

Aan de leden van de vaste Commissie voor Financiën
uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Utrecht, 5 november 2007
ons kenmerk HH/ju/071105.196
contactpersoon mr. H.D. Hofman
onderwerp Belastingplan 2008

Geachte dames en heren,

Op 12 november aanstaande is het wetgevingsoverleg over het Belastingplan 2008. In week 47 vindt de plenaire behandeling plaats in de Tweede Kamer. Stichting Natuur en Milieu juicht over de grote linie de maatregelen voor fiscale vergroening in het Belastingplan 2008 om drie redenen van harte toe:

1. De maatregelen zorgen ervoor dat milieukosten beter tot uitdrukking komen in de prijzen van goederen en diensten (de vervuiler betaalt). Dit leidt dankzij hogere prijzen en prijsdifferentiaties tot een afname van milieubelastend gedrag.
2. De overheid neemt de verantwoordelijkheid waar de burger volgens de Milieubalans 2007 van het MNP om vraagt¹. Fiscale vergroening draagt immers bij aan het scheppen van de condities waarbinnen Nederlanders milieubewust kunnen handelen.
3. Verdere vergroening van het belastingstelsel houdt in dat er een relatieve verschuiving in Nederland plaatsvindt van het belasten van wat wij wel willen (werk en inkomen) naar wat wij niet willen (vervuiling en overmatig gebruik van natuurlijke hulpbronnen).

Wij maken ons echter zorgen over de milieuwinst van de voorgestelde maatregelen op het gebied van mobiliteit. Door de verschuiving van BPM naar MRB wordt de CO₂-winst van de andere maatregelen grotendeels tenietgedaan. Dit is voor Natuur en Milieu onacceptabel. Wij vinden dat dit moet worden gecompenseerd. In deze brief doen wij hiervoor een aantal voorstellen. Tevens gaan wij in op de verpakkingenbelasting en de verlaagde energiebelasting voor de glastuinbouw.

Mobiliteit

Onderzoek wijst uit dat alleen personenauto's op benzine ongeveer de maatschappelijke kosten dragen die zij veroorzaken. Alle andere auto's (personenauto's op diesel, bestelwagens en vrachtwagens) dragen niet de kosten die zij veroorzaken. Daarnaast blijkt dat het Belastingplan 2008 vele gangbare modellen auto's, die relatief goed presteren op milieukennmerken, fiscaal aantrekkelijker maakt. De brandstofslurpers gaan daarentegen beduidend meer betalen. Natuur en Milieu vindt dat een prima zaak. In de bijlage vindt u hierover meer informatie.

¹ MNP, Milieubalans 2007, september 2007.

Vluchtheuvelvariant

Volgens het Belastingplan 2008 wordt per 1 februari 2008 6,5% van de BPM omgezet naar de MRB. In de jaren 2009 tot en met 2012 wordt ieder jaar 5% BPM omgezet naar de MRB. Dit is de zogenaamde "vluchtheuvelvariant", die vooruitloopt op introductie van de kilometerprijs. Het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) heeft in haar doorrekening van het Belastingplan 2008² aangegeven dat juist deze vluchtheuvelvariant ervoor zorgt dat de positieve CO₂-effecten van het vergroeningspakket grotendeels teniet worden gedaan. Doordat het bezit van personenauto's minder wordt belast, worden er meer en vervuilerende auto's aangeschaft. Het MNP geeft in haar doorberekeningen van het Belastingplan 2008 hiervan voorbeelden. De voorgestelde verschuiving van BPM naar MRB leidt tot 150.000 extra auto's en 2 miljard extra reizigerskilometers in 2020. In 2012 leidt dit al tot 71.000 extra auto's en 800 miljoen extra reizigerskilometers³. Feitelijk compenseren de andere voorstellen uit het Belastingplan 2008 dus de negatieve effecten van de vluchtheuvelvariant.

