

Vergaderjaar 2003–2004

29 770

Fiscale vergroeningsmaatregelen

Nr. 1

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 september 2004

De vaste commissie voor VROM heeft mij, refererend aan de motie Spies (kamerstukken II 2003/04, 29 200 XI nr. 28), op 1 juli jl. verzocht de Kamer zo spoedig mogelijk te informeren over de fiscale vergroeningsmaatregelen van het kabinet. In mijn brief van 27 augustus jl (VROM04-713) heb ik aangegeven dat ik gelijktijdig met het verschijnen van het Belastingplan aan dit verzoek wil voldoen. Met deze brief schets ik, mede namens de Staatssecretaris van Financiën, graag de stand van zaken betreffende de fiscale vergroening.

In het Hoofdlijnenakkoord heeft het kabinet aangegeven dat een verdere vergroening van het belastingstelsel een belangrijk instrument is. In dit verband werd in het Hoofdlijnenakkoord al een verhoging van de energiebelasting aangekondigd. Daarnaast heeft het kabinet onderzoek gedaan naar verdere vergroeningsopties. Belangrijke randvoorwaarden hierbij waren budgettaire neutraliteit, neutraliteit wat betreft de administratieve lasten, geen nieuwe belastingen en mogelijkheid tot invoering op korte termijn. Ook dienden maatregelen te voldoen aan de geldende (fiscale) toetsingscriteria.

Dit heeft geresulteerd in een concreet pakket aan vergroeningsvoorstellen die in de Beleidsnota Verkeersemmissies en in het Belastingplan 2005 zijn gepresenteerd. Dit pakket richt zich voornamelijk op maatregelen op het gebied van energie en verkeer en vervoer. De verschillende maatregelen worden hieronder kort besproken.

Energie

In de eerste plaats bestaat de verdere fiscale vergroening uit een **verhoging van de energiebelasting**. In 2005 wordt bijna 80% van de totale opbrengst ad. € 605 mln–ca. € 470 mln – door bedrijven opgebracht. De verhoging van de EB in 2006 (€ 78 mln) en 2007 (€ 77 mln) wordt door de gekozen vormgeving van de tariefverhogingen EB – en het doel van de verhoging: financiering van Vpb-verlaging – geheel door bedrijven opge-

bracht. Er is voor gekozen vooral het zogenoemde middengebruik (van 5 000–170 000 m³ aardgas en van 10 000–50 000 kWh elektriciteit) te verhogen. Aardgas en elektriciteit worden in ongeveer gelijke mate in de verhoging betrokken. Met de verhoging van de energiebelasting worden energiebesparingsmaatregelen uitgelokt, waarvan de CO₂-reductie wordt geraamd op ongeveer 0,2 Mton en de NO_x-reductie op 0,2 à 0,3 kton. In verband met de verhoging van de energiebelasting wordt **het budget voor de milieu-investeringsaftrek (MIA) in 2005 met € 15 mln verhoogd**. Deze verhoging loopt op tot € 30 mln in 2007. Onderzocht wordt op welke wijze de extra middelen het meest effectief ingezet kunnen worden.

Daarnaast wordt de regeling **groen beleggen uitgebreid met projecten voor duurzaam bouwen in de utiliteitssector** (gebouwen van diensten, handel, overheid etc.). Thans kunnen al projecten in de duurzame woningbouw worden aangewezen als groenproject. Projecten in de utiliteitsbouw die voldoen aan ambitieuze eisen op het gebied van energiebesparing, duurzame energie, waterbesparing, materiaalgebruik en binnenmilieu komen vanaf 2005 ook in aanmerking voor de kwalificatie als groenproject. Groenprojecten kunnen tegen lagere kosten worden gefinancierd, waardoor deze eerder rendabel worden. Door opname in de regeling wordt de marktintroductie van innovaties gestimuleerd. Als dit vervolgens leidt tot marktverbreiding en als de totale bouwstroom beïnvloedt wordt, zijn de milieueffecten aanzienlijk. De budgettaire derving vanwege de uitbreiding van groen beleggen met duurzame utiliteitsbouw loopt op tot € 5 mln in 2009.

Verkeer en vervoer

Het kabinet heeft zich naast de energiegerelateerde maatregelen met name gericht op maatregelen op het terrein van verkeer en vervoer, omdat in deze sector fiscale maatregelen een belangrijke rol zouden kunnen spelen bij het aanpakken van beleidstekorten die voortvloeien uit Europese richtlijnen.

Het ambtelijke onderzoek heeft geresulteerd in een pakket aan mogelijke vergroeningsmaatregelen. Bij mijn brief van 18 juni 2004 (Kamerstukken II 2003/2004, 29 667, nr. 1) heb ik u de Beleidsnota verkeersemisseries aangeboden. De nota bevat een pakket aan (vergroenings)maatregelen dat een bijdrage moet leveren aan het realiseren van milieutaakstellingen voor het verkeer.

