

Vergaderjaar 1995–1996

24 272

Wijziging van de Provinciewet en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 in verband met verruiming van het provinciale belastinggebied

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 30 oktober 1995

1. Verruiming van het provinciale belastinggebied

Wij zijn verheugd dat vrijwel alle fracties instemmen met het verruimen van het provinciale belastinggebied. Met deze verruiming wordt de zelfstandigheid en de eigen verantwoordelijkheid van de provinciale besturen vergroot en hun afhankelijkheid van het rijk verminderd.

De leden van de fractie van de PvdA wijzen er op dat het toenmalige kabinet bij brief van 15 maart 1994 zijn standpunt bekend maakte over verruiming van het belastinggebied van de provincies door verhoging van het aantal provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting (kamerstukken II 1993/94, 22 236, nr. 24) en dat daarover op 30 november van dat jaar algemeen overleg is gevoerd met de vaste commissies uit de Tweede Kamer voor Binnenlandse Zaken en voor Financiën (kamerstukken II 1994/95, 23 900 C en D, nr. 5). Zij vroegen zich af waarom het dan toch nog tot augustus 1995 heeft geduurd alvorens het wetsvoorstel aan de Tweede Kamer werd aangeboden.

De gevolgde procedure is in hoge mate bepaald door het aflopen van de regeertermijn van het vorige kabinet en het aantreden van het nieuwe kabinet. De ambtelijke werkzaamheden ten behoeve van het voorstel zijn direct na 30 november 1994 ter hand genomen en hebben, na het oplossen van enige technische complicaties, medio februari van dit jaar een concept opgeleverd. De noodzakelijke advies- en behandeltermijnen voor onder meer IPO, ministerraad en Raad van State hebben de resterende tijd tot medio augustus gevegd. Het feit dat de fracties op zo korte termijn met hun inbreng zijn gekomen en de brede instemming die het voorstel ontmoet, hebben bij ons de hoop versterkt dat het voorstel tijdig in werking zal kunnen treden. De provincies zijn inmiddels doende met de voorbereiding van de alsdan noodzakelijke aanpassing van hun belastingverordeningen.

De leden van de fractie van de SP hebben grote twijfels bij het voorstel. Zij zijn geen voorstander van het vergroten van de mogelijkheden van belastingen voor decentrale overheden. Zij achten de kans groot dat de verschillen in tarief die nu reeds aanwezig zijn tussen provincies, groter

zullen worden en zij vinden dit ongewenst. Wij stellen daar tegenover dat het voorstel op zich niet leidt tot grotere tariefverschillen. Voorts zijn wij van mening dat verschillen in tarieven tussen provincies aanvaardbaar zijn wanneer zij voortvloeien uit verschillen in eigen beleid. Dit is inherent aan de autonomie van de provincies. Wij menen tevens dat geen substantiële tariefverschillen mogen ontstaan door verschillen in belastingcapaciteit. In het voorstel wordt door middel van de verdeling van de uitname uit het provinciefonds over de provincies voldoende met dit aspect rekening gehouden.

2. De keuze om aan te sluiten bij de opcentenheffing op de MRB

De keuze om aan te sluiten bij de opcentenheffing op de motorrijtuigenbelasting is beïnvloed door diverse factoren, waarvan de leden van de fracties van het CDA en de VVD er elk verschillende hebben genoemd: het streven de operatie ook voor de provincies budgettair neutraal te laten verlopen, de belastingdruk niet te verhogen, herverdeeffecten tussen belastingplichtigen zo veel mogelijk te voorkomen, in totaliteit geen extra perceptiekosten te veroorzaken en het systeem zo goed mogelijk inpasbaar te doen zijn in het nieuwe verdeelmodel voor het Provinciefonds. Verhoging van het aantal ten hoogste te heffen opcenten op de motorrijtuigenbelasting voldoet het beste aan deze randvoorwaarden, zoals de leden van de VVD-fractie ook vaststelden. Daarom hebben wij daaraan de voorkeur gegeven, boven andere heffingsmogelijkheden. De leden van de fractie van de PvdA vragen op grond van welke overwegingen het IPO instemt met de gemaakte keuze, waar het eerder aangaf voor andere opties te kiezen. Het IPO heeft te kennen gegeven in te kunnen stemmen met het voorstel. Desondanks geeft het IPO in eerste instantie de voorkeur aan verbreding van het belastinginstrumentarium om de belastingdruk beter over de burgers te kunnen verdelen. Daarbij gaan de gedachten van het IPO in het bijzonder uit naar een provinciale ingezetenenbelasting en aan provinciale opcenten op de loon- en inkomstenbelasting. Deze beide varianten staan echter op gespannen voet met de genoemde randvoorwaarden.

