

Van de Vondervoort

worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Provinciewet en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 in verband met verruiming van het provinciale belastinggebied (24272).**

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Van Dijk** (CDA): Voorzitter! Het voorstel waarover de Kamer zich nu uitspreekt, een voorstel waaraan wij onze steun niet zullen onthouden, kent een lange voorgeschiedenis. Wij achten het daarom ongewenst dat het voorstel als het ware ongemerkt als hamerstuk deze Kamer passeert zonder dat wij een ogenblik hebben stilgestaan bij de betekenis ervan.

Reeds vanaf de vroege jaren tachtig en wellicht nog eerder is er gepraat over de noodzaak, het eigen belastinggebied van provincies en gemeenten te vergroten. In een reeks van adviezen is gewezen op het feit dat echte decentralisatie, een verantwoordelijk financieel beleid en een slagvaardig bestuur op het niveau van provincies en gemeenten ermee gediend zijn dat deze lagere overheden niet alleen een grotere verantwoordelijkheid dragen voor hun uitgaven, maar ook voor hun inkomsten. Met het onderhavige wetsvoorstel wordt een grote stap gezet in die richting door een substantiële verruiming van het provinciale belastinggebied. Het behoeft nauwelijks betoog dat wij zo'n stap toejuichen. Toch wil ik een enkele vraag van meer kritische aard stellen.

Uit de vele mogelijkheden die de regering had om deze verruiming vorm te geven, waaronder mogelijkheden van provinciale opcenten op de loon- en inkomstenbelasting en een provinciale ingezetenenbelasting, is uiteindelijk gekozen voor een verhoging van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Wij kennen de afweging die de regering heeft gemaakt om tot deze keuze te komen en erkennen dat er nogal wat complicaties verbonden zijn aan de alternatieve wegen. Wij vragen de staatssecretaris zeker niet, deze te herhalen. Zij zijn in de stukken neergelegd. Toch blijft er bij onze

fractie een residu van twijfel bestaan over de wijsheid van de gemaakte keuze. Daarover wil ik een tweetal vragen stellen.

Hoe nauw is de band tussen het ingezetenschap van een provincie aan de ene kant en de aldaar geheven provinciale opcenten aan de andere kant? Stel dat een provinciaal bestuur besluit dat het gewenst is, de provinciale belastingdruk op de eigen ingezetenen te verlagen. Hoe groot zou de groep van zulke ingezetenen niet kunnen zijn die weinig onder de indruk is van zo'n verlaging van de lastendruk als die plaatsvindt in de vorm van een reductie van de motorrijtuigenbelasting, om de eenvoudige reden dat die ingezetenen geen motorrijtuigenbelasting betalen? Omgekeerd zullen er zeker ook zijn die wel profiteren van zo'n verlaging, maar geen ingezetenen zijn.

Mijn tweede vraag is deze: hoe solide zal deze belasting als een structurele financieringsbron op de lange duur blijken te zijn, gezien het feit dat zij zich tevens leent als een regulerende, gedragsbeïnvloedende heffing in relatie tot de automobiliteit? Ook hierbij weer een vraag over een casus. Stel dat te eniger tijd besloten wordt tot een zeer substantiële verhoging van de variabele autokosten en een dienovereenkomstige verlaging van de vaste kosten, waaronder de motorrijtuigenbelasting. Wat dan? Wijst ook het feit dat autobussen moesten worden uitgezonderd van de verhoging van de provinciale opcenten er niet op dat deze inkomstenbron kwetsbaar kan zijn voor beleid dat elders, buiten het bereik van de provincies, wordt gevoerd?

Voorzitter! Wij zouden het op prijs stellen als de staatssecretaris in haar antwoord op deze vragen zou willen ingaan.

Staatssecretaris **Van de Vondervoort**: Voorzitter! Het wetsvoorstel kent inderdaad een lange voorgeschiedenis. Ik denk dat het goed is, even stil te staan bij een in de Nederlandse financiële verhoudingen vrij grote ingreep in posities tussen overheden. Uiteindelijk is ervoor gekozen, de motorrijtuigenbelasting te verhogen. Daarover zijn veel argumenten gewisseld. Kern van de zaak is dat wij een beleid voorstaan

waarin zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande belasting-instrumenten en zo weinig mogelijk wordt gekozen voor nieuwe belastinginstrumenten. Wij hebben het instrument gekozen dat om allerlei praktische redenen de meeste mogelijkheden biedt om een evenwichtige realisering van de verruiming van het belastinggebied tot stand te brengen.

