

# Europese integratie en nationaal fiscaal beleid

T.H. van Hoek en J.S.M. Groot\*

**D**e economische en monetaire integratie van Europa zal grenzen stellen aan de fiscale beleidsvrijheid van de individuele lidstaten. Afgaande op de situaties in de Verenigde Staten en Canada behoeft dit echter niet te leiden tot een volledige fiscale harmonisatie. Met name op het vlak van de indirecte belastingen lijkt ook in het 'Europa zonder grenzen' nog een behoorlijke mate van differentiatie mogelijk.

## Theoretische achtergronden

Met de maatregelen die zijn aangekondigd in het Witboek en de plannen voor de vorming van een Economische en Monetaire Unie (EMU) komt het 'Europa zonder grenzen' snel naderbij. Verwacht mag worden dat dit gepaard zal gaan met een intensivering van het intra-Europese verkeer, waarbij sprake zal zijn van een grotere mobiliteit van goederen, diensten, personen en kapitaal. Hierdoor kunnen fiscale verschillen tussen de Europese lidstaten sterkere allocatie-effecten oproepen dan in de huidige situatie het geval is. Deze ontwikkeling lijkt te wijzen in de richting van toenemende belastingharmonisatie. Harmonisatie van fiscale wet- en regelgeving kan daarbij langs twee wegen tot stand worden gebracht. Ten eerste kunnen er op gemeenschapsniveau regels worden opgesteld, bij voorbeeld door het geven van bandbreedtes voor de toegestane hoogten van bepaalde belastingtarieven. Voor zover regels uitblijven kan beleidsconcurrentie tussen nationale staten de fiscale verschillen reduceren. Fiscale harmonisatie wordt dan als het ware door de markt afgedwongen. De invloed van de marktwerking op de fiscale politiek en de beperking van de nationale beleidsruimte die hieruit kan voortvloeien, zal hieronder centraal staan.

Toenemende beleidsconcurrentie zal vooral staten treffen met hoge belastingtarieven en een hoge belastingdruk. Zo kan een staat met een relatief hoge belastingdruk – of een relatief hoge belastingdruk op een bepaalde inkomenscategorie – worden geconfronteerd met 'exodus-effecten', waarbij kapitaal en arbeid uitstromen naar staten met een milder belastingklimaat. Een dergelijke uitstroom van productiefactoren kan het economische draagvlak van de staat verzwakken, waarna een revisie van de beleidskoers noodzakelijk kan worden. Hierbij moet overigens worden aangetekend dat een hogere collectieve-lastendruk of hogere marginale tarieven niet a priori 'exodus-effecten' hoeven op te roepen. Bepaalde collectieve voorzieningen, zoals bij voorbeeld de infrastructuur, de gezondheidszorg of het onderwijs, kunnen immers tevens een belangrijke bijdrage leveren aan welvaart en welzijn, waardoor

verschillen in collectieve-lastendruk of in marginale tarieven worden gerechtvaardigd. Voor zover dit niet, of onvoldoende, het geval is, kunnen evenwel bovengenoemde problemen zich voordoen.

## Federale stelsels

Stelsels met een federale structuur, open grenzen en een gemeenschappelijk economisch en monetair systeem kunnen aanwijzingen geven voor de fiscale beleidsruimte in de toekomstige Europese verhoudingen. Met name de situaties in de federaties van de Verenigde Staten en Canada lijken in dit verband relevant. De staten in deze stelsels zijn als soevereine leden altijd vrij geweest om verschillende soorten belastingen te heffen en wijzigingen in de tarieven aan te brengen. Gegevens over de fiscale situatie van de staten in de Verenigde Staten en Canada worden gepresenteerd in de tabellen 1a en 1b. De staten zijn daarbij als geografische entiteit gekozen, waarbinnen de fiscale gegevens van staten en lokale overheden zijn samengevoegd. Voor de presentatie zijn verschillende aaneengesloten staten met een enigszins vergelijkbare economische structuur samengevoegd tot 'konvooien'. Voor een overzichtelijke presentatie zijn niet alle konvooien gepresenteerd. Met name de variatie binnen de konvooien lijkt van belang, aangezien allocatie-effecten ten gevolge van verschillen in fiscale politiek zich naar verwachting vooral tussen naburige staten zullen voordoen<sup>1</sup>.

