

Fact sheet MRB bedrijfswagens

Stand van zaken

Bestelauto's (voor zover in gebruik bij het bedrijfsleven) en vrachtauto's worden beschouwd als bedrijfsmiddel. Ze zijn daarom vrijgesteld van de BPM, kennen een laag MRB-tarief en zijn vrijgesteld van diesel-/lpg-toeslagen in de MRB. Zo is de MRB-aanslag voor een zakelijk gebruikte bestelauto 3 à 4 keer lager dan voor dezelfde bestelauto in particulier gebruik. Het tarief voor de zwaarste vrachtauto's (> 40 ton) is vergelijkbaar met dat voor een gemiddelde personenauto (diesel) van 1250 kg. Vrachtauto's (> 12 ton) betalen hiernaast € 750 - 1550 per jaar voor het Eurovignet, maar dat trekt deze verschillen niet recht. Bij de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit wordt de MRB en het Eurovignet omgezet in de kilometerheffing.

Vanuit de Europese Commissie ligt er een voorstel om de externe kosten (voor milieu, geluid en congestie) te gaan doorberekenen aan het vrachtvervoer. Het staat nog niet vast hoe dit gaat gebeuren, maar logisch lijkt om dit via de kilometerheffing te doen.

Voorstel Natuur en Milieu

De MRB-tarieven voor bedrijfswagens (vrachtwagens en zakelijke bestelwagens) worden geleidelijk verhoogd en gelijk getrokken met het Duitse MRB-niveau. Het tarief voor de de zwaarste vrachtwagen¹ > 40 ton bedraagt € 4000. Voor lichtere vrachtwagens en zakelijke bestelauto's wordt het tarief evenredig verlaagd.

Daarnaast vindt er een milieudifferentiatie plaats: zakelijk gebruikte bestelwagens met Euroklasse 0 en 1 betalen 100% van het tarief, met Euro 2 – 3 betalen 75% en met Euro 4 en hoger betalen 50%. Vrachtwagens met Euroklasse 0 en I betalen 100%, met Euro II en III betalen 75% en Euro IV en hoger betalen 50%.

Natuur en Milieu ziet lastenverzwaring via de MRB als een eerste stap om te komen tot een kilometerprijs die de externe kosten en infrastructuurkosten weerspiegelt. Deze geleidelijke ingroei via de MRB is in onze ogen een betere stap dan in 1 keer een stap te zetten naar het Duitse Maut-niveau via de kilometerprijs.

Het effect (van een heffing op Maut-niveau) is dat versneld schonere en zuiniger bestelwagens en vrachtwagens worden aangeschaft. Daarnaast zal er een prikkel komen tot efficiëntere logistiek en worden productie en distributiepatronen op langere termijn aangepast. Dit leidt tot een afname van CO₂, NO_x en fijnstofuitstoot.

Bij een gedifferentieerde heffing met het niveau en de milieudifferentiatie volgens de huidige Duitse Maut, neemt volgens MNP en Ecorys het aantal vrachtautokilometers ca. 4-5% af. Dit levert een afname van de CO₂ emissie in 2020 op van ca. -0,3 Mton CO₂ en -0.8 Kton NO_x. Hierin zijn de lange termijn ruimtelijk-economische effecten niet betrokken.

Maatschappelijke discussie

1. *Discussiepunt: "De Nederlandse transporteurs prijzen zich door de verhoging ten opzichte van het buitenland uit de markt".*

Mening Natuur en Milieu: in Duitsland is de MRB € 4000 voor een vrachtwagen > 40 ton. Daar bovenop komt in Duitsland nog eens de Maut. Als dat met Nederland wordt vergeleken voor een vrachtwagen die 75.000 kilometer per jaar rijdt, dan betaalt de Duitse vrachtauto € 0,18 en de Nederlandse € 0,03 per kilometer (voor Nederland is dit inclusief het Eurovignet). Ook België kent een vergelijkbare

¹ Euro 0 of 1

houderschapsbelasting. Een hogere MRB verstoort dus niet de concurrentieverhoudingen. Met de introductie van de kilometerprijs is dat risico sowieso niet aanwezig, omdat iedereen daarvoor moet betalen.

2. *Discussiepunt: "De transportsector betaalt al heel veel belasting".*

Mening Natuur en Milieu: op dit moment betaalt alleen de personenauto op benzine ongeveer zijn maatschappelijke kosten²; de dieselauto en met name de vrachtauto en bestelauto bij lange na niet. Alleen al qua wegonderhoud veroorzaakt een zware vrachtwagen van meer dan 40 ton, 60.000 keer zo veel schade als een personenauto. In 2010 zorgen vrachtwagens/bestelauto's voor bijna 50% van de CO₂-uitstoot, 65% van de NOx-uitstoot en 42% van de PM10-uitstoot van het wegverkeer. En die aandelen blijven groeien. Zaak dus om die kosten aan die sector toe te delen.

3. *Discussiepunt: "Door de vluchtheuvelvariant (verschuiving BPM naar MRB) stijgt de MRB voor bedrijfswagens al".*

Mening Natuur en Milieu: in het Belastingplan 2008 is de vluchtheuvelvariant geïntroduceerd. Een deel van de BPM (alleen voor personenauto's) wordt nu verschoven naar de MRB voor zowel personenauto's als bedrijfswagens. Dit heeft tot gevolg dat de kosten voor personenauto's afnemen en voor bedrijfswagens toenemen. De verwachting is dat een dergelijk voorstel ook in het Belastingplan 2009 komt. Dit is geen goed uitgangspunt omdat personenwagens hierdoor goedkoper worden waardoor er meer zal worden gereden, hetgeen leidt tot extra CO₂-uitstoot. De vluchtheuvelvariant moet in onze ogen beperkt blijven tot een verschuiving van de BPM naar de MRB voor personenauto's. Voor de MRB bedrijfswagens komt dus een afzonderlijke verhoging.

4. *Discussiepunt: "Anders Betalen voor Mobiliteit mag niet leiden tot Meer Betalen voor Mobiliteit".*

Mening Natuur en Milieu: Anders Betalen is altijd expliciet opgevoerd voor de personenmobiliteit en niet voor het goederenvervoer. In de laatste Regeerakkoorden is steeds gesproken over lastenverzwaring voor het goederenvervoer. Europees is er een continue discussie over lastenverzwaring en doorrekenen van externe kosten voor het vrachtverkeer. Bovendien is zowel in het Platform Nouwen als in de Kabinetsstukken altijd gesproken over budgetneutraliteit bij het moment van omslag van vaste kosten naar variabele kosten. Er is geen enkele afspraak dat in de aanloop naar de kilometerheffing de kosten moesten worden bevroren. "De vervuiler betaalt" betekent hogere kosten voor vrachtkilometers.

² De prijs van een reis (CE, 2004)