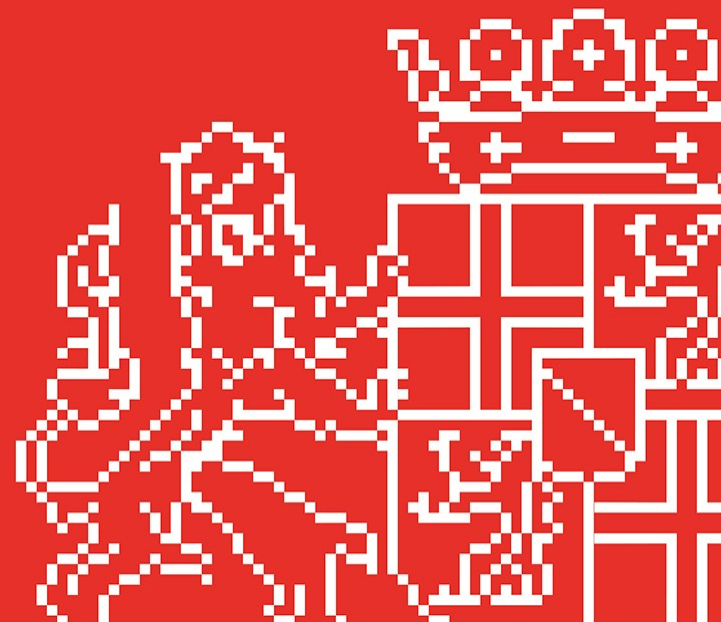




PROVINCIE ■ ■ UTRECHT

UTRECHTSE INZET VOOR HET TOEKOMSTIG PROVINCIAAL BELASTINGGEBIED

Groeisprong 2040
Werksessie 16 maart 2022
Arjan Meerkerk | Concernadviseur Financiën