Uit de tabellen 1a en 1b kunnen de volgende globale conclusies worden getrokken.

De mate van differentiatie blijkt gering in de sfeer van de belastingen op het winstinkomen, wat gezien het mobiele karakter van de productiefactor kapitaal voor de hand ligt. Zo is de standaarddeviatie

\* De auteurs zijn werkzaam bij het Centraal Planbureau.  
1. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de fiscale situatie van de staten in de VS en de provincies in Canada zij verwezen naar: T.H. van Hoek en J.S.M. Groot, *Fiscale en budgettaire beleidsruimte voor lagere overheden in de federale stelsels in de VS en Canada*, CPB Onderzoeksmemorandum, nr. 73A, 1991.

van het hoogste tarief voor de *vennootschapsbelasting* zowel in de VS als in Canada minder dan 2 procentpunten. In de sfeer van de *inkomstenbelasting* is een wat grotere differentiatie waar te nemen, maar de verschillen tussen de staten lijken ook hier vrij bescheiden. Zowel voor de inkomsten- als voor de vennootschapsbelasting geldt dat de relatieve verschillen tussen de staten worden beperkt door het belang van de uniforme federale belastingen. Van een volledige gelijkschakeling is overigens geen sprake. De verschillen in de sfeer van de inkomstenbelasting tussen bij voorbeeld Alberta en de andere Canadese provincies of die tussen de Amerikaanse staten Connecticut en Maine in New England zijn niet verwaarloosbaar.

Op het terrein van de *benzine-accijnzen* lijkt eveneens een behoorlijke mate van harmonisatie te zijn opgetreden. Vooral in de VS zijn er slechts zeer kleine verschillen tussen de staten. Vertaald naar prijzen per liter (1 gallon ≈ 4,5 liter) is de standaarddeviatie nog geen cent per liter, waarbij de maximale verschillen tussen aanpalende staten zelden meer dan 5 dollarcent bedragen. In Canada zijn de verschillen wat meer geprononceerd, wat mede samen lijkt te hangen met de uitgestrektheid van het land en de relatief lage bevolkingsdichtheid.

Vrij opmerkelijk zijn de forse verschillen in de sfeer van de *omzetbelasting*, die ook in het dichtbevolkte oosten van de VS zelfs tussen aanpalende staten blijken te kunnen oplopen tot ongeveer 7 procentpunten. Het verschil in resultaat tussen de omzetbelastingen en de benzine-accijnzen kan mogelijk worden toegeschreven aan de aard van de producten en de typische afnemers ervan. Allereerst is benzine een uiterst homogeen goed, waarbij produktdifferentiatie en zaken als service en garantie geen rol spelen. Bij de aanschaf van duurzame consumptiegoederen ligt dat vanzelfsprekend geheel anders. De hoge en snel groeiende automobilititeit, zowel privé als zakelijk, zorgt bovendien voor veel grensoverschrijdend verkeer en arbitrage. Overigens lijkt het zeker denkbaar dat het gesignaleerde geringe verschil in benzine-accijnzen tussen staten niet volledig aan economische factoren kan worden toegeschreven. Politieke gevoelheden ('belasten autobezit') kunnen eveneens een rol spelen, zodat op louter economische gronden wellicht een wat grotere differentiatie mogelijk zou zijn dan in de praktijk valt waar te nemen.