De leden van de SGP-fractie stellen in dit verband ter discussie of meer in het algemeen opcenten op de motorrijtuigenbelasting nog wel een geschikte bron vormen voor provinciale belastingheffing, als het motorvoertuig verreweg het belangrijkste object is en het steeds minder vanzelfsprekend is dat alle burgers over een motorvoertuig beschikken. Voorts zijn deze leden van opvatting dat de regering zich rekenschap dient te geven van de relatie van dit wetsvoorstel tot de voornemens ten aanzien van het terugdringen van het autoverkeer. Zij vragen zich verder af of er niet een duidelijke relatie zou moeten zijn tussen het object motorrijtuig en het gebruik van (provinciale) wegen, waarbij zij veronderstellen dat die relatie nauwelijks nog aanwezig is. De leden van de fractie van D66 daarentegen zijn van mening dat de opcentenheffing op de motorrijtuigenbelasting een voldoende breed draagvlak creëert. De leden van de GPV-fractie geven te kennen dit aspect bij de provincies minder zwaarwegend te vinden dan bij de gemeenten, omdat het bestuurlijk middenniveau altijd verder van de burgers af zal staan.

Naar onze opvatting is een brede grondslag voor de provinciale belastingheffing van belang om twee redenen. Ten eerste bevordert dit een stabiele opbrengst. Ten tweede is een brede grondslag noodzakelijk voor een evenwichtige afweging ten aanzien van belastingdruk en voorzieningenniveau. Met het onderhavige voorstel tot verruiming door middel van hogere opcenten wordt naar ons oordeel aan beide voorwaarden voldoende recht gedaan, omdat het autobezit in ons land wijd verbreid is en dat in de afzienbare toekomst ook wel zal blijven. Wij

menen in dit verband ook naar het rapport «Belastingen omlaag» van de Commissie De Kam te mogen verwijzen, waarin eveneens aandacht is gegeven aan de motorrijtuigenbelasting als basis voor de provinciale belastingheffing. De overweging van de leden van de GPV-fractie dat een goede spreiding van de grondslag bij provinciale belastingen minder belangrijk is, spreekt ons om genoemde redenen niet aan. Aangezien de opbrengst van de opcentenheffing deel uitmaakt van de algemene dekkingsmiddelen van de provincies is een inhoudelijke relatie tussen het provinciale wegenbeleid en -beheer en het heffingsobject van de provinciale belastingen naar onze opvatting geen voorwaarde.

De leden van de VVD-fractie noemen de keuze voor verruiming via de opcenten op de motorrijtuigenbelasting begrijpelijk, maar vragen zich af wat per saldo de winst nog is nu het onderhavige voorstel leidt tot een minder goede verdeling van de belastingdruk over de burgers. Naar onze opvatting zal de verdeling van de belastingdruk verbeteren omdat de provincies een scherpere afweging kunnen maken tussen voorzieningen-niveau en belastingdruk op regionaal niveau dan op rijksniveau mogelijk is. Dit zal wellicht niet direct bij invoering van de verruiming, maar zeker op termijn leiden tot een meer op de regionale voorkeuren afgestemde belastingdruk.

3. De verlaging van de algemene uitkering uit het Provinciefonds

De leden van de CDA-fractie informeren of bij het opstellen van de uitgavenkaders ten tijde van het regeerakkoord reeds rekening is gehouden met deze verlaging, dan wel of hier sprake is van het ontduiken van het uitgavenkader door een uitgave om te zetten in een fiscale regeling.

Bij het opstellen van het regeerakkoord was met deze overheveling nog geen rekening gehouden. Wel is het uitgavenkader hierop inmiddels aangepast (zie Miljoenennota 1996, bijlage 2, blz. 85) en is hiermee rekening gehouden in de microlastendruk (Miljoenennota 1996, hoofdstuk 3, blz. 36 en 49).

