

4. Milieu en mobiliteit

4.1. Groen autopakket

In dit Belastingplan is een aantal voorstellen opgenomen die zien op verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de uitstoot van CO₂ in het verkeer. Het gaat daarbij om de stimulering van energiezuinige auto's via de BPM en voortzetting stimulering van Euro IV vrachtauto's en autobussen in de milieu-investeringsaftrek. Daarnaast wordt voorgesteld om het gebruik van biobrandstoffen te bevorderen door het invoeren van een accijnsverlaging. Deze maatregelen zijn reeds aangekondigd bij brief aan de Tweede Kamer van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu van 17 juni 2005 (Kamerstukken II 2004/05, 29 667 en 28 663, nr. 19).

4.1.1. BPM-differentiatie naar CO₂-uitstoot en herziening faciliteit hybride auto's

Het voorliggende Belastingplan 2006 voorziet in een budgettair neutrale differentiatie in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) naar het brandstofverbruik van de auto, een verruiming van het bereik van de geldende faciliteit voor zogenoemde hybride auto's, en ten slotte een verlenging van de bestaande faciliteit voor elektrische auto's en auto's op waterstof.

In het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer over de nota Verkeersemissies op 4 november 2004 is toegezegd, zowel door de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als door de eerste ondergetekende, dat de BPM vanaf 2006 voor een deel afhankelijk zal worden gemaakt van de CO₂-uitstoot van de auto. Dit voorstel geeft uitvoering aan die toezegging. De huidige tijdelijke vrijstelling van BPM voor onder andere hybride auto's zal op 1 juli 2006 aflopen (op grond van artikel 9a van de Wet BPM), waardoor in het kader van dit Belastingplan de vraag opkomt naar de toekomst van deze faciliteit. In dit kader wordt voorts melding gemaakt van een in juli 2005 verschenen richtlijnvoorstel van de Europese Commissie (COM(2005) 261), waarin onder meer wordt voorgesteld dat belastingen zoals de BPM en de MRB ten dele worden gebaseerd op de CO₂-uitstoot van de auto.

Vormgeving

Voor het invoeren van een tariefdifferentiatie naar het brandstofverbruik van de auto kunnen qua vormgeving verschillende wegen worden ingeslagen. Zo kan de tariefdifferentiatie worden aangebracht naar het absolute verbruik van de auto; dan resulteert een algemene verschuiving van de druk van de aankoopbelasting van zuinige – meestal kleine – auto's naar onzuinige – meestal grote – auto's. Daartegenover staat het alternatief van tariefdifferentiatie naar het relatieve brandstofverbruik, waardoor per autoklasse of marktsegment voor aspirant-kopers een fiscale prikkel wordt gecreëerd om binnen de klasse de voorkeur te geven aan aankoop van een in die klasse zuinige auto boven een in die klasse onzuinige auto. Bij deze relatieve zuinigheid sluit het bestaande stelsel van energielabels aan. Daarbij worden in beginsel alle nieuwe typen personenauto's van jaar tot jaar voorzien van een label, dat kan variëren van een groen label A (de auto is meer dan 20% zuiniger dan het gemiddelde in de eigen grootteklasse) tot een rood label G (de auto is meer dan 30% minder zuinig dan het gemiddelde van de andere auto's die net zo groot zijn).

Er is voor gekozen om voor de BPM-differentiatie aan te sluiten bij dit stelsel van energielabels en daarmee bij de relatieve zuinigheid. De achterliggende ratio van de op relatieve zuinigheid gebaseerde energielabels is dat een aspirant-koper door een differentiatie eerder er toe zal zijn over te halen om een zuinige auto te kopen in het marktsegment waarop hij zich oriënteert, dan om over te stappen op een heel ander segment. De relatieve zuinigheid ligt daarmee ook als aanknopingspunt voor de BPM-stimuleringsregeling voor de hand. Bovendien biedt het stelsel van energielabels een voor consumenten en autohandel objectief en kenbaar aangrijpingspunt voor een BPM-stimuleringsregeling. Voorts is als uitgangspunt van de maatvoering van de tariefdifferentiatie naar brandstofverbruik budgettaire neutraliteit gekozen. Voor sommige auto's zal na invoering van dit voorstel minder BPM dan nu verschuldigd zijn; voor andere auto's meer; per saldo blijft de totale opbrengst van de BPM ongewijzigd. Uit een en ander vloeit voort dat voor auto's die binnen hun klasse zuinig zijn (de labels A en B) een – afnemende – bonus wordt verleend, en dat voor auto's die in hun klasse onzuinig zijn (de labels D, E, F en G) een – oplopende – malus wordt opgelegd. Voor auto's die zijn ingedeeld in klasse C heeft het bonus/malus-stelsel geen gevolgen.