De verschillen in *belastingdruk* tussen de staten en de provincies zijn in absolute omvang vrij bescheiden. Wel is er met name in de sfeer van de indirecte belastingen een behoorlijke differentiatie in enkele konvooien waar te nemen. De heterogeniteit van de inzet van belastinginstrumenten leidt overigens wel tot soms vrij geprononceerde verschillen in belastingdruk voor gezinnen. Voor Amerikaanse 'standaard gezinnen' met een inkomen van \$ 20.000 kunnen deze verschillen oplopen tot ongeveer 10% van het bruto inkomen (zie figuur 1). Deze mate van differentiatie kan in grote lijnen ook worden aangetroffen bij de belastingdruk op hogere inkomens, aangezien de mate van progressie van het Amerikaanse belastingstelsel vrij bescheiden is en de belastingdruk op het statenniveau voor een belangrijk deel wordt bepaald door de indirecte belastingen.

	(Top)tarief ink. bel. <sup>b</sup>		omzet-bel. <sup>c</sup>	Brand-stof-accijnzen <sup>d</sup>	Belastingdruk <sup>a</sup>	
	vpb <sup>b</sup>				dir.	indir.
<b>1a. Verenigde Staten 1985</b>						
<i>New England</i>						
Gemiddelde	32,1	39,9	4,6	23,3	2,4	7,2
Maximaal verschil	7,2	2,3	7,5	8,0	3,4	2,2
Standaarddeviatie	3,1	0,8	2,3	2,4	1,1	0,9
<i>Middle Atlantic</i>						
Gemiddelde	33,6	39,8	8,1	18,3	3,6	7,2
Maximaal verschil	6,7	0,3	6,3	4,0	3,2	2,4
Standaarddeviatie	2,8	0,2	2,9	1,9	1,3	1,0
<i>South Atlantic</i>						
Gemiddelde	31,6	38,8	5,2	22,3	3,2	6,2
Maximaal verschil	5,4	2,6	12,0	14,5	4,9	5,8
Standaarddeviatie	2,0	1,1	2,9	4,6	1,3	1,6
<i>Pacifc</i>						
Gemiddelde	31,7	37,5	3,7	23,3	2,6	6,6
Maximaal verschil	7,2	6,1	9,0	14,5	4,3	2,0
Standaarddeviatie	3,2	2,6	3,7	5,5	1,9	0,9
<i>Alle staten</i>						
Gemiddelde	31,9	38,1	6,3	26,3	2,4	7,0
Standaarddeviatie	2,5	1,9	2,9	3,5	1,3	1,4
Maximaal verschil	9,3	7,6	12,3	20,0	5,4	9,8
<b>1b. Canada 1981</b>						
<i>Maximaal verschil binnen konvooien</i>						
Atlantische provincies	4,5	5,0	3,0	6,0	1,5	1,3
Centraal Canada	5,1	1,0	1,0	0,0	3,9	0,5
Westen van Canada	8,2	5,0	6,0	20,0	0,6	4,7
<i>Standaarddeviatie binnen konvooien</i>						
Atlantische provincies	1,6	1,9	1,3	2,8	0,6	0,5
Centraal Canada	2,6	0,5	0,5	0,0	2,0	0,3
Westen van Canada	3,1	1,9	2,3	8,7	0,2	1,9
<i>Alle provincies</i>						
Gemiddeld tarief	65,1	51,3	6,8	17,8	5,3	6,5
Standaarddeviatie	2,6	1,7	2,9	6,5	1,3	1,4
Maximaal verschil	8,4	6,0	11,0	22,0	5,3	5,4

a. Belastingdruk lagere overheden in procenten van het staten- respectievelijk provinciaal inkomen.

b. Effectief tarief van federale- en statenbelasting te zamen.

c. De federale overheid heft geen algemene omzetbelasting.

