

Aan de leden van de vaste Commissie voor Financiën  
uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Utrecht, 16 oktober 2008  
ons kenmerk HH/ju/081016.105  
contactpersoon mr. H.D. Hofman  
onderwerp Wetgevingsoverleg Belastingplan 2009 op vrijdag 31 oktober 2008

Geachte dames en heren,

Op vrijdag 31 oktober 2008 spreekt u met staatssecretaris De Jager over het Belastingplan 2009. Stichting Natuur en Milieu vindt om twee redenen dat het Belastingplan 2009 de Nederlandse belastingbetaler te kort doet. Ten eerste laat de staatssecretaris een aantal effectieve maatregelen liggen om de emissies van CO<sub>2</sub>, NOx en fijn stof terug te dringen. Dit is een gemiste kans in relatie tot het werkprogramma Schoon en Zuinig en tot het brede draagvlak dat er volgens onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving onder burgers is voor klimaat- en milieubeleid.<sup>1</sup>

Zo zei Al Gore op 14 oktober in Nederland: "Belastingvergroening is één van de meest effectieve maatregelen voor klimaatbeleid".

Ten tweede ontnemt de staatssecretaris huishoudens en bedrijven de mogelijkheid om te verdienen aan milieuvriendelijk gedrag en zo respectievelijk hun koopkracht en winstpositie te verbeteren. Bij het budgetneutraal invoeren van milieubelastingen wordt milieubelastend gedrag weliswaar duurder, maar worden de opbrengsten ter compensatie teruggesluisd in de vorm van het verlagen van de belasting op arbeid en winst. Het inkomen van huishoudens en bedrijven die milieubewuster handelen dan gemiddeld zal er in dat geval per saldo op vooruit gaan. Voor huishoudens betekent dit meer bestedingsruimte, voor bedrijven hogere winsten en dus meer geld om te investeren.

Nederlanders doen een beroep op de overheid om de condities te scheppen waarbinnen burgers en bedrijven milieubewust kunnen handelen.<sup>2</sup> Wij zijn van mening dat juist in deze onzekere tijden de regering haar rug recht moet houden en verder moet kijken dan de waan van de dag. Ter illustratie: ten tijde van het verschijnen van de mei-brieven van de staatssecretaris was de olieprijs \$ 115 per vat, ten tijde van de bespreking van de brieven eind juni was de prijs naar \$ 145 per vat gestegen, maar inmiddels is de prijs teruggezakt tot \$ 75 per vat. Dat is een onzekere basis voor burgers en bedrijven om te investeren in energiebesparing en hernieuwbare technieken. Fiscale vergroening kan de zekerheid op de economische haalbaarheid van deze maatregelen verhogen.

Wij vragen u daarom er bij de staatssecretaris op aan te dringen om het Belastingplan 2009 niet te laten passeren als een gemiste kans voor vergroening, maar effectieve maatregelen toe te voegen. Wij realiseren ons goed dat in de huidige tijden van hogere energieprijzen en een kredietcrisis, er weinig draagvlak bestaat voor kostenverhogende milieubelastingen. Daarom doen wij hieronder voorstellen die budgettair neutraal zijn. Door differentiaties van bestaande belastingen of door het gelijktijdig verlagen van andere belastingen (terugsluizen). De gemiddelde koopkracht blijft dan behouden, het milieu verbetert en de

<sup>1</sup> Milieu- en Natuurplanbureau (2007). Tweede Duurzaamheidsverkenning. Nederland en een duurzame wereld.

<sup>2</sup> Milieu- en Natuurplanbureau (2007). Milieubalans 2007.

economie wordt efficiënter (door internalisatie van externe milieukosten). Bovendien zullen bestaande initiatieven van het kabinet, zoals het convenant *Meer met Minder*, een steun in de rug krijgen.

