



Aan de leden van de Vaste Commissie voor Financien  
Uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Utrecht, 19 juni 2009  
ons kenmerk RW/tb/090619.001  
contactpersoon Ron Wit  
onderwerp Fiscale vergroening

Geachte dames en heren,

Op woensdag 1 juli 2009 bespreekt u met staatssecretaris De Jager de brief over fiscale vergroening die hij uw Kamer op 3 juni 2009 heeft doen toekomen. Stichting Natuur en Milieu heeft met belangstelling kennisgenomen van de voorstellen van de staatssecretaris op het gebied van energiebesparing in de gebouwde omgeving, vergroening en vervoer, de afvalstoffenbelasting, natuur en landschap en de onkostenvergoeding voor fietsen. Door middel van deze brief vragen wij u de voorstellen van de staatssecretaris te steunen en op een aantal belangrijke punten verder aan te scherpen.

#### **Geen lastenverzwaring maar verschuiving**

Natuur en Milieu is het met het uitgangspunt van staatssecretaris de Jager eens dat in tijden van recessie de totale belastingopbrengsten bij de verdere vergroening van het belastingstelsel niet mogen toenemen. Lastenverzwaring kan voorkomen worden door een budgetneutrale verschuiving van de belasting op arbeid en winst (zaken die we wel willen) naar de belasting van milieuschadelijke activiteiten en de uitputting van natuurlijke hulpbronnen (zaken die we niet willen). Dit is bijvoorbeeld het geval bij de verkenning van de staatssecretaris van de mogelijkheden voor de budgetneutrale verhoging van de energiebelasting op aardgas. Daarnaast kan lastenverzwaring voorkomen worden door de verdere differentiatie van bestaande milieubelastingen (bonus / malus constructies), zoals de differentiatie op basis van absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot van de aanschafbelasting op auto's (BPM).

#### **Goede redenen voor verdere fiscale vergroening**

Staatssecretaris De Jager noemt in zijn brief drie belangrijke argumenten die pleiten voor de verdere vergroening van het belastingstelsel:

1. Fiscale vergroening geeft invulling aan het beginsel dat de vervuiler betaalt;
2. Het leidt tot een brede en evenwichtige belastinggrondslag;
3. Het biedt de mogelijkheid om via positieve prikkels het milieu te verbeteren.

Natuur en Milieu wil in samenhang met de bovenstaande argumenten het volgende benadrukken:

- Een neutrale verschuiving van de belasting van arbeid en winst naar de belasting van milieuvervuiling en uitputting van natuurlijke hulpbronnen stimuleert werkgelegenheid en ondernemerschap en ontmoedigt milieubelastend gedrag.
- Bij de verdere neutrale vergroening van het belastingstelsel gaan burgers en bedrijven die milieubewust handelen er per saldo op vooruit. Burgers die milieubewust handelen hebben meer te besteden, bedrijven die milieubewust handelen zien hun winstpositie verbeteren en kunnen hierdoor meer investeren.

### **Voorstellen**

Met betrekking tot de voorstellen die staatssecretaris De Jager in zijn brief van 3 juni 2009 doet, vragen wij uw aandacht voor de volgende punten:

1. Steun voor de budgetneutrale verhoging van het tarief van de eerste schijf van de energiebelasting op aardgas (belasting verschuiving van inkomen naar fossiele energie).
2. Dring aan op een verlaging van bijtelling van elektrische auto's naar 0%
3. Vraag een mogelijke accijnskorting op E85 brandstoffen niet door te laten gaan.
4. Dring er op aan dat Euro 6 dieselauto's niet gelijk worden behandeld als benzine auto's
5. Steun de verdere beperking van de fiscale bevoordeling van rode diesel.

In de bijlage van deze brief werken we de bovenstaande punten verder uit. Wij verzoeken u deze punten met staatssecretaris de Jager te bespreken en hem te steunen bij het verder vergroenen van het Nederlandse belastingstelsel.

Voor een toelichting op deze brief kunt u contact opnemen met Ron Wit, teammanager Klimaat en Energie (030-2348291), of Willem-Jan van Grondelle, plaatsvervangend teammanager Ruimte en Mobiliteit (030-2348262).