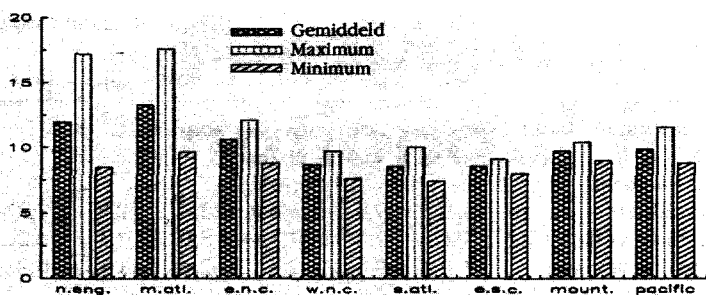
d. Voor de VS gerekend in dollarcenten per gallon; voor Canada in procenten.

Bronnen: Bureau of Census, *Statistical abstract of the United States*, 1988; *Governmental Finances*, 1988 en Canadian Tax Foundation, *Provincial and municipal finances*, 1981.

## Mobiliteit in Europa

Voordat gegevens over Europa worden gepresenteerd, moet erop worden gewezen dat de mate van fiscale harmonisatie in de VS en Canada niet zonder meer maatgevend is voor een Europese economische en monetaire unie. Institutionele en sociaal-culturele verschillen kunnen de vergelijking bemoeilijken. De betekenis van dergelijke verschillen zal het minst spelen op het vlak van de kapitaalmobiliteit. Kapitaal kan in het algemeen als uiterst mobiel worden beschouwd, waarbij allerlei sociaal-culturele en geografische barrières van relatief weinig gewicht zijn.

**Tabel 1a en 1b. Fiscale differentiatie in de VS en Canada**



Totaal van omzet-, inkomsten-, auto-, en onroerend-goedbelasting van staten en lokale overheden voor een Amerikaans standaardgezin: twee inkomens, 2 schoolgaande kinderen, eigen huis, wonend in grote stad (in %, 1986)

**Figuur 1.**  
**Belastingdruk**  
**in staten van**  
**de VS bij een**  
**inkomen van**  
**\$ 20.000**

In de sfeer van de arbeidsmobiliteit lijken de beperkingen in Europa evenwel groter dan in de VS en Canada, gelet op het belang van sociaal-culturele factoren en de taalbarrières die hier in het geding zijn. De arbeidsmobiliteit in de VS en Canada kan, ook vanwege institutionele factoren in de arbeidsverhoudingen en sociale zekerheid, als een bovengrens voor de mobiliteit in Europa worden opgevat. Dit impliceert dat de totale lastendruk voor werknemers en de marginale tarieven in de inkomstenbelasting een grotere divergentie in Europa mogelijk zouden kunnen maken dan in de VS en Canada het geval is.

Op het vlak van de consumentenmobiliteit lijkt de relatief grote bevolkingsdichtheid in Europa de mogelijkheden voor verschillen in accijnzen en btw eerder geringer te doen uitvallen dan in het geval van de VS en Canada. Hiertegen pleiten echter weer de vrij forse verschillen in 'sales-taxes' die in de dichtbevolkte oostelijke konvooien in de VS konden worden aangetroffen.

### Huidige Europese fiscale situatie

Richten wij nu het vizier op de Europese fiscale situatie. In tabel 2 worden gegevens gepresenteerd voor de Europese landen, die zoveel mogelijk aansluiten bij de gegevens die zijn verstrekt voor de VS en Canada. Vooraf moet worden opgemerkt dat de gegevens slechts een indicatie zijn voor de verschillen in marginale tarieven. Lokale tarieven – in de sfeer van de inkomstenbelasting in sommige landen niet onbetekend – zijn hier buiten beschouwing gebleven. De effectieve tarieven zullen in de verschillende landen duidelijk kunnen afwijken van de marginale tarieven ten gevolge van allerlei bijzondere fiscale faciliteiten, uitzonderingsbepalingen, waarderingsgrondslagen, onderlinge verrekening en dergelijke. De gegevens voor de lastendruk hebben betrekking op de totale overheid.

