

Forse lastenverzwaring personen- en goederenvervoer

De in 1978 ingevoerde Wet Investeringsrekening (WIR) wordt met ingang van volgend jaar gewijzigd. De negatieve aanslag zal dan verdwijnen. Voor het beroepspersonenvervoer en het beroepsgoederenvervoer betekent die afschaffing een aanmerkelijke lastenverzwaring van totaal zo'n f 65 miljoen.

Langs verschillende wegen zijn bezwaren geuit tegen het regeringsvoornemen om die negatieve aanslag in de WIR af te schaffen. In COG-verband is mede door en namens de KNVTO met betrekking tot het beroepsgoederenvervoer over de weg aan de betrokken bewindslieden kenbaar gemaakt, dat de voorstellen voor die bedrijfstak een lastenverzwaring van ruim 52 miljoen gulden per jaar met zich mee zouden brengen. Ook voor wat betreft het beroepspersonenvervoer over de weg heeft de KNVTO als grootste organisatie in die bedrijfstak, zich rechtstreeks tot de bewindslieden gewend, omdat met name in de sectoren taxi- en toerwagenvervoer uit de voorstellen een lastenverzwaring van ca. 13 miljoen gulden per jaar zou voortvloeien.

Veelvuldig

In de thans vigerende regelingen wordt de WIR-premie, waarop door investeringen recht ontstaat, verrekenend met de te betalen belasting over de winst. Indien de premie hoger is dan de te betalen belasting – omdat er te weinig of helemaal geen winst kan worden gerealiseerd – ontstaat de zg. negatieve aanslag. Het saldo c.q. de gehele premie wordt dan aan de onderneming uitbetaald. In het beroepsvervoer deed zich de afgelopen jaren die situatie bij een groot aantal bedrijven veelvuldig voor. Dit blijkt uit berekeningen, die zijn verricht door het Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer. Uit diezelfde berekeningen blijkt, dat op basis van de reële winstverwachtingen voor de komende jaren de WIR-premie bij veel bedrijven ook dan niet, althans niet in z'n geheel, met de te betalen belasting zal kunnen worden verrekend.

Verrekenen met belasting

Blijkens de regeringsvoorstellen zouden de in een jaar niet met de te betalen belasting verrekenbare premies niet meer worden uitbetaald, maar dienen ze te worden verrekend met de te betalen of betaalde belastingen van komende of voorbije jaren, de zg. voorwaartse en achterwaartse verrekening. Daarbij zouden termijnen worden gehanteerd zoals die bekend zijn uit de fiscale verliescompensatie: 3 jaren achterwaarts en 8 jaren voorwaarts. Die verrekening zal dan pas kunnen plaatsvinden, nadat eerst de verrekening van de fiscale verliezen heeft plaatsgehad en ook nadat verrekening van WIR-premies uit voorafgaande jaren is geschied. Het EBW heeft uitgerekend, dat er dan nog zo weinig overblijft, dat zo op jaarbasis ruim 52 miljoen voor het beroepsgoederenvervoer en ruim 13 miljoen gulden voor het beroepspersonenvervoer over de weg verloren zal gaan.

Aanvaardbaar niveau

Men zou zich enigszins naïef kunnen afvragen, waarom een zo ondernemersvriendelijke regering zo kort voor de verkiezingen met deze voorstellen komt. Blijkens het gezamenlijke persbericht van de Ministeries van Economische Zaken en van Financiën is de regering van oordeel, dat nu de rendements- en liquiditeitspositie van bedrijven tot een aanvaardbaar niveau terugkeren en ook de vooruitzichten te dien aanzien gunstig zijn, het voor de hand ligt om de mogelijkheid om WIR-premies bij negatieve aanslag uit te keren, te doen vervallen. Indien echter die rendements- en liquiditeitspositie daadwerkelijk zoveel beter zou worden, dan zou de negatieve aanslag vanzelf steeds minder voorkomen en

is het wetsvoorstel, dat daartoe aan de Tweede Kamer is aangeboden niet nodig.

Gasbaten

Even verder in het persbericht komt echter de werkelijke aap uit de mouw. In verband met de omvangrijke teruggang in de aardgasbaten in 1987 ontstaat een budgettaire problematiek, welke o.a. door afschaffing van de negatieve aanslag in de WIR zou kunnen worden bestreden, aangezien de regering verwacht, dat daarmee structureel op jaarbasis f 1,4 miljard zal worden bespaard. Het wegvervoer zou daaraan een steentje van f 65 miljoen moeten bijdragen. Heeft het wegvervoer in de afgelopen jaren dan evenredig van die aardgasbaten geprofiteerd?

Mr H. C. van den Akker