4. De omvang van de verhoging van het aantal ten hoogste te heffen opcenten

In de memorie van toelichting is aangegeven dat het maximale aantal opcenten dat de provincies uit hoofde van dit wetsvoorstel per 1 april 1996 moeten kunnen heffen, wellicht herberekend zou moeten worden als in oktober, nu dus, herziene geraamde opbrengstgegevens beschikbaar zouden komen van de motorrijtuigenbelasting over 1995 en dat dit zou kunnen leiden tot een verhoging van het aantal in het wetsvoorstel vermelde opcenten (blz. 10). Inmiddels is gebleken dat er geen aanleiding is om de opbrengstraming van de provinciale opcenten voor 1995 (f 325 mln.) die voor het wetsvoorstel is gebruikt, en die leidt tot een verhoging van het maximum aantal opcenten met 63,9, te herzien. De verdeling van de uitname uit het Provinciefonds over de provincies wordt niet door deze raming beïnvloed, omdat deze overeenkomstig het wetsvoorstel zal worden gebaseerd op de belastingcapaciteit per provincie in 1994. Aangezien in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel de verdeling nog op basis van de raming voor 1995 op jaarbasis is gepresenteerd, wordt in onderstaande tabel aangegeven welke verdeling in 1996 zal worden gehanteerd.

Tabel 1: de verdeling van de uitname uit het provinciefonds op basis van de verdeling van de hoofdsommen voor personenauto's en motorfietsen in 1994 (gulden) in 1996 en op jaarbasis

	in 1996	op jaarbasis	aandeel-percentag
Groningen	19 352 452	25 803 269	3,4%
Friesland	20 555 810	27 407 746	3,7%
Drenthe	17 600 221	23 466 962	3,1%
Overijssel	36 893 492	49 191 323	6,6%
Gelderland	68 143 785	90 858 380	12,1%
Utrecht	41 037 503	54 716 670	7,3%
Noord-Holland	87 119 298	116 159 063	15,5%
Zuid-Holland	116 933 057	155 910 742	20,8%
Zeeland	14 661 330	19 548 439	2,6%
Noord-Brabant	89 667 059	119 556 079	15,9%
Limburg	42 518 310	56 691 081	7,6%
Flevoland	8 017 684	10 690 245	1,4%
	562 500 000	750 000 000	100,0%

Voorgesteld wordt voor autobussen de heffing van provinciale opcenten niet langer toe te passen, omdat de overeenkomstige verlaging van de hoofdsom anders tot een negatieve hoofdsom zou leiden. Deze hoofdsom is sinds 1980 namelijk aanzienlijk verlaagd. Het alternatief, een apart tarief van provinciale opcenten voor autobussen, achten wij te ingewikkeld. Bij de voorgestelde herziening van de tarieven voor de hoofdsom is hiermee ook rekening gehouden. De leden van de RPF-fractie vragen hoe groot de verhoging van de tarieven voor de overige motorrijtuigen die hiervan het gevolg is zou kunnen uitvallen. Wij stellen voorop dat het voor het totaal van hoofdsom en opcenten geen verschil maakt wanneer de desbetreffende provincie maximaal gebruik maakt van de mogelijke verhoging (bij een minder dan maximale verhoging daalt de belastingdruk). Het hogere aantal opcenten wordt immers precies gecompenseerd door een lagere hoofdsom. Overigens is de opbrengst van de opcentenheffing op autobussen in 1995 6 miljoen, wat overeenkomt met de opbrengst van 0,53 opcenten. Gemiddeld zullen houders van personenauto's en motorfietsen per jaar hierdoor 1 gulden meer aan opcenten gaan betalen en 1 gulden minder aan hoofdsom. Het gaat dus om zeer beperkte bedragen.

De leden van de CDA-fractie vragen om een kwantificering van de voor- en nadelen voor de verschillende provincies als gevolg van het vervallen van de opcentenheffing van autobussen en het ter vervanging daarvan verhogen van de opcentenlimiet voor de resterende voertuigen. Op de vraag van deze leden of bij bussen een onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds bussen voor het openbaar collectief vervoer en anderzijds het particuliere collectief of besloten vervoer is het antwoord ontkennend. De effecten van het vervallen van de opcentenheffing van autobussen zijn samengevat in onderstaande tabel. In kolom 1 staat het effect in miljoenen gulden. In kolom 2 is dit effect omgerekend in een mutatie van het aantal opcenten. In kolom 3 staat het effect voor een auto van 1000 kg. onder de veronderstelling dat de provincies het budgettaire verschil volledig in de opcenten compenseren.

