

Vergaderjaar 2007–2008

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 35**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 mei 2008

In zijn brief van 30 november 2007 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de plannen van het kabinet ten aanzien van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) aan de Tweede Kamer gezonden.<sup>1</sup> Het kabinet heeft de beslissing genomen om in een keer door te stoten naar de invoering van de landelijke kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieu die in plaats komt van de vaste autobelastingen. Daarmee ligt de weg vrij naar een eerlijker stelsel, waarmee de bereikbaarheid en het milieu in Nederland zijn gediend en een eerlijker systeem van betalen naar gebruik wordt ingevoerd.

In diezelfde brief is onder meer een plan toegezegd betreffende onder meer de volgende punten:

- Besluit over de afschaffing van de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de belasting zware motorrijtuigen (BZM);
- Omzetting van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM), rekening houdend met de effecten hiervan op de milieuprestatie van het wagenpark, de overheidsfinanciën, de effecten voor vlooteigenaren, etc.
- Een oplossingsrichting voor de provinciale opcenten, die momenteel tegelijkertijd met de MRB worden geïnd;
- Optimale aansluiting bij de vergroening van het fiscaal stelsel;

In de onderhavige brief doe ik, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat, deze toezegging gestand. Dit plan geeft daarmee ook de kaders voor de uitrol van de kilometerprijs en is daardoor leidend voor het wetsvoorstel en het implementatieplan, welke later dit jaar zullen volgen. De onderhavige brief kan overigens niet los worden gezien van mijn brief over de verdere vergroening. In het kader van die verdere vergroening wordt ten aanzien van de «mobiliteitsbelastingen» een aantal voorstellen gedaan dat van invloed kan zijn op dit plan. Dit betreft met name de voorgenomen wijzigingen op de BPM en de MRB. In de hiervoor genoemde brief van 30 november 2007 is immers aangekondigd dat bij de vaststelling van de tarieven in het kader van ABvM zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij de (op het moment van het van toepassing worden van de

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2007–2008, 31 305, nr. 1.

kilometerprijs) bestaande milieudifferentiaties in de MRB en de BPM. De onderhavige brief geeft voorts uitvoering aan het in de motie Cramer c.s. gevraagde geïntegreerde langetermijnperspectief met betrekking tot de BPM, MRB, BZM in relatie tot de invoering van de kilometerprijs.<sup>1</sup> Voor het lange termijn perspectief op de vergroening van de autobelastingen wordt verwezen naar de brief aangaande de verdere fiscale vergroening. De onderhavige brief geeft ook antwoord op de vragen die over de BPM zijn gesteld aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 20 februari 2008 (kenmerk 08-VW-B-032).

### **Afschaffing BPM en MRB voor personenauto's**

Met ingang van 1 januari 2018 zal de BPM voor personenauto's volledig zijn afgeschaft. De MRB zal worden afgeschaft gedurende periode waarin de personenauto's ingroeien in het regime van de kilometerbeprijzing. Op het moment dat de personenauto overgaat naar de kilometerbeprijzing wordt voor dat voertuig de MRB beëindigd. Gedurende het proces richting volledige afbouw en de daaraan gekoppelde ingroei van het wagenpark in het systeem van de kilometerbeprijzing (zie hierna) zal regelmatig de vinger aan de pols worden gehouden om te bezien of er geen onvoorziene effecten optreden die een volledige afbouw van de BPM in de weg staan. Het gaat daarmee met name om effecten op het maatschappelijk draagvlak, aankoopgedrag met de eventueel daaraan gekoppelde milieueffecten, welvaartseffecten en de effecten op de overheidsfinanciën.

#### *Omzetting BPM/MRB – kilometerprijs neutraal...*

De opbrengst van de bestaande BPM en MRB wordt versleuteld in het kilometertarief, hetgeen maximale invulling betekent van het principe van eerlijk betalen en op macroniveau neutraal uitpakt voor de automobilist.

