

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. 4

VERSLAG

Vastgesteld 16 november 1995

De vaste commissie voor Financiën¹, belast met het voorbereidend onderzoek inzake bovenstaand wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen. Met de tijdige beantwoording van de onderstaande vragen en opmerkingen acht de commissie het voorbereidend onderzoek voldoende voorbereid.

1. Algemene opmerkingen over het wetsvoorstel

De leden van de PvdA-fractie hebben begrip voor de wens om de voeding van het Infrastructuurfonds te brengen onder de systematiek van een reële uitgavennorm. Hiermee wordt de band tussen de opbrengsten van motorrijtuigenbelasting en accijnzen aan de ene kant en de voeding van het Infrastructuurfonds aan de andere kant doorsneden.

In het licht van de discussies die indertijd zijn gevoerd over de voeding van het Infrastructuurfonds signaleren deze leden een merkwaardige koerswending. Toen is namelijk nadrukkelijk de afweging gemaakt dat geld dat door het verkeer wordt opgebracht weer via het Infrastructuurfonds voor verkeersinfrastructuur beschikbaar zou komen. Het verwerven van maatschappelijk draagvlak speelde daarbij een belangrijke rol.

Bij de lopende discussie over het tekort aan infrastructuur en het vastlopen van de (automobiliteit) lijkt dit argument alleen nog maar aan gewicht te hebben gewonnen.

Er is, zeker op termijn, alleen maar meer geld nodig om de investeringen in het openbaar vervoer (met name rond de stadsgewesten) op te voeren. Heeft het kabinet wel voldoende oog voor deze noodzakelijke ophoging van het investeringsbudget?

Als het fiscale instrument de komende jaren sterker wordt benut om de mobiliteit te sturen, dan zou door de systeemwijziging het Infrastructuurfonds als het ware inkomsten gaan mislopen.

In het licht van de systematiek van een reële uitgavennorm is de nieuwe benadering evenwel in beginsel verdedigbaar. Kan de regering uiteenzetten hoe zij deze koerswijziging beoordeelt vanuit de indertijd gevoerde discussie over het maatschappelijk draagvlak dat voor de instelling en de voeding van het fonds van betekenis is? Het heeft deze leden verbaasd dat in de memorie van toelichting niet is ingegaan op dat element.

Kan voorts met een aantal voorbeelden over de te verwachten groei van de automobiliteit (afgezet tegen de nu verwachte groei van het wagenpark en van het verbruik van diesel en benzine) worden geïllustreerd wat

¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), Van Rey (VVD), Terpstra (CDA), Smits (CDA), Reitsma (CDA), Vliegthart (PvdA), Ybema (D66), voorzitter, De Jong (CDA), Schimmel (D66), Van Gijssel (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Hillen (CDA), Van Heemst (PvdA), Van Wingerden (AOV), Rabbae (GroenLinks), Voûte-Droste (VVD), Giskes (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Zonneveld (CD), Van Dijke (RPF), Hoogervorst (VVD), Van der Ploeg (PvdA), B. M. de Vries (VVD), Van Zuijlen, Van Walsem (D66).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Van Hoof (VVD), De Hoop Scheffer (CDA), Van der Linden (CDA), Wolters (CDA), Noorman-den Uyl (PvdA), Bakker (D66), Van de Camp (CDA), Jeekel (D66), Van Zijl (PvdA), Liemburg (PvdA), Boers-Wijnberg (CDA), Crone (PvdA), Verkerk (AOV), Rosenmöller (GroenLinks), Hofstra (VVD), Assen (CDA), M. M. H. Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Leerkes (U55+), Passtoors (VVD), Verspaget (PvdA), Hessing (VVD), Van Nieuwenhoven (PvdA), vacature D66.

de inkomsten van het fonds zouden zijn geweest binnen de oude (dwz vigerende) systematiek, bijvoorbeeld als die groei 0,25%, 0,50% of 1,00% hoger zou komen te liggen dan de groei waarmee in het onderhavige wetsvoorstel is rekening gehouden?

Kan eveneens worden aangegeven wat in de oude systematiek de uitkomsten zouden zijn geweest van een ophoging van het aandeel van minimaal 10% in de opbrengsten van accijnzen op benzine en diesel, met bijvoorbeeld 1% resp. 2%?

Kan worden aangegeven wat het gecumuleerde effect zou zijn van de hiergenoemde varianten ten opzichte van de gehanteerde extrapolatie waarvan het voorstel uitgaat?

Is er een afspraak gemaakt dat in beginsel (een deel van) eventuele toekomstige verhogingen van de motorrijtuigenbelasting zullen worden ingezet ten behoeve van het Infrastructuurfonds, bijvoorbeeld onder de conditie van «ja..tenzij» en zou zo'n beleidsmatige conditie passen binnen het reële uitgavenkader dat het kabinet hanteert?

Hoe is gewaarborgd dat de inkomsten van het Infrastructuurfonds na verloop van tijd niet «gewoon» onderwerp van bezuiniging kunnen worden doordat de bijdragen vanuit de rijksbegroting aan eenzelfde afweging kunnen worden blootgesteld als alle andere uitgaven?