Hoogachtend,  
Stichting Natuur en Milieu

Mirjam de Rijk  
algemeen directeur

CC :  
De Minister van Financiën  
Dhr. W.J. Bos  
Minister van Economische Zaken  
Mw. M.J.A. van der Hoeven  
De Minister van Verkeer en Waterstaat  
Dhr. C.M.P.S. Eurlings  
Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer  
Mw. Dr. J.M. Cramer

Staatssecretaris van Financiën

Dhr. J.C. de Jager

Leden van de Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Leden van de Vaste commissie VROM uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Leden van de Vaste commissie EZ uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal

## **Bijlage**

### **1. Budgetneutrale verhoging tarief eerste schijf energiebelasting op aardgas**

In bijlage 2 van de brief van 3 juni 2009 van staatssecretaris de Jager over fiscale vergroening

wordt onderzocht wat de gevolgen zijn van een budgetneutrale verhoging van het tarief van

de eerste schijf van de energiebelasting op aardgas met 25%. Er zijn een aantal goede

redenen om deze verschuiving van belastinggrondslag door te voeren:

- Een verhoging van het tarief van de eerste schijf van de energiebelasting op aardgas vormt een belangrijke prikkel voor energiebesparing in huizen en gebouwen. Door een verhoging van de aardgasprijzen zal de maatregel leiden tot gedragsverandering en zal het investeringen in Hr-ketels en het isoleren van gebouwen rendabeler maken. Dit laatste punt is bijzonder relevant: energiebedrijven hebben aangekondigd dat de aardgasprijzen in juli 2009 met 35% gaan dalen. Hierdoor neemt de terugverdientijd van maatregelen om aardgas te besparen met 50% toe. Zo wordt een investering in het isoleren van vloeren vanaf 1 juli 2009 niet in vier maar pas na zes jaar terugverdiend.
- De verhoging van de energiebelasting op aardgas versterkt de andere maatregelen die de overheid treft om energiebesparing in de gebouwde omgeving uit te lokken, zoals premieregelingen en zachte leningen. Bij een daling van de aardgasprijzen zullen deze maatregelen anders een stuk minder effectief worden omdat veel mensen het te lang vinden duren voordat de isolatiemaatregelen zich terugverdienen.
- Het verhogen van de energiebelasting op aardgas is van groot belang voor het Nederlandse klimaatbeleid. Onlangs is in de 'Verkenning Schoon en Zuinig' van het ECN en het PBL geconstateerd dat de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling in 2020 voor de gebouwde omgeving niet gehaald gaat worden.
- De maatregel draagt als gevolg van energiebesparing in huizen en gebouwen bij aan de Nederlandse energievoorzieningszekerheid. De maatregel zal, als gevolg van het rendabeler maken van investeringen in woningisolatie en energiezuinige apparaten, een impuls bieden voor

werkgelegenheid in sectoren als de bouw en de installatiebranche. Deze sectoren hebben zwaar te lijden onder de recessie.

- Een studie van EcoFys (2005) naar een vergelijking van beleidsinstrumenten voor de gebouwde omgeving werd op basis van werkelijke resultaten geconcludeerd dat de energiebelasting het meest effectieve en kosteneffectieve beleidsinstrument is gebleken. Anders gezegd: een energiebelasting levert de meeste CO<sub>2</sub>-reductie op tegen de laagste kosten.

De belastingopbrengsten van een verhoging van het tarief van de eerste schijf van de energiebelasting op aardgas met 25% bedraagt €533 miljoen, waarvan 90% terecht komt bij de huishoudens. Op basis van drie terugsluisopties (optie 1: verlaging eerste schijf IB met 0.25% punt; optie 2: verhoging algemene heffingskorting met €39; optie 3: verhoging EB belastingvermindering met €73) is vervolgens gekeken wat de effecten op de koopkracht zijn.

Er is gebruikt gemaakt van voorbeeldcases, waarbij er een koppeling is gemaakt tussen woningtypen en inkomenscategorie.

Over de koopkrachteffecten en de andere effecten van de maatregel kunnen op basis van de brief over fiscale vergroening van staatssecretaris de Jager de volgende conclusies worden getrokken:

- De sociale minima zullen er als gevolg van de maatregel niet op achteruit gaan. Bij een verhoging van de EB belastingvermindering zullen de sociale minima er zelfs per saldo op vooruit gaan.
- De lastenschuif heeft tot gevolg dat huishoudens die veel aardgas gebruiken meer belasting gaan betalen, en huishoudens die weinig aardgas gebruiken minder belasting gaan betalen. Dit is conform het principe dat de vervuiler betaalt en betekent dat huishoudens die milieubewust handelen aan de maatregel kunnen verdienen.
- De maatregel zal leiden tot 0,5 Mton CO<sub>2</sub> emissiereductie in 2020 bij een verhoging van 25%. Wij stellen voor om een verhoging van 50% van de energiebelasting in de eerste schijf door te voeren zodat een effect in de orde van 1 megaton CO<sub>2</sub>-reductie in 2020 wordt bereikt. Uiteraard dienen de opbrengsten teruggestruid te worden conform de voorstellen van de Staatssecretaris.