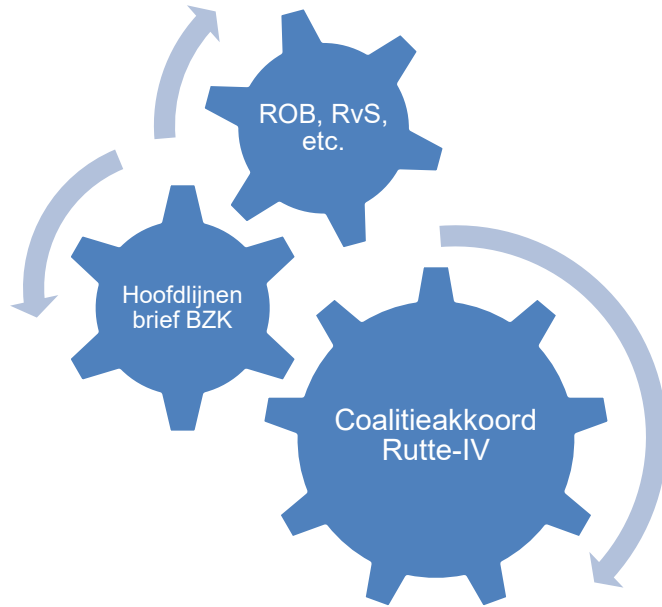




Aanleiding



Andere ontwikkelingen

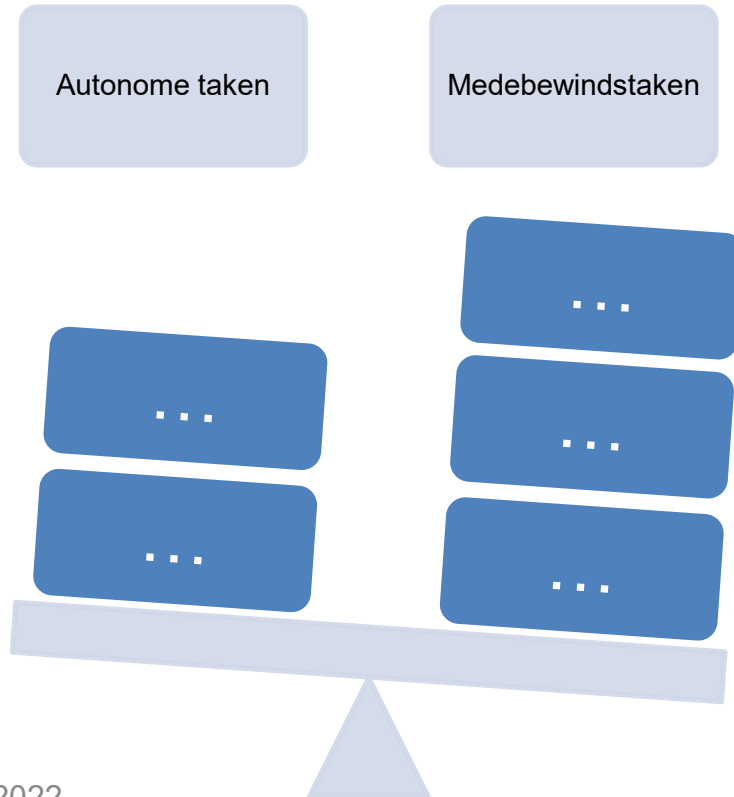


Contourenbrief BZK zomer 2022:

- Herijking gemeentefonds;
- Bredere opgave eigen belastinggebied medeoverheden;
- Stabiele financiering van medeoverheden.



Open huishouding van provincies



Open huishouding:

- Zelf (nieuwe) taken oppakken
- Noodzaak voor een eigen belastinggebied
- Inzet eigen belastingcapaciteit voor medebewindstaken?



Inzicht in het rapport 'Herziening provinciaal belastinggebied'

	Belastingplichtig:	Toekomstbestendig- heid	Brede grondslag	Opbrengstcapaciteit	Stabiliteit	Uitvoerbaarheid / perceptiekosten	Herkenbaarheid	Verdeling belasting- capaciteit	Geen economische verstoring
		NOODZAKELIJKE CRITERIA				OVERIGE CRITERIA			
Referentie: Opcenten MRB	auto- bezitters	?	3	5	3	4	2	4	4
Ingezetenenheffing	inwoners	4	3	4	4	4	3	4	5
Vestigingsheffing	bedrijven	4	3	3	2	?	4	3	3
Voertuigenbelasting	inwoners + bedrijven	4	3	5	4	3	3	3	3
Provinciale OZB	inwoners + bedrijven	4	4	5	4	3	3	3	4
Toeristenbelasting	niet-inwo- ners	4	2	3	4	3	2	2	4
Opcenten kilometerheffing	inwoners + bedrijven	3	3	5	3	?	2	?	?

Schaal: 5 = uitstekend, 4 = goed, 3 = voldoende, 2 = matig, 1 = slecht, ? = nog niet te bepalen

Samenvattende tabel
met 6 geschikte
opties als alternatief
voor huidig
belastinggebied.

In de volgende slides
zoomen we hier
nader op in.



Inzicht in het rapport 'Herziening provinciaal belastinggebied'

Onderscheid naar type
belasting.

Territoriale belastingen:

- Ingezetenenheffing
- Vestigingsheffing
- Voertuigenbelasting

Profijtbelasting:

- Provinciale OZB
- Toeristenbelasting
- Opcenten kilometerheffing

	Belastingplichtig:	Toekomstbestendigheid	Brede grondslag	Opbrengstcapaciteit	Stabiliteit	Uitvoerbaarheid / perceptiekosten	Herkenbaarheid	Verdeling belasting-capaciteit	Geen economische verstoring
		NOODZAKELIJKE CRITERIA				OVERIGE CRITERIA			
Referentie: Opcenten MRB	auto-bezitters	?	3	5	3	4	2	4	4
Ingezetenenheffing	inwoners	4	3	4	4	4	3	4	5
Vestigingsheffing	bedrijven	4	3	3	2	?	4	3	3
Voertuigenbelasting	inwoners + bedrijven	4	3	5	4	3	3	3	3
Provinciale OZB	inwoners + bedrijven	4	4	5	4	3	3	3	4
Toeristenbelasting	niet-inwoners	4	2	3	4	3	2	2	4
Opcenten kilometerheffing	inwoners + bedrijven	3	3	5	3	?	2	?	?