De heer Van Dijk heeft gelijk als hij veronderstelt dat de band tussen de ingezetenen en de geheven opcenten in de provincies niet een op een is. Er kan een verschil zijn tussen ingezetene zijn en belastingplichtige zijn. Ik heb daarover op dit moment geen cijfers paraat. Ik ben graag bereid na te gaan of wij die hebben en, zo ja, de Kamer daarover te informeren. Wel kan ik meedelen dat er sprake is van een behoorlijk gelijkmatige spreiding van het autobezit over de provincies en dat het feit dat voor deze belasting wordt gekozen niet tot onevenredige verschuivingen tussen provincies aanleiding geeft. Dit betekent dat de relatie met de ingezetenen waarschijnlijk vrij nauw zal zijn.

De vraag hoe solide deze belastingbron op termijn is als het gaat om de beïnvloedbaarheid in het kader van mobiliteits- en milieubeleid kan ik op dit moment niet stellig beantwoorden. Wij hebben natuurlijk geprobeerd een beeld te krijgen van deze belastingmogelijkheid, ook op langere termijn. Als je de groeicijfers van het autobezit extrapoleert, moet je ± ik zeg erbij: helaas ± vaststellen dat wij de komende jaren een sterkere groei van de belastingruimte van de provincies zullen zien dan wanneer er sprake zou zijn van een andere belastingbron, juist omdat het wagenpark nog steeds groeit. Dit neemt niet weg dat uiteindelijk een situatie kan ontstaan ± maar dan moet er in ons land een rigoureuze gedragsverandering op het terrein van mobiliteit en milieu tot stand zijn gekomen ± waarin het autobezit blijkt te dalen, waardoor deze inkomstenbron van de provincies geleidelijk verdampt. Ik voorzie die situatie helaas voorlopig niet. Mocht een situatie ontstaan waarin hetgeen beoogd is met dit wetsvoorstel, namelijk het organiseren van een substantiële, structurele inkomstenbron voor de provincies, niet meer aan de orde is dan moet op dat moment opnieuw overleg worden gevoerd met de provincies om na te

Van de Vondervoort

gaan of andere maatregelen genomen moeten worden. Voorlopig is er echter geen enkele aanwijzing dat die situatie zich voordoet. Dit betekent dat voor de periode die wij in redelijkheid kunnen overzien deze bron wel degelijk structureel solide is.

De heer **Van Dijk** (CDA): Voorzitter! Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden. Zij zal het mij niet euvel duiden als ik zeg dat mijn twijfels toch niet helemaal zijn weggenomen. Ik kan mij voorstellen dat zij deze maatregel heeft laten aansluiten op bestaande belastinginstrumenten, maar het betekent wel dat de opcenten op de motorrijtuigenbelasting nu verreweg de grootste eigen inkomstenbron van de provincie zullen vormen, een betrekkelijk eenzijdige en wel heel specifieke bron van inkomsten. En dat er sprake is van een gelijkmatige spreiding over de provincies, vormt natuurlijk geen antwoord op mijn vraag, hoe groot het aantal ingezetenen in een provincie zal zijn die geen enkele relatie hebben met de motorrijtuigenbelasting. Omdat het zo'n belangrijke financieringsbron voor de provincie wordt, zal het een van de manieren zijn waarop lasten kunnen worden verlicht, maar dat zal dan weinig invloed hebben op een betrekkelijk hoog aantal ingezetenen, omdat er niet altijd een band bestaat tussen het ingezetene zijn en het betalen van motorrijtuigenbelasting.

Voorzitter! Er is een klein misverstand tussen de staatssecretaris en mij in verband met mijn twijfel aan de soliditeit van deze inkomstenbron. Mijn twijfel wordt namelijk niet weggenomen door een verwijzing naar de nog steeds toenemende autodichtheid in Nederland. Ik ben het met haar eens dat er wellicht binnen afzienbare tijd nog geen einde zal komen aan het autoverkeer, zodat er op zichzelf sprake is van een redelijk solide bron van inkomsten. Maar ik ging uit van een andere veronderstelling; geen rigoureuze gedragsverandering waardoor het aantal auto's in Nederland snel zou afnemen, maar een op een gegeven moment ingezet beleid om het autoverkeer terug te dringen door een substantiële verhoging van de variabele autokosten en een dienovereenkomstige verlaging van

de vaste kosten, waaronder de motorrijtuigenbelasting.