Tabel 2: verschil tussen de opbrengst van 0,53 procenten en de inkomstenderving in verband met autobussen, in miljoenen (1), in procenten (2) en in guldens per jaar voor een personenauto van 1000 kg (3).

	1: in miljoenen guldens	2: in procenten	3: in guldens per jaar (auto van 1000 kg.)
Groningen	- 0,03	0,06	fl.0,16
Friesland	- 0,12	0,28	0,67
Drenthe	- 0,09	0,23	0,56
Overijssel	0,19	- 0,25	- 0,60
Gelderland	0,34	- 0,23	- 0,57
Utrecht	- 0,30	0,35	0,85
Noord-Holland	- 0,19	0,11	0,26
Zuid-Holland	- 0,12	0,05	0,11
Zeeland	- 0,14	0,47	1,15
Noord-Brabant	0,34	- 0,18	- 0,44
Limburg	0,03	- 0,04	- 0,09
Flevoland	0,07	- 0,42	- 1,03

Naar aanleiding van de voorgestelde verlaging van de hoofdsommen merken de leden van de fractie van het CDA op dat door de invoering van systemen als Eurovignet en rekeningrijden een nadere discussie gevoerd zal dienen te worden over compensatie en dat het voor de hand ligt deze compensatie te zoeken in de MRB. Deze leden vragen of hiervoor voldoende ruimte blijft op nationaal niveau. Tevens wijzen zij er op dat het kabinet wil overgaan tot verdere variabilisatie van de autokosten en vragen zij of het onderhavige voorstel deze ontwikkeling niet in de weg staat.

Ten aanzien van het Eurovignet wijzen wij er op dat deze belasting wordt geheven van uitsluitend zware vrachtauto's, een categorie die in het wetsvoorstel niet in het geding is. Op het punt van compensatie voor rekeningrijden is de regering voornemens te zijner tijd voorstellen te doen in samenhang met de besluitvorming over de invoering van rekeningrijden. In ieder geval is het zo dat ook na inwerkingtreding van de onderhavige maatregelen in de MRB ruimte voor een substantiële tariefverlaging en daarmee voor variabilisatie van de autokosten resteert.

Deze leden vragen in dit verband welke mogelijkheden er zijn om juist variabele fiscale heffingen over te hevelen naar de provincies.

Zij zullen hiermee naar wij aannemen in het bijzonder doelen op de accijns van motorbrandstoffen. Een heffing van de accijns van motorbrandstoffen, gedifferentieerd naar de provincie waar deze worden getankt, is evenwel reeds om uitvoeringstechnische redenen niet mogelijk.

5. Budgettaire gevolgen voor de gezamenlijke provincies

In de memorie van toelichting is aangegeven dat de verruiming voor de provincies een verschuiving van perceptie- en rentekosten van rijk naar provincies met zich brengt. De leden van de fractie van de RPF vragen om een nadere onderbouwing van onze stelling dat de becijfering van het IPO, dat uitkwam op een verlies van f 10 mln als gevolg van deze ontwikkelingen, te pessimistisch is. De leden van de CDA-fractie hebben de indruk dat als gevolg van deze bijkomende kosten een stilzwijgende lastenverzwaring zal optreden en vragen eveneens om een becijfering. Naar onze verwachting worden deze kostengevolgen gecompenseerd door de verwachte groei van het wagenpark met 3%. De leden van de fractie van D66 delen deze verwachting.