Daartoe vinden wij het enerzijds noodzakelijk dat de staatssecretaris uitzoekt wat de beste manier is om de opbrengsten van verdere fiscale vergroening terug te sluisen. Anderzijds vindt Natuur en Milieu het belangrijk dat de staatssecretaris de verdere vergroening van het Nederlandse belastingstelsel voortzet. Daartoe hebben wij acht voorstellen die als gevolg van terugsluizing via de belasting op arbeid en winst, of via budgetneutrale differentiaties, niet zullen leiden tot lastenverzwaring:

1. Verhogen gastarief energiebelasting;
2. Verhogen tarieven meest vervuilende verpakkingsmaterialen;
3. Extra klassen in bijtellingsregeling leaseauto's;
4. Differentiatie reiskostenvergoeding;
5. Bonussen energielabel;
6. Afschaffen fiscale bevoordeling rode dieselaccijns;
7. Verhogen MRB bedrijfswagens;
8. Slurptax BPM.

./.

In de bijlage concretiseren wij de voorstellen. Wij vragen u om onze voorstellen met staatssecretaris De Jager te bespreken en er bij hem op aan te dringen het Belastingplan 2009 aan te scherpen. Voor een toelichting op deze brief kunt u contact opnemen met Maarten van Biezen, teammanager Ruimte en Mobiliteit (030-2348 282) of Ron Wit, teammanager Klimaat en Economie (030-2348 291).

Hoogachtend,  
Stichting Natuur en Milieu

Mirjam de Rijk  
algemeen directeur

cc

De minister van Financiën, de heer drs. W.J. Bos

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
mevrouw dr. J.M. Cramer

De minister van Verkeer en Waterstaat, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, mevrouw G. Verburg

De minister van Economische Zaken, mevrouw M.J.A. van der Hoeven

De staatssecretaris van Financiën, de heer mr.drs. C.J. de Jager

De leden van de vaste Commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer

De leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat

## Bijlage

### **Verhogen gastarief energiebelasting en verlagen inkomstenbelasting**

In tegenstelling tot elektriciteit, valt aardgas niet onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS). Het verhogen van het gastarief van de energiebelasting voor klein- en middenverbruik leidt daarom tot een additionele CO<sub>2</sub>-reductie. Onderzoeksbureau CE Delft heeft berekend dat een verhoging van de gastarieven met 16% zal leiden tot 0,7 Mton minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2010 en 1,0 Mton minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020.<sup>3</sup> In het verleden heeft het invoeren en het verhogen van de energiebelasting bij kleingebruikers geleid tot 4,4% minder gasverbruik dan anders het geval was geweest.<sup>4</sup> Bovendien is de energiebelasting volgens onderzoeksbureau Ecofys tot nog toe het meest effectieve beleidsinstrument gebleken om energiegebruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de Nederlandse huishoudens terug te dringen tegen de laagste kosten.<sup>5</sup>

Natuur en Milieu is van mening dat een verhoging van de gastarieven van de energiebelasting sterk bijdraagt aan het halen van de klimaatdoelstelling van de sector gebouwde omgeving van het werkprogramma Schoon en Zuinig. Partijen van het convenant *Meer met Minder* hebben aangegeven dat het aanbod dat zij bieden alleen grootschalig van de grond komt als aan de vraagkant voldoende financiële en fiscale prikkels bestaan. Een fluctuerende olieprijs geeft niet voldoende zekerheid voor huishoudens om daadwerkelijk te investeren in isolatie, micro-WKK, et cetera.

Om lastenverzwaring te voorkomen bevelen wij aan - conform onze begeleidende brief - de opbrengsten terug te sluisen door andere belastingen (bijvoorbeeld het eerste schijftarief van de IB) te verlagen. Terugsluizing moet er toe leiden dat huishoudens en bedrijven die zuinig omgaan met aardgas er per saldo op vooruit gaan.

### **Verhogen tarieven meest vervuilende verpakkingsmaterialen**

Het milieueffect van de verpakkingenbelasting is op dit moment zeer gering. De lage tarieven leiden tot prijsverhogingen en prijsverschillen van slechts één tot twee eurocent, waardoor de milieu-impact van het gebruik van verpakkingsmaterialen niet goed in de prijzen van producten tot uitdrukking komt. Gedragsveranderingen zijn op basis van deze kleine prijsverhogingen en verschillen dan ook niet te verwachten.