Zoals hiervoor is opgemerkt, voorziet dit voorstel ook in een verruiming van het bereik van de geldende faciliteit in de BPM voor zogenoemde hybride auto's. Hybride auto's zijn auto's die hun aandrijving kunnen ontleen aan zowel een verbrandingsmotor als een elektromotor. In de huidige situatie geldt voor hybride auto's in energie-efficiëntieklasse A een (volledige) vrijstelling van BPM; voor de eveneens betrekkelijk zuinige hybride auto's in klasse B geldt onder het huidige regime in het geheel geen vrijstelling. De bestaande regeling voor hybride auto's loopt af per 1 juli 2006 en is op grond van het toetsingskader belastinguitgaven in 2005 geëvalueerd. Het evaluatierapport is als bijlage opgenomen en concludeert dat er sprake is van een prille markt met toenemende verkopen. Om een verdere groei naar volwassenheid van deze technieken te ondersteunen is er aanleiding tot een voortzetting van de facilitering van dit marktsegment. Wel wordt daarbij een minder rigide benadering wenselijk geacht dan thans het geval is (volledige vrijstelling, alleen energie-efficiëntieklasse A).

Het hiervoor geschetste voorstel voor het aanbrengen van de milieudifferentiatie in de BPM resulteert materieel in een bonus/malusstelsel met op hoofdlijnen de volgende maatvoering:

- voor in beginsel alle personenauto's met conventionele aandrijving (benzine, diesel), afhankelijk van het brandstofverbruik, een bonus van ten hoogste € 1000 en een malus van ten hoogste € 540;
- voor personenauto's met hybride aandrijving in de twee meest zuinige verbruiksklassen (A en B), een bonus van € 6000 voor auto's in klasse A en een bonus van € 3000 voor auto's in klasse B.

Over de wijze waarop differentiatie van het BPM-tarief naar het brandstofverbruik van de auto kan worden gerealiseerd, is overleg gevoerd met organisaties in de autobranche. Daarbij is gebleken, dat de branche kan instemmen met dit voorstel.

Om uitvoeringstechnische redenen zal het hiervoor beschreven stelsel pas in werking kunnen treden op 1 juli 2006. De belastingvermindering van € 3000 voor hybride auto's uit de energie-efficiëntieklasse B treedt overigens al per 1 januari 2006 in werking. Een horizonbepaling begrenst de

tariefdifferentiatie voor hybride auto's, elektrische auto's en auto's op waterstof tot 1 juli 2008, omdat technische en commerciële ontwikkelingen een hernieuwde beoordeling van dit fiscale regime wenselijk kunnen maken. Ook het onzekere budgettaire beslag speelt hierbij een rol.

De maatvoering van het hiervoor toegelichte voorstel ten aanzien van milieudifferentiatie in de BPM is samengevat in het volgende overzicht. Daarbij is het stimuleringsbedrag dat tot 1 juli 2006 geldt voor hybride auto's in klasse A een benadering van de feitelijke omvang van de voor die auto's geldende vrijstelling.

Tabel 2 Stimuleringsbedragen BPM

Kortingen/toeslagen op de BPM (per auto)		Zuinigheidsklasse						
		A	B	C	D	E	F	G
Huidige situatie, tot 1-1-2006								
	Hybride	- €9000	x	x	x	x	x	x
	Niet-hybride	x	x	x	x	x	x	x
Vanaf 1-1-2006 tot 1-7-2006								
	Hybride	- € 9000	- €3000	x	x	x	x	x
	Niet-hybride	x	x	x	x	x	x	x
Vanaf 1-7-2006								
	Hybride	- €6000	- €3000	x	€135	€270	€405	€540
	Niet-hybride	- €1000	- €500	x	€135	€270	€405	€540

Het milieueffect van deze maatregel is geraamd op 100 kton CO₂-emissiereductie in 2011.