*Natuur en Milieu begrijpt dat de vluchtheuvelvariant wordt ingevoerd in het kader van de introductie van de kilometerprijs⁴, zoals ook staatssecretaris De Jager aangeeft in de Nota naar aanleiding van het verslag (kamerstuk 31205). Maar wij vinden de negatieve milieueffecten niet acceptabel. Wij vragen u ervoor zorg te dragen dat **deze negatieve effecten alsnog apart worden gecompenseerd**, zodat wel per saldo sprake is van een stevige CO₂-reductie. Tevens vinden wij dat bij nieuwe verkochte auto's de gemiddelde CO₂-emissie per kilometer moet blijven dalen. Dit vraagt eveneens andere maatregelen.*

*Bovendien stellen wij voor om **nu voor 1 jaar en niet voor 5 jaar te besluiten** tot de vluchtheuvelvariant. Op basis van de effecten van het eerste jaar kan de staatssecretaris van Financiën en/of de minister van VROM met een voorstel komen hoe de vluchtheuvelvariant de aankomende jaren moet worden vormgegeven zodat de negatieve effecten kunnen worden gecompenseerd.*

Om de huidige negatieve effecten te repareren hebben wij de volgende voorstellen. Deze kunnen worden meegenomen in het Belastingplan 2008 of, waar onderzoek nodig is, in het Belastingplan 2009.

1. Verschuiving van BPM naar MRB uitsluitend binnen categorie personenauto's

In de huidige plannen vindt een verschuiving plaats van BPM voor personenauto's naar de MRB voor personenauto's én bedrijfswagens (bestel -en vrachtwagens). Natuur en Milieu vindt het een goede zaak dat de maatschappelijke kosten van het goederenvervoer meer toegerekend worden aan het goederenvervoer. Alleen niet op deze manier, omdat hiermee een verschuiving van de lasten plaatsvindt van het personenvervoer naar het goederenvervoer. Natuur en Milieu stelt voor om de voorstellen van het Belastingplan 2008 te wijzigen, zodat de verschuiving van BPM naar MRB alleen voor de personenauto's geldt. Voor de vracht- en bestelauto's stellen wij een apart regeling voor (zie hierna).

² MNP, Beoordeling van milieumaatregelen in het belastingplan 2008, september 2007.

³ Bron: MNP 2007 en Mobiliteitsbalans 2007, KIM, 2007.

⁴ Natuur en Milieu is van mening dat 25% de maximale afbouw van de BPM mag zijn. Belangrijk blijft dat er op aanschaf van auto's een sturingsmechanisme overblijft. Al bij minder dan 25% afbouw komt de BPM-bonus op de zuinigste auto's in het gedrang.

2. Extra milieudifferentiatie in BPM en MRB voor personenauto's

2A. *Differentiatie MRB naar schoon en zuinig*

Het hele idee van vergroening (schoon en zuinig wordt beloond en de vervuiler betaalt) is niet toegepast op de vluchtheuvelvariant. Wij stellen voor om in de schuif van BPM naar MRB met name de MRB van onzuinige en minder schone auto's te verhogen. Het best zou zijn om hiervoor CO₂ als grondslag te nemen. Dat vergt alleen meer tijd en onderzoek. Aangrijppunten voor de differentiatie nu zijn bijvoorbeeld: gewicht (hangt samen met CO₂-uitstoot), bouwjaar (hoe ouder hoe vervuiler) en met/zonder roetfilter. Een verdere differentiatie van de MRB (malus) voor auto's zonder roetfilters levert een extra stimulans op voor roetfilters onder oude auto's. Samen met de fijnstofdifferentiatie van de BPM voor dieselauto's wordt het gehele wagenpark zonder roetfilter aangesproken.

2B. *Loslaten maximering fijnstoftoeslag BPM*

In de BPM vindt een differentiatie plaats voor dieselauto's naar de uitstoot van fijnstof. Het MNP geeft aan dat hierdoor de uitstoot van fijnstof aanzienlijk kan dalen. Deze toeslag is eenvoudig vermijdbaar door een roetfilter op iedere nieuwe dieselauto te plaatsen. Aangezien dit niet via wetgeving afgedwongen kan worden, is dit een prima middel, maar is er ook geen enkele reden voor een maximering van de toeslag tot € 4000.

