekent minder mest
442	Min LNV	EU-bijdrage Akkerbouw	Ja	pos/neg	nee	meer akkerbouw betekent meer mest en gif maar

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

						minder transport emissies
443	Min LNV	Stimuleringsregeling innovatie markt- en concurrentiekracht. Strct. 1997, 12	Ja	neg	nee	meer produceren betekent meer belasting op het milieu
444	Min LNV	Regeling stimulering biologische productiemethode. Strct. 1994, 96	Ja	pos	Nee	milieusubsidie
445	Min LNV	Regeling demonstratieprojecten markt- en concurrentiekracht. Strct. 1997, 175	Ja	neg	nee	meer produceren betekent meer belasting op het milieu
446	Min LNV	Investeringsregeling markt en concurrentiekracht onderdeel verwerking en afzet bosbouwproducten. strct. 1998, 128	Ja	neg	nee	meer produceren betekent meer belasting op het milieu
447	Min LNV	Investeringsregeling markt- en concurrentiekracht, (varkensvlees) Strct 1998, 95	Ja	neg	nee	meer produceren betekent meer belasting op het milieu
448	Min LNV	Investeringsregeling markt- en concurrentiekracht voor verwerking en afzet landbouwproducten. Strct. 1999, 76	Ja	neg	nee	meer produceren betekent meer belasting op het milieu
449	Min LNV	Overige Regelingen Stimuleringskader Markt en Concurrentiekracht	Ja	neg	nee	meer produceren betekent meer belasting op het milieu
450	Min LNV	EU-ontvangsten Stimuleringskader: Markt en Concurrentiekracht	Ja	neg	nee	meer produceren betekent meer belasting op het milieu
451	Min LNV	Bijdrage aan het bedrijfsleven i.v.m. verbetering marktstructuur (nationaal beleid). Standaardvoorwaarden voor subsidieverlening	Ja	neg	nee	meer produceren betekent meer belasting op het milieu
452	Min LNV	Overige subsidies landbouw- en voedselvoorziening. Standaardvoorwaarden voor subsidieverlening	ja	pos/neg	nee	afhankelijk van de invulling
453	Min LNV	Regeling subsidies particuliere terreinbeherende natuurbeschermingsorganisaties, onderdeel verwerving natuurterreinen en reservaten. Strct. 1993, 137	ja	pos	Nee	goed voor de biodiversiteit
454	Min LNV	Regeling subsidies particuliere terreinbeherende natuurbeschermingsorganisaties, onderdeel verwerving natuurontwikkeling. Strct. 1993, 137	ja	pos	Nee	goed voor de biodiversiteit
455	Min LNV	Landinrichtingswerken. Standaardvoorwaarden voor subsidieverlening.	nee			
456	Min LNV	Herinrichting Oost-Groningen/Gronings-Drentse Veenkoloniën. Stb. 1977, 694	ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
457	Min LNV	Reconstructie Midden-Delfland. Stb. 1977, 233 Reconstructiewet Midden Delfland	ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
458	Min LNV	Waterbeheersing in A2-verband. Werkinstructie A2-werken 1997	ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

459	Min LNV	Regeling gebiedsgerichte bestrijding van verdroging. Stcrt.1999, 249	ja	pos	Nee	milieusubsidie
460	Min LNV	Regeling subsidiëring kwaliteit Groene Hart. Stcrt. 1998, 54	ja	pos	Nee	milieusubsidie
461	Min LNV	Regeling projectsubsiëring bosuitbreiding publiek private samenwerking. Regeling in voorbereiding.	ja	pos	Nee	milieusubsidie
462	Min LNV	Beslissing ontwikkeling landschappen (BOL) Stcrt. 1999, 134	ja	pos/neg	nee	afhankelijk van de invulling
463	Min LNV	Ontvangsten Plattelandsontwikkelingsplan (POP)/SBL.	ja	pos/neg	nee	afhankelijk van de invulling
464	Min LNV	Ontvangsten Landinrichting	ja	pos/neg	nee	afhankelijk van de invulling
465	Min LNV	Beheer en onderhoud. Standaardvoorwaarden voor subsidieverlening.	ja	neg	Nee	bij verwaarlozing van onderhoud krijgt de natuur een kans
466	Min LNV	Natuurbeschermingswet. Standaardvoorwaarden voor subsidieverlening	ja	pos	nee	milieusubsidie
467	Min LNV	Regeling subsidies particuliere terreinbeherende natuurbeschermingsorganisaties, onderdeel beheer. Stcrt. 1993, 137	ja	pos	nee	milieusubsidie
468	Min LNV	Regeling Natuurbraak.	ja	pos	nee	milieusubsidie
469	Min LNV	Besluit behoud historische buitenplaatsen. Stcrt. 1999, 135	ja	pos	nee	milieusubsidie
470	Min LNV	Regeling effectgerichte maatregelen in bossen en natuurterreinen. Stcrt. 1996, 250	ja	pos	nee	milieusubsidie
471	Min LNV	Regeling subsidie nationale en grensoverschrijdende parken. Stcrt. 1997, 248	ja	pos	nee	milieusubsidie
472	Min LNV	Subsidieregeling Natuurbeheer 2000.Stcrt. 1999,252	ja	pos	nee	milieusubsidie
473	Min LNV	Subsidieregeling Agrarisch Natuurbeheer. Stcrt.1999, 252	ja	pos	nee	milieusubsidie
474	Min LNV	EU-bijdragen inzake beheersovereenkomsten	ja	pos	nee	milieusubsidie
475	Min LNV	EU-bijdrage Programma Beheer	ja	pos/neg	nee	afhankelijk van de invulling
476	Min LNV	Regeling Versterking Recreatie. Stcrt. 1998, 104	ja	pos/neg	nee	afhankelijk van de invulling
477	Min LNV	Terugontvangen subsidievoorschotten en EU bijdrage	nee			
478	Min LNV	Besluit versterking natuur- en bosbeheer bij bos- en landgoedeigenaren Stcrt. 1999, 70	ja	pos	nee	milieusubsidie
479	Min LNV	Besluit natuurbeheer Midden- en Oost-Europa Stcrt. 1999, 124	ja	pos	nee	milieusubsidie
480	Min LNV	Milieu-effectrapportage, Raad voor Milieu- en Natuuronderzoek. Standaardvoorwaarden voor subsidieverlening.	ja	pos	nee	milieusubsidie
481	Min LNV	Meeropbrengsten uit jachtakten	ja	neg	Nee	meer jacht betekent meer afval in het milieu en meer verstoring van de natuur, wel worden

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

						natuurterreinen erdoor in stand gehouden
482	Min LNV	Waardevolle cultuurlandschappen. Koninklijk Besluit d.d. 18 juli 1996	ja	pos	Nee	traditionele vormen van landbouw laten meet ruimte voor de natuur
483	Min LNV	Stimuleringsregeling vernieuwing van het landelijk gebied. Stcrt. 1997, 80	ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
484	Min LNV	Subsidie Stichting Gezondheidsdienst voor dieren. Beschikking VVA. 2000/485wg van februari 2000	nee			
485	Min LNV	Subsidieregeling versterking diergezondheidsstructuur. Subsidieregeling in ontwikkeling	nee			
486	Min LNV	Terugontvangen subsidievoorschotten	nee			
487	Min LNV	Ketennetwerken, Clusters en ICT (KLICT). Regeling in ontwikkeling, Fonds Economische Structuurversterking.	nee			
488	Min LNV	Versterking en innovatie agrarisch onderwijs (VIA-regeling). Stcrt. 1998, 134	ja	pos/neg	Nee	afhankelijk van de invulling
489	Min LNV	DLV Adviesgroep	?			
490	Min LNV	Regeling groen onderwijs. Staatscourant 84 d.d. 3/5/2002	ja	pos	nee	milieusubsidie
491	Min LNV	Regeling vernieuwingsmiddelen AOC's. Staatscourant 226 d.d. 21 november 2001.	nee			
492	Min LNV	Regeling éénmalige project herintroductie otters	ja	pos	nee	milieusubsidie
493	Min LNV	Infrastructuurregeling Glastuinbouwgebieden. Staatscourant 1998, 53.	Ja	neg	ja	meer glastuinbouw betekent meer energieverbruik en exporttransport, wel valt daar transport voor import tegen weg
494	Min LNV	Landelijk Centrum LTO Advies	Ja	pos	Nee	meer kennis versterkt milieuvriendelijker aanpak
495	Min SoZa	Algemeen Mijnerwerkersfonds (Wet van 21 april 1933)	nee			
496	Min SoZa	REA PRB-experimenteerregio's	nee			
497	Min SoZa	Kwaliteit arbeidsverhoudingen	nee			
498	Min SoZa	Nibud	ja	pos	nee	betere budgetcontrole betekent minder consumeren en daardoor minder belasting op het milieu
499	Min SoZa	KBOH producten voor gehandicapten	nee			
500	Min SoZa	Stimuleringsprojecten allochtone groepen	nee			
501	Min SoZa	ANTHEUS, werkgelegenheid Delfzijl	nee			