*Wij vragen u - op basis van de bovenstaande conclusies en de wenselijkheid van de maatregel voor het Nederlandse klimaatbeleid en de werkgelegenheid in de bouw en de installatiebranche - er bij de staatssecretaris op aan te dringen de budgetneutrale verhoging van de eerste schijf van de energiebelasting op aardgas met 50% als maatregel op te nemen in het belastingplan 2010.*

### **Verlaag bijtelling elektrische auto's naar 0%**

De Staatssecretaris stelt voor om de bijtelling voor elektrische auto's te verlagen naar 10%. Dit is echter onvoldoende om een impuls te geven aan de elektrische auto. Gezien de meerkosten van de elektrische auto is een bijtelling van 10% nog steeds te hoog om ervoor te zorgen dat een lease-auto of auto van de zaak financieel aantrekkelijker is dan andere auto's.

Het volgende voorbeeld maakt dit duidelijk: voor een Smart Fortwo Coupé diesel (catalogusprijs € 12.000) is de jaarlijks bijtelling € 1.680, voor een Toyota Prius

(catalogusprijs € 25.000) is de jaarlijks bijtelling € 3.500. Voor een elektrische Think City (prijs rond de € 37.000) wordt de jaarlijkse bijtelling € 3.700. We stellen dan ook voor om de bijtelling voor elektrische auto's tot 2018 te verlagen tot 0%.

*We vragen u dan ook er bij de Staatssecretaris op aan te dringen de bijtelling voor elektrische auto's tot 2018 te verlagen tot 0%.*

### **Geen accijnskorting op E85 biobrandstoffen**

Staatssecretaris De Jager overweegt om voor E85 (brandstof met 85% bio-ethanol) een accijnskorting in te voeren, omdat er op Europees niveau grote vooruitgang is geboekt op het gebied van duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen. In onze ogen is deze Europese vooruitgang echter niet geboekt:

1. Juist het afgelopen jaar zijn er veel wetenschappelijke studies gepubliceerd waarin de duurzaamheid van biobrandstoffen ernstig wordt betwijfeld<sup>(1)</sup>. Op 8 juni is een studie over biobrandstoffen van Wageningen UR, ECN, PBL en EcoFys door minister Cramer naar de Kamer gestuurd, als actiepoint van het programma Schoon & Zuinig (31209, nr. 80)<sup>2</sup>. Het rapport stelt vast dat het huidige biobrandstoffenbeleid leidt tot aantasting van biodiversiteit, stijging van voedselprijzen en een negatieve impact heeft op het klimaat, doordat grootschalige uitbreiding van landbouwareaal nodig is voor de productie van energiegewassen.

2. De Europese duurzaamheidscriteria schieten nog steeds tekort om deze effecten te voorkomen en voldoen ook niet aan de Cramer-criteria, waar de Kamer zich vorig jaar middels de motie van der Ham (29575 nr. 19) aan heeft gecommitteerd. Sociale criteria ontbreken in het geheel, terwijl sociale uitbuiting nu juist een groot probleem is bij de grootschalige productie van bio-ethanol uit suikerriet in Brazilië.

*We vragen u dan ook bij de Staatssecretaris erop aan te dringen dat hij de accijnskorting voor E85 niet invoert.*

### **Euro 6 dieselauto's niet gelijk behandelen als benzine auto's**

Staatssecretaris stelt in zijn brief voor om te onderzoeken of voor Euro 6 dieselauto's de BPM en MRB herijkt moet worden, omdat volgens hem qua luchtverontreiniging het verschil met benzine auto's niet groot meer is. Het klopt dat de Euro 6 emissienormen voor diesel- en benzineauto's gelijk worden, maar de praktijkmetingen geven echter andere uitslagen. Terwijl de Euro 6 diesel met moeite aan de norm voldoet, is de uitstoot van de Euro 6 benzine auto nog vele malen lager. In de afweging van de belastingregime voor diesel, benzine en aardgas dienen in onze ogen dan ook de praktijkmetingen een grote rol te spelen. Anders treedt er een gelijke situatie op als rond de milieuzones van bestelwagens, waarbij in eerste instantie ook werd gedacht dat die milieuvriendelijk is, terwijl dit door praktijkmetingen gelogenstraft werd.

*We vragen u er dan ook bij de Staatssecretaris op aan te dringen dat hij Euro 6 diesel auto's fiscaal niet gelijk gaat behandelen met Euro 6 benzineauto's.*

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

Het voornemen van Staatssecretaris De Jager om de accijnskorting van vervuilde rode diesel af te schaffen, juichen we toe. Op dit moment leidt de accijnskorting voor onder andere mobiele werktuigen en tractoren tot onnodige milieuvervuiling.

*We vragen u dus in te stemmen met de plannen van Staatssecretaris De Jager om de rode dieselregeling af te bouwen.*

1 o.a. door FAO, OESO, Wereldbank, PBL en JRC

2 Wageningen UR, ECN, PBL, EcoFys. Can biofuels be Sustainable; An Assessment for an obligatory blending target of 10% in the Netherlands, januari 2009