

Directie Algemene Fiscale Politiek

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

Datum
23 april 2008

Uw brief (Kenmerk)

Ons kenmerk
AFP 2008-00271

Onderwerp
Kabinetstandpunt belastinguitgaven in de accijnzen

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u het evaluatierapport toekomen van de belastinguitgaven op het terrein van de accijnzen, 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. Het evaluatierapport gaat in op de effectiviteit en de doelmatigheid van de volgende belastinguitgaven:

- Verlaagd accijnstarief bier kleine brouwerijen
- Raffinaderijvrijstelling
- Vrijstelling scheepvaart
- Vrijstelling luchtvaartuigen
- Tariefdifferentiatie tractoren en mobiele werktuigen
- Laag LPG-tarief OV-bussen en huisvuilauto's

Dit evaluatierapport geeft gevolg aan de periodieke evaluatieverplichting van de belastinguitgaven op grond van de Regeling Prestatiegegevens en Evaluatieonderzoek. Het evaluatierapport is opgesteld door het Ministerie van Financiën in samenwerking met het Ministerie van LNV, het Ministerie van VROM, het Ministerie van V&W, en het Ministerie van EZ. Het evaluatierapport geeft een inzicht in de belangrijkste feiten en de werking van bovenstaande zes instrumenten. Per instrument wordt hieronder de conclusie weergegeven overeenkomstig het evaluatierapport en de aanbevelingen die hieruit volgen.

Verlaagd accijnstarief bier kleine brouwerijen

De kortingsregeling had tot 1992 in de toen geldende heffingsystematiek als doel het nadeel van een effectief hogere accijnsdruk voor kleine brouwerijen te voorkomen. In de met ingang van 1992 geldende heffingsystematiek is zonder kortingsregeling sprake van gelijke accijnsdruk voor grote en kleine brouwerijen. Om de overgang van de oude naar de huidige structuur zo soepel mogelijk te laten verlopen, is destijds besloten de regeling in stand te houden. Dit kabinet is van mening dat er thans geen reden meer is de overgangsregeling voor kleine brouwerijen in stand te houden, en zal een voorstel indienen tot afschaffing daarvan. Toepassing van de korting door kleine brouwerijen maakt ongeveer 1,1% van de kostprijs uit. Afschaffing van de regeling zal daarom naar de mening van het Kabinet beperkte gevolgen hebben.

Raffinaderijvrijstelling

Het doel van de vrijstelling is dubbele belastingheffing bij de productie van minerale oliën te voorkomen, zodat op dat vlak de concurrentiepositie van Europese raffinaderijen wordt gewaarborgd. Dit doel wordt met deze regeling bereikt. De vrijstelling berust grotendeels op verplichte communautaire regelgeving. De in de richtlijn opgenomen vrijstelling voor het verbruik van elders geproduceerde brandstoffen is facultatief. Nederland heeft ook van deze facultatieve vrijstelling gebruik gemaakt. Misbruik komt weinig voor en er zijn nauwelijks knelpunten in de uitvoeringswerkzaamheden ten aanzien van de controle. Het kabinet ziet geen aanleiding om deze vrijstelling te wijzigen.

Vrijstelling scheepvaart

Met de vrijstellingen die Nederland kent, wordt invulling gegeven aan internationale verplichtingen en communautaire regelgeving. De maatregel is effectief in het bereiken van het doel de internationale concurrentieverhoudingen te waarborgen. Over de doelmatigheid van de regeling is het lastig een eensluidende conclusie te trekken. De mate van misbruik door AGP-houders staat niet vast, wel was dit vóór 2008 in hoge mate risicovol omdat het eenvoudig was de olie een andere belaste bestemming te geven. Door de inwerkingtreding van het Scheepsafvalstoffenverdrag in 2008 is het risico voor de binnenvaart naar verwachting sterk verkleind.

Hoewel in de oorspronkelijke doelstelling van accijnsvrijstelling voor de scheepvaart milieutechnische aspecten geen rol hebben gespeeld, zal het kabinet in toekomstig beleid deze aspecten betrekken.