Natuur en Milieu stelt conform de Deense aanpak voor de tarieven van de meest schadelijke verpakkingsmaterialen (kunststof, aluminium en andere metalen) te verhogen met een factor tien, om zo het gebruik van deze meest schadelijke verpakkingsmaterialen op de korte termijn terug te dringen. Als gevolg van deze voorgestelde tariefverhogingen zijn vergelijkbare effecten als in Denemarken te verwachten, waar de verpakkingenbelasting heeft geleid tot een jaarlijkse afname van het gebruik van verpakkingen met twee tot drie procent.<sup>6</sup> De belastingopbrengsten kunnen worden teruggesluisd via het verlagen van andere belastingen.

### **Extra klassen in bijtellingsregeling leaseauto's**

Het Belastingplan 2009 stelt voor om een extra klasse (20%) in de bijtellingsregeling voor auto's van de zaak (lease-auto's) op te nemen. Om de effectiviteit van de maatregel te vergroten, stellen wij voor daarnaast twee extra categorieën (30% en 35%<sup>7</sup>) toe te

<sup>3</sup> CE Delft (2008). Fiscale vergroening.

<sup>4</sup> Plan bureau voor de Leefomgeving (2008). Milieubalans 2008.

<sup>5</sup> Ecofys (2004). Evaluatie van het klimaatbeleid in de gebouwde omgeving 1995-2002.

<sup>6</sup> Natuur en Milieu (2006). De groene schatkist.

<sup>7</sup> 30% tarief voor benzine CO<sub>2</sub>-uitstoot 196 > x > 232 gr km; diesel-uitstoot 160 > x > 192 gr km.

voegen, met als doel een extra CO<sub>2</sub>-vermindering van auto's van de zaak te realiseren. In het Verenigd Koninkrijk is 35% ook het maximumtarief en blijkt dit zeer succesvol. Met deze categorieën worden ook voor de zakelijke rijder de zeer onzuinige benzine- en dieselauto's duurder, hetgeen de aanschaf ontmoedigt. Het effect van de maatregel is in 2020 0,1 tot 0,25 Mton CO<sub>2</sub>-reductie.<sup>8</sup>

### **Differentiatie reiskostenvergoeding**

Het merendeel (58%) van de zakelijke kilometers wordt gereden in een privé-auto. Deze zakelijke kilometers worden ook nog eens gemaakt met gemiddeld meer vervuilende auto's dan leaseauto's. De huidige belastingvrije vergoeding voor het zakelijk gebruik van een privé-auto is € 0,19 per kilometer. Door dit bedrag te verhogen naar € 0,30 per kilometer voor de zeer zuinige auto's en de normale belastingvergoeding te verlagen tot € 0,15 per kilometer, komt er een extra stimulans om privé zuinige auto's te kopen en onzuinige privé-auto's zakelijk minder te gebruiken. Hierdoor kan een extra CO<sub>2</sub>-reductie worden behaald van 0,4 Mton.<sup>9</sup>

### **Bonussen energielabel behouden bij ombouw BPM naar CO<sub>2</sub> grondslag**

De omzetting van de grondslag van de BPM van catalogusprijs naar CO<sub>2</sub> is een goede stap. Het CO<sub>2</sub>-effect is echter vooral afhankelijk van het behouden van de bonussen voor de zuinigste auto's per gebruiksklasse, zoals die nu bestaat in het energielabel. In het Belastingplan 2009 wordt echter voorgesteld de differentiatie naar energielabel af te schaffen. Door auto's met een A- of B-label een extra bonus te blijven geven, blijft het extra prijsverschil ten gunste van zuinige auto's en onzuinige auto's bestaan binnen de gebruiksklasse (dus ook voor auto's die meer uitstoten dan 120 gr CO<sub>2</sub>/km benzine en 105 gr CO<sub>2</sub>/km). Bij het wegvallen van deze bonus zullen er waarschijnlijk meer onzuinige auto's worden aangeschaft<sup>10</sup>. De totale verwachte extra CO<sub>2</sub>-reductie moet nog nader worden onderzocht. Wij verwachten echter dat dit een milieuwinst zal opleveren (samen met de omzetting van de BPM) die uitkomt tussen 0,17 Mton en in 2020 op 0,5-0,65 Mton CO<sub>2</sub>.<sup>11</sup>