Het voorafgaande in gedachte houdend kan worden opgemerkt dat de verschillen in totale lastendruk in Europa duidelijk meer geprononceerd zijn dan in de Verenigde Staten en Canada. De totale lastendruk varieert daarbij van 30-35% in de zuidelijke lidstaten, 35-40% in het Angelsaksische deel van de EG, tot 40-50% in continentaal West-Europa.

Een deel van de verschillen in totale druk is van technische aard. Zo is bekend dat sommige landen bruto uitkeringen en andere landen netto uitkeringen verstrekken. Dergelijke institutionele verschillen zijn in Europa waarschijnlijk van meer betekenis dan tussen staten in de VS en provincies in Canada.

In de sfeer van de btw zijn de verschillen binnen Europa vrij groot, maar dit gold eveneens voor verschillen tussen staten in de VS en de provincies in Canada. Opmerkelijk groot zijn de verschillen in tarieven tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk en tussen België en Luxemburg, terwijl Denemarken zowel in de sfeer van de tarieven voor de btw als de totale druk van de indirecte belastingen sterk naar boven afwijkt. De verschillen in het algemene btw-tarief tussen Nederland en Duitsland – waarover nogal veel te doen is in de discussie omtrent Europa '92 – lijken in dit licht vrij bescheiden. In vergelijking met de situaties die werden aangetroffen in het dichtbevolkte oosten van de VS lijken de tariefverschillen tussen Nederland en Duitsland evenmin bijzonder groot.

Op het gebied van de benzine-accijnzen zijn de verschillen binnen Europa fors, zeker in vergelijking met de VS. Het verschil tussen Nederland en Duitsland lijkt op het eerste gezicht vrij bescheiden. Echter, doordat er ook btw wordt geheven op accijnzen en in Nederland recent de milieuheffing is opgetrokken, is het verschil aan de pomp aanzienlijk meer dan 15 cent per liter. In het algemeen mag worden verwacht dat in een volwaardige EMU een nadere harmonisatie op het vlak van de accijnzen zal plaatsvinden, wat bij open grenzen – door dreigende opbrengstverliezen – overigens in belangrijke mate door de markt kan worden afgedwongen.

In de sfeer van de directe belastingen lijken de verschillen in Europa zeer aanzienlijk, zeker in vergelijking met die welke werden aangetroffen in de VS en Canada. Hierboven is erop gewezen dat sociaal-culturele factoren en taalbarrières de arbeidsmobiliteit binnen Europa waarschijnlijk geringer doen uitvallen dan in de VS en – in mindere mate – Canada. Nochtans lijken de verschillen binnen Europa fors. Wanneer de directe belastingen worden samengevoegd met de sociale-zekerheidslasten, wijkt met name Nederland naar boven af. Met een totale directe druk van ongeveer 33% van het binnenlands produkt (inclusief sociale-zekerheidslasten van bijna 20% van het bbp), is Nederland koploper binnen de EG. De verschillen met bij voorbeeld Duitsland lijken fors. De risico's van een omvangrijk en kostbaar sociale-zekerheidsstelsel kunnen duidelijk zichtbaar worden in een periode van economische neergang, zoals in het begin van de jaren tachtig het geval was. Het gaat daarbij vooral om de risico's van afwenteling van hogere sociale premies op de bedrijfs-winsten via hogere looneisen. Met open grenzen in een gemeenschappelijk valutagebied zou de neerwaartse spiraal dan zelfs kunnen worden versterkt door een krachtigere uitstroom van kapitaal, waardoor het draagvlak van de economie wordt verzwakt. Het effect van een omvangrijk en genereus stelsel van sociale zekerheid op de netto migratie van personen is in een dergelijke situatie minder eenduidig. Onderzoek naar migratiebewegingen tussen de Canadese provincies wijst erop dat sociaal-culturele factoren hierbij waarschijnlijk van groot gewicht zijn, terwijl op het economische vlak verschillen in levensstandaard en arbeidsmarktsituatie van meer betekenis zijn dan verschillen in lastendruk. Typische migratiebewegingen lopen daarbij van staten met een relatief lage levensstandaard en hoge werkloosheid naar staten met een relatief