Schaal: 5 = uitstekend, 4 = goed, 3 = voldoende, 2 = matig, 1 = slecht, ? = nog niet te bepalen



Inzicht in het rapport 'Herziening provinciaal belastinggebied'

	Belastingplichtig:	Toekomstbestendigheid	Brede grondslag	Opbrengstcapaciteit	Stabiliteit	Uitvoerbaarheid / perceptiekosten	Herkenbaarheid	Verdeling belasting-capaciteit	Geen economische verstoring
		NOODZAKELIJKE CRITERIA				OVERIGE CRITERIA			
Referentie: Opcenten MR	auto-bezitters	?	3	5	3	4	2	4	4
Ingezetenenheffing	inwoners	4	3	4	4	4	3	4	5
Vestigingsheffing	bedrijven	4	3	3	2	?	4	3	3
Voertuigenbelasting	inwoners + bedrijven	4	3	5	4	3	3	3	3
Provinciale OZB	inwoners + bedrijven	4	4	5	4	3	3	3	4
Toeristenbelasting	niet-inwoners	4	2	3	4	3	2	2	4
Opcenten kilometerheffing	inwoners + bedrijven	3	3	5	3	?	2	?	?

Schaal: 5 = uitstekend, 4 = goed, 3 = voldoende, 2 = matig, 1 = slecht, ? = nog niet te bepalen

Onderscheid naar wie belastingplichtig is.

Huidige situatie:

- Autobezitters.

Toekomstige situatie:

- Autobezitters; en/of
- Inwoners; en/of
- Bedrijven; en/of
- Niet-inwoners.



Inzicht in het rapport 'Herziening provinciaal belastinggebied'

	Belastingplichtig:	Toekomstbestendigheid	Brede grondslag	Opbrengstcapaciteit	Stabiliteit	Uitvoerbaarheid / perceptiekosten	Herkenbaarheid	Verdeling belastingcapaciteit	Geen economische verstoring
		NOODZAKELIJKE CRITERIA				OVERIGE CRITERIA			
Referentie: Opcenten MRB	auto-bezitters	?	3	5	3	4	2	4	4
Ingezetenenheffing	inwoners	4	3	4	4	4	3	4	5
Vestigingsheffing	bedrijven	4	3	3	2	?	4	3	3
Voertuigenbelasting	inwoners + bedrijven	4	3	5	4	3	3	3	3
Provinciale OZB	inwoners + bedrijven	4	4	5	4	3	3	3	4
Toeristenbelasting	niet-inwoners	4	2	3	4	3	2	2	4
Opcenten kilometerheffing	inwoners + bedrijven	3	3	5	3	?	2	?	?

Schaal: 5 = uitstekend, 4 = goed, 3 = voldoende, 2 = matig, 1 = slecht, ? = nog niet te bepalen

In de toetsingscriteria voor nieuwe belastingen is onderscheid gemaakt in noodzakelijke criteria en overige criteria.

In de volgende twee slides worden deze criteria nader toegelicht.



Noodzakelijke criteria

Criterium	Beknopte uitleg
a. Toekomstbestendig	Zo ongevoelig mogelijk voor rijksbeleid. Flexibel i.v.m. technologische en maatschappelijke ontwikkelingen.
b. Brede grondslag / redelijk verdeelde belastingdruk	Brede groep belastingplichtigen = breder draagvlak. Koppeling tussen betalen en bepalen (kiezers).
c. Opbrengstcapaciteit	Van voldoende omvang om provinciale lasten te dekken.
d. Stabiliteit	Zo ongevoelig mogelijk voor conjunctuur- of andere schommelingen. Provincies hebben invloed op hoogte van inkomsten.