*....en automobilist per saldo beter af.*

Aanvullend hierop heeft het kabinet besloten om de derving die voor de schatkist optreedt als gevolg van de invoering van de kilometerprijs – minder opbrengsten van de kilometerprijs zelf en accijnzen door een afname van het aantal voertuigkilometers – niet te versleutelen in de kilometerprijs. Daartegenover staat het feit dat de provinciale opcenten en de exploitatiekosten (tot een maximum van 5%) worden verwerkt in het kilometertarief. Per saldo gaat de automobilist hiermee in de structurele situatie minder bijdragen aan de schatkist via autobelastingen. Omdat de provinciale opcenten vervallen, wordt in overleg met het InterProvinciaal Overleg (IPO) gezocht naar een nieuwe financieringsbron, die nauw aansluit bij het provinciale takenpakket. Dit zal terugkomen in een onderzoek dat uiterlijk in 2010 zal zijn afgerond. Het kabinet wil thans niet voortlopen op dit onderzoek met dien verstande dat thans al wel kan worden gezegd dat een eventuele nieuwe belasting niet zijn grondslag kan vinden in de automobiliteit.

#### *Overwegingen*

De vraag in hoeverre de BPM kan worden afgebouwd is vooral afgezet tegen de daaraan gekoppelde hoogte van de tarieven van de kilometerprijs en de verschillende effecten die aan de hoogte van de kilometerprijs zijn verbonden. Het gaat daarbij om de effecten op het milieu, de bereikbaarheid, schatkist en welvaart in brede zin. In het rapport dat de Planbureaus<sup>2</sup> hebben uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, geïnitieerd door de Tweede Kamer<sup>3</sup>, naar de effecten van een

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2007–2008, 31 205, nr. 44.

<sup>2</sup> Centraal Planbureau (CPB), Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) en Ruimtelijk Planbureau (RPB) – CPB, No 166, mei 2008.

<sup>3</sup> Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat – brief van 20 februari 2008 (kenmerk 08-VW-B-033)

(verdergaande) variabilisatie van de BPM in de kilometerprijs, zijn deze effecten uitgebreid beschreven. Zo kan worden geconstateerd dat een hoger tarief leidt tot grotere bereikbaarheidseffecten, grotere milieuwinsten, grotere afname van geluidsoverlast en verbetering van verkeersveiligheid. Daarnaast blijkt bijvoorbeeld dat de welvaartsbaten als gevolg van deze stelselherziening niet toenemen bij een stijging van het tarief. In dit kader is ook van belang de wens om te komen tot een eerlijker systeem van betalen voor mobiliteit. Hoe meer men rijdt, hoe meer men betaalt, maar ook: hoe minder men rijdt, hoe minder men betaalt. In deze doelstelling past het streven om te komen tot een afschaffing van de vaste autolasten en derhalve tot een volledige afbouw van de BPM.

Het kabinet is zich ervan bewust dat de huidige BPM een efficiënt instrument is gebleken om te stimuleren op zuiniger of minder vervuilender personenauto's en dat dit instrument verdwijnt op het moment dat de BPM geheel wordt afgeschaft. De positieve milieueffecten, gekoppeld aan het hogere tarief dat correspondeert met een volledige afbouw, zijn echter van dien aard dat dit opweegt tegen het verlies van het sturingsinstrument bij aankoop. Daarnaast is het zeer waarschijnlijk dat ook een effectief vormgegeven kilometertarief met een slimme wijze van differentiëren op milieukeurmerken, bijvoorbeeld op kenmerken als CO<sub>2</sub>-uitstoot, op termijn zal bijdragen aan een milieubewuste keuze bij de aankoop van een voertuig.

Alles afwegende komt het kabinet tot de conclusie dat het verantwoord is om te besluiten tot een volledige afschaffing van de BPM.

