

PERSOONLIJK

Aan de Minister van Financiën
De heer drs. W.J. Bos
Postbus 20201
2500 EE DEN HAAG

Utrecht, 26 april 2007
ons kenmerk HH/ju/070426.093
contactpersoon mr. H.D. Hofman
onderwerp Vergroening belastingstelsel

Mijnheer de Minister,

In het regeerakkoord en tijdens het door de Europese Commissie georganiseerde Brussels Tax Forum zijn verschillende voorstellen gedaan voor de vergroening van het belastingstelsel. Stichting Natuur en Milieu wil, mede aan de hand van de door ons ontwikkelde 'Groene Schatkist' (zie bijlage), u een aantal belastingvoorstellen onder de aandacht brengen waarmee u deze verdere vergroening van het Nederlandse belastingstelsel kunt verwezenlijken. Het doel van deze voorstellen is het stimuleren van zuinige auto's en het verminderen van de uitstoot van luchtmissies door auto's.

Het betreft de volgende suggesties voor het verdere invullen van uw voorstellen:

- o Differentiatie van de BPM, inclusief voorstel voor uitwerking motie Huizinga van december 2006 (30800 XI, nr 61);
- o Differentiatie van de MRB;
- o Verhoging van de dieselaccijns en afschaffing van rode diesel;
- o Suggestie voor verlaging accijns van brandstoffen met lagere CO₂ uitstoot;
- o Differentiatie van de bijtellingsregeling voor lease-auto's;
- o Ticketheffing en NO_x-heffing voor vliegtuigen.

Naar een effectieve milieudifferentiatie BPM

U wilt het verschil in BPM-heffing (nu € 1.540) tussen relatief zuinige en relatief minder zuinige auto's verdubbelen. Wat ons betreft een prima idee. Tegelijkertijd wordt er gesproken over een aanpassing van het huidige energielabel voor personenauto's dat ten grondslag ligt aan de BPM-differentiatie. In de kamerbrede motie van december 2006 (30800 XI, nr 61) wordt bijvoorbeeld opgeroepen om te sturen op absolute CO₂-emissie bij de differentiatie van de BPM.

Natuur en Milieu is geen voorstander van een systeem dat alle auto's in één groep zet en de zuinigste stimuleert en de onzuinigste extra BPM laat betalen. Mensen kopen nu eenmaal auto's in een bepaalde gebruiksgroep. Je kunt mensen met een caravan of met een groot gezin nu eenmaal niet verleiden een Citroën C1 te kopen. Bovendien stimuleert een dergelijk systeem de autoindustrie niet om in meerdere gebruiksklassen zuiniger auto's te produceren. Tegelijkertijd vinden we het onzinnig om ook binnen de groep grote luxe auto's (benzineslurpers) onderscheid te maken tussen onzuinig en nog onzuiniger.

Op grond hiervan stellen we het volgende voor ten bate van nader onderzoek:

- Definieer een beperkt aantal auto-gebruiksklassen (zeg 3) met arbitraire maar meetbare grenzen (kleine, middenklasse en grote middenklasse auto's);
- Geef binnen die groepen een bonus aan die modellen die absoluut gezien de minste CO₂-uitstoot hebben en een malus voor die modellen die absoluut gezien de meeste CO₂-uitstoot hebben;
- Om te stimuleren dat geen grotere (en absoluut onzuiniger) auto gekocht wordt dan nodig is, zou in de kleine klasse de bonus hoger en de malus lager kunnen worden gekozen dan in de middenklasse; en in nog sterkere mate voor grote middenklassers (lage bonus en hoge malus);
- Alle andere modellen die boven de maximale uitstoot zitten uit de grote middenklasse krijgen dezelfde hoge malus op de BPM;
- Voor dieselauto's geldt een extra voorwaarde, ze kunnen pas in aanmerking komen voor een bonus als ze over een gesloten roetfilter beschikken en een lage NO_x-waarde hebben (< 0,18 gr/km);
- Zolang hybride, aardgas-, waterstof- en elektrische auto's nog maar een klein aandeel hebben, kunnen ze met een zeer hoge bonus of, zolang het aandeel kleiner is dan 1%, zelfs met vrijstelling van BPM worden gestimuleerd.