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

502	Min SoZa	Reservebudget	nee			
503	Min SoZa	IIAV; vrouwen en wetenschap	nee			
504	Min SoZa	Vrouwen Alliantie	nee			
505	Min SoZa	UAF Job support	nee			
506	Min SoZa	Sociale activering	nee			
507	Min SoZa	Subsidieregeling convenanten arbeidsomstandigheden	ja	pos	Nee	betere arbeidsomstandigheden betekent minder milieuverontreiniging
508	Min SoZa	Subsidieregeling emancipatie-ondersteuning 1998	nee			
509	Min SoZa	taskforce ouderen	nee			
510	Min SoZa	Sopemi; rapportage OESO	nee			
511	Min SoZa	Project WAO/ICT Haagse Hogeschool	nee			
512	Min SoZa	Uitbouw digitale vakschool	nee			
513	Min SoZa	Pilot employability provincie Limburg	nee			
514	Min SoZa	subsidies arbeidsomstandigheden, overig	ja	pos	Nee	betere arbeidsomstandigheden betekent minder milieuverontreiniging
515	Min VWS	Overgangswet verzorgingshuizen (Stb. 1996, 478)	nee			
516	Min VWS	Bevorderen van participatie en toegankelijkheid. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			
517	Min VWS	In stand houden van aanbod van internaten. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			
518	Min VWS	Uitvoering van wetten en regelingen voor oorlogsgetroffenen. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			
519	Min VWS	Bevorderen herdenking Tweede Wereldoorlog. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			
520	Min VWS	Uitvoering/coördinatie Tegoeden Tweede Wereldoorlog. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

521	Min VWS	Bevorderen van topsport. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			
522	Min VWS	Verantwoorde sportbeoefening bij een breed publiek. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			
523	Min VWS	Maatschappelijke opvang, vrouwenopvang. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			
524	Min VWS	Het versterken van landelijke instanties voor maatschappelijke hulpverlening, integratie en geboorteregeling. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			
525	Min VWS	Hulpverlening aan instellingen van verslaafdenzorg. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			
526	Min VWS	Het ondersteunen van lokaal sociaal beleid. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Tijdelijke regeling innovatieve tieneropvangprojecten (1999, Stcrt. 36)	nee			
527	Min VWS	Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Besluit afwijking verantwoordelijkheidstoedeling (Stb.1994, 534) Subsidieregeling welzijnsbeleid(Stcrt. 1995, 250)	nee			
528	Min VWS	Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Stimuleringsregeling breedtesport (Stcrt. 1999, 229)	nee			
529	Min VWS	Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Besluit specifieke uitkeringen maatschappelijke opvang, vrouwenopvang en verslavingsbeleid (Stb. 1998, 614) Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25)	nee			
530	Min VWS	Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Tijdelijke stimuleringsregeling algemeen maatschappelijk werk (Stcrt. 2000, 70)	nee			
531	Min VWS	Wet Jeugdhulpverlening, (Stb. 1989, 358) Besluit tijdelijke regeling subsidiëring jeugdhulpverlening (Stb. 1990, 56)	nee			
532	Min VWS	Wet inburgering nieuwkomers (Stb. 1998, 261) Bekostigingsbesluit inburgering nieuwkomers; (Stb. 1998, 441)	nee			

533	Min VWS	Een voldoende aantal gekwalificeerde verplegenden en verzorgenden. Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	nee			
534	Min VWS	Kwaliteit en veiligheid en doelmatig gebruik van donormateriaal. Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	nee			
535	Min VWS	Rechtsbescherming voor patiënten. Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	nee			
536	Min VWS	Bevordering van kwaliteit en doelmatigheid van de zorg. Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	nee			
537	Min VWS	Bevorderen geestelijke gezondheidszorg. Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	nee			
538	Min VWS	Betere geneesmiddelenvoorziening. Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	nee			
539	Min VWS	Integrale programmering van projecten op het gebied van volksgezondheid. Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	ja	pos	nee	afhankelijk van de invulling
540	Min VWS	Niet roken, meer bewegen, gezond eten, matig drinken en veilig vrijen. Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	ja	pos	Nee	niet roken betekent vermindering van emissies, met name in het binnenmilieu

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

541	Min VWS	Het creeren van randvoorwaarden ten behoeve van arbeidsmarktknelpunten. Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	nee			
542	Min VWS	Toegankelijkheid gezondheidszorg voor illegalen. Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	nee			
543	Min VWS	Registraties volksgezondheid	nee			
544	Min VWS	Overige Seksueel overdraagbare aandoeningen (SOA); met betrekking tot declaraties geslachtsziekten, VOMIL-regeling, circulaire 20-12-1977	nee			
545	Min VWS	Wet op de geneesmiddelenvoorziening (Stb. 1958, 408) Besluit registratie geneesmiddelen (Stb. 1995, 522)	nee			
546	Min VWS	Begrotingswet. Beleidsregels houdende de subsidiebepalingen die gelden in het kader van de besteding van de opbrengst van de vierde tranche van de Goudpool van de Tripartiete Goudcommissie.	nee			
547	Min VWS	Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) (Tijdelijke) regeling vroegsignalering (Stcrt. 2001, 142)	nee			
548	Min VWS	Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Nederlands Kanker Instituut (Stcrt. 2002, 38)	nee			
549	Min VWS	Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Tijdelijke stimuleringsregeling vrijwilligerswerk (Stcrt. 2001, 135)	nee			
550	Min VWS	Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447) Bekostigingsbesluit welzijnsbeleid (Stb. 1994, 909) Tijdelijke stimuleringsregeling zelforganisaties minderheden (Stcrt. 2001, 241)	nee			
551	Min VWS	Verstrekking en informatievoorziening hulpmiddelen. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447).... Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25) en Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178).....Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	nee			

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

552	Min VWS	Beter aanbod intramurale en extramurale zorgvoorzieningen. Welzijnswet 1994 (Stb. 1994, 447).... Subsidieregeling welzijnsbeleid (Stcrt. 1995, 25) en Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178).....Subsidieregeling Volksgezondheid (Stcrt. 1998, 142)	nee			
553	Min VWS	Kaderwet Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 178) Besluit Volksgezondheidssubsidies (Stb. 1998, 390) Subsidieregeling Nationaal ICT Instituut in de Zorg (Stcrt. 2002, 99)	nee			
554	Min VWS	KBOH, kwaliteit voor gehandicapten	nee			

Nr	Sector	Indirecte Subsidie (voorzover bekend)	Bron	Intuitie		Nader oz?	Toelichting
				Milieu-effect?	Pos/Neg		
1	Landbouw	Laag BTW-tarief voor voedingsmiddelen (o.a. vlees) en sierteelproducten	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
2	Landbouw	Landbouwregeling in de BTW (landbouwforfait)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
3	Landbouw	Laag BTW-tarief inputs landbouw (energie, mest, pesticiden)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
4	Landbouw	OZB-vrijstelling landbouwgronden	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
5	Landbouw	Vrijstelling overdrachtsbelasting bij uitbreiding, ruilverkaveling, landinrichting e.d.	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
6	Landbouw	(R)EB-reductie glastuinbouw	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
7	Landbouw	Vrijstelling grondwaterbelasting voor berekening (tot 40.000 m ³ per jaar)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
8	Landbouw	Accijsreductie rode diesel	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
9	Landbouw	Heffingsvrije voet meststoffenheffingen	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
10	Landbouw	Landbouwvrijstelling (waardestijging grond)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
11	Landbouw	Gratis toedeling van melk-, mest- en varkensrechten	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
12	Landbouw	Onvolledige doorberekening kosten van veterinaire diensten (o.a. tijdens BSE-, varkenspest- en MKZ-crisis)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
13	Landbouw	Landbouwvoorlichting	Van Beers e.a.	Ja	Pos/Neg	Ja	
14	Landbouw	Verkoop agrarische domeinen onder de marktprijs	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
15	Landbouw	Laag rendement op door de overheid geëxploiteerde landbouwgronden (LNV-DLG; Domeinen)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
16	Landbouw	Minimumprijzen landbouwproducten (rundvlees, suiker, granen, etc.)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
17	Landbouw	Kunstmatig lage pachtprijzen	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
18	Landbouw	Toekenning landbouwbestemming aan gronden i.h.k.v. de ruimtelijke ordening	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	

19	Landbouw	Exportkredietverzekeringgarantie (NCM)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
20	Landbouw	Invoerquota (meestal gekoppeld aan minimumprijzen)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
21	Energie	Vrijstellingen en verlaagde tarieven REB (o.a. grootgebruik, kolen)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
22	Energie	Vrijstellingen en verlaagde tarieven brandstoffenbelasting (o.a. grootgebruik, eigen gebruik raffinaderijen, niet-energetisch gebruik van fossiele brandstoffen)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
23	Energie	Vrije afschrijving investeringen in olie- en gasproductie op Nederlands deel Continentaal Plat	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
24	Energie	Onvolledige doorberekening (historische) kosten energie-infrastructuur	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
25	Energie	Beperking aansprakelijkheidsrisico kerncentrales en olietankers	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
26	Energie	Laag rendement op overheidsaandeel in energiebedrijven	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
27	Energie	Maximum eindverbruikerstarieven voor beschermde afnemers	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
28	Mobiliteit	Reducties en vrijstellingen brandstofaccijnzen (o.a. luchtvaart, scheepvaart, (rode) diesel, LPG, teruggaaf dieselaccijnz zware vrachtauto's)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
29	Mobiliteit	Fiscale bevoordeling taxi's	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
30	Mobiliteit	Fiscale bevoordeling oude auto's	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
31	Mobiliteit	Fiscaal gunstige behandeling 'auto van de zaak', zakelijk gebruik privé-auto en reiskosten	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
32	Mobiliteit	BTW-vrijstelling internationale vliegtickets (en laag BTW-tarief nationale vliegtickets)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
33	Mobiliteit	OZB-vrijstelling wegen, waterwegen en spoorwegen	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
34	Mobiliteit	Vpb-vrijstelling gemeentelijke vervoerbedrijven en andere overheidsbedrijven (o.a. Schiphol)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
35	Mobiliteit	Laag BTW-tarief vervoersdiensten	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

36	Mobiliteit	Fiscale bevoordeling zeescheepvaart	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
37	Mobiliteit	Fiscale bevoordeling bestelauto's	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
38	Mobiliteit	Onvolledige dekking kosten infrastructuur door tarieven en transportgerelateerde belastingopbrengsten (luchthavens, wegen, spoorwegen, havens, vaarwegen)	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
39	Mobiliteit	Gratis OV-kaart voor studenten	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
40	Mobiliteit	Verzekering molestaansprakelijkheid luchtvaartmaatschappijen	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
41	Mobiliteit	Laag rendement op overheidsaandeel in Schiphol, KLM, NS	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
42	Mobiliteit	Vaststelling OV-tarieven door Minister van V&W	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
43	Toerisme	Vrijstelling BTW en accijnzen over verkopen op luchthavens, in vliegtuigen en buiten territoriale wateren	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
44	Toerisme	Laag BTW-tarief voor toegang tot attractieparken, sportwedstrijden e.d.	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
45	Toerisme	Niet-kostendekkende toeristenbelasting, gemakkelijkhedenretributies	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
46	Toerisme	Toekenning recreatiebestemming aan gronden i.h.k.v. de ruimtelijke ordening	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
47	Toerisme	Gronduitgifte beneden de kostprijs door gemeenten .b.v. aantrekken van toeristische bedrijvigheid	Van Beers e.a.	Ja	Neg	Ja	
48	Belastinguitgaven	Verhoging zelfstandigenaftrek	Miljoenennota	Nee	Neg	Nee	
49	Belastinguitgaven	Vervallen dubbel spaarloon	Miljoenennota	Nee		Nee	
50	Belastinguitgaven	Verhoging eindheffing spaarloon bij werkgevers	Miljoenennota	Nee		Nee	
51	Belastinguitgaven	Verkorten 3-jaarstermijn doorschuiffaciliteit	Miljoenennota	Nee		Nee	
52	Belastinguitgaven	Verhoging percentage bedrijfsopvolgingsfaciliteit Successiewet tot 50%	Miljoenennota	Nee		Nee	
53	Belastinguitgaven	Verlaging tarief Successiewet algemeen nut beogende instellingen tot 8%	Miljoenennota	Nee		Nee	
54	Belastinguitgaven	Verruiming afdrachtvermindering speur- en ontwikkelingswerk	Miljoenennota	Nee		Nee	

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

55	Belastinguitgaven	Verruiming milieu-investeringsaftrek	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
56	Belastinguitgaven	Vervallen afdrachtvermindering arbo-investeringen	Miljoenennota	Nee		Nee	
57	Belastinguitgaven	Vervallen willekeurige afschrijving arbo-investeringen	Miljoenennota	Nee		Nee	
58	Belastinguitgaven	Aanpassing accessoireregeling BPM	Miljoenennota	Nee		Nee	
59	Belastinguitgaven	Uitbreiding regeling voor groen beleggen	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
60	Belastinguitgaven	Verlaging tarief BPM voor dieselauto's met roetfilter	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
61	Belastinguitgaven	Vrijstelling overdrachtsbelasting stedelijke herstructurering	Miljoenennota	Nee		Nee	
62	Belastinguitgaven	Zelfstandigenaftrek	Miljoenennota	Nee		Nee	
63	Belastinguitgaven	Extra zelfstandigenaftrek starters	Miljoenennota	Nee		Nee	
64	Belastinguitgaven	Meewerkaftrek	Miljoenennota	Nee		Nee	
65	Belastinguitgaven	FOR, niet omgezet in lijfrente	Miljoenennota	Nee		Nee	
66	Belastinguitgaven	Stakingsaftrek	Miljoenennota	Nee		Nee	
67	Belastinguitgaven	Doorschuiving stakingswinst	Miljoenennota	Nee		Nee	
68	Belastinguitgaven	Bedrijfsopvolgingsfaciliteit in Successiewet	Miljoenennota	Nee		Nee	
69	Belastinguitgaven	Doorschuiving aanmerkelijk belangwinst bij aandelenfusie	Miljoenennota	Nee		Nee	
70	Belastinguitgaven	Landbouwvrijstelling	Miljoenennota	Ja	Neg	Ja	Maakt Nederlandse, intensieve landbouw goedkoper ten opzichte van import
71	Belastinguitgaven	Kleinschaligheidsinvesteringsaftrek	Miljoenennota	Nee		Nee	
72	Belastinguitgaven	Willekeurige afschrijving immateriële bedrijfsmiddelen	Miljoenennota	Nee		Nee	
73	Belastinguitgaven	Willekeurige afschrijving gebouwen in aangewezen gebieden	Miljoenennota	Nee		Nee	
74	Belastinguitgaven	Willekeurige afschrijving starters	Miljoenennota	Nee		Nee	
75	Belastinguitgaven	Willekeurige afschrijving arbo-bedrijfsmiddelen	Miljoenennota	Nee		Nee	
76	Belastinguitgaven	Willekeurige afschrijving films	Miljoenennota	Nee		Nee	
77	Belastinguitgaven	Willekeurige afschrijving zeeschepen	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	vervoer per schip is minder milieuschadelijk dan via de meeste andere transportmiddelen
78	Belastinguitgaven	Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	Miljoenennota	Nee		Nee	
79	Belastinguitgaven	Aftrek spur- en ontwikkelingswerk	Miljoenennota	Nee		Nee	