### **Fasering**

De verdere omzetting van een vaste autobelasting zoals de BPM naar een variabele heffing zoals de kilometerprijs dient met de nodige omzichtigheid te gebeuren. Een te forse omzetting ineens heeft grote gevolgen voor het bestaande wagenpark. Deze gevolgen bestaan enerzijds uit een daling van de waarde van het bestaande wagenpark, maar anderzijds zal bij veel autobezitters het gevoel van dubbel betalen ontstaan, namelijk dat men op enig moment de kilometerprijs moet gaan betalen terwijl men in het (recente) verleden al BPM heeft betaald. In het rapport van de planbureaus wordt aan deze problematiek uitgebreid aandacht geschonken en worden verschillende varianten geschetst die de gevolgen van een dergelijke omzetting op het bestaande wagenpark kunnen mitigeren. Het kabinet geeft de voorkeur aan de variant die wordt beschreven in paragraaf 5.5 van het rapport, namelijk de variant waarin de BPM gefaseerd wordt afgebouwd tot het uiteindelijk gewenste niveau van i.c. nul.

Deze gefaseerde afbouw is deels al in gang gezet door middel van de hiervoor genoemde vluchtheuvelvariant waar het kabinet in 2008 mee is begonnen en waarin de BPM in stappen van 5% wordt afgebouwd tot 75% van het niveau 2007. Vanaf 2013 zullen de stappen in gang worden gezet voor de afbouw van de dan resterende BPM. Deze afbouw zal in zes jaarlijkse stappen van telkens 12,5% worden afgerond tot uiteindelijk nul in 2018. De autobranche, maar ook de vlooteigenaren zoals de leasemaatschappijen, hebben aangegeven dat het omzetten van de BPM in stappen van 12,5% markttechnisch mogelijk is, zeker indien dat tijdig (vier jaar voor inwerkingtreding, van belang voor met name de leasemaatschappijen in verband met de aanpassing van contracten) wordt aangekondigd.

## **Zolang de BPM nog bestaat – omvorming naar emissiegerelateerde BPM**

In de brief over de verdere vergroening is het voornemen geuit om de huidige BPM in een aantal jaren om te vormen tot een belasting die niet langer alleen de catalogusprijs van de auto als grondslag kent, maar tevens de emissies van het voertuig. Na deze omvorming zal de BPM waarschijnlijk niet langer op alle personenauto's van toepassing zijn. Slechts de onzuiniger en meer vervuilende auto's zullen met een BPM-heffing worden geconfronteerd, een heffing die oploopt naarmate de auto minder zuinig of meer vervuilend is. In het kader van de omzetting naar de kilometerprijs is het van belang dat de uitwerking die de milieudifferentiaties in de MRB en de BPM hebben op het milieu op het moment van omzetting, zoveel mogelijk eveneens worden gerealiseerd met behulp van de kilometerprijs die in de plaats komt van de MRB en BPM.

### **Overige besluitvorming**

Over een deel van de fiscale gevolgen als gevolg van de omzetting naar de kilometerbeprijzing heeft binnen het kabinet al eerder besluitvorming plaatsgevonden. Dit is tot uitdrukking gekomen in de eerder genoemde brief van 30 november 2007. Dat betreft bijvoorbeeld de afschaffing van de MRB voor personenauto's, bestelauto's en lichte vrachtwagens. Voor zware vrachtwagens geldt een Europees minimumtarief, omzetting van de MRB voor die voertuigcategorie is derhalve slechts mogelijk voor zover die minimumtarieven niet worden onderschreden.

Het systeem geldt voor alle weggebruikers: voor alle motorvoertuigen moet in beginsel de kilometerprijs worden betaald. Uitzonderingen zijn mogelijk op onder meer financiële, technische en praktische gronden. Voor motoren gelden bijvoorbeeld bezwaren van overwegend technische en financiële aard die een overgang naar het regime van kilometerbeprijzing vooralsnog moeilijk, zo niet onmogelijk maken. Voor motoren zal voorshands dan ook het huidige fiscale regime van toepassing blijven. Deze uitzonderingen zullen worden opgenomen in de Wet kilometerprijs.

Besluitvorming heeft eveneens al plaatsgevonden waar het betreft het in de kilometerprijs (basistarief) aansluiten bij de milieudifferentiaties die zijn opgenomen in de BPM en de MRB op het moment van omzetting (lees: vanaf 2011 voor de vracht en vanaf 2012 voor de overige motorrijtuigen).