In onze ogen moet een eventuele aanpassing van het huidige systeem van energielabels goed worden onderzocht op effecten op de totale CO₂ uitstoot van het totale personenwagenvoertuigenpark. Op basis daarvan moet worden besloten welke aanpassing het meest effectief is.

BPM en Kilometerprijs

Aanpassing van de BPM nu, staat los van de introductie van kilometerbeprijzing straks. Het is juist slim om zo snel mogelijk sterker te sturen op een zuiniger wagenpark. Wel moeten bij omslag van systemen minimaal dezelfde vergroeningseffecten kunnen worden gegarandeerd; dat wil zeggen een vergelijkbare gemiddelde emissie per kilometer. Natuur en Milieu is voorstander van het behouden van *een energielabel* bij aankoop, ook na introductie van de kilometerprijs; een budgetneutrale CO₂ bonus/malus op de aanschaf van een auto.

Differentiatie MRB

Natuur en Milieu stelt daarnaast voor om via de MRB een extra impuls te geven aan vernieuwing en verbetering van het wagenpark en de inbouw van roetfilters. Diesels zonder roetfilter krijgen een malus. De MRB-tarieven voor diesels zonder roetfilter worden opgehoogd met de inbouwkosten (retrofit) van zo'n filter.

Dieselaccijnsverhoging

U bent ook voornemens de accijns op de dieselbrandstof aanzienlijk te verhogen, omdat het een milieuvriendelijke brandstof is. Natuur en Milieu vindt dit een goed initiatief.

Hoewel de uitstoot van CO₂ door diesels lager is dan van benzineauto's, is de uitstoot van NO_x van een dieselauto in de praktijk tien keer zo groot als van een benzineauto (bron: RIVM, rapport 500037007). Bovendien heeft voorlopig nog maar een heel klein deel van het dieselautovoertuigenpark een gesloten roetfilter (in 2009 op zijn best 10%). Introductie bij nieuwe auto's gaat langzaam, omdat een roetfilter op nieuwe auto's helaas nog niet verplicht is.

Er is dan ook geen goede reden waarom diesel qua accijns moet worden bevoorrecht ten opzichte van benzine. Gelijke behandeling lijkt meer voor de hand te liggen. Wij stellen dan ook voor de dieselaccijns gelijk te trekken met Duitsland.

De rode diesel kan gewoon worden afgeschaft. Het omringende buitenland kent deze bijzondere vorm van gesubsidieerde en extra vervuilende diesel niet. De afschaffing van de rode diesel waarborgt nog niet dat het zwavelgehalte van de diesel voor mobiele werktuigen lager wordt. Daarvoor moeten aparte normen worden opgelegd.

Hogere tarieven hebben invloed op de brandstofmix, modaliteitkeuze, het gebruik, het rijgedrag en op de aanschaf van zuiniger (vracht-) voertuigen. Een verhoging van de dieselaccijns en het afschaffen van rode diesel draagt er daardoor mede aan bij dat Nederland beter kan voldoen aan het NO_x-plafond uit de NEC-richtlijn en aan de luchtkwaliteitsnormen.

Introductie innovatieve brandstoffen stimuleren door lagere accijns

Natuur en Milieu vindt dat de introductie van innovatieve brandstoffen moet worden gestimuleerd door verlaging van de accijns voor deze brandstoffen. De differentiatie van de accijns moet hierbij worden gebaseerd op de CO₂-winst over de brandstofketen in vergelijking tot de fossiele referentie. Brandstoffen die hiervoor in aanmerking zouden kunnen komen zijn aardgas, duurzaam opgewekte waterstof en duurzaam opgewekte elektriciteit voor auto's.

Bijtelling "auto van de zaak" differentiëren

Uw collega mevrouw J. Cramer opperde recentelijk om de huidige bijtelling (nu 22% van de catalogusprijs) van gebruikers van een 'auto van de zaak' aan te passen. Deze categorie automobilisten wordt immers nauwelijks geraakt door tariefverschillen in BPM, aangezien leasemaatschappij en werkgever die prikkel dempen. Ook de brandstofkosten worden om die reden nauwelijks gevoeld.