2C. *Uit de roulatie halen van oude auto's*

Oude dieselauto's (ouder dan 12 jaar) vervuilen het milieu aanzienlijk meer dan nieuwe auto's. Natuur en Milieu vindt het een goede zaak als deze auto's van de weg verdwijnen. Hiervoor zijn verschillende opties. Een goede mogelijkheid is om de MRB naar ouderdom van de auto te differentiëren. Een andere mogelijkheid is een bonus aan te bieden als auto-eigenaren hun auto ter sloop aanbieden. Wij vinden dat dit geen kosten voor de samenleving als geheel moeten zijn, maar dat de branche een fors gedeelte moet meebetalen. Immers zij verdienen aan een stijgende verkoop van nieuwe(re) auto's.

2D. *Afschaffen classic regeling*

Wij stellen voor dat de MRB-vrijstelling van de zogenaamde classics wordt afgeschaft (eventueel met weekendvrijstelling). Gezien hun ouderdom vervuilen ze het milieu met een factor 10 tot 20 meer dan moderne auto's.

3. Normaliseren van de belastingen op bestel- en vrachtauto's

Vrachtwagens en bestelauto's vallen onder een gunstig belastingregime voor wat betreft MRB en BPM. Dit correspondeert niet met de bovengemiddelde milieudruk en de aanzienlijke maatschappelijke kosten die deze categorieën voertuigen veroorzaken. Uit onderzoek van CE uit 2004 blijkt dat het goederenvervoer een kwart tot maximaal de helft betaalt van de maatschappelijke kosten⁵. In 2010 zorgen bestel- en vrachtwagens voor bijna 50% van de CO₂-uitstoot, 65% van de NO_x-uitstoot en 42% van de fijnstof-uitstoot van het wegverkeer. Alleen al qua wegonderhoud veroorzaakt een 40-tonner 60.000 keer zoveel schade als een personenauto. Recent is gebleken dat ook het brugonderhoud door het vrachtverkeer een enorme kostenpost veroorzaakt⁶.

Vanuit het principe dat de vervuiler betaalt, stellen wij een gefaseerde verhoging voor van de BPM- en MRB-tarieven voor bestelwagens en de MRB voor vrachtwagens. Tevens dienen deze naar milieukeurmerken te worden gedifferentieerd. Het effect van deze maatregel is een efficiëntere vervoerslogistiek en een stimulans tot het aanschaffen van zuiniger en

⁵ De prijs van een reis, CE, Delft 2004.

⁶ Het KNV, TLN en EVO geven in een reactie op de belastingsplannen aan dat het vrachtverkeer moet worden ontzien, omdat dit leidt tot een lastenenverzwaring voor de ondernemers. Bedacht moet echter worden dat ze ook hoge maatschappelijke kosten veroorzaken die worden afgewenteld op de maatschappij. In wezen worden de ondernemers nu dus gesubsidieerd.

schonere bestel- en vrachtauto's hetgeen de emissies doet verminderen. De vervoerssector als geheel kan daarbij mogelijk worden gecompenseerd via andere belastingmaatregelen.

Een extra voordeel van deze maatregel is dat bij de introductie van de kilometerprijs geen onuitlegbaar verschil in kilometertarief meer bestaat tussen een personenauto en een vrachtauto. Nu zou dat verschil neerkomen op een gemiddeld tarief van 2 cent per kilometer voor de vrachtauto en 6 cent voor de personenauto.

4. Verdere differentiatie fiscale bijtelling lease-auto's

Natuur en Milieu stelt voor de fiscale bijtelling van lease-auto's verder te differentiëren dan de voorstellen uit het Belastingplan 2008. Wij denken daarbij aan drie tariefklassen, die tot doel hebben het leasen van echt zuinige auto's nog verder te stimuleren en het leasen van brandstofslurpers sterker te ontmoedigen. Zeker gezien het aantal kilometers dat in lease-auto's wordt gereden (29% van het totale aantal autokilometers) en het aantal auto's dat via de leasemaatschappijen op de tweedehandsmarkt terechtkomt (44% van het aantal auto's) is dit een belangrijke maatregel.

5. Differentiatie in belastingvrije vergoeding zakelijke kilometers met privé-auto

Het merendeel van de zakelijke kilometers wordt gereden in privé-auto's. Momenteel mag iedere werkgever een vergoeding van € 0,19 belastingvrij geven voor gereden zakelijke kilometers met een privé-auto. Deze vergoeding is onafhankelijk van het verbruik van de auto. Natuur en Milieu stelt voor deze belastingvrije vergoeding te differentiëren, waarbij rijders in onzuinige auto's een fiscale malus krijgen en rijders in zuinige auto's een fiscale bonus krijgen.

