

Vergaderjaar 1988–1989

20 894

Regelen met betrekking tot de privatisering van het Waarborgfonds Motorverkeer

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 1 maart 1989

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het Verslag van de vaste Commissie voor Justitie, die is belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel.

Het stemt ons tot voldoening dat deze commissie, onder het voorbehoud dat de regering de door haar gestelde vragen tijdig beantwoordt, de openbare beraadslaging genoegzaam voorbereid acht.

Hierdoor kan de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel worden gespoedigd, en dus de periode van onzekerheid voor het personeel, waarmee terzake van deze privatisering in principe reeds volledige overeenstemming is bereikt, worden beperkt.

Gaarne willen wij hieronder ingaan op de opmerkingen van de leden van de fracties van de P.v.d.A., de V.V.D. en de S.G.P.

De leden van de fractie van de P.v.d.A. achten het gewenst dat de regering nader aangeeft waarom met betrekking tot de voorgestelde privatisering is gekozen voor de meest vergaande variant van het onderzoeksrapport van de Werkgroep Privatisering Waarborgfonds Motorverkeer. Zij hebben gevraagd of daarbij tevens kan worden ingegaan op het feit dat door de privatisering een (tijdelijke) kostenverhoging zal optreden.

Evenals de werkgroep, en overeenkomstig het advies van de Interdepartementale Begeleidingscommissie Privatisering, hebben wij, en heeft de Ministerraad op ons advies, de voorkeur gegeven aan de meest vergaande variant.

Zoals in het onderzoeksrapport uiteengezet, wordt in die variant het beste tegemoet gekomen aan de, door ons gedeelde, opvatting dat eventuele privatisering gepaard moet gaan met terughoudendheid in de regelgeving van de overheid waardoor de beheersmatige slagvaardigheid van het Waarborgfonds kan worden bevorderd.

Wat betreft de financiële gevolgen van de privatisering, maakt de keuze van de variant uiteindelijk nauwelijks verschil, zoals het onderzoek, dat tot de beslissing tot privatisering heeft geleid, heeft uitgewezen. Ten aanzien van deze financiële gevolgen, zij overigens verwezen naar het

daaromtrent gestelde op de bladzijden 6 en 7 van de memorie van toelichting.

Daarbij kunnen de volgende cijfers worden verstrekt. Voor rekening van het Rijk komen de aanloopkosten van de Stichting, ten bedrage van naar schatting niet meer dan f 0,1 miljoen, en de kosten verbonden aan een adequate pensioenvoorziening, naar schatting niet meer dan f 1 miljoen, derhalve in totaal maximaal ca. f 1,1 miljoen.

De te verwachten financiële gevolgen voor het Waarborgfonds, zoals die in de eerste volle alinea op bladzijde 7 van de memorie van toelichting zijn aangeduid, zijn grotendeels toe te schrijven aan het feit dat na de privatisering een ander inhoudingsregime op de salarissen van toepassing is. Door efficiencyverbeteringen zal de verhoging van de apparaatskosten (inclusief de loonkostenstijging) kunnen worden teruggedrongen. Het effect op de bijdragen aan het fonds zal zeer beperkt zijn wegens de marginale invloed van bedoelde kostenstijging op de totale exploitatiekosten van het fonds. Daarvan bedragen de apparaatskosten namelijk slechts ca. 10%.

Het verheugt ons dat de leden van de V.V.D.-fractie zich in grote lijnen met de inhoud van het wetsontwerp kunnen verenigen.

Deze leden zouden gaarne meer informatie verkrijgen op welke wijze er garanties zijn ingebouwd om de kosten van de Stichting zo laag mogelijk te houden.

Hierover kan worden opgemerkt dat één van de doelstellingen van de privatisering juist ook in dit geval een bedrijfsmatiger en efficiënter beheer is. Dit wordt bereikt door de uitvoering in handen te leggen van de organisaties van belanghebbenden, namelijk de automobielverzekeraars en de weggebruikers. Het is dan ook niet te verwachten dat in de geprivatiseerde situatie, anders dan tot dusver, de kosten niet zo laag mogelijk zullen zijn.

De leden van de V.V.D.-fractie hebben ook nog gevraagd waarom geen volstreekte zekerheid kon worden gegeven of al dan niet omzetbelasting verschuldigd zal zijn door de Stichting Waarborgfonds Motorverkeer, en of het zou kunnen zijn dat achteraf toch nog omzetbelasting zou kunnen worden vastgesteld.

