

Vergaderjaar 1995–1996

24 476

Wijziging van de Wet Infrastructuurfonds en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (herziening van de voeding van het Infrastructuurfonds)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

In de Miljoenennota 1995 heeft de regering het reële uitgavenkader voor de rijksbegroting en de sociale fondsen vastgelegd. Verwezen zij ook naar de brief van de eerste ondergetekende van 2 maart 1995 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal met betrekking tot het begrotingsproces en de begrotingssystematiek (Kamerstukken II 1994/95 23 900, nr. 21). Het vaststellen van een reëel uitgavenkader betekent dat er een strikte scheiding bestaat tussen uitgaven en belastingontvangsten van het Rijk. Een mutatie in de belastingontvangsten van het Rijk mag niet automatisch een mutatie in de rijksuitgaven tot gevolg hebben.

Op grond van de Wet Infrastructuurfonds wordt thans het Infrastructuurfonds voor een belangrijk deel gevoed uit belastingontvangsten. Deze bestaan uit de opbrengsten van de infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting en uit een aandeel van minimaal 10% in de opbrengsten van accijnzen op benzine en dieselolie. Deze koppeling tussen belastingontvangsten en uitgaven past niet in de systematiek van een reële uitgavennorm. Het is gewenst dat ook voor de voeding van het Infrastructuurfonds een systematiek wordt toegepast die binnen het reële uitgavenkader past. De regering heeft daarom besloten tot veranderingen in de voeding van het Infrastructuurfonds. Dit houdt in dat de rechtstreekse voeding door middel van de infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting en uit de accijnsopbrengsten zal worden vervangen door een overeenkomstige bijdrage via de begroting van Verkeer en Waterstaat uit de algemene middelen. In dit verband wordt de huidige infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting ten behoeve van het Infrastructuurfonds vervangen door een overeenkomstige verhoging van de motorrijtuigenbelasting.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe deze wijzigingen aan te brengen in de Wet Infrastructuurfonds en in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. De lasten per afzonderlijk voertuig (voor zowel motorrijtuigen als getrokken voertuigen) zullen ongewijzigd blijven.

De invoering van de nieuwe voedingssystematiek zal niet leiden tot een wijziging van de beschikbare middelen voor infrastructuur ten opzichte

van de oude voedingssystematiek. De regering heeft de budgettaire neutraliteit van de nieuwe systematiek als volgt gewaarborgd.

– Ook voor het verlegde deel van de voeding wordt prijsbijstelling uitgekeerd. Dit betekent derhalve dat prijsbijstelling plaats vindt over de totale bijdrage via de begroting van Verkeer en Waterstaat aan het Infrastructuurfonds.

– In het extrapolatiejaar vanaf het jaar 2000 nemen de middelen die aan het Infrastructuurfonds worden toegevoegd ter vervanging van de rechtstreekse voeding uit motorrijtuigenbelasting en accijnzen, jaarlijks met 5% toe ten opzichte van het voorafgaande jaar. Omgerekend naar het nieuwe totale bijdrage-artikel van de begroting van Verkeer en Waterstaat aan het Infrastructuurfonds bedraagt dit groeipercentage, afgezien van eventuele specifieke extrapolatiemutaties, 2,8%. Het groeipercentage is tot stand gekomen op basis van een schatting van de groei van de ontvangsten van beide heffingen, zoals die zich zou hebben voorgedaan onder de oude methodiek.

De beoogde continuïteit van de middelen voor infrastructuur is met deze maatregelen op langere termijn gewaarborgd. Het voordeel van deze systematiek is bovendien dat de voeding van het Infrastructuurfonds over een langere periode niet meer wordt beïnvloed door onzekere factoren als de omvang van het wagenpark en het verbruik van dieselolie en benzine. Dit is een voordeel bij de financiële planning van projecten op het gebied van infrastructuur.

TOELICHTING OP DE ARTIKELN

ARTIKEL I (WET INFRASTRUCTUURFONDS)

Onderdeel A

Onderdeel A strekt ertoe de rechtstreekse voeding van het Infrastructuurfonds uit belastingopbrengsten, te weten de infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting en het aandeel uit de opbrengsten uit accijnzen, af te schaffen.

Onderdelen B en C

Deze onderdelen hebben betrekking op het vervallen van de infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting.

ARTIKEL II (WET OP DE MOTORRIJTUIGENBELASTING 1994)

Onderdelen A, B, C, D en E

Deze onderdelen strekken ertoe de bedragen van de op de motorrijtuigenbelasting geheven infrastructuurtoeslag zoals deze sinds 1 april 1995 luiden ingevolge de Bijstellingsregeling toeslagen op de motorrijtuigenbelasting ten behoeve van het Infrastructuurfonds 1995/1996, te integreren in de sinds 1 april 1995 ingevolge de Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 geldende tarieven van de motorrijtuigenbelasting voor achtereenvolgens personenauto's, bestelauto's, motorrijwielen, vrachtauto's en autobussen.

Onderdeel F

Dit onderdeel heeft betrekking op het tarief van de motorrijtuigenbelasting voor rijdende winkels. Ingevolge ARTIKEL I, onderdeel B, vervalt

artikel 7 van de Wet Infrastructuurfonds. Op grond van het twaalfde lid van artikel 7 wordt voor rijdende winkels onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden vrijstelling van de infrastructuurtoeslag verleend.