Onze twijfels zijn echter zeker geen aanleiding om onze steun aan dit wetsvoorstel te onthouden, want wij achten het van het grootste belang dat deze stap naar een verruiming van het provinciale belastinggebied gezet wordt. Ik vraag mij nog wel af, of hiermee dit hoofdstuk afgesloten wordt. En dan doel ik niet alleen op deze kabinetsperiode; de staatssecretaris zal waarschijnlijk zeggen dat er voor deze periode geen nieuwe voorstellen in de maak zijn. Dat veronderstel ik althans. Maar ik vraag mij af of zij uitgaande van haar visie op eigen inkomstenbronnen voor de provincies vindt dat hiermee de eindsituatie bereikt is of dat zij vindt dat dit belastinggebied in de wat verdere toekomst wellicht nog wel verruimd zou kunnen worden.

Staatssecretaris **Van de Vondervoort**: Voorzitter! Om maar met dat laatste te beginnen, ook als ik zou zeggen dat wij dit hoofdstuk hiermee afsluiten, geloof ik niet dat dit over een tijdje nog steeds waar zal blijken te zijn. Het is natuurlijk een onderwerp dat in de financiële verhoudingen tussen overheden steeds opnieuw aandacht zal vragen. Als zich veranderingen in de taakverdeling tussen overheden voordoen, is de vraag aan de orde of er met de beschikbare middelen voldoende wordt voorzien in een zelfstandige financiële positie van decentrale overheden of dat er aanleiding is om nadere maatregelen te nemen. Ik ben wel van mening dat de maatregel die in dit wetsvoorstel wordt voorzien, zo substantieel is dat er op dit moment, in de huidige situatie geen reden is om andere vormen van verruiming van het provinciale belastinggebied tot stand te brengen. Wij hebben ook geen voorstellen daartoe in voorbereiding. Het lijkt mij goed om het effect van deze maatregel te bekijken alvorens met allerlei verschillende maatregelen aan de slag te gaan.

Inderdaad is niet elke ingezetene belastingplichtig, de relatie is niet 1:1. Uit onderzoek is wel een redelijke overlapping gebleken. En degenen die geen auto hebben, worden nu niet geraakt en dus ook niet bij aanpassing van deze belasting. Dit mechanisme heeft dus in zekere zin een beperking, maar het

moet naar mijn oordeel al met al geaccepteerd worden.

Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel hebben wij natuurlijk nagegaan of andere ontwikkelingen een zo negatief effect op deze belastingbron zouden kunnen hebben dat wij deze weg niet op zouden moeten gaan. Wij zijn tot de slotsom gekomen dat er van zo'n effect geen sprake behoeft te zijn en dat wij deze belastingbron ook op langere termijn als voldoende solide kunnen beschouwen, ook rekening houdend met een aantal ontwikkelingen op het terrein van de variabele autokosten. Deze keuze hebben wij gemaakt en het resultaat is naar mijn mening te verdedigen.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt van 17.53 uur tot 18.01 uur geschorst.

Voorzitter: Tjeenk Willink

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van het Burgerlijk Wetboek, de Ziektewet en enkele andere wetten in verband met loondoorbetaling door de werkgever bij ziekte van de werknemer (Wet uitbreiding loondoorbetalingsplicht bij ziekte) (24439).**

De beraadslaging wordt hervat.

Staatssecretaris **Linschoten**: Voorzitter! Ik dank de woordvoerders die hier in eerste termijn gesproken hebben, niet in de laatste plaats omdat zij nog eens op een zeer indringende wijze onder woorden hebben gebracht, welke dilemma's er aan de orde zijn als wij een wetsvoorstel als het onderhavige behandelen. Die dilemma's en moeilijke keuzen hebben ook een belangrijke rol gespeeld in de boezem van het kabinet zelf bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel.

Voorzitter! Ik geloof dat de heer Van de Zandschulp in zijn bijdrage heel terecht heeft gezegd, dat je, als je met dit type fundamentele wijzigingen komt, op zijn minst van het kabinet mag vragen de pro-