hoge levensstandaard en lage werkloosheid. Wel zijn er aanwijzingen dat een relatief hoge werkloosheidsuitkering werklozen minder bereid maakt de eigen staat te verlaten en zich elders op de arbeidsmarkt te begeven. Voor groepen met een relatief krachtige arbeidsmarktpositie zou het verschil in lastendruk met de naburige staten een rol kunnen spelen<sup>2</sup>.

Afgaande op bovengenoemd onderzoek zijn deze laatste effecten kwantitatief echter waarschijnlijk niet bijzonder omvangrijk. Voor de Europese situatie, met relatief hoge sociaal-culturele barrières, zijn deze effecten waarschijnlijk nog geringer.

In de sfeer van de vennootschapsbelasting lijkt in Europa, net als in de VS en Canada, een behoorlijke mate van harmonisatie opgetreden. De tarieven liggen doorgaans tussen de 35% en 40%, met uitzondering van de BRD. Het beeld wordt evenwel bijzonder complex als rekening wordt gehouden met de verschillende behandeling in de lidstaten van ingehouden en uitgekeerde winsten, de verrekening met de inkomstenbelasting, bijzondere fiscale faciliteiten en het al of niet hanteren van vermogens- en vermogenswinstbelasting. Een adequate vergelijking tussen de lidstaten vereist dat met al deze aspecten rekening wordt gehouden.

Ter Rele<sup>3</sup> heeft een vrij uitvoerige inventarisatie gemaakt op dit vlak voor een aantal Europese landen. Het beeld dat hieruit naar voren komt is er een van een sterke differentiatie naar onderdelen, maar een redelijke mate van overeenkomst op een geaggregeerd niveau. Zo kent de BRD een federaal tarief van 50% op ingehouden winst (naast een aftrekbaar lokaal tarief van 14%), maar daar is de fiscale behandeling van de uitgekeerde winst weer bijzonder soepel. Ook bij andere landen ziet men veelal een zekere afruil naar onderdelen. Het lijkt er dan ook niet op dat bepaalde lidstaten in algemene zin een veel aantrekkelijker fiscaal regime bieden voor bedrijven dan andere lidstaten. In deze zin is er sprake van een redelijke mate van harmonisatie. De grote verschillen op onderdelen kunnen echter belangrijk zijn voor bepaalde categorieën bedrijven. Hierdoor kunnen belangrijke verstoringen optreden in het allocatie-proces, ondanks een redelijke harmonisatie op het geaggregeerde niveau. De voorlopige conclusie is dat nadere afstemming van de fiscale behandeling van het winstinkomen gewenst lijkt, terwijl dit bovendien mogelijk lijkt zonder al te grote budgettaire consequenties voor individuele lidstaten.

In de sfeer van de inkomstenbelasting voor huishoudens is een zeer grote diversiteit waarneembaar. Bij de marginale tarieven wijkt Denemarken ditmaal naar beneden af, terwijl Frankrijk en Nederland zich aan de bovenkant bevinden. De betekenis van marginale tarieven is meer van micro-economische aard. Of en in welke mate de invloed van de hoogte van marginale tarieven in een EMU verandert ten opzichte van de huidige situatie – bij voorbeeld in de sfeer van 'incentives' of belastingontwijking – is moeilijk op voorhand vast te stellen. Geconstateerd is dat ook in de VS en Canada een redelijke differentiatie in marginale tarieven en vooral in de belastingdruk voor gezinnen kan worden aangetroffen. De relatief geringe sociaal-culturele homogeniteit in Europa lijkt alhier bovendien grotere verschillen mogelijk te maken dan in de VS en Canada.