De rijksoverheid kan hierbij een goed voorbeeld geven door bij de uitwerking van de reiskostenvergoeding van de CAO voor de rijksambtenaren dit direct toe te passen.

6. Accijns op CO₂-inhoud brandstoffen

Er komen steeds meer brandstoffen op de markt die een lagere CO₂-inhoud hebben dan benzine en diesel. Tot nu toe zijn daar vooral ad hoc besluiten genomen over de hoogte van de accijns. Natuur en Milieu pleit ervoor om de accijns te differentiëren, met als grondslag de CO₂-inhoud van de brandstof per gereden kilometer. Dit leidt ertoe dat CO₂-efficiënte brandstoffen als aardgas, biogas en waterstof in een lagere accijnscategorie vallen dan benzine of diesel. Twee voorwaarden zijn hierbij van belang:

- De gehele keten van well to wheel telt mee (inclusief land-use);
- Biobrandstoffen voldoen aan de Cramer-criteria. Zie hiervoor onze brief aan de minister Cramer d.d. 10 oktober 2007 (kenmerk: CN/tgr/071010.01), die wij eveneens aan u hebben gemaïld.

Met deze maatregel worden duurzamere brandstoffen gestimuleerd.

7. Afschaffen subsidie op rode diesel

Rode diesel vervuult meer dan gewone diesel. Een lager accijnstarief is niet terecht. Wij stellen voor de subsidiering hiervan af te schaffen, waardoor het accijnstarief net zo hoog wordt als de normale diesel.

Vliegticketheffing op vracht en transferpassagiers

Zoals wij al eerder aan u hebben geschreven (17 september 2007, kenmerk: HH/ju/070917.151), staan wij achter de voorstellen voor vliegticketheffing. Door de vliegticketheffing wordt een deel van de maatschappelijke kosten van het vliegverkeer geïnternaliseerd, waardoor de vervuiler gaat bijdragen aan deze kosten. Tevens leidt dit tot een bescheiden reductie van de CO₂-uitstoot van het vliegverkeer.

Maar er kan meer gebeuren. Vrucht en transferpassagiers vallen buiten de voorstellen voor de vliegticketheffing. Het is redelijk dat ook zij onder de vliegticketheffing vallen (voor zover transferpassagiers niet elders al een ticketheffing betalen). Om te voorkomen dat er

te veel vluchten naar het buitenland uitwijken, stellen wij voor dat Nederland het voortouw neemt om een transfer- en vrachtheffing samen met de omringende landen in te voeren.

Het lijkt aantrekkelijk om de vliegticketheffing meer te differentiëren naar de daadwerkelijke milieubelasting van het vliegtuig. Natuur en Milieu ziet echter de ticketheffing niet als een milieumaatregel maar als een normalisatie in de belastingbehandeling van de verschillende vervoerwijzen. Logisch dat de luchtvaart ook eindelijk een beetje belasting gaat betalen, andere sectoren betalen immers al sinds jaar en dag accijns en BTW. De voorkeur heeft natuurlijk BTW op de vliegtickets en accijns op kerosine, maar dat is nu eenmaal lastig internationaal af te spreken. Daarnaast moet ten aanzien van het vliegverkeer aanvullend milieubeleid worden gevoerd, bijvoorbeeld met onderstaande maatregelen. Wij achten het een groot risico dat als de ticketheffing toch meer milieudifferentiatie krijgt, dergelijk noodzakelijk milieubeleid geen tot weinig aandacht en prioriteit meer zal krijgen.

Internaliseren milieukosten in vliegtuigverkeer

De volledige milieukosten worden nog lang niet doorgerekend aan het vliegtuigverkeer, zoals ook staatssecretaris De Jager aangeeft in zijn Nota naar aanleiding van het verslag (kamerstuk 31205). Mogelijkheden om deze kosten in rekening te brengen, zijn bijvoorbeeld:

- Heffing op NO_x-uitstoot bij het landen en opstijgen van vliegtuigen. Deze emissieheffing bestaat ook in Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland;
- Geluidheffing luchtvrachtverkeer;
- CO₂-emissies van de luchtvaart opnemen in het ETS⁷.