Hierop kan worden geantwoord dat de uitspraak in de memorie van toelichting dat, gelet op de opzet van de Stichting en van haar werkzaamheden, er van kan worden uitgegaan dat heffing van omzetbelasting achterwege kan blijven, als voldoende positief kan worden beschouwd ten opzichte van de gegeven situatie. Een absolute garantie dat nooit en te nimmer omzetbelasting terzake zal worden geheven kan niet worden gegeven, aangezien niet kan worden vooruitgelopen op thans niet voorzienbare toekomstige wijzigingen in die situatie.

De leden van de fracties van de P.v.d.A. en van de V.V.D. hebben gevraagd om nadere informatie omtrent de gevolgen van de overgang voor het personeel. Met name ook vragen zij of reeds overeenstemming is bereikt met de bonden van overheidsperoneel c.q. of het personeel in grote lijnen met de privatisering accoord gaat.

Aan hetgeen in de memorie van toelichting (bladzijden 4 en 5) over de personele gevolgen is medegedeeld, kan inmiddels worden toegevoegd dat met de bonden van overheidsperoneel in principe volledige overeenstemming is bereikt over de arbeidsvoorwaarden waaronder de privatisering zal plaatsvinden. In het algemeen zal worden aangesloten bij de c.a.o. voor het verzekeringsbedrijf. Voor de pensioen- en VUT-voorziening zal een collectief contract met een consortium van verzekeringsmaatschappijen worden afgesloten.

De leden van de S.G.P.-fractie menen dat de uiterste terughoudendheid dient te worden betracht bij het opdragen van een publieke taak aan een private rechtspersoon. Zij vragen zich met name in dit geval af wat er nog overblijft van de ministeriële verantwoordelijkheid in dezen.

Wij wijzen er op dat de onderhavige privatisering er inderdaad toe strekt de uitvoering van de wettelijke regeling over te brengen naar de private sector, maar dat daarbij wel degelijk is voorzien in een zekere mate van overheidstoezicht als omschreven in hoofdstuk 4 van de memorie van toelichting.

Wij zijn van mening dat daarbij aan de Ministers van Justitie en van Financiën voldoende bevoegdheden zijn toegekend om hun verantwoordelijkheid voor het functioneren van de wettelijke regeling inhoud te geven.

Een constructie waarin de Staat in het Stichtingsbestuur wordt vertegenwoordigd is onzes inziens dan ook niet nodig en is welbewust niet gekozen om de in het onderzoeksrapport van de Werkgroep Privatisering Waarborgfonds Motorverkeer uiteengezette redenen.

Het verheugt ons dat de leden van de S.G.P.-fractie met voldoening constateerden dat de regering ten behoeve van gemoedsbezwaarde personen, zoals deze in de artikelen 18 e.v. van de WAM is neergelegd, in de nieuwe opzet zal worden gecontinueerd.

Inderdaad betekent dit ook dat in de toekomst de door gemoedsbezwaarden verschuldigde bedragen voor vrijstellingsbewijzen aan de Staat zullen blijven worden betaald en dat de Staat de hoogte van die bijdrage zal blijven bepalen. De desbetreffende bepalingen van de WAM, namelijk artikelen 19 en 20 van de WAM, blijven ongewijzigd.

De uit het jaarverslag over 1987 van het Waarborgfonds Motorverkeer blijkende verdubbeling van de ontvangsten aan bijdragen voor afgegeven vrijstellingsbewijzen is inderdaad het gevolg van een verdubbeling van het tarief. Deze verdubbeling diende om de daling van het Fonds Middelen Gemoedsbezwaarden tot staan te brengen. De daling van dit fonds was een gevolg van verminderde rente-opbrengsten, van toegenomen schadeuitkeringen, en van het feit dat de opbrengsten uit hoofde van de afgifte van vrijstellingsbewijzen de kosten niet dekten.

Voorts was deze verdubbeling noodzakelijk gezien de verhoging van de aansprakelijkheidslimiet tot f 2 miljoen. Het is de bedoeling dat de middelen van dit fonds geleidelijk dat niveau bereiken.

Inderdaad is in de voorgestelde regeling niet voorzien in goedkeuring door de overheid van de vaststelling van de hoogte van de aan de automobielverzekeraars en aan de Staat in rekening te brengen bijdragen.

Zoals eerder in deze nota is gesteld, gaat het er ook bij de onderhavige privatisering juist om een meer bedrijfsmatig en efficiënt beheer te bevorderen door de uitvoering daarvan in handen te leggen van belanghebbenden, namelijk automobielverzekeraars en weggebruikers, die bij de onderhavige privatisering tevens zelf de kosten – blijven – dragen. Wij achten het derhalve waarschijnlijk dat de vastgestelde bijdrage slechts een kostendekkend karakter zal hebben, zodat een positief exploitatiere-sultaat gedurende een reeks van jaren zich niet snel zal voordoen.

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

De Minister van Financiën,
H. O. C. R. Ruding