De leden van de CDA-fractie hebben kennis genomen van de wijziging van de Wet Infrastructuurfonds en de Wet op de motorrijtuigenbelasting. Zij onderschrijven het principe van het reële uitgavenkader voor de rijksbegroting en de sociale fondsen. Toch vragen zij of de strikte scheiding tussen uitgaven en belastingontvangsten van het Rijk onder alle omstandigheden doorgezet dient te worden.

Op grond van de Wet Infrastructuurfonds wordt een deel van de voeding gerealiseerd door belastingontvangsten. De indiener van het amendement beoogde een relatie te leggen tussen het gebruik over de weg en de financiering van de weg. Waarom gaan de bewindslieden deze band nu doorbreken? Wordt daardoor het draagvlak om belasting te betalen niet versmald?

De infrastructuurtoeslag had tot doel een relatie te leggen tussen de fiscale heffing van de automobilisten en de financiering van de infrastructuur. Een rechtstreekse voeding verdwijnt nu. Wordt daarmee voldoende gewaarborgd dat er voldoende middelen voor infrastructuur worden uitgetrokken, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de fracties van de VVD, de RPF en de SGP hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de regering voor het Infrastructuurfonds een correcte uitwerking geeft van de systematiek van het reële uitgavenkader. Het gevolg van de overgang op deze – voor het Infrastructuurfonds – nieuwe systematiek mag niet zijn dat minder geld dan bij de oude systematiek beschikbaar komt voor infrastructuur. Kan de regering bevestigen dat dit inderdaad niet het geval is?

Een gevolg van de koppeling tussen belastingontvangsten en uitgaven in het Infrastructuurfonds was dat deze uitgaven grotendeels buiten beschouwing konden blijven bij bezuinigingsronden. Op welke wijze is gewaarborgd dat ook in dit opzicht geen sprake van een wijziging is?

De leden van de fractie van de RPF hebben vraagtekens bij de wenselijkheid van de voorgenomen verandering van de voeding van het Infrastructuurfonds.

Op dit moment is er een directe link tussen de opbrengsten uit de motorrijtuigenbelasting en de brandstofaccijnzen enerzijds en de voeding van het fonds anderzijds. In het huidige voorstel wordt uit de algemene middelen van Verkeer en Waterstaat de voeding van het fonds vastge-

steld. Dit maakt het mogelijk om te bezuinigen op de hoogte van de bijdrage aan het Infrastructuurfonds. Structurele voeding is dus niet gegarandeerd. De minister geeft wel enige garantie voor de continuïteit van de middelen voor de infrastructuur op langere termijn. Toch is de zekerheid minder dan in de huidige systematiek. De leden van de fractie van de RPF vragen de minister om een nadere onderbouwing van deze verandering.

Het loskoppelen van de belastingontvangsten uit hoofde van de motorrijtuigenbelasting en benzine- en dieselaccijnzen enerzijds en de uitgaven ten behoeve van de infrastructuur anderzijds heeft bij de leden van de SGP-fractie nog enkele vragen opgeroepen.

De leden van de SGP-fractie vragen de regering het verband aan te geven tussen mutaties in de uitgaven ten behoeve van de infrastructuur en de daarmee samenhangende mutaties in de hoogte van de motorrijtuigenbelasting en de benzine- en dieselaccijnzen in de afgelopen 15 jaar.

Hoewel de rechtstreekse koppeling tussen de voeding van het Infrastructuurfonds en de motorrijtuigenbelasting wordt losgelaten en mutatie in de uitgaven ten behoeve van de infrastructuur voortaan gevolgen heeft voor de algemene middelen, lijkt het de leden van de SGP-fractie waarschijnlijk dat toekomstige verhogingen in de uitgaven voor de infrastructuur toch consequenties hebben voor de hoogte van de motorrijtuigenbelasting als meest voor de hand liggende inkomstenbron. Met andere woorden, in hoeverre zal de formele ontkoppeling in de praktijk gestalte krijgen, zo vragen deze leden.

De leden van de SGP-fractie vragen of de voorgestelde wijzigingen in de Wet op de motorrijtuigenbelasting nog consequenties hebben voor de heffing van de provinciale opcenten. Zo ja, welke?

2. Artikelen

ARTIKEL III

Waarom is ervan afgezien het verslag te beperken tot het in dit artikel genoemde aspect? Waarom is het niet uit te breiden tot een breder verslag waarin ook de eventuele verschillen worden gepresenteerd tussen de gehanteerde veronderstellingen waarop dit voorstel is gebaseerd en de feitelijke ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

ARTIKEL V

De leden van de PvdA-fractie willen weten waarom wordt uitgegaan van inwerkingtreding van de wet per 1 januari 1996. Is deze datum per se noodzakelijk of alleen maar wenselijk?

Zij koppelen daaraan de vraag welke, qua aanleiding vergelijkbare, wetgeving nog loopt, hoever daarvan de behandeling is gevorderd en welke invoeringsdatum daarbij wordt gehanteerd.

De voorzitter van de commissie,
Ybema

De griffier van de commissie,
Van Overbeeke