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

80	Belastinguitgaven	Filminvesteringsaftrek	Miljoenennota	Nee		Nee	
81	Belastinguitgaven	VAMIL	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
82	Belastinguitgaven	Energie-investeringsaftrek (EIA)	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
83	Belastinguitgaven	Milieu-investeringsaftrek (MIA)	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
84	Belastinguitgaven	Bosbouwvrijstelling	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
85	Belastinguitgaven	Vrijstelling vergoeding bos- en natuurbeheer	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
86	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering lage lonen	Miljoenennota	Nee		Nee	
87	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering langdurige werklozen	Miljoenennota	Nee		Nee	
88	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering onderwijs	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	educatie verhoogt milieubewustzijn en daardoor milieuvriendelijk gedrag
89	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering kinderopvang	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	meer kinderen betekent meer consumeren en produceren dus meer belasting op het milieu
90	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering zeevaart	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	vervoer per schip is minder milieuschadelijk dan via de meeste andere transportmiddelen
91	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering speur- en ontwikkelingswerk	Miljoenennota	Nee		Nee	
92	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering betaald ouderschapsverlof	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	meer kinderen betekent meer consumeren en produceren dus meer belasting op het milieu
93	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering arbo-investeringen (non-profit)	Miljoenennota	Nee		Nee	
94	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering scholing (non-profit)	Miljoenennota	Nee		Nee	
95	Belastinguitgaven	Scholingsaftrek	Miljoenennota	Nee		Nee	
96	Belastinguitgaven	Werknemersspaarregelingen (o.a. spaarloon)	Miljoenennota	Nee		Nee	
97	Belastinguitgaven	Carpoolregeling	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Samen rijden betekent minder emissies en energie
98	Belastinguitgaven	Feestdagenregeling	Miljoenennota	Nee		Nee	
99	Belastinguitgaven	Zeedagenaftrek	Miljoenennota	Nee		Nee	
100	Belastinguitgaven	Vakantiebonnen	Miljoenennota	Nee		Nee	
101	Belastinguitgaven	Toetrederskorting	Miljoenennota	Nee		Nee	
102	Belastinguitgaven	Ouderschapsverlofkorting	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	meer kinderen betekent meer consumeren en produceren dus meer belasting op het milieu
103	Belastinguitgaven	Arbeidskorting voor ouderen	Miljoenennota	Nee		Nee	
104	Belastinguitgaven	Algemene vrijstelling forfaitair rendement	Miljoenennota	Nee		Nee	
105	Belastinguitgaven	Kindertoeslag forfaitair rendement	Miljoenennota	Nee		Nee	
106	Belastinguitgaven	Ouderentoeslag forfaitair rendement	Miljoenennota	Nee		Nee	
107	Belastinguitgaven	Vrijstelling bos- en natuurterreinen forfaitair rendement	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	bos- en natuurterreinen bieden meer biodiversiteit

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

108	Belastinguitgaven	Vrijstelling voorwerpen van kunst en wetenschap forfaitair rendement	Miljoenennota	Nee		Nee	
109	Belastinguitgaven	Vrijstelling groen beleggen forfaitair rendement	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	groene bestemmingen zijn gunstig voor het milieu (natuur)
110	Belastinguitgaven	Vrijstelling sociaal-ethisch beleggen forfaitair rendement	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	sociaal-ethische bestemmingen zijn gunstig voor het milieu (natuur)
111	Belastinguitgaven	Vrijstelling cultureel beleggen forfaitair rendement	Miljoenennota	Nee		Nee	
112	Belastinguitgaven	Vrijstelling durfkapitaal forfaitair rendement	Miljoenennota	Nee		Nee	
113	Belastinguitgaven	Vrijstelling spaarloon- en premiespaarregeling forfaitair rendement	Miljoenennota	Nee		Nee	
114	Belastinguitgaven	Vrijstelling rechten op begrafenisuitkering forfaitair rendement	Miljoenennota	Nee		Nee	
115	Belastinguitgaven	Vrijstelling van rechten op bepaalde kapitaalsuitkeringen forfaitair rendement	Miljoenennota	Nee		Nee	
116	Belastinguitgaven	Aftrek wegens geen of geringe eigenwoning-schuld	Miljoenennota	Nee		Nee	
117	Belastinguitgaven	Gedeeltelijke vrijstelling van inkomsten uit kamerverhuur	Miljoenennota	Nee		Nee	
118	Belastinguitgaven	Aftrek kosten monumentenwoning	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	oude panden vergen meer energie, en bevatten vaak meer milieuschadelijke materialen
119	Belastinguitgaven	Heffingskorting groen beleggen	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	groene bestemmingen zijn gunstig voor het milieu (natuur)
120	Belastinguitgaven	Heffingskorting sociaal-ethisch beleggen	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	sociaal-ethische bestemmingen zijn gunstig voor het milieu (natuur)
121	Belastinguitgaven	Heffingskorting cultureel beleggen	Miljoenennota	Nee		Nee	
122	Belastinguitgaven	Heffingskorting durfkapitaal	Miljoenennota	Nee		Nee	
123	Belastinguitgaven	Persoonsgebonden aftrekpost durfkapitaal	Miljoenennota	Nee		Nee	
124	Belastinguitgaven	Vrijstelling bepaalde uitkeringen (o.a. huursubsidie)	Miljoenennota	Nee		Nee	
125	Belastinguitgaven	Aftrek afkoopsommen echtscheidingsuitkeringen	Miljoenennota	Nee		Nee	
126	Belastinguitgaven	Aftrek voor scholingsuitgaven (studiekosten)	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	scholing bevordert het milieubewustzijn n wat kan bijdragen aan minder milieuschadelijk gedrag
127	Belastinguitgaven	Giftenaftrek	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	groene bestemmingen zijn giften gaan vaak naar milieu-organisaties en bevorderen zo dus indirect het milieuvriendelijk gedrag
128	Belastinguitgaven	Faciliteiten Successiewet algemeen nut beogende instellingen	Miljoenennota	Nee		Nee	

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

129	Belastinguitgaven	Tijdelijke verhoging algemene heffingskorting (o.a. voor alfaulpen)	Miljoenennota	Nee		Nee	
130	Belastinguitgaven	Verlaagd tarief glastuinbouw	Miljoenennota	Ja	Neg	Ja	glastuinbouw veroorzaakt relatief veel milieuschade
131	Belastinguitgaven	Verlaagd tarief groene stroom	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
132	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering duurzaam opgewekte energie	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
133	Belastinguitgaven	Afdrachtvermindering warmtekrachtkoppeling	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
134	Belastinguitgaven	Teruggaaf kerkgebouwen	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	kerkgebouwen zijn energetisch zeer onvoordelig gebouwd
135	Belastinguitgaven	Teruggaaf non-profit	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Ideële instellingen ten gunste van het milieu zijn doorgaans Non profitorganisaties
136	Belastinguitgaven	Verlaagd BTW-tarief Boeken, tijdschriften, week- en dagbladen	Miljoenennota	Nee		Nee	
137	Belastinguitgaven	Verlaagd BTW-tarief Bibliotheken (verhuur boeken), musea e.d.	Miljoenennota	Nee		Nee	
138	Belastinguitgaven	Verlaagd BTW-tarief Kermessen, attractieparken, sportwedstrijden en -accommodatie	Miljoenennota	Nee		Nee	
139	Belastinguitgaven	Verlaagd BTW-tarief Circussen, bioscopen, theaters en concerten	Miljoenennota	Nee		Nee	
140	Belastinguitgaven	Verlaagd BTW-tarief Arbeidsintensieve diensten	Miljoenennota	Nee		Nee	
141	Belastinguitgaven	Verlaagd BTW-tarief Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Openbaar vervoer is minder schadelijk voor het milieu dan privaat vervoer
142	Belastinguitgaven	Verlaagd BTW-tarief Logiesverstrekking (incl. kamperen)	Miljoenennota	Nee		Nee	
143	Belastinguitgaven	Verlaagd BTW-tarief Voedingsmiddelen horeca	Miljoenennota	Nee		Nee	
144	Belastinguitgaven	Vrijstelling BTW Sportclubs	Miljoenennota	Nee		Nee	
145	Belastinguitgaven	Vrijstelling BTW Post	Miljoenennota	Nee		Nee	
146	Belastinguitgaven	Vrijstelling BTW Vakbonden werkgeversorganisaties, politieke partijen, kerken	Miljoenennota	Nee		Nee	
147	Belastinguitgaven	Vrijstelling BTW Fondswerving	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieufondsen zijn afhankelijk van fondsenwerving
148	Belastinguitgaven	Vrijstelling BTW Overige vrijstellingen	Miljoenennota	Nee		Nee	
149	Belastinguitgaven	BTW-speciaal Kleine ondernemersregeling	Miljoenennota	Nee		Nee	
150	Belastinguitgaven	BTW-speciaal Landbouwregeling	Miljoenennota	Ja	Neg	Ja	Maakt Nederlandse, intensieve landbouw goedkoper ten opzichte van import
151	Belastinguitgaven	BTW-speciaal Overige regelingen	Miljoenennota	Nee		Nee	

