

Directie Algemene Fiscale Politiek

Voorzitter van de Tweede Kamer de Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

Datum  
15 juli 2008

Uw brief (Kenmerk)

Ons kenmerk  
AFP 2008-00521

Onderwerp

Schriftelijke vragen over het evaluatierapport Belastinguitgaven op het  
terrein van de accijnzen

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden mede namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de Minister van Economische Zaken, de Minister en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op de vragen die zijn gesteld in het verslag van een schriftelijk overleg over de brief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 23 april 2008 inzake het evaluatierapport van de belastinguitgaven op het terrein van de accijnzen (Kamerstuk 31 200 IXB, nr.18).

PvdA Vraag 1:

Wat verstaat het kabinet onder beperkte gevolgen als de regeling voor bieraccijns voor kleine brouwerijen wordt afgeschaft? Kan dit een aantal van de 75 kleine brouwerijtjes de kop kosten?

Antwoord vraag 1

De reductie van 7,5% op het accijnstarief verlaagt de kostprijs circa 1,1% en afgezet tegen de verkoopprijs betekent het een klein effect van circa 0,6 cent per pilsje. De verschillen in verkoopprijs bij bier zijn nauwelijks afhankelijk van het wel of niet toepassen van de korting voor kleine brouwerijen. De prijs van het bier is afhankelijk van de productiekosten, zoals lonen en rente- en afschrijvingskosten en basismateriaal, maar een belangrijke factor is ook het

soort afzetkanaal. De jaarlijkse fluctuaties van deze componenten zijn veel meer van invloed en kunnen door de markt worden geabsorbeerd. Het lijkt daarom onwaarschijnlijk dat een dergelijk klein aandeel van het accijnstarief in de kostprijs invloed heeft op het al dan niet voortbestaan van kleine brouwerijen.

PvdA vraag 2 en vraag 3:

Het komt de leden van de PvdA-fractie voor dat de regeling voor rode dieselaccijns vele nadelen kent: de doelmatigheid van de regeling blijft onder druk staan door de arbeidsintensieve controles en het misbruik dat van deze regeling wordt gemaakt. Bovendien kleeft er een belangrijk milieubezwaar aan rode diesel in verband met het hoge zwavelgehalte. Overweegt het kabinet om deze regeling geheel af te schaffen? Kan de staatssecretaris nader ingaan op de gevolgen van een eventuele afschaffing van deze tariefdifferentiatie?

Antwoord vraag 2 en 3

Het kabinet beziet of het mogelijk is positieve groene prikkels in te bouwen in plaats van rode diesel fiscaal te bevoordelen. In overleg met de gebruikers van rode diesel zal worden bekeken of in plaats van een bevoordeling van het gebruik van de brandstof (extra) groene prikkels voor de desbetreffende sectoren kunnen worden gecreëerd.

De gevolgen zijn afhankelijk van de precieze vormgeving van de positieve groene prikkels voor milieuvriendelijk handelen tegenover de beperking van de fiscale bevoordeling van rode diesel. Deze vormgeving is afhankelijk van de uitkomsten van het overleg met de gebruikers.

VVD vraag 1

Heeft overleg plaatsgevonden met de kleine brouwerijen over de afschaffing van de kortingsregeling?

Antwoord vraag 1

Er heeft geen overleg met de kleine brouwerijen plaatsgevonden ten tijde van de evaluatie. De overweging om tot afschaffing van deze kortingsregeling over te gaan was ingegeven door het feit dat er geen objectieve ratio is om deze regeling in stand te houden. In het oude systeem hadden kleine brouwerijen een nadeel ten opzichte van grote brouwerijen in de effectieve accijnsdruk. Dit is sinds 1992 bij de introductie van het huidige systeem niet meer het geval. De kortingsregeling is destijds in stand gehouden om de overgang van de oude naar de nieuwe situatie voor kleine brouwerijen te vergemakkelijken. Dit impliceert dat de regeling nooit als permanent is bedoeld. Deze evaluatie, waarin onder andere bezien is of de regeling aan de doelstelling beantwoordt, is een moment om daar bij stil te staan.