Vrijstelling luchtvaart

Met de vrijstelling wordt effectief en op een doelmatige wijze voldaan aan communautaire regelgeving en de vele internationale overeenkomsten. De

maatregel is effectief in het bereiken van het doel de internationale concurrentieverhoudingen te waarborgen.

Ten principale zou het vanuit milieuperspectief en vanuit het uitgangspunt “de vervuiler betaalt” wenselijk kunnen zijn om deze accijnsvrijstelling op te heffen. Het maken van nieuwe afspraken en het voeren van onderhandelingen hierover met derde landen dient in EU-kader plaats te vinden. Hiervoor bestaat echter binnen de EU op dit moment weinig tot geen steun. Hetzelfde geldt voor landen buiten de EU. Verder wordt per 1 juli 2008 in Nederland de vliegbelasting ingevoerd waardoor voor de luchtvaartsector al in zekere mate het principe “de vervuiler betaalt” gaat gelden en waarmee naar verwachting ook positieve milieueffecten zullen worden bereikt. Daarnaast is een EU voorstel in behandeling waarmee wordt beoogd luchtvaart vanaf 2011 op te nemen in het emissiehandelssysteem (ETS). In het op 26 maart 2008 gehouden spoeddebat over de vliegbelasting is toegezegd dat de Kamer voor 1 oktober 2008 een brief zal ontvangen over de samenhang tussen ETS, vliegbelasting en accijns op vliegtuigbrandstof, met ook aandacht voor de mogelijke stapeling van kosten daarbij.

Tariefdifferentiatie tractoren en mobiele werktuigen

De tariefdifferentiatie is terug te voeren op het onderscheid dat al in 1962 werd gemaakt tussen gasolie gebruikt voor het wegverkeer (blanke diesel) en gasolie gebruikt in particuliere huishoudens voor verwarmingsdoeleinden (zogenoemde huisbrandolie, ook aangeduid als rode diesel). Voor laatstbedoeld gebruik bestond een vrijstelling. In 1972 werd de accijns voor blanke diesel verhoogd. De accijns op rode diesel werd op een lager niveau vastgesteld. Het toepassingsgebied van dit verlaagde tarief werd aanvankelijk uitgebreid tot voertuigen die geen gebruik maken van de openbare weg en landbouwtractoren, die slechts bijkomstig gebruik maken van de openbare weg. Later vond een verdere uitbreiding plaats tot andere voertuigen die slechts bijkomstig van de openbare weg gebruik maken.

Er is sprake van een afnemende doelmatigheid van de instandhouding van de tariefdifferentiatie tussen blanke en rode diesel. De controle is zeer arbeidsintensief en misbruik wordt in frequente mate geconstateerd. Voertuigen en stationaire motoren worden in voorkomende gevallen voor andere doeleinden gebruikt dan oorspronkelijk de bedoeling was (geen of bijkomstig gebruik van de weg). Mede gelet op de afnemende doelmatigheid van de regeling en vanuit milieuoverwegingen heeft het kabinet in het Belastingplan 2008¹ een aantal maatregelen genomen die leiden tot een stapsgewijze verkleining van dit tariefverschil (accijns en energiebelasting) tussen blanke en rode diesel. Dit

¹ Kamerstukken II 2007/2008, 31205, nr.3.

betreft onder andere de afbouw van de teruggaafregeling in de energiebelasting voor grootverbruikers van minerale oliën met €0,03 per liter per jaar.

Laag LPG-tarief OV-bussen en huisvuilauto's

Gezien het zeer beperkte gebruik van LPG is het verlaagde tarief LPG voor bussen in het openbaar vervoer en huisvuilauto's geen doeltreffend instrument. De doelstelling van deze regeling is ingegeven vanuit een milieuperspectief. Echter het gebruik van LPG als milieuvriendelijker alternatief is ingehaald door andere milieuvriendelijkere alternatieven, waaronder aardgas, biogas en biodiesel. Het kabinet is dan ook van mening dat deze regeling kan worden afgeschaft, waarbij zal moeten worden bezien hoe om te gaan met bestaande gevallen vanwege de gedane investeringen.

Hoogachtend,
De Staatssecretaris van Financiën,

mr. drs. J.C. de Jager