Wij zijn van mening dat met het voorstel aan de provincies voldoende compensatie wordt geboden voor de verschuiving van perceptie- en rentekosten van het rijk naar de provincies. Laatste gegevens over de perceptiekosten wijzen uit dat deze in 1995 1,93% bedroegen en dus nog wat lager zijn dan de 2% waar in het voorstel nog van uit wordt gegaan. De betreffende perceptiekosten bedragen daarmee circa f 14,5 mln. structureel. Het renteverlies betreft een periode van 5 à 6 weken, en wordt veroorzaakt doordat de uitkering van het provinciefonds wekelijks wordt uitbetaald (op maandbasis is dit medio van elke maand t), terwijl de opcenten in de derde week van maand t+1 worden uitbetaald. Bij een rentepercentage van 6 à 7 kan het structurele renteverlies worden becijferd op circa f 5 mln. De totale bijkomende kosten voor de provincies zijn dus circa f 20 mln. Het IPO gaat echter uit van 3% perceptiekosten en een langere periode renteverlies en raamt de bijkomende kosten derhalve te hoog.

Wij willen graag de indruk wegnemen die bij de leden van de CDA-fractie heeft postgevat dat een stilzwijgende lastenverzwaring optreedt in verband met de bijkomende rente- en perceptiekosten. Daartoe worden in onderstaand overzicht alle effecten voor de provincies op een rij gezet (bedragen 1996 op jaarbasis)

- uitname uit het PF: -/- 750 mln
- hoger aandeel in perceptiekosten: -/- 14,5 mln
- rentenadeel: -/- 5 mln
- hogere opcenten MRB: + 771,5 mln *)

*) de verhoging van de opcenten leidt tot f 750 mln. meeropbrengst op jaarbasis berekend over het wagenpark van 1995; uitgaande van 3% groei zal de meeropbrengst in 1996 feitelijk 3% groter zijn (771,5 mln op jaarbasis)

Voor het rijk zijn de effecten spiegelbeeldig: een verlaging van de uitkering aan de provincies, een lager aandeel in de perceptiekosten, een rentevoordeel en lagere hoofdsommen MRB. De operatie leidt dus niet tot een budgettair voordeel voor een van de betrokken bestuurslagen en behoeft daardoor op zich evenmin tot wijziging van de regionale lastendruk te leiden.

De door de leden van de CDA-fractie gevraagde becijfering voor een auto van 1000 kg. luidt als volgt:

- hoofdsom 1980: f 244
- 63,9 provinciale opcenten: f 156
- verlaging hoofdsom 1996: f 156

De leden van de CDA-fractie vragen of wij beschikken over gegevens waaruit blijkt dat de trend van de afgelopen jaren op dit punt zal doorzetten. De leden van de D66-fractie stellen dat de regering zou kunnen overwegen de provincies tegemoet te komen, als die groei toch blijkt tegen te vallen en de groei van de belastingcapaciteit achterblijft bij de afname van het jaarlijks accres van het Provinciefonds.

Genoemde budgettaire effecten zijn deels afhankelijk van de groei van het wagenpark. Wij baseren ons voorstel op extrapolatie van de groei in de afgelopen 10 jaar en niet op specifieke inzichten in de voor 1996 te verwachten ontwikkelingen. De meerjarige prognoses voor de ontwikkeling van het wagenpark zijn in hoge mate afhankelijk van veronderstellingen over de ontwikkeling van de economie. Voor provincies en rijk levert dit een zeker budgettair risico op. Wij wijzen de suggestie van de

leden van de D66-fractie om een tegemoetkoming aan de provincies te verstrekken wanneer deze groei tegenvalt af, omdat die niet past in de geest van dit voorstel. Decentralisatie van belastingheffing impliceert nu eenmaal een zeker risico. Wanneer dit risico toch langs de weg van nacalculatie door het rijk wordt afgedekt (het ligt dan voor de hand om ook een meevallende groei met de provincies af te rekenen) gaat een essentieel element verloren. Wij menen overigens dat de provincies over voldoende (potentiële) financiële ruimte beschikken om dit risico te kunnen dragen. Deze zien wij mede in het licht van de structurele groei van de belastingcapaciteit, die niet uitsluitend wordt bepaald door de groei van het wagenpark (de volumecomponent) maar ook door de indexering van het opcentenmaximum (de prijscomponent). Deze indexering (geregeld in art. 222 lid 4 van de Provinciewet) houdt in dat dit maximum de nominale ontwikkeling, dus de som van prijs- en volumeontwikkeling, van het nationaal inkomen volgt. De veronderstelling is gewettigd dat op deze wijze de groei van de belastingcapaciteit in de regel het genormeerde accres van het Provinciefonds zal overtreffen.