Stand van zaken fiscale maatregelen uit de Beleidsnota verkeersemisseries:

- Fiscale stimulering in 2005 van de **vervroegde introductie van schonere vrachtwagens (Euro-4 en Euro-5)** via de Milieu-investeringsaftrek. Uitgangspunt is dat de meerkosten van Euro-4 motoren gecompenseerd worden. VROM heeft hiervoor inmiddels de eerste dekking gevonden. Het kabinet streeft er naar om de stimuleringsmaatregel na 2005 voort te zetten, indien de dekking daartoe kan worden gevonden. De maatregel leidt naar verwachting tot een substantiële verlaging van de NO_x uitstoot in 2010 en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de beleidsopgaven die voortvloeien uit de NEC-richtlijn¹ (National Emission Ceilings). Daarnaast neemt door de vervroegde aanschaf van Euro-4 motoren ook de uitstoot van fijn stof af. Dit is van belang in het kader van de beleidsopgaven die uit de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit² voortvloeien.
- Budgetneutrale **fiscale stimulering van roetfilters** bij nieuwe dieselpersonenauto's door middel van de aankoopbelasting (BPM). Deze maatregel is opgenomen in het Belastingplan 2005, met het oog op invoering per 1 januari 2005. Hiermee wordt beoogd de gezondheidseffecten van fijn stof te verminderen en een bijdrage te

¹ Richtlijn 2001/81/EG van 23 oktober 2001, PbEG L 309.

² Richtlijn 1999/30/EG van 22 april 1999, PbEG L 163.

leveren aan de beleidsopgaven die uit EU-richtlijn voor luchtkwaliteit voortvloeien. Roetfilters zijn zeer effectief, omdat ze de uitstoot met meer dan 90% terugbrengen.

- Vanaf 1 juli 2005 wordt **zwavelvrije diesel** via een differentiatie in de dieselaccijns gestimuleerd. Zwavelvrije brandstof is voor bepaalde typen zuinige auto's nodig en komt de werking van systemen voor uitlaatgasnabehandeling (de-NO_x katalysator en roetfilter) ten goede. Deze maatregel is noodzakelijk om te voldoen aan de communautaire verplichting om vanaf 2005 zwavelvrije brandstoffen met «voldoende regionale spreiding» beschikbaar te hebben.
- **Onderzocht zal worden hoe de BPM voor een deel afhankelijk gemaakt kan worden van de zuinigheid van personenauto's, met het oog op invoering per 1 januari 2006.** De maatregel wordt budgettair neutraal vormgegeven. Relatief zuinige personenauto's gaan minder BPM betalen en relatief onzuinige personenauto's gaan meer BPM betalen. De maatregel leidt tot een verlaging van de CO₂-uitstoot. Daarnaast heeft hij een versterkend effect op de werking van het huidige convenant van de EU met de auto-industrie over zuiniger auto's en vergroot hij de kansen op een aangescherpt vervolgconvenant.
- Er wordt een uiterste inspanning gedaan om met ingang van 2006 een **stimuleringsregeling voor biobrandstoffen in te voeren. Met deze maatregel wordt nagestreefd dat biobrandstoffen** vanaf 2006 2% van de motorbrandstoffen gaan uitmaken. Naast de reductie van CO₂-uitstoot is een doelstelling dat de innovatie en toepassing van biobrandstoffen in gang gezet wordt.
- Het kabinet is van plan om nieuwe **dieselpersonenauto's die vervroegd voldoen aan de Euro-5 norm fiscaal te stimuleren** zodra dit zinvol is en past binnen EU-kaders. Dit levert een bijdrage aan de reductie van NO_x en fijn stof. Vooruitlopend op de vaststelling van de Euro-5-norm wordt in de EU gesproken over een tijdelijke indicatieve norm die als basis kan dienen voor stimulering. Voor de concrete uitwerking van de stimulering in Nederland is de uitkomst van deze discussie van belang. De maatregel is met name van belang met het oog op de NO_x-taakstelling voor de NEC-richtlijn.

Aanvullend op de bovenstaande vergroeningsmaatregelen uit de beleidsnota Verkeersemissies heeft het kabinet in het Belastingplan 2005 voorgesteld om het **MRB- en BPM-voordeel voor bestelauto's af te schaffen**. Deze maatregel wordt ingezet ter financiering van de vpb-tariefsoperatie, maar leidt tevens tot een substantiële vergroening van het fiscale stelsel met positieve milieueffecten. Door de huidige fiscale behandeling van bestelauto's wordt door de meeste bestelauto's gebruik gemaakt van diesel. De dieselaccijns is immers lager dan de benzineaccijns, zonder dat dit gecompenseerd wordt via een dieseltoeslag in de BPM en de MRB, zoals het geval is bij personenauto's. De verwachting is dat door bestelauto's gelijk te behandelen als personenauto's in de MRB en BPM het aandeel benzine in de brandstofmix zal toenemen. Omdat benzineauto's schoner zijn dan dieselauto's, heeft deze verschuiving positieve effecten op de uitstoot van NO_x en fijn stof. Het onderzoeksbureau CE heeft deze effecten geschat op een reductie van ongeveer 0,9 kton NO_x en een reductie van 0,1 kton fijn stof in 2010. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de beleidsopgaven voortvloeiend uit de NEC-richtlijn en de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit.