### **Afschaffing fiscale bevoordeling rode diesel**

In de brief van de staatssecretaris van 30 mei jl. (Kamerstukken II 2007/2008, 31492 nr 1) geeft de staatssecretaris aan dat hij onderzoekt of het wenselijk is om de accijns voor rode diesel op te trekken tot het niveau van 'normale' diesel. Tot onze verrassing ontbreekt het in het Belastingplan 2009 aan maatregelen hierover. De situatie blijft dus bestaan dat door de accijnskorting de gebruikers van mobiele werktuigen en tractoren juist worden aangemoedigd om het milieu te vervuilen. Mobiele werktuigen zijn voor 21% verantwoordelijk voor de fijn stof-uitstoot van de sector verkeer.

### **Verhoging MRB bedrijfswagens**

In het dieselakkoord is afgesproken dat de MRB voor bestelwagens niet verhoogd zou worden, omdat de dieselprijzen flink waren gestegen. Momenteel zijn de dieselprijzen al weer gedaald naar een niveau dat lager is (inclusief de € 0,03 accijnsverhoging) dan de toenmalige dieselprijzen. Door de lagere dieselprijzen van dit moment maken de bedrijven dus dubbele winst. Natuur en Milieu is van mening dat de MRB-tarieven voor

---

35% tarief voor benzine-CO<sub>2</sub>-uitstoot > 232 gr/km; diesel CO<sub>2</sub>-uitstoot > 192 gr /km.

<sup>8</sup> CE Delft (2008). Fiscale vergroening.

<sup>9</sup> CE Delft (2007). Op weg naar groener Zakenverkeer.

<sup>10</sup> Zuinige auto's zijn door de technologische innovatie duurder dan onzuinige auto's. De BPM op absolute CO<sub>2</sub> zal dit maar deels compenseren, waardoor zuinige auto's relatief toch duurder worden dan onzuinige.

<sup>11</sup> CE Delft (2008). Fiscale vergroening.

bedrijfswagens (vrachtwagens en zakelijke bestelwagens) daarom geleidelijk kunnen worden verhoogd en gelijk worden getrokken met het Duitse Maut-niveau. Daarnaast vindt er een milieudifferentiatie plaats.

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. Bij een gedifferentieerde heffing met het niveau en de milieudifferentiatie volgens de huidige Duitse Maut, neemt volgens het toenmalige MNP en Ecorys het aantal vrachtautokilometers met circa 4-5% af. Dit levert een afname van de CO<sub>2</sub>-emissie in 2020 op van ca. 0,3 Mton CO<sub>2</sub> en 0,8 Kton NOx. Daarbovenop zal een substantieel (maar vooralsnog niet onderzocht) milieueffect uitgaan van hogere kosten voor bestelauto's.

### **Slurptax BPM**

In het Belastingplan 2009 wordt voorgesteld de slurptax vanaf 192 gr CO<sub>2</sub>/km voor benzinevoertuigen en voor dieselloertuigen vanaf 176 gr CO<sub>2</sub>/km te laten gelden. Een goede zaak. Vanaf 2010 vervalt de slurptax echter. Vanaf dat moment gaat het hoogste tarief voor de BPM pas in bij respectievelijk 270 gr CO<sub>2</sub>/km en 232 gr CO<sub>2</sub>/km. Natuur en Milieu stelt voor om het hoogste tarief al eerder te laten ingaan, namelijk bij dezelfde CO<sub>2</sub>-uitstoot als de huidige slurptax. Daardoor wordt de aanschaf van brandstofslurpers blijvend ontmoedigd.