### **De feitelijke omzetting van de BPM naar de kilometerprijs**

Hiervoor is reeds gewezen op de vluchtheuvelvariant waarin de verlaging van de BPM gepaard gaat met een verhoging van de MRB. Ook in de jaren 2013 tot en met 2016 zal voortzetting van de vluchtheuvelvariant noodzakelijk zijn. De derving van de opbrengst van de BPM (vanaf 2013 telkens 12,5%) zal moeten worden opgevangen door:

- zowel de MRB voor zover het gaat om de personenauto's die nog niet onder het regime van de kilometerbeprijzing zijn ondergebracht,
- en de kilometerprijs voor de voertuigen die al wel onder het regime van de kilometerprijs zijn gebracht.

Feitelijk worden beide heffingen, dus zowel de MRB als de kilometerprijs, elk jaar verhoogd tot het moment waarop de MRB voor personenauto's geheel kan vervallen als de laatste personenauto onder het regime van de kilometerprijs is gebracht en de kilometerprijs het voorziene niveau in het eindbeeld heeft bereikt.

Vanaf het begin, te weten het moment dat de eerste personenauto onder het regime van de kilometerprijs wordt gebracht, wordt de kilometerprijs geheven volgens het niveau dat de kilometerprijs zal hebben op het

moment dat de laatste personenauto onder het regime van de kilometerbeprijzing wordt gebracht, te weten 2016. De BPM is dan voor 75% omgezet. In de jaren 2017 en 2018 wordt de BPM in twee stappen verder afgebouwd tot nul en in die jaren wordt het tarief van de kilometerprijs in twee stappen dienovereenkomstig verhoogd. In 2018 is dan voor het tarief het eindbeeld ontstaan.

Omdat reeds vanaf 2012 een tarief voor de kilometerheffing wordt gehanteerd dat overeenkomt met 75% afbouw van de BPM terwijl deze afbouw pas in 2016 wordt gerealiseerd, zouden de automobilisten die reeds onder het regime van de kilometerbeprijzing vallen en die een gemiddeld jaar-kilometrage hebben, feitelijk meer betalen dan die automobilisten die nog onder het regime van de motorrijtuigenbelasting vallen en die ook een gemiddeld jaarkilometrage rijden. Om die reden zal aan automobilisten die reeds onder het regime van de kilometerbeprijzing vallen een korting worden verleend op zijn te betalen bedrag aan kilometerprijs voor het deel van de BPM waarvoor in dat jaar nog geen omzetting van de BPM heeft plaatsgevonden. Deze korting neemt af naarmate in de loop van de ingroefase er meer BPM wordt omgebouwd en zal nul zijn in het jaar waarin 75% van de BPM is omgezet (2016).

*Een voorbeeld kan deze wijze van omzetting illustreren:*

*Auto A zal pas met de laatste groep, in 2016, overgaan naar de kilometerbeprijzing. Voor auto A wordt de MRB in de jaren 2013 tot en met 2015 telkens verhoogd met een bedrag voor uitsluitend het deel BPM dat in dat jaar wordt omgezet. In 2016 wordt het laatste deel van de BPM omgezet in een hogere MRB (virtuele MRB 2016), die op hetzelfde, ondeelbare moment wordt omgezet in de kilometerprijs.*

*Auto B gaat in 2013 al over naar het regime van de kilometerprijs. De kilometerprijs wordt, uitgaande van de gemiddelde auto bij een gemiddeld gebruik, direct vastgesteld op het niveau van het eindbeeld van 2016. Oftewel, de virtuele (hoge) MRB 2016 maakt vanaf het begin onderdeel uit van de kilometerprijs. Om ongelijke behandeling met de houder van auto A te voorkomen krijgt de houder van auto B in 2013 het verschil terug tussen deze virtuele MRB 2016 voor zijn auto en de MRB zoals die voor zijn auto zou hebben gegolden in 2013, als hij niet al in de kilometerprijs was betrokken. Hiermee wordt ook voorkomen dat er voor de overheid een meeropbrengst wordt gegenereerd. In 2014 krijgt de houder van auto B het verschil terug tussen de virtuele MRB 2016 en de MRB zoals die in 2014 zou hebben gegolden. Dit is een lager bedrag dan in 2013, omdat intussen weer een stukje BPM in de MRB is omgezet. In 2015 is de teruggaaf opnieuw lager. In 2016 ten slotte verkeert iedereen weer in dezelfde situatie en is er geen sprake meer van een teruggaaf.*