Daarnaast wordt per saldo een reductie van de CO₂-uitstoot verwacht van ongeveer 0,1 Mton die met name wordt veroorzaakt door een verschuiving naar lichtere bestelauto's. Dit komt door de differentiatie naar gewicht in de MRB en de kostenverhoging bij de nieuwverkoop. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de beleidsopgaven voor Kyoto.

Ten slotte wordt ter financiering van de vpb-tariefsoperatie de **BPM-accessoireslijst opgeschoond**. Het gaat om de zogenoemde zijairbags, navigatiesystemen, cruise control en boordcomputer. De twee laatstgenoemde accessoires stimuleren zuinig rijgedrag. Inmiddels is, dankzij deze fiscale stimulering, driekwart van de nieuwe auto's standaard hiermee uitgerust. Met dit resultaat heeft de regeling haar doel bereikt. Het RIVM schat een gering negatief milieu-effect in. De toename van de CO₂-emissies wordt ruimschoots gecompenseerd door de andere maatregelen binnen het verkeerspakket.

Totaalpakket

Het totale pakket draagt via twee sporen bij aan een aanzienlijke vergroening van het belastingstelsel:

- De verhoging van de energiebelasting (€ 760 mln vanaf 2007) en het afbouwen van de fiscale voordelen voor bestelauto's in MRB en BPM (€ 1180 mln vanaf 2007) leiden tot een verschuiving van meer dan € 1,9 mld van belastingen op winst en inkomsten naar groene belastingen. Dit leidt tot verdere internalisering van milieukosten en heeft positieve milieueffecten.
- De overige maatregelen zijn specifiek gericht op de introductie van milieuvriendelijke technologieën en motorbrandstoffen en worden vorm gegeven via differentiaties in bestaande groene belastingen en door middel van positieve fiscale prikkels. Milieuvriendelijke keuzes worden hierdoor beloond.

In het onderstaande overzicht volgt een samenvatting van de vergroeningsmaatregelen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen maatregelen die opgenomen zijn in het Belastingplan 2005 en maatregelen, waarvan vormgeving en/of financiële dekking nog uitgewerkt dienen te worden.

Overzicht vergroeningsvoorstellen

	milieueffecten 2010			budgettaire effecten (in mln)				
	NO _x Kton	CO ₂ Mton	Overig	2005	2006	2007	2008	2009
Energie BP 2005								
Verhoging energiebelasting	- 0,2 à - 0,3	- 0,2		605	683	760	760	760
Verhoging MIA	a)	a)	a)	- 15	- 19	- 29	- 29	- 29
Duurzame utiliteitsbouw in groen beleggen	b)	b)	innovaties duurzaam bouwen	- 1	- 2	- 3	- 4	- 5
Verkeer en vervoer BP 2005								
Accijnsdifferentiatie zwavelvrije diesel (medio 2005)			faciliteren schone dieselauto's	0	0	0	0	0
Stimulering roetfilters dieselpersonenauto's via BPM-differentiatie			reductie fijn stof (- 0,1 à 0,2 kton)	- 15	- 24	- 29	- 31	- 32
Afschaffen MRB-voordeel grijze kentekens	- 0,9	- 0,1	Reductie fijn stof (- 0,1 kton)	480	580	580	580	580
Afschaffen BPM-voordeel grijze kentekens				200	400	600	600	600
Opschoning BPM-accessoireslijst		+ 0,05		145	145	145	145	145
Overig Verkeer en Vervoer (c)								
Stimulering Euro-4 en Euro-5-vrachtauto's en bussen	- 4,6	0	reductie fijn stof (- 0,1 kton)					

	milieueffecten 2010		budgettaire effecten (in mln)	
Reservering biobrandstoffen (incl. nichemarkten en innovatie)	0	- 0,5		
Stimulering Euro-5-dieselpersonenauto's (inclusief NO _x -katalysator)	- 1	0		
CO ₂ -differentiatie BPM per 2006 (budgettair neutraal)	0	- 0,2		

a) Afhankelijk van vormgeving

b) Milieueffect positief, maar vooral op langere termijn

c) Vormgeving en/of financiële dekking dienen nog uitgewerkt te worden. De hier gepresenteerde milieu-effecten zijn daarom slechts indicatief.

Tot slot wil ik nog het volgende opmerken. Uit het onderzoek naar nieuwe vergroeningsopties is opnieuw gebleken dat fiscale vergroening geen panacee is in het milieubeleid. Desondanks is het kabinet er in geslaagd met concrete voorstellen te komen om het fiscale stelsel verder te vergroenen. Voor toekomstige vergroeningsinspanningen geldt evenwel dat het laaghangende vergroeningsfruit nu voor een belangrijk deel is geplukt. Ook kunnen internationale verdragen, in bijvoorbeeld de luchtvaartsector, verdere vergroening op korte termijn in de weg staan. Dit neemt niet weg dat het kabinet actief blijft zoeken naar nieuwe vergroeningsmogelijkheden en deze zal benutten als dit leidt tot kosten-effectieve oplossingen binnen de eerdergenoemde randvoorwaarden.

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu-beheer,
P. L. B. A. van Geel