	(Top)tarieven (1990, %)			Benzine-acc. <sup>a</sup>	Lastendruk (1989, % bnp)			
	ib	vpb	btw		indir. bel.	dir. bel.	soc. zek.h.	to-taal
W. Duitsland	53,0	50,0	14,0	64	12,3	12,4	16,9	41,6
Frankrijk	56,8	37,0	18,6	95	14,2	9,1	21,1	44,3
Verenigd Koninkrijk	40,0	35,0	15,0	71	15,7	13,6	6,4	35,7
Italië	40,0	36,0	19,0	134	10,4	14,3	14,1	38,9
Nederland	60,0	35,0	18,5	79	12,5	14,2	18,9	45,6
België	55,0	41,0	19,0	48	11,7	16,4	14,2	42,3
Denemarken	40,0	40,0	22,0	107	18,5	31,1	2,2	51,8
Ierland	56,0	43,0	25,0	89	19,1	17,0	6,1	42,2
Luxemburg	56,0	34,7	12,0	48	15,6	19,0	12,4	46,9
Spanje	56,0	35,0	12,0	67	10,1	12,1	12,9	35,1
Portugal	40,0	36,5	17,0	93	17,4	7,3	9,9	34,5
Griekenland	50,0	40,0	16,0	41	16,0	5,5	10,6	32,1
Maximum	60,0	50,0	25,0	134	19,1	31,1	21,1	51,8
Minimum	40,0	34,7	12,0	41	10,1	5,5	2,2	32,1
Gemiddelde	50,2	38,6	17,3	78	14,5	14,3	12,1	40,9
standaarddev.	7,6	4,7	3,7	26	2,9	6,3	5,2	5,6

a. In centen per liter.

Bronnen: International Bureau of Fiscal Documentation, *Supplementary service to European taxation* en OESO, *Economic Outlook*. Voor Luxemburg en Portugal: 1986 op basis van OESO, *National Accounts*.

### Verwachte harmonisatie

Samenvattend lijkt er vooral een nadere harmonisatie te zullen (moeten) plaatsvinden op het terrein van de directe belastingen – met betrekking tot het winstinkomen vooral een betere afstemming op onderdelen –, de premieheffing in het kader van de sociale zekerheid, en waarschijnlijk ook met betrekking tot de benzine-accijnzen.

De Nederlandse situatie lijkt vooral nogal af te wijken op het terrein van de sociale zekerheid. Eerder onderzoek van de OESO<sup>4</sup> heeft ook al gewezen op de relatief hoge uitkeringsniveaus, de lage toetredingsdrempels, de lange duur van aanspraken en het oneigenlijke gebruik van verschillende regelingen in het kader van de sociale zekerheid. Het belang van een zekere versobering of stroomlijning van het sociale zekerheidsstelsel in ons land lijkt toe te nemen naarmate de Europese grenzen vervagen en de mobiliteit van produktiefactoren toeneemt. Deze materie lijkt belangrijker dan de discussie omtrent de btw-verschillen met Duitsland. Er is weinig grond om aan te nemen dat de verstoringen in het grensverkeer bij het huidige verschil in het algemene btw-tarief tussen beide landen in een EMU ernstige vormen zouden aannemen. In het 'Europa zonder grenzen' kunnen waarschijnlijk redelijke verschillen blijven bestaan in btw-tarieven, waarbij landen als Denemarken en Ierland momenteel overigens wel erg fors naar boven afwijken.

T.H van Hoek  
J.S.M. Groot

2. Zie het CPB onderzoeksmemorandum, nr. 73A, paragraaf 5 en Economic Council of Canada, *Financing the Confederation, Today and tomorrow*, Ottawa, 1982.

3. H.J.M. ter Rele, *Het fiscale klimaat om te sparen en investeren in een aantal landen*, CPB Onderzoeksmemorandum, nr. 58, Den Haag, 1989.

4. OESO, *Economic Surveys*, Netherlands, Parijs, 1988/89.

Tabel 2. Fiscale differentiatie in de EG