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

152	Belastinguitgaven	Accijns Verlaagd tarief kleine brouwerijen	Miljoenennota	Nee		Nee	
153	Belastinguitgaven	Accijns Raffinaderijvrijstelling	Miljoenennota	Ja	Neg	Ja	Goedkopere olieraffinage verlaagt de prijs van fossiele brandstoffen ten opzichte van duurzame energiebronnen
154	Belastinguitgaven	Accijns Vrijstelling communautaire wateren	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	vervoer per schip is minder milieuschadelijk dan via de meeste andere transportmiddelen
155	Belastinguitgaven	Accijns Vrijstelling luchtvaartuigen	Miljoenennota	Ja	Neg	Ja	
156	Belastinguitgaven	Accijns Tariefdifferentiatie benzine en diesel naar zwavelgehalte	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
157	Belastinguitgaven	Accijns Tariefdifferentiatie tractoren en mobiele werktuigen	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	Zware werktuigen verontreinigen sterk
158	Belastinguitgaven	Accijns Laag tarief OV-bussen en huisvuil-auto's	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
159	Belastinguitgaven	Vrijstelling elektrische en hybride motorrijtuigen	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
160	Belastinguitgaven	Teruggaaf politie, brandweer	Miljoenennota	Nee	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging
161	Belastinguitgaven	Teruggaaf ambulance	Miljoenennota	Nee	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging
162	Belastinguitgaven	Teruggaaf taxi's	Miljoenennota	Nee	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging, wel kan het een vermindering van het aantal autokilometers veroorzaken wat minder milieubelasting tot gevolg zal hebben
163	Belastinguitgaven	Verlaging tarief voor dieselauto's met roetfilter	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
164	Belastinguitgaven	Vrijgestelde accessoires	Miljoenennota	Nee			
165	Belastinguitgaven	Halftarief MRB	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging
166	Belastinguitgaven	Kwarttarief MRB	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging
167	Belastinguitgaven	Nihiltarief MRB OV-bussen op LPG	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
168	Belastinguitgaven	Vrijstelling MRB motorrijtuigen ouder dan 25 jaar	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging
169	Belastinguitgaven	Vrijstelling MRB politie en brandweer	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging
170	Belastinguitgaven	Vrijstelling MRB reinigingsdiensten	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie
171	Belastinguitgaven	Vrijstelling MRB wegenbouw	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging
172	Belastinguitgaven	Vrijstelling MRB defensie	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging
173	Belastinguitgaven	Vrijstelling MRB ambulances	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging
174	Belastinguitgaven	Overige MRB vrijstellingen	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	bevordert autovervoer en daarom extra verontreiniging
175	Belastinguitgaven	Verlaagde grondslag MRB hybride (bestel)auto's	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	Milieusubsidie

Duurzaamheidseffecten aanpak milieuschadelijke subsidies, oktober 2005

176	Belastinguitgaven	Teruggaaf eurovignet internationaal gecombineerd vervoer	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	gecombineerd vervoer werkt positief uit op het terugdringen van het aantal autokilometers
177	Belastinguitgaven	Vrijstelling overdracht aan de volgende generatie	Miljoenennota	Ja	Pos	Nee	
178	Belastinguitgaven	Vrijstelling overdrachtsbelasting stedelijke herstructurering	Miljoenennota	Ja	Pos/Neg	Nee	afhankelijk van de invulling
179	Belastinguitgaven	Vrijstelling landinrichting	Miljoenennota	Ja	Pos/Neg	Nee	afhankelijk van de invulling
180	Belastinguitgaven	Vrijstelling Bureau Beheer Landbouwgronden	Miljoenennota	Ja	Pos/Neg	Nee	afhankelijk van de invulling
181	Belastinguitgaven	Vrijstelling monumenten	Miljoenennota	Ja	Neg	Nee	Monumenten zijn oude gebouwen die het milieu zwaar belasten
182	Belastinguitgaven	Vrijstelling naburige landerijen	Miljoenennota	Nee			
183		Woningaftrek IB	extra	ja	Neg	Nee	

BIJLAGE 2 SPECIFICATIE INDICATOREN

Economische indicatoren		
Indicator	Omschrijving	Meting effect
Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau:		
1. Kosten van product ofwel productiekosten	De kosten van het product bestaan in beginsel uit de som van de kosten van alle handelingen die nodig zijn om het product voort te brengen. Hierbij wordt doorgaans onderscheid gemaakt naar: - variabele kosten (o.a. arbeid, energie voor de productie, materialen) - vaste kosten (meestal afschrijvingskosten van machines, kantoren, gebouwen) <i>De vraag is hier in hoeverre de productiekosten worden beïnvloed door (aanpassing) van de subsidie.</i>	Kwantitatief: €/per eenheid product
2. Verandering in prijs van product	De verkoopprijs van een product wordt met name bepaald door productiekosten, distributiekosten, verkoopkosten en winstmarge. Het is vooral afhankelijk van de markt of bijvoorbeeld eventuele extra kosten als gevolg van het wegvallen van een subsidie zijn door te rekenen aan de afnemer. <i>De vraag is hier in hoeverre de (aanpassing van de) subsidie van invloed is op de verkoopprijs van het product.</i>	Kwantitatief: €/per eenheid product
3. Winst per eenheid product	De winst per eenheid product wordt bepaald door productiekosten, prijs van het product en vraag en aanbod in de markt. <i>De vraag is hier in hoeverre de winst per eenheid product zal veranderen door (aanpassing van) de subsidie.</i>	Kwantitatief: €/per eenheid product
4. Totale winst/verlies	Totale winst of verlies is afhankelijk van winst per eenheid product en totale verkochte hoeveelheid. <i>De vraag is hier in hoeverre de totale winst of verlies wordt beïnvloed door (aanpassing van) de subsidie.</i>	Kwantitatief: €/per jaar
5. Continuïteit	Onder continuïteit wordt het voortbestaan van een bedrijf verstaan. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie een bedrijf in een zodanige financiële positie brengt dat de continuïteit in het geding komt of deze juist positief beïnvloedt.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
6. Concurrentiepositie	De concurrentiepositie geeft een indicatie van de positie van een bedrijf ten opzichte van haar concurrenten. De concurrentiepositie wordt bepaald door de prijs/kwaliteit verhouding en de status van het product. Indien een bedrijf bulk produceert (zo veel mogelijk produceren tegen zo laag	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer

	<p>mogelijke kosten) zijn vooral de productiekosten en hiermee de verkoopprijs bepalend voor concurrentiepositie. Indien men niche producten produceert is vooral de kwaliteit (in combinatie met prijs) bepalend voor de concurrentiepositie.</p> <p><i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de concurrentiepositie van een bedrijf.</i></p>	positieve invloed (++)
7. Arbeidsproductiviteit	<p>De arbeidsproductiviteit geeft de productie per werknemer per tijdseenheid weer. De arbeidsproductiviteit wordt o.a. bepaald door de mate van automatisering (modern machinepark) en de effectiviteit van de arbeid (productiviteit per uur en aantal gewerkte uren).</p> <p><i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de arbeidsproductiviteit per werknemer.</i></p>	Kwantitatief: Productie hoeveelheid/ per werknemer per tijdseenheid
8. Innovatie en investeringen	<p>Innovaties zijn een belangrijke bron voor economische groei. Op bedrijfsniveau worden innovaties en investeringen vaak in één adem genoemd. Het gaat er hierbij om in hoeverre een bedrijf innovatief is, dus (technologische) verbeteringen in het productieproces doorvoert en in hoeverre hierin wordt geïnvesteerd.</p> <p><i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de mate van innovatie en investeringen.</i></p>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
9. Administratieve lasten	<p>De administratieve lasten voor het bedrijfsleven zijn in de loop van de tijd zeer hoog geworden (ongeveer 16 miljard euro), de laatste jaren is echter een kentering opgetreden. Om het ondernemingsklimaat in Nederland te verbeteren zet het kabinet in op aanzienlijke reductie van de administratieve lasten, zowel voor burgers als bedrijven. Het doel is lastenverlichting om onder meer ruimte te bieden aan ondernemen. Dit geschiedt onder meer door het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal), dat voor bedrijven de volgende definitie hanteert: de kosten om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit wet- en regelgeving van de overheid. Het gaat om het verzamelen, bewerken, registreren, bewaren en ter beschikking stellen van informatie. Bij burgers geldt een soortgelijke definitie, maar vallen er ook de handelingen onder die noodzakelijk zijn voor het uitoefenen van rechten. De commissie kon in 2005 een lastenreductie van 4 miljard euro melden (Actal, 2005).</p> <p><i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de administratieve lasten.</i></p>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
Economische indicatoren Macro niveau:		
10. Koopkrachteffecten	<p>Vanwege de economische en budgettaire situatie levert iedere inkomensgroep in Nederland in 2004 en 2005 koopkracht in. De koopkrachtdaling varieert van -2% tot -0,5% per huishouden. Het kabinet wil koopkrachtdaling beperken en tevens dat de sterkste schouders de zwaarste lasten</p>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0),