Overige criteria

criterium	Beknopte uitleg
e. Uitvoerbaarheid / perceptiekosten	Goed uitvoerbaar voor ambtelijk apparaat. Niet gemakkelijk te ontduiken of te ontlopen. Kwijtschelding moet mogelijk zijn. Perceptiekosten: inning, heffing en controle. Aanvaardbaar: 5-10% van opbrengst nieuwe belasting.
f. Herkenbaarheid	Relevant vanuit oogpunt democratische legitimiteit. Mogelijk positieve relatie met draagvlak.
g. Verdeling belastingcapaciteit	Redelijke verdeling van capaciteit over de provincies, eventuele verschillen verevenen via provinciefonds.
h. Geen economische verstoring	Koopkracht huishoudens of werkgelegenheid bedrijven. Belastingvlucht bij te hoge verschillen tussen provincies. Inkomenspolitiek is voorbehouden aan het Rijk!

Voorkeursvolgorde

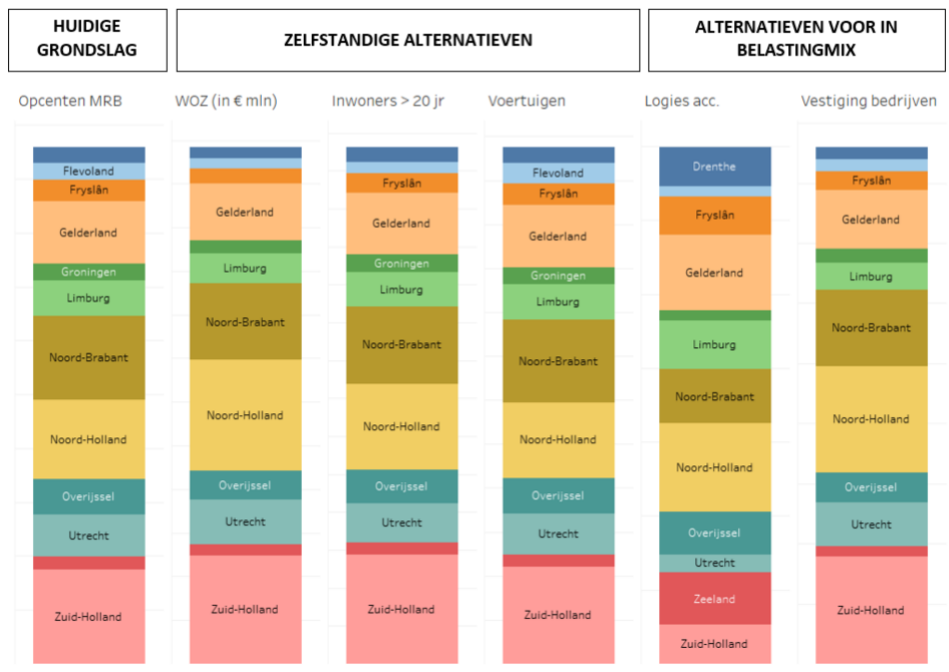
#	Invalshoek	Beoogd doel	Ingezetenenheffing	Vestigingsheffing*	Voertuigenbelasting	Provinciale OZB	Toeristenbelasting*	Opcenten km-heffing
I.	Alleen vervanging vinden voor opcenten MRB	Waarborgen toekomstbestendigheid	■		■	■		■
II.	Geen afhankelijkheid van beleid andere overheden	Vergroten stabiliteit	■	■	■	■		
III.	Bredere grondslag dan alleen voertuigen	Grondslagverbreding	■	■		■	■	
IV.	Vergroten democratische legitimatie	Is een kans	■			■		
V.	Niet dezelfde grondslag als andere overheden	Vergroten herkenbaarheid en begrijpelijkheid	■	■				

* De vestigingsheffing en de toeristenbelasting hebben op zichzelf niet voldoende opbrengstcapaciteit om de huidige opcenten op de MRB te vervangen. Deze zullen dus altijd in combinatie met een andere belasting ingevoerd moeten worden.



Toekomstige belastingcapaciteit

Onderstaand diagram biedt een vergelijkend overzicht van de wijze waarop de belastingcapaciteit van deze alternatieve belastingen is verdeeld over de provincies ten opzichte van de huidige grondslag. De kolommen tellen steeds op tot 100%. De onderliggende cijfers zijn afkomstig van het CBS en de Belastingdienst.