Onlangs is er wel een gesprek geweest tussen mijzelf en de leden van het Centraal Brouwerijkantoor. Hierbij waren ook de kleine brouwerijen vertegenwoordigd. De brouwerijen hebben tijdens dit gesprek hun zorg uitgesproken over de gevolgen van afschaffing van de kortingsregeling en zullen hierover binnenkort een rapport aan mij toezenden. Ik heb aangegeven hun zorgpunten na ontvangst van dit rapport nader tegen het licht te houden en een nadere afweging te maken.

VVD vraag 2

Waarom is het feit dat de verkoopkosten voor kleine brouwerijen hoger zijn onvoldoende argument om deze kortingsregeling te handhaven, terwijl kennelijk de grote brouwerijen geen bezwaar hebben tegen deze regeling?

Antwoord vraag 2

Er is geen relatie tussen de verkoopkosten voor kleine brouwerijen en de kortingsregeling. Zoals bovenstaand opgemerkt is er in de met ingang van 1992 geldende heffingsystematiek zonder kortingsregeling sprake van gelijke accijnsdruk voor grote en kleine brouwerijen. Voor de kortingsregeling is destijds gehanteerde overweging niet meer aan de orde.

VVD vraag 3

Welke pogingen zijn in het verleden ondernomen om bilaterale overeenkomsten te sluiten teneinde op deze vluchten de accijnsvrijstelling af te schaffen? In welke luchtvaartverdragen van ons land is sprake van accijnsvrijstellingen? Wanneer zijn die verdragen gesloten?

Antwoord vraag 3

Nederland heeft de afgelopen jaren bij diverse internationale gelegenheden aangegeven voorstander te zijn van afschaffing van de accijnsvrijstelling. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gewezen op de Ecofin Raad van april 2005, waar de toenmalige minister van Financiën heeft aangegeven dat afschaffing van de accijnsvrijstelling wenselijk is om de bestaande verstoringen tussen de verschillende vormen van transport te verhelpen. Tevens kan worden gewezen op de Ecofin Raad van november 2007 waarbij de introductie van de vliegbelasting is uiteengezet. Bij verschillende discussies is echter gebleken dat zowel een mondiale als een Europese afschaffing van de accijnsvrijstelling op dit moment geen haalbare kaart is. Dit laat onverlet dat Nederland in de toekomst blijft uitdragen voorstander te zijn van een afschaffing van de accijnsvrijstelling.

De accijnsrichtlijnen bieden de mogelijkheid om ter zake van vluchten tussen twee lidstaten accijns over de brandstof te heffen indien beide lidstaten in een bilateraal verdrag dit overeenkomen. Voor zover bekend zijn dergelijke verdragen binnen de EU niet tot stand gekomen. In vrijwel alle bilaterale

luchtvaartverdragen van Nederland met andere landen is een vrijstelling voor vliegtuigbrandstof opgenomen. Dat geldt overigens ook voor bilaterale luchtvaartverdragen die tussen andere landen zijn afgesloten. Nederland heeft ca. 130 bilaterale luchtvaartverdragen. Ook in luchtvaartverdragen die de EU thans met derde landen afsluit is een dergelijke vrijstelling opgenomen. Deze bilaterale luchtvaartverdragen zijn over het algemeen gesloten in de periode tussen 1950 en heden.

VVD vraag 4

Is het kabinet ook niet onverkort van mening dat inzake het verlaagd tarief van LPG voor bussen in het openbaar vervoer en huisvuilauto's niet "tijdens het spel de spelregels veranderd moet worden" en "bestaande gevallen" uitgezonderd moeten worden?

Antwoord vraag 4

In afwijking met het eerdere kabinetsvoornemen, zal vanwege het (potentiële) positieve milieu-effect ten opzichte van dieselveertuigen het verlaagde LPG-tarief voor bussen in het openbaar vervoer en huisvuilauto's worden gehandhaafd.

Hoogachtend,

De Staatssecretaris van Financiën,

mr. drs. J.C. de Jager