	dragen om zo de zwakste groepen te ontzien. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de koopkracht.</i>	positief (+), zeer positieve invloed (++)
11. Inkomenseffecten	Het inkomen van een land wordt vastgesteld door al hetgeen de inwoners en bedrijven in een land verdienen bij elkaar op te tellen. Als het hieruit resulterende bedrag wordt beïnvloed, spreekt men van een inkomenseffect. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op het totale inkomen van een sector of land.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
12. Marktontwikkeling	Marktontwikkeling geeft aan hoe de markt (van een product, een sector of een regio) zich ontwikkeld. Hierbij kan men denken aan een groeiende markt door verbetering van de concurrentiepositie of een dalende markt door afname van de vraag. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de marktontwikkeling.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
13. Ondernemingsklimaat	Het ondernemingsklimaat geeft weer hoe (positief) bedrijven staan tegenover het ondernemen in Nederland. Het ondernemingsklimaat wordt door vele factoren beïnvloed, bijv. administratieve lasten, subsidies en bestaande wet- en regelgeving. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op het ondernemingsklimaat.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
14. Internationale concurrentiepositie	De concurrentiepositie ten opzichte van het buitenland is vooral van belang voor de mate waarin Nederland profiteert van de wereldhandel. Een verbetering van de internationale concurrentiepositie gaat samen met meer uitvoer, een verslechtering met een afname. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de internationale concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
15. Werkgelegenheid	Werkgelegenheid draagt bij aan de realisatie van economische groei en bevordert ook arbeidsdeelname van minderheden. Het is zowel belangrijk als indicator van economische als van sociale aard. Om dubbeltellingen te vermijden is hier gekozen voor opname in deze economische lijst met indicatoren. Bij de lijst sociale indicatoren komt werkgelegenheid op microniveau terug bij de indicator 'behoud baan'.	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)

SOCIALE INDICATOREN		
Indicator	Omschrijving	Meting effect
Micro:		
1. Arbeidsomstandigheden	Arbeidsomstandigheden ("arbo") zijn de omstandigheden waaronder werknemers hun werk verrichten in termen van veiligheid, gezondheid en welzijn. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de arbeidsomstandigheden bij de bedrijven die beïnvloed worden door de desbetreffende subsidie.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
2. Arbeidsrelaties	Met arbeidsrelatie wordt bedoeld op de verhouding tussen werkgever en werknemer. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een tijdelijke, "flexibele" arbeidsrelatie (bijvoorbeeld seizoenswerk, oproep- of invalkracht, uitzendwerk, contract voor een bepaalde duur) en een vaste arbeidsrelatie (vast contract). Wij gaan er, gerekend vanuit de sociaal oogpunt, van uit dat een toename aan tijdelijke contracten als positief wordt beschouwd en een afname als negatief. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de arbeidsrelaties tussen werkgever en werknemers.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
3. Training en opleiding van medewerkers	Ruimte en aandacht voor training en opleiding van werknemers geeft een indicatie van de sociale omgeving waarin een werknemer werkt. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op ruimte voor en mate van training en opleiding van medewerkers.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
4. Veranderd gebruiksgedrag op basis van product/service kenmerken	Het gebruiksgedrag van een product wordt bepaald door product/service kenmerken. De product/service kenmerken kunnen zodanig veranderen dat ze tot ander gebruiksgedrag leiden. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op gebruiksgedrag op basis van product/service kenmerken.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
5. Product baten (gemak)	Onder product baten wordt het 'gemak', in ruime zin van het product verstaan. Men kan hierbij denken aan kwaliteitseigenschappen, gebruiksvriendelijkheid en andere kenmerken van het product.	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer

	<i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op product baten.</i>	positieve invloed (++)
6. Aantal arbeidsplaatsen	Het aantal arbeidsplaatsen is een andere indicator die rechtstreeks verband houdt met werkgelegenheid en de gevolgen die de beschikking over een baan heeft voor sociaal welbevinden. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op het aantal arbeidsplaatsen in een bedrijf.</i>	Kwantitatief: Totaal arbeidsplaatsen
7. Arbeidsparticipatie	Bevordering van arbeidsparticipatie wordt zowel economisch belangrijk, als sociaal gewenst beschouwd. Onder arbeidsparticipatie wordt verstaan het deel van een groep potentiële werknemers dat deel uitmaakt van het arbeidsproces. Hierbij wordt vooral gedacht aan een bredere inzet van vrouwen, ouderen, gehandicapten, laaggeschoolden en allochtonen. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de arbeidsparticipatie van ondervertegenwoordigde groepen.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
8. Werknemersbeloning	Werknemersbeloning geeft weer hoeveel beloning een werknemer krijgt voor verrichte arbeid. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de beloning van werknemers.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
9. Gelijke kansen	Gelijke kansen is een moderne manier om gelijkwaardigheid te definiëren. Het gaat erom - onafhankelijk van sociale afkomst, geslacht, kleur, taal, leeftijd - in volle vrijheid evenwaardig te zijn en niet belemmerd te worden in het benutten van de mogelijkheden tot ontplooiing. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de aanwezigheid van gelijke kansen van (potentiële) werknemers.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
10. Gezondheid en veiligheid van werknemers	Deze indicator omvat de gezondheid en veiligheidsomstandigheden waaronder werknemers hun werk verrichten. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de gezondheid en/of veiligheid van de werknemers.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
11. Zekerheid behoud baan	Een betaalde vaste baan wordt door velen gezien als een belangrijke vorm van sociale zekerheid. Deze zekerheid kan in de praktijk in het gedrang komen indien het bedrijf waar men werkt bijvoorbeeld door (economische) omstandigheden moet reorganiseren of zelfs failliet gaat. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de zekerheid van het behoud</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)

	<i>van een baan.</i>	
12. Werkdruk	In 2004 klaagt 60% van de werknemers in Nederland over te hoge werkdruk (FNV bondgenoten op www.arbobondgenoten.nl). Te hoge werkdruk kan leiden tot stress en hierdoor tot ziekteverzuim. Men kan onderscheid maken in fysieke werkdruk (zware lichamelijke inspanning, overwerken etc.) en psychische werkdruk (te veel hooi op de vork, onzekerheid, geen afstand kunnen nemen van het werk etc.). <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de fysieke en psychologische werkdruk.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
13. Stakeholder betrokkenheid	Onder stakeholder betrokkenheid wordt verstaan in hoeverre opvattingen van belanghebbenden (bijv. klanten, toeleveranciers, werknemers, gemeente, overheid) worden meegenomen in besluitvormingsprocessen en bij de dagelijkse praktijk van een onderneming. Hierbij kan men denken aan het betrekken van de resultaten van een klant- of werknemer tevredenheidsonderzoek of participatie in besluitvormingstrajecten. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de betrokkenheid van stakeholders.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
Macro:		
14. Gepercipieerd risico	Gepercipieerd risico geeft een indicatie van het risico dat maatschappelijk wordt verwacht, maar niet (wetenschappelijk) juist hoeft te zijn. Deze indicator is met name relevant in het geval van Genetisch Gemodificeerde Organismen of hiervan gemaakte producten. Maar ook chemische en nucleaire gevaren spelen hier een rol. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op het gepercipieerde risicomet betrekking tot het (eind)product.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
15. Effect op volksgezondheid	De gezondheid van de bevolking is van groot belang voor het behoud van een goed functionerende samenleving. Men kan denken aan een toename van producten waaruit schadelijke stoffen vrijkomen. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de volksgezondheid.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
16. Voldoen aan wetgeving	Producten maar ook bedrijven moeten voldoen aan bestaande wet- en regelgeving. Men kan zich voorstellen dat als prijzen onder druk komen te staan, eerder wordt overwogen de arbeidskosten te drukken, bijvoorbeeld door zwartwerkers aan te nemen. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de mate van voldoen aan</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed

	wetgeving.	(++)
17. Werkgelegenheid	<p>Werkgelegenheid is zowel belangrijk voor de economische effecten als voor de sociale effecten. Het draagt bij aan de realisatie van economische groei en bevordert ook arbeidsdeelname van minderheden. Vergroting van de werkgelegenheid is een belangrijke kabinetsdoelstelling om sociale voorzieningen betaalbaar te houden, om de concurrentiepositie te verbeteren en om minder mensen afhankelijk te maken van een uitkering. Voor velen heeft een betaalde baan ook een sociale betekenis in de zin van voorwaarde voor een positief zelfbeeld. Om dubbeltellingen te vermijden is hier gekozen voor opname in deze economische lijst met indicatoren.</p> <p><i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op de werkgelegenheid (meer of minder banen).</i></p>	<p>Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)</p>
18. Kinderarbeid	<p>Onder kinderarbeid wordt verstaan: "kinderen uitbuiten en beperken in hun geestelijke en lichamelijke ontwikkeling" door hen voor werkzaamheden in te zetten (www.novib.nl). Op de hele wereld zijn er nu zo'n 250 miljoen werkende kinderen. In Afrika werkt gemiddeld eenderde van de kinderen, in sommige landen zelfs de helft van de kinderen onder de veertien jaar. In Latijns-Amerika werkt vijftien tot twintig procent van de kinderen. In Azië zeven procent maar dat zijn wel ruim 100 miljoen kinderen (in vooral Zuid- en Zuidoost Azië). Overigens dient steeds ook het alternatief te worden betrokken, daar in aan aantal gevallen kinderarbeid de enige inkomensbron is. Kinderarbeid kan met name worden gestimuleerd indien door een subsidie de productie verschuift naar ontwikkelingslanden met een praktijk van kinderarbeid.</p> <p><i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op het bestaan van kinderarbeid.</i></p>	<p>Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)</p> <p>Om deze indicator te beoordelen kan een lijst van landen of continenten worden opgesteld waar kinderarbeid potentieel voorkomt. Indien er sprake is van verschuiving van productie naar die landen of vergroting van de import van die landen zal dit potentieel tot meer kinderarbeid leiden.</p>
19. Mensenrechten	<p>Mensenrechten zijn rechten die universeel gelden. Ze staan los van alle toevallige omstandigheden zoals de plaats waar men geboren is, de huidskleur, het geslacht, of geloof en levensovertuiging. Amnesty International (2004) documenteerde in 2004 schendingen van mensenrechten in 155 landen tijdens het jaar 2003. Mensenrechten kunnen met name relevant zijn indien door een subsidie die productie verschuift naar landen waar schendingen van de mensenrechten worden gerapporteerd.</p> <p><i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie van invloed is op het schenden van de mensenrechten.</i></p>	<p>Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)</p> <p>Om deze indicator te beoordelen zal een lijst van landen of continenten worden opgesteld waar schending</p>

		van de mensenrechten potentieel voorkomt. Indien er sprake is van verschuiving van productie naar die landen of vergroting van de import van die landen zal dit potentieel tot schending van de mensenrechten leiden.
20. Beperking product/service beschikbaarheid	Met product/service beschikbaarheid wordt bedoeld op de blijvende aanwezigheid van een product voor substitutie- of servicedoeleinden. Dit kan verdwijnen indien als gevolg van een subsidie een product niet langer beschikbaar is en vervangen wordt door een ander product. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie een beperking in de beschikbaarheid van product/service kenmerken tot gevolg heeft.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)
21. Wegvallen Ambachten en traditionele productiemethoden	Het verdwijnen van 'ouderwetse' productietechnologie met vaak sociaal-culturele waarde, kan het gevolg zijn van technologische ontwikkeling, waardoor nieuwe technieken concurrentievoordelen verkrijgen. Een subsidie die investeringen in nieuwe technologie ondersteunt kan dit proces versnellen. <i>De vraag is hier of (aanpassing van) de subsidie kan leiden tot wegvallen van ambachten of traditionele productiemethoden.</i>	Kwalitatief: zeer negatieve invloed (--), negatief (-), geen invloed (0), positief (+), zeer positieve invloed (++)

BIJLAGE 3 SELECTIE SOCIALE EN ECONOMISCHE INDICATOREN

Relevantie en toetsingsmogelijkheid economische en sociale indicatoren				
Economische indicatoren				
Indicator	Indruk relevantie		Toetsings- mogelijk- heid	Besluit
	Algemeen	Case REB/Auto		
Economische indicatoren <i>Micro</i> niveau				
1. Kosten van product (arbeidskosten, materiaal kosten, vaste kosten, ...)	Ja	Ja	Ja	Schrappen Deze indicator hangt nauw samen met de indicator Totale winst/verlies. Informatie over productiekosten zijn noodzakelijk om Totale winst/verlies te kunnen bepalen.
2. Verandering in prijs van product	Ja	Ja	Ja	Opnemen Deze indicator geeft weer of een producent kosten of opbrengsten die eventueel samenhangen met subsidies doorberekenen aan de afnemer (€ per eenheid product en % per eenheid product).
3. Winst per eenheid product	Ja	Ja	Ja	Schrappen Hangt nauw samen met in indicator Totale winst/verlies. Totale winst/verlies kan pas worden bepaald als informatie over winst per eenheid product beschikbaar is.
4. Totale winst/verlies	Ja	Ja	Ja	Opnemen Deze indicator geeft aan of de subsidie van invloed is op totale winst of verlies (% en € per jaar).
5. Continuïteit	Ja	Ja	Ja	Opnemen Deze indicator geeft aan of de continuïteit van een bedrijf wordt beïnvloed door de subsidie (kwalitatief).
6. Concurrentiepositie	Ja	Ja	Ja	Schrappen

				Deze indicator geeft aan of de concurrentiepositie wordt beïnvloed door de subsidie. Indicator wordt gedekt door indicator Internationale concurrentiepositie.
7. Arbeidsproductiviteit	Ja	Nee	Ja	Schrappen Arbeidsproductiviteit en daarmee effect op arbeidskosten wordt gedekt door indicator Totale winst of verlies.
8. Innovatie en investeringen	Ja	Ja	Ja	Opnemen Deze indicator geeft aan of de subsidie van invloed is op de mate van innovatie en investeringen van bedrijven (kwalitatief).
9. Administratieve lasten	Ja	Nee	Ja	Opnemen Deze indicator is een speerpunt van het huidige kabinet en daarmee zeer relevant met het oog op aanpassing (milieuschadelijke) subsidies (kwalitatief).
Economische indicatoren <i>Macro</i> niveau				
10. Koopkrachteffecten	Ja	Nee	Moeilijk	Schrappen Koopkrachteffecten laten de effecten van verandering in koopkracht van verschillende bevolkingsgroepen zien. Koopkrachteffecten zijn van verschillende factoren afhankelijk zoals bijv. inkomen, verdeling inkomen, inflatie en sociale lasten. (kwalitatief). Koopkracht is sterk gerelateerd aan inkomenseffecten en omdat de inkomenseffecten ook per bevolkingsgroep zijn uit te splitsen wordt voorgesteld de kopkrachteffecten toch te schrappen.
11. Inkomenseffecten	Ja	Ja	Ja	Opnemen Inkomenseffecten van subsidies zeggen iets over de invloed van subsidies op het inkomen van een land (het BNP) en naar keuze ook van sectoren. Per bevolkingsgroep kan het inkomenseffect worden benaderd. Behoud van inkomen is met het oog op de reductie van sociale lasten een speerpunt voor het (sociaal-) economisch beleid (kwalitatief).
12. Marktontwikkeling	Ja	Ja	Ja	Schrappen Marktontwikkeling geeft aan hoe de markt (van een product, een sector of een regio) zich ontwikkelt. Deze indicator wordt al gedekt door de

				indicator 'totale winst/verlies', 'inkomenseffecten' en 'internationale concurrentiepositie'.
13. Ondernemingsklimaat	Ja	Nee	Ja	Schrappen Het ondernemingsklimaat is van vele factoren afhankelijk. Verwacht wordt dat het bestaan van een bepaalde subsidie hierbij een beperkte rol zal spelen
14. Internationale concurrentiepositie	Ja	Ja	Ja	Opnemen Deze indicator geeft aan of de subsidie van invloed is op de internationale concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven. Een sterke internationale concurrentiepositie is van groot belang voor de Nederlandse economie (kwalitatief).
15. werkgelegenheid	Ja	Ja	Ja	Opnemen Deze indicator geeft aan of de subsidie van invloed is op de werkgelegenheid.

