

Belastingen en politiek

Medio augustus werd bekend welke belastingplannen minister van Financiën Kok voor het verkiezingsjaar 1994 in petto heeft. Een proef op de som voor de 'political business cycle'-theorie, of niet? Daar nog niet alle onderdelen bekend, laat staan definitief zijn, zijn de volgende opmerkingen niet anders dan voorlopige bespiegelingen van een econoom.

Om te beginnen wil Kok de accijns op fossiele brandstoffen, benzine en diesel, verhogen. De branche van het beroepsgoederenvervoer reageerde direct. De belastingverzwaring zou de beroepsgoederenvervoerders in grote financiële problemen brengen en sommige bedrijven tot sluiten dwingen. Nu is klagen over belastingverzwaringen een normaal verschijnsel, dus het is de vraag of hun inschatting juist is. Als dat het geval is, is de oorzaak niet zozeer de belastingverzwaring; dat is de spreekwoordelijke druppel. De oorzaak is uiteraard de slechte conjuncturele situatie waaronder Nederland, Duitsland en de andere handelspartners waarmee de beroepsgoederenvervoerders te maken hebben, lijden. In dat geval echter valt het de minister van Financiën te verwijten dat hij een belastingmaatregel neemt die conjunctureel buitengewoon ongelukkig getimed is. Een voor de Nederlandse economie belangrijke sector moet je in conjunctureel zware tijden niet meer dan normaal belasten.

Nu schijnt Kok te beweren dat hij zijn belastingpakket heeft opgesteld om de werkgelegenheid te bevorderen (en een billijker effect op de inkomensverdeling te bewerkstelligen, maar daarover straks meer). Dat werkgelegenheidseffect zit dan vooral in de aanwending van de extra belastinginkomsten voor het herinvoeren van de vervroegde afschrijving van investeringen, een oud instrument dat destijds ten behoeve van de WIR is geschrapt, maar waarvan de positieve invloed op de bedrijfsinvesteringen en daarmee op de economische groei wel is aange-toond. Laten we nu eens los van de andere onderdelen van het belastingplan deze twee maatregelen tegen over elkaar zetten.

De accijnsverhoging heeft op de korte termijn een nadelige invloed op de werkgelegenheid in het beroepsgoederenvervoer (en natuurlijk een marginaal deflatorisch effect op de rest van de economie); de vervroegde afschrijving heeft een positief effect op de investeringen en daarmee op de werkgelegenheid in de hele sector Bedrijven (waaronder het vervoer). Dat laatste effect zal echter naar alle waarschijnlijkheid slechts vertraagd werken. De conclusie is dat de twee maatregelen conjunctureel slecht en structureel wellicht goed voor de economie uitpakken, zij het dat voor één sector een blijvende verslechtering van de concurrentiepositie wordt bereikt.

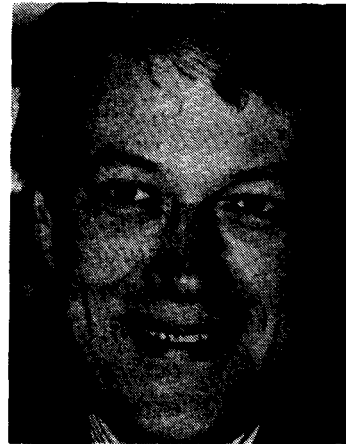
Daar komt een budgettair effect bij. De accijnsverhoging leidt onmiddellijk na ingang (1 januari 1994?) tot een afdracht aan de schatkist terwijl de vervroegde afschrijving pas later tot een relatieve verruiming

leidt. Budgettair betekent de combinatie dus een 'meevaller' voor 1994. Vroegere ministers van Financiën (Hofstra, Zijlstra) plachten bij belastingmaatregelen een conjunctureel gunstige timing te kiezen (hoe moeilijk dat ook is).

Als de voorgaande redenering juist is, rijst de vraag waarom minister Kok voor dit belastingpakket gekozen heeft. Het is denkbaar dat hij de werkgelegenheid via die vervroegde afschrijvingsmogelijkheid wil stimuleren en vervolgens met de vraag zat hoe hij dat gat fiscaal kon dekken. Aangezien de meeste alternatieve maatregelen uit een verdelingsoogpunt grotere consequenties hebben, heeft hij misschien uit arren moede gekozen voor deze accijnsverhoging. Daarmee komt hij tegemoet aan de wens van minister Alders (en vele burgers) om de automobilititeit terug te dringen. Er was misschien een voorkeur om dan de accijnsverhoging tot benzine te beperken, om zo vooral de personenauto's zwaarder te belasten en het beroepsgoederenvervoer te ontzien. Maar dan zou vanwege het gewenste budgettaire effect de tariefsverhoging weer veel hoger moeten zijn, hetgeen zou leiden tot veel grotere weglekeffecten in de grensregio's. Voorts is ook wel te kennen gegeven dat de prijzen voor benzine en diesel niet te veel uit elkaar moeten drijven, onder andere om ongewenste substitutie bij personenauto's naar dieselmotoren te voorkomen.

Daarnaast valt in het belastingplan het schrappen van de inflatiecorrectie bij de inkomstenbelasting op, een inkomenspolitieke maatregel die bedoeld is om de verschillen in inkomensachteruitgang voor verschillende inkomenscategorieën recht te trekken. Minister Kok zou het rapport van zijn voorganger Hofstra over inflatieneutrale belasting nog eens moeten lezen om de kritiek te begrijpen die eerdere verwante maatregelen (in 1992 en 1993) in de Tweede en de Eerste Kamer ten deel viel. Bezien door de bril van een fiscalist is dit een maatregel waar weinig waardering voor op te brengen valt, al was het maar omdat het fiscale klimaat op dit punt weer slechter wordt vergeleken met omliggende landen.

Om terug te keren naar de vraag in het begin: past het beleid in de theorie van de 'political business cycle'? Het antwoord is nee als het gaat om het directe effect op de werkgelegenheid; het antwoord zou ja kunnen zijn als gelet wordt op de meer inkomenspolitieke overwegingen die aan het niet doorgaan van de inflatiecorrectie ten grondslag liggen.



P.B. Boorsma