Eerste conclusie:

- Redelijk gelijkblijvend belastinggebied.
- Combinatie van alternatieven (belastingmix) leidt tot toename belastingcapaciteit.
- Een toekomstige groei van het belastinggebied voor Utrecht is een relevant perspectief voor de te maken afweging.



Afronding ambtelijke toelichting en vervolgens opening voor het onderlinge gesprek met de Staten door gedeputeerde Strijk.



Bijlage sheets – verdieping

Naar een andere bekostigingssystematiek.

Het huidige systeem van autobelastingen bestaat uit een mix van belasten van bezit en belasten naar gebruik van fossiele brandstoffen via de accijnsheffing. Elektrisch rijden raakt steeds verder ingeburgerd. Mede daarom is op termijn een andere vormgeving van de autobelastingen noodzakelijk. Dit voorkomt dat een steeds kleinere groep de inkomsten opbrengt.

Ook onder een nieuw stelsel moet iedereen die gebruik maakt van infrastructuur in redelijkheid bijdragen aan de kosten. Betalen naar gebruik levert volgens het PBL potentieel een bijdrage aan minder files en uitstoot.

Het kabinet zal daarom, ten behoeve van de volgende kabinetsformatie, de volgende varianten van betalen naar gebruik onderzoeken, voorbereidingen schetsen en waar mogelijk of nodig deze voorbereidingen treffen. De invoering van het nieuwe stelsel wordt betrokken bij de reeds voorgenomen belastingherziening in 2025.

In elk geval worden de volgende varianten uitgewerkt:

1. Beprijzing per km van elektrische auto's, waarbij voor fossiele auto's het huidige systeem in stand blijft. De totale lasten binnen het autodomein dalen hierdoor per saldo. Daarbij vindt er geen differentiatie plaats naar tijd of plaats en wordt dus geen spitsheffing onderzocht.
2. Tijd- en plaatsgebonden heffing met uitzondering van een spitsheffing voor het hele wagenpark.
3. Emissie-, tijd- en plaatsgebonden heffing voor het hele wagenpark

Bron: [Klimaatakkoord \(2019\)](#) (pag. 46-47)

- Het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. We introduceren in 2030 een systeem van **Betalen naar Gebruik** voor alle automobilititeit en stellen in deze kabinetsperiode wetgeving vast. Basis voor het systeem is de motorrijtuigenbelasting, waarvan het tarief afhankelijk wordt gemaakt van het jaarlijks verreden aantal kilometers. De heffing is niet tijd- en plaatsgebonden en vervangt de dan nog bestaande tol-tracés, zoals de Westerscheldetunnel, de Kiltunnel en de voorgenomen doorgetrokken A15. Dit betekent dat gebruikers van elektrische en fossiele auto's beiden gaan meebetalen aan het weggebruik.

Bron: [Coalitieakkoord Rutte-IV](#) (pag. 9)

Stabiele financiering komt krachtig en stabiel bestuur ten goede en bevordert goede interbestuurlijke verhoudingen, zodat we onze energie vooral op de opgaven kunnen richten. Om dat te bereiken pak ik de uitwerking van een nieuwe financieringssysteem voor de periode na 2025 op. Onderdeel daarvan is het verkennen van de mogelijkheid voor een groter eigen belastinggebied, waarbij ook alternatieven voor de OZB en de motorrijtuigenbelasting worden meegenomen. Ik zal hierover de komende periode in gesprek gaan met medeoverheden. Hierbij betrek ik ook onderwerpen zoals de herijking van het gemeentefonds, een stabiele accres-systematiek en het uitkeringsstelsel voor bekostiging van medeoverheden.

Bron: [Hoofdpijnenbrief](#) minister BZK, januari 2022 (pag. 4)

- Raad voor Openbaar Bestuur (ROB), “Rust, reinheid en regelmaat”, maart 2021
- Raad van State (RvS), “Aanbevelingen bij het begrotingsbeleid”, januari 2022