4.1.2. Stimulering biobrandstoffen

Zoals reeds is aangekondigd in de Nota verkeersemisies (Kamerstukken II, 2003/04, 29 667, nr.1, bijlage) wil het kabinet concrete stappen nemen om de broeikasgasemissie in het verkeer terug te dringen. Maatregelen zoals gedragsverandering en technologische vernieuwingen van de voertuigen zijn hard nodig om het verkeer zuiniger en daarmee klimaatvriendelijker te maken. Aanvullend kan het gebruik van biobrandstoffen het mogelijk maken om de broeikasgasemissies van de sector verkeer verdergaand te reduceren. Met de inzet van biobrandstoffen wordt tevens de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verkleind. In de hiervoor genoemde Nota verkeersemisies is aangegeven dat het kabinet zich zal inspannen om in 2006 een vervanging van 2% van de in het wegverkeer gebruikte fossiele brandstoffen door biobrandstoffen te bereiken. Hierdoor voldoet Nederland tevens aan de inspanningsverplichting, neergelegd in Richtlijn 2003/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 mei 2003 ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen in het vervoer (PbEG L 123), om een deel van de in het wegverkeer gebruikte fossiele brandstoffen te vervangen door biobrandstoffen.

De huidige generatie biobrandstoffen (biodiesel en bio-ethanol) kan de broeikasgasemissies over de gehele keten bezien met zo'n 50% ten opzichte van de fossiele brandstoffen verlagen. Er zijn

biobrandstoffen in ontwikkeling die geavanceerder zullen zijn en die een rendement hebben dat oploopt tot zo'n 90% emissiereductie van broeikasgassen. De introductie van die biobrandstoffen (zoals biomass-to-liquid-diesel en bio-ethanol uit houtachtige gewassen) zal echter nog enige tijd op zich laten wachten. Uit ervaringen met innovaties op dit gebied is gebleken dat het voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën en dus ook van de nieuwe biobrandstoffen van essentieel belang is dat er een goed marktperspectief wordt geboden. Door nu te starten met de huidige generatie biobrandstoffen, hoewel die nog niet het milieurendement hebben dat door het kabinet wordt nagestreefd, kan enerzijds nu al een emissiereductie worden bereikt⁵ en anderzijds een marktperspectief worden gecreëerd, waardoor de ontwikkeling van de meer geavanceerde en meer milieuefficiënte biobrandstoffen wordt gestimuleerd.

Om de introductie van biobrandstoffen te bevorderen worden twee trajecten gestart, te weten een generiek spoor (de huidige generatie biobrandstoffen die ingezet kunnen worden voor al het wegverkeer in Nederland) en een zogenoemd innovatief spoor (innovatieve biobrandstoffen die ook ingezet kunnen worden t.b.v. nichemarkten van speciaal aangepaste voertuigen),

Generiek spoor

Het zorgwekkende perspectief van een steeds verder groeiende CO₂-uitstoot van het verkeer vraagt om de structurele inzet van alternatieve, klimaatneutrale brandstoffen zoals de biobrandstoffen. De Europese Commissie voorziet daarom een groeiend aandeel van alternatieve brandstoffen in 2020. Om deze redenen zet het kabinet in op het verplichten dat leveranciers van motorbrandstoffen 2% van hun afzet in Nederland invullen met biobrandstoffen. Omdat de benodigde wet- en regelgeving naar verwachting niet eerder dan 1 januari 2007 gereed kan zijn, wordt het bijmengen van 2% biobrandstoffen bij fossiele brandstoffen tot die tijd fiscaal gestimuleerd.

Het budgettaire belang van de accijnsstimulering voor het mengen van 2% biobrandstoffen bij fossiele brandstoffen in 2006 wordt voorlopig geraamd op circa € 70 mln.

Innovatief spoor

Om de verdere innovatie en de transitie naar duurzame motorbrandstoffen te versterken komt er een subsidieregeling die in het bijzonder de ontwikkeling en het gebruik van de innovatieve biobrandstoffen stimuleert. De geavanceerde biobrandstoffen zullen vanwege de lagere kosten en betere milieuprestaties op termijn naar verwachting de huidige biobrandstoffen van de markt verdringen.