Sociale Indicatoren				
Indicator	Indruk relevantie		Toetsingsmogelijkheid	Voorstel
	Algemeen	Case REB/Auto		
Sociale Indicatoren <i>Micro</i> niveau				
1. Arbeidsomstandigheden	Ja	Ja	Ja	Opnemen Deze indicator geeft weer of de subsidie van invloed is op arbeidsomstandigheden. Goede arbeidsomstandigheden behoren tot de basisrechten van werknemers en zijn van belang voor het terug dringen van o.a. ziekteverzuim (kwalitatief).
2. Arbeidsrelaties	Ja	Ja	Ja	Schrappen Deze indicator geeft weer of de subsidie invloed heeft op de arbeidsrelatie, met name waar het gaat om de hoeveelheid vaste krachten die een bedrijf in dienst heeft. Deze indicator hangt nauw samen met indicatoren zekerheid baan en werkdruk.

3. Training en opleiding van medewerkers	Ja	Ja	Moeilijk	Schrappen Deze indicator geeft weer in hoeverre er geïnvesteerd wordt in training en opleiding van medewerkers. Het is moeilijk een correlatie tussen bijv. meer winst en training en opleiding vast te stellen. In geval van aanpassing van een subsidie die primair gericht is op training en opleiding van medewerkers kan deze indicator wel relevant zijn. Deze subsidies vallen echter buiten het kader van het onderzoek (potentieel milieuschadelijke subsidies).
4. Veranderd gebruiksgedrag op basis van product/service kenmerken	Nee	Nee	Ja	Schrappen Het gebruiksgedrag van een product wordt bepaald door product/service kenmerken. Het is niet aannemelijk dat door aanpassing van subsidies de product/service kenmerken zodanig veranderen dat ze tot ander gebruiksgedrag leiden. Deze indicator wordt minder relevant geacht.
5. Product baten (gemak)	Nee	Nee	Ja	Schrappen Onder product baten wordt het 'gemak', in ruime zin van het product verstaan. Het is niet aannemelijk dat door aanpassing van subsidies de product baten veel zullen veranderen. Deze indicator wordt minder relevant geacht.
6. Aantal arbeidsplaatsen	Ja	Ja	Ja	Schrappen Dit wordt al gedekt door indicator 'werkgelegenheid'.
7. Arbeidsparticipatie	Nee	Nee	Ja	Schrappen Bevordering van arbeidsparticipatie wordt zowel economisch belangrijk, als sociaal gewenst beschouwd. Deze indicator wordt deels gedekt door indicator gelijke kansen.
8. Werknemersbeloning	Ja	Ja	Ja	Schrappen Statistisch kan een relatie tussen meer winst en werknemersbeloning worden verwacht. Indien betere prestatie (meer winst) wordt beloond met hoger salaris of een bonus uitkering kan dit leiden tot hogere werknemerstevredenheid, en hierdoor lager verzuim en hogere arbeidsproductiviteit (kwalitatief). Deze relaties staan echter ter discussie omdat werknemerstevredenheid van veel meer factoren afhankelijk is.
9. Gelijke kansen	Ja	Ja	Ja	Opnemen

				Deze indicator geeft weer of aanpassing van een subsidie invloed heeft op gelijke kansen. Bij gelijke kansen gaat het erom - onafhankelijk van sociale afkomst, geslacht, kleur, taal, leeftijd - in volle vrijheid evenwaardig te zijn en niet belemmerd te worden in het benutten van de mogelijkheden tot ontplooiing (kwalitatief).
10. Gezondheid en veiligheid	Ja	Ja	Ja	Schrappen Indicator wordt gedekt door arbeidsomstandigheden.
11. Zekerheid behoud baan	Ja	Ja	Ja	Opnemen Deze indicator geeft weer of aanpassing van een subsidie van invloed is op de zekerheid van het behoud van een baan (kwalitatief). Hoewel deze indicator op zichzelf, gezien het toenemende aantal tijdelijke betrekkingen, als onvoldoende relevant wordt beschouwd voor sociaal welbevinden, heeft de sociale betekenis van een baan zodanig belang dat we het hier wel als relevante factor beschouwen. Op macroniveau uit zich dit in de indicator werkgelegenheid. Ook in een ruime opvatting, waarbij ook de zeer relevante stress die kan ontstaan door hoge werkdruk om de baan te behouden wordt meegenomen, is het een relevante indicator.
12. Werkdruk	Nee	Nee	Ja	Schrappen Als indicator voor het gevoel veel energie in het werk te moeten steken, blijkt vooral de mentale werkdruk door mogelijk verlies van een baan relevant te zijn in het kader van dit onderzoek. Dit wordt echter al gedekt door de indicator 'zekerheid behoud baan'
13. Stakeholder betrokkenheid	Nee	Nee	Nee	Schrappen Vergroting van stakeholder betrokkenheid zal slechts marginaal worden beïnvloed door subsidies.
Sociale Indicatoren Macro niveau				
14. Gepercipieerd risico	Nee	Nee	Ja	Schrappen Met name interessant voor GGO- issues. Niet relevant voor dit onderzoek.
15. Effect op volksgezondheid	Ja	Nee	Ja	Opnemen

				Effect op de volksgezondheid is zeer relevant gezien vanuit landelijk beleid. Indien een subsidie leidt tot meer milieuschadelijke productie heeft dat potentieel ook een schadelijk effect op de volksgezondheid (kwalitatief). Ook bestaat een nauwe relatie met milieuverontreiniging.
16. Voldoen aan wetgeving	Ja	Ja	Ja	Opnemen Voldoen aan wetgeving is een belangrijk onderwerp. Behoeft aan geld kan een factor zijn waardoor men de mazen van de wet opzoekt (bijvoorbeeld inzet van zwartwerken) (kwalitatief)
17. Werkgelegenheid	Ja	Ja	Ja	Schrappen Om dubbeltellingen te vermijden is hier gekozen voor opname in de lijst economische indicatoren. Niettemin is werkgelegenheid van groot sociaal belang, daar het mogelijkheden biedt om arbeidsparticipatie te vergroten, sociale lasten op te vangen en sociale zekerheid te vergroten (kwalitatief).
18. Kinderarbeid	Ja	Nee	Ja	Opnemen Met name internationaal gezien een belangrijke indicator. Relevant indien de subsidie leidt tot verplaatsing productie naar het buitenland of tot meer import uit buitenland. Het gaat er dan om in welke mate deze landen kinderarbeid toestaan (kwalitatief)
19. Mensenrechten	Ja	Nee	Ja	Opnemen Met name internationaal gezien een belangrijke indicator. Relevant indien de subsidie leidt tot verplaatsing van de productie naar het buitenland of tot meer import uit het buitenland (kwalitatief).
20. Beperking product/service beschikbaarheid	Ja	Nee	Ja	Schrappen Met product/service beschikbaarheid wordt bedoeld op de blijvende aanwezigheid van een product of service. Het is naar verwachting niet mogelijk om hier eenduidige waardeoordelen te geven (wanneer is het goed dat een product of dienst niet meer beschikbaar is?).
21. Wegvallen Ambachten en traditionele productiemethoden	Nee	Nee	Ja	Schrappen Deze indicator heeft vooral sociaal-culturele waarde, maar wordt minder relevant geacht voor dit onderzoek.

BIJLAGE 4 LIJST GEÏNTERVIEWDEN

1. dhr. L. Dukker, Porta Nova rozenkwekerij Waddinxveen
2. dhr. W. van Merkensteijn, Perfectgroep direct mail, Schiedam
3. dhr. W. Leisenboer, Ministerie van Economische Zaken, Directie Industrie en Diensten
4. dr. F. Oosterhuis, Universiteit van Amsterdam
5. dhr. J. Pieters, Ministerie van VROM
6. dhr. J. Prins, Prinsenland tomatenkwekerij Berkel en Rodenrijs
7. dhr. R. van der Valk, LTO-Nederland
8. dr. H. Vollebergh, Economische Faculteit, Erasmus Universiteit Rotterdam