Naast de vergroeningsmaatregelen voor de verkeerssector hopen wij dat u ook ons onderstaand commentaar op de verpakkingenbelasting en de energiebelasting voor de glastuinbouw kunt inbrengen tijdens het wetgevingsoverleg over het Belastingplan 2008.

Verpakkingenbelasting

Natuur en Milieu steunt de invoering van de verpakkingenbelasting. De verpakkingenbelasting is een goed voorbeeld van het tot uitdrukking brengen van milieukosten in de prijzen. De te verwachten effecten zijn enerzijds een afname van het gebruik van verpakkingen en - dankzij een differentiatie naar materiaalsoort - anderzijds een verschuiving in de richting van het gebruik van minder milieubelastende verpakkingen. Vanuit het oogpunt van effectiviteit en een brede grondslag is het goed dat de verpakkingenbelasting van toepassing is op alle vormen van verpakking. Ook heeft Natuur en Milieu er begrip voor dat de verpakkingenbelasting in 2008 gedeeltelijk wordt ingevoerd om de inflatie in dat jaar in de hand te houden, op voorwaarde dat vanaf 2009 de volle tarieven worden gehanteerd.

Verlaagd tarief energiebelasting glastuinbouw

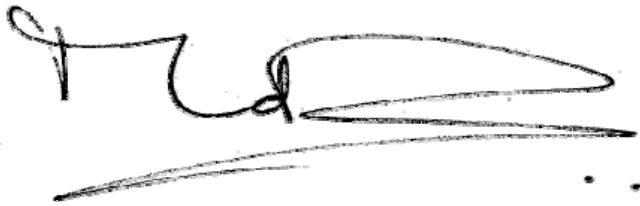
Het verlaagde tarief voor energiebelasting voor de glastuinbouw, zoals dat nu bestaat, geeft een prikkel om meer aardgas te gebruiken en werkt daarmee de aanpak van het klimaatprobleem tegen. In feite is hier sprake van een klimaatschadelijke subsidie. Ook de glastuinbouwsector heeft zelf aangegeven af te willen van de afhankelijkheid van aardgas en minder kwetsbaar te willen worden voor prijsschommelingen op de

⁷ Dit is door de vliegtuigmaatschappijen geopperd om als alternatief in te voeren voor de vliegticketheffing. Zoals u weet is dit momenteel onderwerp van discussie binnen de EU. Invoering is pas voorzien vanaf 2011. Daarop wachten, leidt alleen tot uitstel van noodzakelijk beleid. Dus eerst vliegticketheffing, en aanvullend CO₂-emissies van de luchtvaart opnemen in het EU ETS.

energiemarkt. Ook zij willen daarom investeren in klimaatneutrale of energieleverende kassen. Een verlaagd belastingtarief voor fossiele energie helpt daarbij niet om de rentabiliteit van duurzame investeringen aantrekkelijk te maken. Natuur en Milieu is er daarom voorstander van om het verlaagde tarief voor de glastuinbouw stapsgewijs te verhogen naar het normale tarief en de opbrengst hiervan tijdens een transitieperiode te bestemmen voor klimaatinvesteringen in de glastuinbouwsector. Op deze manier kan de sector de introductie van duurzame kassen versnellen en onafhankelijk worden van stijgende energieprijzen. Dit levert Nederland een 'sector van de toekomst' op die goed kan concurreren met tuinbouwproducten uit landen die een gunstiger klimaat kennen.

Wij geven u graag een nadere toelichting. U kunt hiervoor contact opnemen met de heer M. van Biezen (teammanager Ruimte en Mobiliteit, 030-2348 282 of via m.van.biezen@natuurenmilieu.nl). Voor de belasting op verpakkingen en de energiebelasting voor de glastuinbouw kunt u contact opnemen met de heer R. Wit (030-2348 291 of via r.wit@natuurenmilieu.nl).

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu



Mirjam de Rijk
algemeen directeur

c.c.

Leden van de Vaste Commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Leden van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat
Leden van de Vaste Commissie voor Economische Zaken
Leden van de Vaste Commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

De Minister van Financiën
De Minister van Verkeer en Waterstaat
De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
De Minister van Economische Zaken
De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
De Staatssecretaris van Financiën