Ten einde de materiële druk van de motorrijtuigenbelasting – in de zin van het huidige totaal van de hoofdsom en de infrastructuurtoeslag – voor deze groep motorrijtuigen ongewijzigd te houden, voorziet dit onderdeel in een afzonderlijke tariefbepaling in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (te weten artikel 51a). Het tarief komt overeen met het sinds 1 april 1995 geldende tarief van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's, zoals opgenomen in het huidige artikel 46 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

Onderdeel G

Dit onderdeel ziet op het tarief van de motorrijtuigenbelasting voor aanhangers en opleggers, neergelegd in artikel 56 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

Artikel 56 verwijst daarbij naar het tarief voor vrachtauto's in artikel 46. Van aanhangers en opleggers wordt evenwel ingevolge de Wet Infrastructuurfonds geen infrastructuurtoeslag geheven. Ten einde de materiële druk van de motorrijtuigenbelasting – in de zin van het huidige totaal van de hoofdsom en de infrastructuurtoeslag – voor deze groep voertuigen ongewijzigd te houden, voorziet dit onderdeel in een wijziging van de tariefbepaling voor getrokken voertuigen in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (artikel 56). Het in dit onderdeel opgenomen tarief komt overeen met het sinds 1 april 1995 geldende tarief van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's, zoals opgenomen in het huidige artikel 46 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

ARTIKEL III

Voor hoofdzakelijk elektrisch voortbewogen motorrijtuigen geldt – uit milieu-overwegingen – een nihil tarief voor de (hoofdsom) van de motorrijtuigenbelasting (artikel 31 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994). Met betrekking tot deze zeer beperkte groep voertuigen wordt uitsluitend de infrastructuurtoeslag geheven. Het nihil tarief voor de motorrijtuigenbelasting wordt ook na de integratie van de infrastructuurtoeslag in het tarief van de motorrijtuigenbelasting gehandhaafd, zodat in materiële zin de druk van de motorrijtuigenbelasting – in de zin van het huidige totaal van de hoofdsom en de infrastructuurtoeslag – voor elektrische voertuigen wegvalt. De budgettaire betekenis daarvan is thans verwaarloosbaar. In de toekomst zou dit, ten gevolge van een groei van het gebruik van elektrisch voortbewogen voertuigen, kunnen wijzigen. Ingevolge dit artikel zullen de effecten van deze faciliteit, zowel wat betreft de ontwikkeling van het gebruik van dergelijke motorrijtuigen als de milieu-effecten en de budgettaire effecten, worden geëvalueerd.

De Minister van Financiën zendt daartoe binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze wet een verslag aan de Staten-Generaal.

ARTIKEL IV

Dit artikel bevat een overgangsbepaling op grond waarvan infrastructuurtoeslagen die vóór het tijdstip van de inwerkingtreding van deze wet zijn betaald over tijdvakken die geheel of gedeeltelijk vallen na dat tijdstip, respectievelijk geheel of voor een tijdsevenredig gedeelte worden geacht motorrijtuigenbelasting te zijn.

De Minister van Financiën,
G. Zalm

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

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

Behoort bij wetsontwerp: Wijziging van de Wet Infrastructuurfonds en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (herziening van de voeding van het Infrastructuurfonds)

1. Omschrijving van het voorstel: Vervanging van de rechtstreekse voeding van het Infrastructuurfonds uit de infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting en uit de accijnzen op motorbrandstoffen door een bijdrage via de begroting van Verkeer en Waterstaat uit de algemene middelen.

2. Beoogde datum van inwerkingtreding/ingang: 1 januari 1996

Financiële gevolgen voor de rijksbegroting (in miljoenen guldens)	Begrotingsjaar X (laatst ingediende begroting) 1995	Meerjarenramingen			
		[jaar] + 1	[jaar] + 2	[jaar] + 3	[jaar] + 4
Uitgaven					
Begroting V&W (bijdrage aan Infrastructuurfonds)		+ 3014,5	+ 3074	+ 3138,5	+ 3190,7
1.2 Specificatie e.v.					
2. Totaal		+ 3014,5	+ 3074	+ 3138,5	+ 3190,7
3. Reeds opgenomen in begroting en in meerjarenramingen					
4. Verhoging/Verlaging t.o.v. begroting en meerjarenramingen		+ 3014,5	+ 3074	+ 3138,5	+ 3190,7
Ontvangsten					
1.1 Motorrijtuigenbel. (hoofdsom)		+ 2092	+ 2136	+ 2182	+ 2233
1.2 Accijnzen (netto-ontvangsten)		+ 922,5	+ 938	+ 956,5	+ 957,7
1.3 Infrastructuurfonds (heffingen)		- 3014,5	- 3074	- 3138,5	- 3190,7
1.4 Infrastructuurfonds (bijdrage via begroting V&W)		+ 3014,5	+ 3074	+ 3138,5	+ 3190,7
2. Totaal		+ 3014,5	+ 3074	+ 3138,5	+ 3190,7
3. Reeds opgenomen in begroting en in meerjarenramingen					
4. Verhoging/Verlaging t.o.v. begroting en meerjarenramingen		+ 3014,5	+ 3074	+ 3138,5	+ 3190,7

Toelichting op de raming: De opbrengst van de infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting wordt vervangen door een gelijke opbrengst van de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting. De voeding van het Infrastructuurfonds via de begrotingsartikelen 06.01 (infrastructuurtoeslag op de motorrijtuigenbelasting) en 06.02 (motorbrandstof accijnzen) wordt vervangen door een overeenkomstige bijdrage via artikel 07.01 (bijdrage ten laste van de begroting van V&W). Bovenstaande cijfers hebben betrekking op de (technisch) geraamde reële ontwikkeling. De overboekingen zullen plaats vinden bij de Voorjaarsnota 1996 of de Miljoenennota 1997. Uit het overzicht blijkt dat vanaf 1996 de uitgaven en de ontvangsten worden bijgesteld. Dit heeft geen gevolgen voor het uitgavenkader aangezien de bijstellingen van de uitgaven in de consolidatie wegvallen tegen de posten 1.1 tot en met 1.4 bij de ontvangsten.

Compensatie:

Presentatiegegevens: