

Vergaderjaar 2008–2009

**31 704**

## **Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2009)**

**Nr. 26**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 november 2008

Bij brief van 30 oktober 2008 (Kamerstuk 31 704, nr. 15) heb ik uw Kamer een eerste reactie gegeven op de recente uitspraak van het Gerechtshof in Den Haag waarin het Hof heeft geoordeeld dat de fijnstofdifferentiatie in de Belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM) in strijd is met het Europees recht. In die brief heb ik toegezegd dat ik de Kamer nader zou informeren over de gevolgen van die uitspraak. Onderhavige brief strekt daartoe.

#### **Inleiding**

Voor de autobranche en de consument is het noodzakelijk dat op zeer korte termijn duidelijk wordt welke gevolgen de uitspraak heeft voor de in 2008 verkochte en nog te verkopen dieselauto's en hoe de situatie zal zijn voor de jaren 2009 en 2010. Daarbij speelt ook een rol de dekking van de voor de fijnstofdifferentiatie voorziene opbrengst die wegvalt als gevolg van de uitspraak. In een overleg met de autobranche, vertegenwoordigd door de RAI-vereniging en de BOVAG is met name de uitvoerbaarheid voor zowel de branche als de belastingdienst van een te nemen maatregel aan de orde geweest. Daarbij is tevens bezien op welke wijze de effecten voor de schoonste dieselauto's en de zuinigste auto's kunnen worden gemitigeerd. In dat overleg heeft overigens voorop gestaan dat het de verantwoordelijkheid is van het ministerie van Financiën of en in welke mate dekking moet worden gezocht voor de derving die optreedt als gevolg van het vervallen van de fijnstofdifferentiatie alsmede de vormgeving van de dekking vast te stellen.

Ik stel voor dat de fijnstofdifferentiatie per 1 januari 2009 vervalt. Voorts dient een besluit te worden genomen over de gevolgen die de uitspraak heeft voor de in 2008 verkochte en nog te verkopen dieselauto's. Als gevolg van het vervallen van de fijnstofdifferentiatie derft de staat geraamde en ingeboekte opbrengen waardoor dekking noodzakelijk is. De fijnstofdifferentiatie was zo succesvol dat het aantal nieuwe diesel-personenauto's met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km bijna

verwaarloosbaar klein is geworden. Het is zaak om ernaar te streven dit hoge peil van «schone» diesels vast te houden. Ik acht daarvoor introductie van een nieuwe stimuleringsregeling in de BPM wenselijk. Ook voor deze nieuwe stimuleringsmaatregel dient dekking te worden gevonden.

Voor de fijnstofdifferentiatie is in het Belastingplan 2008 de volgende opbrengst ingeboekt.

	2008	2009	2010	s structureel
Fijnstofdifferentiatie dieselauto's	124	77	33	0
Uitstel naar 1 april 2008 en aanpassing startkorting	- 13	13	13	0
	111	90	46	0

## 2008

Voor de in 2008 (tot op heden) verkochte dieselauto's wordt niet teruggekomen op de kortingen die als gevolg van de fijnstofdifferentiatie op de BPM zijn verleend. Indien de toepassing van de fijnstofdifferentiatie in 2008 heeft geleid tot een verhoging van de BPM, zal deze verhoging worden terugbetaald aan de houder van de dieselauto. Mij staat voor ogen dat deze teruggaaf zal plaatsvinden op initiatief van de Belastingdienst zonder dat daarvoor een actie van vorengenoemde houder noodzakelijk is.

Een wijziging van de BPM als gevolg van het vervallen van de fijnstofdifferentiatie treedt bij voorkeur pas in werking met ingang van 1 januari 2009. Voor de auto's die nog in 2008 worden verkocht blijft derhalve de huidige wetgeving van toepassing. Ik ben echter voornemens om voor de dieselauto's die nog in 2008 zullen worden verkocht wel de kortingen op de BPM toe te passen zoals die voortvloeien uit de fijnstofdifferentiatie, maar de uit die differentiatie voortvloeiende verhogingen niet. Op korte termijn zal ik hiervoor een beleidsbesluit bekend maken.

De budgettaire derving die optreedt als gevolg van het vervallen van de fijnstofdifferentiatie zal, voor zover deze betrekking heeft op het jaar 2008, niet worden gedekt. Deze derving loopt derhalve in het saldo.

## 2009-2011

De derving voor de jaren 2009 en 2010, in totaal € 135 mln, wordt wel gedekt. Deze derving wordt opgevangen in de periode 2009, 2010 en 2011. Door voor een langere periode te kiezen worden de gevolgen enigszins beperkt, per jaar dient een dekking te worden gevonden van € 45 mln in plaats van € 90 mln in 2009 en € 46 mln in 2010. Deze kasschuif acht ik acceptabel.

De dekking wordt voor het jaar 2009 gevonden in de zogenoemde CO<sub>2</sub>-toeslag. Deze toeslag is van toepassing op personenauto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot die een bepaalde grens overschrijdt. In het Belastingplan 2009 is voorgesteld deze grens voor benzineauto's te stellen op 212 gr/km en voor dieselauto's op 176 gr/km. Het verlagen van deze grens naar 205 gr/km, respectievelijk 170 gr/km leidt tot de noodzakelijke opbrengst van € 45 mln in 2009.