Om een aantal ongewenste effecten te voorkomen, zoals het op de weg laten staan (zonder te rijden) van een auto die rijp is voor de sloop teneinde de teruggaaf te incasseren, dient de teruggaaf alleen te worden verleend tot maximaal het bedrag van de verschuldigde kilometerprijs. Daarmee krijgt de teruggaaf de vorm van een vaste korting voor die auto op het verschuldigde bedrag van de kilometerprijs.

Voordeel van wijze van omzetten is dat meteen kan worden gestart met een stabiele kilometerprijs die vanaf het begin ten volle zijn regulerend karakter heeft. Voorts heeft de korting de vorm van een vast bedrag, ongeacht het aantal kilometers. Door het verlenen van een teruggaaf/korting ontstaat er feitelijk een heffingsvrije voet waardoor de weinigrijders in relatieve zin een groter voordeel hebben.

### **Wijze van ingroei in het regime van de kilometerbeprijzing**

In 2011 zal de vracht, zowel de zogenoemde lichte als de zware vracht, onder het regime van de kilometerbeprijzing zijn gebracht. In de periode 2012 tot en met 2016 zal dat plaatsvinden voor de overige voertuigen die nu vallen onder de MRB 1994, met uitzondering van de motoren.

Het is duidelijk dat niet alle voertuigen tegelijkertijd in het nieuwe regime kunnen worden betrokken. Dat zal om verschillende redenen (beschikbaarheid OBE's (On Board Equipment) en mogelijkheden tot inbouw in de voertuigen) gefaseerd moeten plaatsvinden. Vanaf 2012 zullen ongeveer 7,4 mln personenauto's, 870 000 bestelauto's (zowel de particuliere als de bestelauto van de ondernemer) en ongeveer 10 500 autobussen onder het regime moeten worden gebracht. De verwachting is dat in 2012 ongeveer 0,5 mln voertuigen zullen «overgaan», in 2013 ongeveer 1,5 mln, in 2014 ongeveer 2 mln, in 2015 ongeveer 3 mln en in 2016 de rest (ruim 1 mln voertuigen).

De bussen vormen een duidelijk afgebakende afzonderlijke categorie vervoermiddelen. Gelet op de relatief beperkte omvang kunnen de bussen op enig moment en tegelijk overgaan van de MRB naar de kilometerbeprijzing.

Voor de overige voertuigen (personenauto's en alle bestelauto's) zal een fasering moeten worden gevonden op basis van een zo objectief mogelijk criterium. Voor zover mogelijk dient dat criterium er eveneens voor te zorgen dat de opbrengst in de jaren waarin de ingroei plaatsvindt, stabiel is. Dat wil zeggen dat het totaal aan opbrengst van de MRB, de (resterende) BPM en de kilometerprijs in die jaren zoveel mogelijk gelijk is aan de opbrengst van de MRB en de BPM bij ongewijzigd beleid en gelijk is aan de opbrengst van de kilometerprijs in het eindbeeld. Dit sluit een ingroei op basis van vrijwilligheid uit. In dat geval worden èn de opbrengst èn de gewenste aantallen niet gehaald omdat weinigridders zo vroeg mogelijk en veelrijders zo laat mogelijk onder het regime van de kilometerbeprijzing gebracht willen worden.