Wanneer het percentage van de bijtelling zou variëren van 10 à 15 procent voor zuinige auto's tot 35 procent voor de onzuinige auto's zal dit invloed hebben op de autokeuze van leaserijders. Deze opzet is ontleend aan een effectieve regeling die sinds 2002 in Engeland bestaat. Daar veroorzaken lease-auto's nu gemiddeld minder CO₂-uitstoot per km dan particuliere auto's.

Tot slot blijft het een doorn in het oog dat grote woon-werk afstanden nog steeds van overheidswege gesubsidieerd worden (reiskostenforfait).

Introductie ticketheffing

In het regeerakkoord wordt gesproken over een ticketheffing. Deze plannen juicht Natuur en Milieu toe. Overigens ziet Natuur en Milieu dit niet als een milieumaatregel maar als een eerste stapje in het gelijk behandelen van verschillende vervoerwijzen. Andere vervoerwijzen betalen immers al jaren accijns op brandstof en BTW.

Wij stellen voor om alle reizigers die per vliegtuig vertrekken van Nederlandse bodem een heffing te laten betalen van gemiddeld € 15 voor binnenlandse en EU-bestemmingen tot € 40 voor overige bestemmingen. Dit geldt dus ook voor de transitreiziger. De heffing zal leiden tot enige groeivertraging van het vliegverkeer, als gevolg van uitwijk naar andere vervoerwijzen of andere bestedingen. Op zijn beurt levert dit enige milieuwinst op, in de vorm van minder geluidhinder, uitstoot van CO₂ en andere emissies. Frankrijk kent een soortgelijke vorm van ticketheffing.

NO_x heffing voor vliegtuigen

Tevens stelt Natuur en Milieu voor om luchtvaartmaatschappijen een heffing op te leggen over de NO_x-emissie van hun vliegtuigen (€ 5 per kg NO_x) tijdens het landen en stijgen. De heffing wordt geïnd door de luchthavenautoriteiten als onderdeel van de landingsgelden en afgedragen aan de rijksoverheid. De heffing stimuleert luchtvaartmaatschappijen hun NO_x-emissie te beperken, door inzet van schonere vliegtuigen, verhoging van de bezettingsgraad en op den duur aanpassing van hun vloot.

De luchtkwaliteit op en rond luchthavens is daarbij gebaat, aangezien vliegtuigemissies een weliswaar beperkte, maar groeiende oorzaak zijn van lokale normoverschrijdingen.

Daarnaast heeft het ook een gunstig klimaateffect, omdat schonere vliegtuigen ook buiten hun start- en landingscyclus minder uitstoot veroorzaken. NO_x-emissies, uitgestoten op grote hoogte, vergroten in aanzienlijke mate (20 tot 50%) het klimaateffect en hebben daarmee dus een substantieel aandeel in het klimaateffect van de luchtvaart.

Zoals uit het bovenstaande mag blijken, sluiten uw voornemens aan bij de ideeën van Natuur en Milieu. We wijzen u nogmaals op de door ons gepubliceerde 'Groene Schatkist', die als bijlage is toegevoegd. Daarin zijn ook andere voorstellen opgenomen voor de vergroening van het belastingstelsel die niet met mobiliteit te maken hebben. Op internet is de 'Groene Schatkist' te vinden op http://www.snm.nl/pdf/0000_20061101_de_groene_schattenkist.pdf.

Graag maken we met u een afspraak voor een nadere kennismaking om de bovenstaande ideeën verder met u door te spreken.

Met vriendelijke groet,
Stichting Natuur en Milieu

Mirjam de Rijk
algemeen directeur

Een gelijklopende brief is verstuurd aan de staatssecretaris van Financiën,
de heer mr.drs. J.C. de Jager

cc
Aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
mevrouw dr. J.M. Cramer en aan de minister van Verkeer en Waterstaat,
de heer ir. C.M.P.S. Eurlings

Aan de vaste Commissie voor VROM, VenW en Financiën