6. Budgettaire gevolgen voor de provincies afzonderlijk

De leden van de PvdA-fractie vragen of bedrijven, bijvoorbeeld lease-maatschappijen, voordeel kunnen behalen door een vestigingsplaats te kiezen in een andere provincie met een lager opcententariaf, en meer in het bijzonder of, in dit voorbeeld, de vestigingsplaats van de lease-maatschappij bepalend is dan wel die van de autogebruiker.

Bepalend voor de formele belastingplicht is in beginsel de vestigingsplaats van de houder in de zin van de dagelijkse gebruiker. Ook in het kentekenregister wordt – in overeenstemming met de uitgangspunten van de wet van 3 juli 1989, Stb. 300 (Wet Mulder) – in beginsel de dagelijkse gebruiker, dus ook de lessee, als houder geregistreerd. Het is evenwel nog niet zo dat alle auto's van lease-maatschappijen op naam staan van de lessees. De tendens is echter dat dit steeds meer gebeurt, vooral omdat de lease-maatschappijen daarbij door middel van een hulpregister in staat worden gesteld onder meer de motorrijtuigenbelasting te voldoen, iets waartoe zij vaak contractueel verplicht zijn. Dit heeft als voordeel voor de lease-maatschappijen dat zij niet aansprakelijk zijn voor opgelegde verkeersboeten. Inmiddels maakt 50 tot 75% van de maatschappijen hiervan gebruik. Het bedrag wordt dan bepaald aan de hand van de postcode van de houder. Wij zullen echter de ontwikkelingen die zich in de toekomst op dit vlak voordoen, mede in verband met dit wetsvoorstel, blijven volgen.

Deze leden vragen verder of het verschil in aantallen motorrijtuigen en daarmee in belastingcapaciteit tussen provincies onderling niet te groot zou kunnen worden, met als gevolg inkomenstekorten voor provincies met een lage autodichtheid. Inkomenstekorten in auto-arme provincies liggen echter niet in de verwachting omdat jaarlijks de verdeling van de 750 mln uitname uit het provinciefonds wordt aangepast aan wijzigingen in de verdeling van de belastingcapaciteit. Provincies met een (structureel) dalend aandeel in het landelijke wagenpark worden op die wijze voor het verlies aan inkomsten gecompenseerd. Zoals boven aangegeven zal naar verwachting de keuze van vestigingsplaats door lease-maatschappijen daar geen invloed van betekenis op uitoefenen.

7. De herziening van het verdeelstelsel voor het Provinciefonds

De leden van de VVD-fractie informeren of het opnemen van de belastingcapaciteit als negatieve verdeelmaatstaf in het nieuwe verdeelmodel er toe leidt dat een provincie een lagere uitkering zal ontvangen als

minder opcenten worden geheven. Hoewel op dit moment het aanzien van het nieuwe verdeelstelsel nog niet vaststaat is wel zeker dat het door deze leden geschetste verband tussen fiscaal beleid en uitkering niet zal worden aangebracht. Dat zou immers een premie op hoge c.q. een straf op lage opcententarieven inhouden en daarmee een ongewenste invloed hebben op het provinciale afwegingsproces. Het verdeelstelsel zal op dit onderdeel alleen gericht zijn op het beperken van de gevolgen van verschillen in belastingcapaciteit.

8. Verdere stappen tot verruiming

De leden van de fracties van CDA, RPF en SGP informeren naar een toekomstige verdere uitbreiding annex verbreding van de provinciale heffingsmogelijkheden. De leden van de fractie van D66 sluiten een verdere verruiming te zijner tijd niet uit. Een verdere decentralisatie van belastingheffing naar de provincies spoort met wat wordt genoemd de voorkeursvolgorde van bekostigingswijzen in de financiële verhouding en is als zodanig dus wenselijk. Met het huidige voorstel wordt de provinciale belastingcapaciteit (resultaat van wagenpark en opcentenmaximum) vergroot tot ongeveer f 1,2 mrd. Daarnaast beschikken de provincies nog over andere structurele algemene dekkingsmiddelen door inkomsten uit deelnemingen en vermogen. Alles bijeen genomen voorzien de provincies straks voor meer dan de helft zelf in hun behoefte aan algemene dekkingsmiddelen. In die situatie neemt het belang van het nieuwe verdeelstelsel voor het Provinciefonds toe. Met het nieuwe stelsel wordt tevens inkadering van de provinciale belastingcapaciteit in het verdeelmodel nagestreefd. Dit kan de mogelijkheden voor verdere verruiming op een later tijdstip vergroten.