Het kabinet heeft onderzocht of de keuze voor een bepaald ingroeimodel kan bijdragen aan bijvoorbeeld verbetering van het milieu, congestiebestrijding of anderszins verbeteren van de bereikbaarheid. Dit bleek helaas niet mogelijk. Er is namelijk geen ingroeimodel mogelijk dat tegemoet komt aan de praktische haalbaarheid van de fasering en dat ook werkelijk aan de eventueel gestelde doelen in de relatief korte ingroEIFASE bijdraagt. Om die reden wordt gekozen voor een ingroeimodel dat makkelijk uitvoerbaar is, zonder dat daarmee specifieke doelen worden nagestreefd. Deze invalshoek sluit bijvoorbeeld een fasering op basis van gewicht, brandstofsoort of leeftijd uit, faseringsmodellen die bovendien het nadeel hebben dat budgetneutraliteit tijdens de ingroEIFASE moeilijker realiseerbaar is. Indien de ingroei op leeftijd zou plaatsvinden, bijvoorbeeld de nieuwe voertuigen eerst, wordt feitelijk begonnen met de veelrijders. Met nieuwe auto's worden gemiddeld per jaar meer kilometers afgelegd dan met oude. Hetzelfde geldt als zou worden gefaseerd op brandstofsoort. Dieselauto's bijvoorbeeld kennen een hoger jaarkilometrage (en een hoger basistarief) dan benzine.

Het kabinet geeft er dan ook de voorkeur aan om te faseren op basis van de cijfers in de eerste cijfergroep van het kenteken. Dat is willekeurig en heeft tot gevolg dat te allen tijde sprake is van ingroei van een groep voertuigen die naar hun aard en samenstelling een gemiddelde zal zijn wat betreft veelrijders en weinigridders, maar ook naar gewicht, brandstofsoort en leeftijd. Een dergelijke keuze van ingroeimodel heeft ook voordelen voor de handhaving in de ingroeiPERIODE; herkenning van het nummerbord is veel eenvoudiger dan het geval zou zijn bij een andere keuze voor een ingroeimodel.

De grondslag voor de fasering zal worden vastgelegd in de Wet op de kilometerprijs. Hierbij zal bij ministeriële regeling steeds worden bepaald welke hoeveelheid voertuigen voor welke datum moet zijn uitgerust met een registratievoorziening. De houders van deze voertuigen krijgen vervolgens een redelijke termijn (gedacht wordt aan een periode van 3 maanden) om te zorgen dat zij de OBE ook inbouwen. Op het moment dat de registratievoorziening moet zijn ingebouwd, valt de desbetreffende houder van het voertuig onder de werking van de Wet kilometerprijs en

niet langer onder de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. In die laatste wet zal een nieuwe bepaling worden opgenomen, houdende dat de MRB slechts verschuldigd is voor zover niet uit de Wet op de kilometerprijs blijkt dat de kilometerprijs verschuldigd is. Feitelijk wordt in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 een nieuwe grondslag ingebracht, namelijk het al dan niet verschuldigd zijn van de kilometerprijs.

### **Afschaffing/verlaging MRB en BZM (vracht)**

#### *Algemeen*

Hiervoor is in de paragraaf (*Wijze van ingroei in het regime van de kilometerbeprijzing*) uiteengezet op welke wijze de MRB voor personenauto's en bestelauto's (zowel die in bezit van particulieren als die welke worden gebruikt door ondernemers) zal worden beëindigd op het moment dat deze voertuigen gefaseerd onder het regime van de kilometerprijs worden gebracht. Deze categorie voertuigen behoeft in deze paragraaf dan ook niet nader te worden gededd.

Voor de zware en de lichte vrachtwagens zal hierna per categorie een nadere uiteenzetting worden gegeven van de verschillende aspecten die aan de vermindering, dan wel afschaffing van de MRB zijn verbonden.

#### *Lichte vrachtwagens*

Voor de lichte vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa (mtm) van 3500 kg tot 12 000 kg geldt momenteel een MRB ten bedrage van € 68,43 per kwartaal<sup>1</sup>, oftewel € 273,36 per jaar. Binnen deze gewichtsklasse geldt geen differentiatie naar gewicht, aantal assen of luchtvering. Evenmin is er sprake van differentiatie op basis van brandstofsoort. In totaal rijden er in Nederland ongeveer 25 000 lichte vrachtwagens rond. Het totale budgettaire belang van de MRB voor deze voertuigcategorie bedraagt ongeveer € 6,9 mln per jaar. Er bestaan geen (fiscale) belemmeringen om voor deze voertuigen in 2011 op enig (willekeurig) moment de toepassing van de MRB te beëindigen en de omzetting naar de kilometerprijs te realiseren.