Na 2009 wordt, zoals voorzien in het Belastingplan 2009, de CO<sub>2</sub>-toeslag vervangen door een progressief (schijven)tarief op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Voor de jaren 2010 en 2011 wordt de dekking gerealiseerd door de tarieven in de tweede en derde schijf als volgt te verhogen.

2010: tarief 2e schijf van € 106 naar € 120  
 tarief 3e schijf van € 246 naar € 278.  
 2011: tarief 2e schijf van € 156 naar € 173  
 tarief 3e schijf van € 363 naar € 403.

Ook deze wijziging leidt voor de jaren 2010 en 2011 tot de noodzakelijke opbrengst van € 45 mln.

### Stimuleringsregeling in de BPM voor «schone» dieselauto's

Het vervallen van de fijnstofdifferentiatie zou zonder nadere maatregelen kunnen leiden tot een toename van de verkoop van dieselauto's die meer dan 5 mg/km fijn stof uitstoten, met andere woorden: van dieselauto's die niet zijn voorzien van een roetfilter. Dat acht ik niet gewenst. Om die reden stel ik dan ook voor om vanaf 1 januari 2009 een korting op de BPM te introduceren van € 600 voor personendieselauto's die niet meer dan 5 mg/km fijn stof uitstoten. Deze regeling komt overeen met de bonusregeling die van toepassing was voordat de fijnstofdifferentiatie in werking trad en dekt ongeveer de meerkosten die verbonden zijn aan het affabriek inbouwen van een roetfilter. Het budgettaire beslag van deze stimuleringsregeling bedraagt – uitgaande van het huidige aandeel personendieselauto's dat aan genoemde norm voldoet, namelijk rond de 95% van alle verkochte dieselpersonenauto's – in 2009 € 76 mln. Met ingang van 1 januari 2011 wordt het roetfilter verplicht voor alle vanaf die datum nieuw te verkopen dieselpersonenauto's. Een stimuleringsregeling is dan niet langer noodzakelijk. In de aanloop naar die verplichting zullen de meerkosten van een roetfilter als gevolg van de toegenomen hoeveelheden afnemen. Om die reden acht ik in 2010 een stimulering ter grootte van € 600 niet langer noodzakelijk. Daarom stel ik voor de korting vanaf 1 januari 2010 te verminderen tot € 300. In 2010 bedraagt het budgettaire beslag dan € 38 mln.

Ik stel voor om het totale budgettaire beslag (€ 114 mln) van deze stimuleringsmaatregel te dekken in een periode van drie jaar (2009, 2010 en 2011, telkens € 38 mln) door in de BPM tijdelijk de dieseltoeslag te verhogen en de benzinekorting te verlagen met (in beide gevallen) € 76. In het Belastingplan 2009 worden al wijzigingen voorgesteld van zowel de dieseltoeslag als de benzinekorting. Op grond van dat belastingplan ontstaat het volgende verloop:

	2009	2010	2011	2012	2013
dieseltoeslag	€ 290	€ 1000	€ 1450	€ 1900	€ 2400
benzinekorting	- € 1364	- € 1364	- € 900	- € 450	0

Bij doorvoering van de hiervoor genoemde maatregelen ter dekking van de te introduceren bonus, ontstaat (met inbegrip van die bonus) het volgende verloop:

	2009	2010	2011	2012	2013
Dieseltoeslag	€ 366	€ 1076	€ 1526	€ 1900	€ 2400
Benzinekorting	- € 1288	- € 1288	- € 824	- € 450	0
BPM korting roetfilter	- € 600	- € 300			

### Samengevat

Als gevolg van de uitspraak van het Hof kan de (zeer succesvolle) fijnstofdifferentiatie niet langer in stand blijven. Uitvoeringsoverwegingen wordt voorgesteld deze niet direct maar pas per 1 januari 2009 te laten vervallen. De budgettaire derving in 2008 loopt in het saldo. De dekking van de budgettaire derving in 2009 en 2010 is gezocht binnen de

CO<sub>2</sub>-toeslag c.q. het schijventarief van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit heeft het voordeel dat in deze dekkingsmaatregel de zuinige auto's zoveel mogelijk worden ontzien. Gelet op de breed gedragen wens om ook in de jaren 2009 en 2010 een vorm van stimulering tot beperking van de fijnstofuitstoot te behouden, stel ik voor een bonus te introduceren van € 600 (2009) respectievelijk € 300 (2010) voor dieselpersonenauto's met een fijnstofuitstoot van niet meer 5mg/km, te dekken door een aanpassing van de dieseltoeslag en benzinekorting. Voor beide dekkingsmaatregelen wordt voorgesteld deze uit te smeren over een periode van drie jaar. Ik ben van mening dat het samenstel van deze maatregelen aanvaardbaar is waar het betreft de markt- en milieueffecten. De bestaande verhoudingen binnen de BPM, voor zover het betreft de dieseltoeslag en de benzinekorting, worden niet gewijzigd. Daarnaast worden de prijseffecten voor de meest schone dieselauto's als gevolg van het wegvallen van de fijnstofdifferentiatie (verlies maximale korting van € 900) zoveel mogelijk gemitigeerd.

Ik zal de Kamer zo spoedig mogelijk een nota van wijziging op het Belastingplan 2009 doen toekomen waarin het vorenstaande is verwerkt.

De staatssecretaris van Financiën,  
J. C. de Jager