4.1.3. Stimulering Euro IV/V

In de Beleidsnota Verkeersemisies heeft het kabinet aangegeven ernaar te streven de stimulering van vervroegde introductie van schonere vrachtauto's en bussen (Euro IV/V) via de milieu-investeringsaftrek na 2005 te continueren. In de brief van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in het kader van de aanvullende maatregelen ter verbetering

⁵ Bij 2% vervanging wordt een CO₂-reductie gerealiseerd van circa 0,4 tot 0,7 Mton.

van luchtkwaliteit (Kamerstuk II, 2004/05, 29 667 en 28 663, nr. 19) is aangegeven dat de vorenbedoelde stimulering voor de periode 2006-2009 wordt voortgezet. Deze maatregel wordt gefinancierd uit de meevaller in het Fonds Economische Structuurversterking. Hieraan zal via de Aanwijzingsregeling milieu-investeringsaftrek gevolg worden gegeven.

4.2. Mobiliteit

4.2.1. "ZuidOost-pas"

Zoals in het besluit van 24 mei 2005 ten aanzien van de fiscale behandeling van de zogenoemde "ZuidOost-pas" is aangekondigd, bevat dit Belastingplan een voorstel om in de loonbelasting een bijzondere faciliteit hiervoor op te nemen.

Aan werknemers en anderen kunnen dergelijke vervoerpassen worden verstrekt om economische schade en fileoverlast in verband met een grootschalig verkeersproject te voorkomen, zoals dit ook gebeurd is bij de uitgebreide wegwerkzaamheden aan de Gaasperdammerweg in Amsterdam Zuid-Oost. Het verstrekken van deze pas zou zonder nadere faciliteit tot gevolg hebben dat de naast het verstrekte vervoersrecht betaalde reiskostenvergoedingen veelal niet onbelast kunnen blijven doorlopen. Deze regeling voorziet daarom in de mogelijkheid om zonder fiscale gevolgen het recht op vervoer te verschaffen. Het voorstel voorziet in deze mogelijkheid in het geval het een recht betreft op vervoer voor een periode van maximaal zes maanden, waar dit grotendeels door de overheid wordt gefinancierd.

4.2.2. Opschorten indexatie brandstofaccijns

In verband met de recent gestegen brandstofprijzen wordt voorgesteld om de wettelijke indexatie van de accijns op benzine en diesel en op brandstoffen die worden gebruikt in het binnenlands luchtverkeer, voor het jaar 2006 geen doorgang te doen vinden. Hierdoor wordt voor benzine een prijsstijging van ongeveer 0,7 cent per liter en voor diesel van ongeveer 0,4 cent per liter voorkomen. Het budgettair belang van deze maatregel is € 57 mln structureel.

4.3. Accijnsvrijstelling elektriciteitscentrales < 20 MW

De huidige vrijstelling van accijns voor bepaalde minerale oliën die worden gebruikt voor de opwekking van elektriciteit is beperkt tot olie die wordt gebruikt in installaties met een vermogen van ten minste 20 MW. Omdat er initiatieven worden ontwikkeld tot meer kleinschalige elektriciteitsopwekking waarbij zonder vrijstelling van accijns er sprake zou zijn van (dubbele) belasting voor zowel de olie als de opgewekte elektriciteit via de energiebelasting is er een wenselijkheid de accijnsvrijstelling te verruimen door deze (onder voorwaarden) eveneens van toepassing te doen zijn op installaties met een vermogen van ten minste 1 MW. In dit Belastingplan wordt in die verruiming voorzien.

4.4. Belasting op smeermiddelen

Tijdens de parlementaire behandeling van het Belastingplan 2005 is bij de motie Verhagen c.s. gekozen voor een alternatieve dekking van de Vpb-verlaging. In dat kader is voorzien in de invoering van een belasting op smeermiddelen, die vanaf 2006 een opbrengst zou moeten opleveren van € 45 mln. Nader onderzoek heeft inmiddels uitgewezen dat een dergelijke heffing slechts kan worden gerealiseerd met een (forse) toename van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven en een (forse) controle-inspanning door de belastingdienst. Daarnaast zal de belasting slechts beperkt bijdragen aan de vervanging van fossiele smeermiddelen door milieuvriendelijke smeermiddelen, hetgeen oorspronkelijk toch de gedachte achter de heffing was. Het kabinet kiest er daarom voor geen belasting op smeermiddelen in te voeren.