#### *Zware vrachtwagens*

Voor de zware vrachtwagens met een mtm van 12 000 kg of meer gelden momenteel twee fiscale regimes, namelijk de MRB en de BZM. Voor beide belastingen geldt dat deze (mede) gebaseerd zijn op de Europese richtlijn nr. 1999/62<sup>2</sup>. Voor de MRB voor zware vrachtwagens zijn in deze richtlijn minimumtarieven opgenomen. In de richtlijn zijn tevens kaders opgenomen voor de zogenoemde tolgelden en gebruiksrechten. De BZM wordt voor de toepassing van de richtlijn beschouwd als een gebruiksrecht en dientengevolge gelden de in de richtlijn opgenomen kaders voor de BZM.

Nederland is gehouden een MRB op zware vrachtwagens toe te passen en dient daarbij de in de richtlijn neergelegde minimumtarieven in acht te nemen. Bij het Belastingplan 2001 zijn de tarieven van de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtwagens met ingang van 1 augustus 2001 gedifferentieerd naar het aantal assen en het al dan niet aanwezig zijn van luchtvering. In die (toen nieuwe) systematiek is zoveel mogelijk aangesloten bij de minimumtarieven voor de motorrijtuigenbelasting zoals die golden en nog gelden op basis van de meergenoemde richtlijn 1999/62/EG. In de Fiscale aanpassingswet euro zijn de in het Belastingplan 2001 vastgestelde tarieven omgezet naar euro's. Sindsdien zijn de MRB-tarieven voor zware vrachtwagens nauwelijks gewijzigd en de huidige tarieven zijn dan ook slechts (zeer) beperkt hoger dan het Europees minimumniveau. In het kader van de huidige omzetting van de MRB naar de kilome-

<sup>1</sup> Tarief sinds 1 februari 2008 ingevolge artikel 25a van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

<sup>2</sup> Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtwagens (PbEU L 1987).

terprijs zullen de huidige tarieven worden verlaagd tot het niveau zoals dat in 2001 is vastgesteld. Doordat de tarieven slechts beperkt hoger zijn dan de Europese minimumtarieven, kan slechts een klein deel van de huidige MRB worden omgezet naar de kilometerprijs. Ten opzichte van de huidige MRB-tarieven leidt dat voor het merendeel van de tarieven tot een verlaging van ongeveer 13,5%. De MRB-tarieven worden jaarlijks aangepast aan de inflatie (artikel 81a van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994). Overeenkomstig het gestelde in de meergenoemde brief over de verdere vergroening wordt wellicht de MRB voor de meest vervuilende vrachtwagens (EURO 0, I en II) verhoogd. Als gevolg van de inflatie en deze specifieke verhoging van de MRB zal de verlaging van de MRB (uiteraard) groter kunnen zijn dan de genoemde 13,5%. In de bijlage bij deze brief is een overzicht opgenomen van de MRB-tarieven voor zware vrachtwagens zoals die zullen gelden vanaf het moment dat deze voertuigcategorie onder het regime van de kilometerbeprijzing worden gebracht. Op basis van de huidige tarieven bedraagt het budgettaire belang van een verlaging met 13,5% ongeveer € 10 mln.

Het heffen van tolgelden of gebruiksrechten is facultatief. De richtlijn verplicht daar niet toe. De lidstaten zijn vrij een dergelijke heffing in te voeren, maar ook vrij om deze weer af te schaffen. Wel zijn in de richtlijn de voorwaarden neergelegd waaronder lidstaten een dergelijke heffing kunnen introduceren. Voorts bevat de richtlijn maximumtarieven voor de gebruiksrechten.