Op één punt hebben wij een heroverweging in een latere fase niet uitgesloten, en wel het uitgangspunt dat belastingheffing op milieugrondslag als rijksbelasting door de belastingdienst dient te geschieden. De leden van de RPF-fractie informeren of daar al plannen voor zijn en op welke gronden wij dat willen heroverwegen.

Met betrekking tot de mogelijkheid van de heffing van provinciale belastingen op milieugrondslag hebben zich geen ontwikkelingen voorgedaan sinds de indiening van het onderhavige wetsvoorstel. Hierbij wordt opgemerkt dat de Wet belastingen op milieugrondslag nog slechts sinds 1 januari 1995 werkt.

De leden van de GPV-fractie merken in dit verband op dat naar hun oordeel provinciale belastingen op milieugrondslag een ongelijke verdeling van de belastingcapaciteit voor de provincies tot gevolg zou hebben. Dat is waar, maar wij wijzen er op dat het beoogde nieuwe verdeelstelsel wellicht mogelijkheden biedt om het hoofd te bieden aan de gevolgen van zo'n ongelijke verdeling. De leden van de SP-fractie vragen in dit verband waarom landelijke uniformiteit wel een rol moet spelen bij deze milieuheffing en niet bij de heffing van (opcenten op de) motorrijtuigenbelasting. Uit het voorgaande moge duidelijk zijn geworden dat uniformiteit van tarieven voor ons geen vereiste is, mits de verschillen samenhangen met eigen provinciaal beleid. In de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel is echter aangegeven dat het voornemen om de factor milieu nadrukkelijker in de belastingheffing te betrekken eisen stelt aan de landelijke uniformiteit.

De leden van de SGP-fractie vragen verder of wel is overwogen de provincies als alternatief voor de opcenten MRB een aandeel te geven in de heffing ter zake van onroerende zaken, mede gelet op de discussies hierover in het kader van de vorming van stadsprovincies. Wij wijzen er

op dat de situatie in de stadsprovincies een andere is, omdat de herverdeling van belastingcapaciteit daar gekoppeld is aan herverdeling van taken en financieel risico. Wij wijzen er voorts op dat onroerende zaken reeds heffingsobject zijn voor rijk, gemeenten en waterschappen.

Verder informeren de leden van de fractie van de RPF of het in de toekomst wel mogelijk is autobussen opnieuw in de opcentenheffing te betrekken. Wij achten dit niet waarschijnlijk. Ten eerste biedt de huidige lastendruk op bussen hiervoor geen ruimte en zou opcentenheffing dus gepaard gaan met lastenverzwaring. Dat lijkt op dit moment in het kader van het mobiliteitsbeleid niet opportuun. Ten tweede is de heffing op bussen budgettair van ondergeschikt belang.

9. Overige vragen

De leden van de PvdA-fractie vragen of het beëindigen van de opcentenheffing op bussen zou kunnen worden aangegrepen om het uit milieu-oogpunt aantrekkelijker busvervoer een voordeel te bezorgen ten opzichte van de milieutechnisch nadeliger personenauto. Naar aanleiding hiervan wijzen wij er op dat bij dit wetsvoorstel voorop staat dat in beginsel niet wordt beoogd daarmee wijziging aan te brengen in de druk van de MRB per afzonderlijk voertuig. Voorts dient bedacht te worden dat de positie van het busvervoer, in het bijzonder het openbaar busvervoer in stad en streek, onderwerp van discussie is in het kader van de advisering van de commissie-Brockx (bevordering concurrentie, onder meer door middel van uitbesteding). Het lijkt ons tegen die achtergrond niet verstandig om los daarvan, in het kader van dit wetsvoorstel met een fiscale maatregel van beperkte omvang wijziging te brengen in de concurrentieverhouding tussen bus en personenauto.

De Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken,
A. G. M. van de Vondervoort

De Staatssecretaris van Financiën,
W. A. F. G. Vermeend