Met inachtneming van genoemde richtlijn heeft Nederland samen met Duitsland, België, Luxemburg en Denemarken het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Brussel, 9 februari 1994, Trb. nr. 16) gesloten. In 1998 is Zweden tot het verdrag toegetreden. Duitsland heeft in verband met de invoering van de Maut voor zware vrachtwagens met ingang van 31 augustus 2003 de heffing van het gebruiksrecht beëindigd, maar heeft het verdrag niet opgezegd. Nederland is (uiteraard) vrij dezelfde stap te zetten en dus de heffing te beëindigen dan wel het verdrag op te zeggen, een en ander met inachtneming van de ter zake in het verdrag neergelegde bepalingen. Zowel bij beëindiging van de heffing als bij opzegging van het verdrag geldt formeel een opzegtermijn van negen maanden. Voor opzegging geldt daarnaast dat deze dient plaats te vinden per begin van het kalenderjaar; een beëindiging kan op elk willekeurig tijdstip ingaan. Mede gezien de grotere flexibiliteit gaat mijn voorkeur voorsnog uit naar beëindiging van de heffing van het Eurovignet zonder opzegging van het verdrag.

In de eerder genoemde brief van 30 november 2007 heeft het kabinet aangekondigd dat in 2011 de vracht zal overschakelen naar het regime van de kilometerbeprijzing. In 2011 zal derhalve de BZM worden afgeschaft.

De tarieven voor de BZM zijn thans gedifferentieerd naar het aantal assen (niet meer dan drie assen en vier assen of meer) en naar de Euroklasse van de motor (niet-EURO, EURO I en Euro II en schoner). Daarnaast wordt een onderscheid gemaakt naar de tijdvakken, dag, week, maand of jaar. In 2006 is de richtlijn 1999/62/EG gewijzigd. Deze wijziging verplicht de lidstaten die een gebruiksrecht toepassen, deze verdergaand te differentiëren en wel naar EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III en EURO IV en schoner. Deze aangepaste differentiatie gaat voorts gepaard met een verhoging van de maximumtarieven voor de BZM. Op dit moment bedraagt het budgettaire belang van de BZM € 121 mln per jaar (raming 2008). Indien de hiervoor bedoelde verdergaande differentiatie van de tarieven kracht van wet heeft gekregen, zal het budgettaire belang BZM stijgen tot ongeveer € 140 mln.



Dit volledige bedrag zal in 2011, net als de hiervoor genoemde deel van de MRB dat uitstijgt boven het Europese minimum, worden omgezet in de kilometerprijs.

De staatssecretaris van Financiën,  
J. C. de Jager

Bij een toegestane maximum massa in kilogrammen van	Over een tijdvak van drie maanden									
	Zonder koppelinrichting						Met koppelinrichting			
	Zonder luchtvering			Met luchtvering			Zonder luchtvering		Met luchtvering	
	met aantal assen						Met aantal assen			
	2	3	4 of meer	2	3	4 of meer	2	3 of meer	2	3 of meer
<15 000	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00
15 000 tot 23 000	€ 71,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00
23 000 tot 25 000	€ 84,00	€ 84,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00
25 000 tot 27 000	€ 84,00	€ 84,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 79,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00
27 000 tot 29 000	€ 93,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 79,00	€ 59,00	€ 59,00	€ 59,00
29 000 tot 31 000	€ 137,00	€ 137,00	€ 137,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 86,00	€ 84,00	€ 59,00	€ 59,00
31 000 tot 33 000	€ 137,00	€ 137,00	€ 137,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 119,00	€ 84,00	€ 86,00	€ 59,00
33 000 tot 36 000	€ 137,00	€ 137,00	€ 137,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 179,00	€ 116,00	€ 119,00	€ 84,00
36 000 tot 38 000	€ 137,00	€ 137,00	€ 137,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 179,00	€ 116,00	€ 119,00	€ 84,00
38 000 tot 40 000	€ 137,00	€ 137,00	€ 137,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 179,00	€ 159,00	€ 131,00	€ 116,00
> 40 000	€ 137,00	€ 137,00	€ 137,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 93,00	€ 235,00	€ 235,00	€ 179,00	€ 159,00