

Vergaderjaar 2008–2009

31 492

Fiscale vergroening

Nr. 15

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juni 2009

Met ingang van 1 januari 2010 wordt de huidige BPM, die wordt geheven over de netto-catalogusprijs van nieuwe personenauto's, in vier jaarlijkse stappen omgebouwd naar een heffing op basis van de CO₂-uitstoot van de personenauto. Hoe zuiniger de personenauto in verbruik, hoe lager de BPM. Daarentegen: hoe onzuiniger de personenauto, hoe hoger de BPM. Dit doet recht aan het beginsel «de vervuiler betaalt» en geeft autokopers bovendien een prikkel om te kiezen voor een zuinige auto. Deze ombouw is opgenomen in het Belastingplan 2009 die einde vorig jaar door het Parlement is aanvaard.

De RAI, BOVAG en VNA (hierna autobranche) en ANWB hebben op 3 juni 2009 de uitkomsten van hun maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van deze ombouw van de BPM-grondslag naar CO₂-uitstoot openbaar gemaakt. Naar aanleiding daarvan heeft uw Kamer gevraagd om een brief van het Kabinet met reactie op de uitkomsten van de MKBA.

De autobranche en de ANWB zijn van mening dat de maatschappelijke baten niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten. Zij baseren deze conclusie op een veronderstelde lastenverzwaring en een eveneens verondersteld welvaartsverlies bij consumenten en producenten. Hierna zal ik nader op de verschillende aspecten van de conclusies uit de MKBA in gaan.

De autobranche en de ANWB menen volstrekt ten onrechte dat de ombouw een lastenverzwaring met zich brengt. Zij gaan uit van een lastenverzwaring van € 650 miljoen in 2013 en baseren dit op de veronderstelling dat auto's minder snel zuiniger zullen worden dan waar bij de tariefberekening vanuit is gegaan. In de memorie van toelichting bij het Belastingplan 2009 is aangegeven dat de ombouw lastenneutraal plaatsvindt. Het misverstand doet zich kennelijk voor doordat de autobranche en ANWB ofwel deze bepaling in de memorie van toelichting over het hoofd hebben gezien, ofwel de bepaling ten onrechte niet in het onderzoek betrokken hebben. De tot en met 2013 opgenomen tarieven voor de BPM zijn op basis van lastenneutraliteit vormgegeven. In dezelfde memorie van toelichting is ook opgenomen dat: «In 2010 mede aan de hand van de

gerealiseerde daling van de CO₂-uitstoot van nieuw verkochte auto's zal worden bekeken of de tarieven bijstelling behoeven.» Wanneer zich dus tegen alle verwachtingen in toch een lastenverzwaring zou voordoen, zullen de tarieven met een *gelijke* lastenverlichting neerwaarts worden aangepast. Er vindt dus per saldo géén lastenverzwaring plaats.

De autobranche en de ANWB stellen daarnaast dat er welvaartsverlies zou optreden voor de consument vanwege het feit dat hij hetzij vanuit financiële overwegingen een andere auto koopt dan hij aanvankelijk van plan was te kopen, dan wel blijft bij zijn oorspronkelijke keuze en daardoor wellicht een hogere belasting aanvaardt, bijvoorbeeld omdat het dan gaat om een onzuinige auto. De autobranche is naar mijn mening niet in staat gebleken een dergelijk welvaartsverlies te onderbouwen. Ik zie niet in hoe iemand die bewust kiest voor een zuiniger auto en daardoor een fiscaal voordeel geniet daadwerkelijk een welvaartsverlies zou ervaren. De keuze door de consument voor een zuiniger auto is precies de gedragsverandering die met de omzetting van de BPM in een CO₂-heffing wordt beoogd. De autokoper zal geen enkel financieel nadeel ondervinden van de keuze voor een zuiniger auto. Sterker nog: hij gaat er op vooruit. In het onderzoek is overigens niet of slechts in beperkte mate rekening gehouden met het feit dat de keuze voor een zuiniger auto ook leidt tot een verlaging van de variabele kosten zoals de brandstofkosten. Voor producenten wordt het aantrekkelijker om zuinige auto's te ontwikkelen. Innovaties om auto's zuiniger te maken, kosten geld. Wanneer een auto daardoor duurder wordt, komt daar nu ook nog de BPM-heffing op basis van catalogusprijs bovenop. Met een BPM op basis van CO₂-uitstoot wordt innovatie niet meer bestraft, maar juist beloond in de vorm van een lagere BPM.

In tegenstelling tot hetgeen de autobranche en de ANWB stellen, staat de invoering van deze andere vormgeving van de BPM *niet* haaks op de lancering van Anders betalen voor mobiliteit. In tegendeel: de maatregel is in lijn met de wens van de Tweede Kamer die heeft gevraagd om een kilometertarief dat mede gebaseerd is op de CO₂-uitstoot van een auto. Overigens wil ik benadrukken dat er verder geen relatie is met Anders Betalen voor Mobiliteit.

De ANWB en autobranche stellen verder dat de milieuopbrengst van de ombouw van de BPM naar CO₂-grondslag nihil is. Uit recent onderzoek van bureau CE Delft, dat één dezer dagen aan de Tweede Kamer wordt aangeboden, kan echter worden afgeleid dat de BPM-ombouw voor 7 procent zal bijdragen aan de in 2020 voorziene CO₂-doelstelling voor de sector verkeer en vervoer¹. Naar de mening van de branche verdient het niet de voorkeur om een belasting die op den duur verdwijnt aan te passen. Maar zelfs als de maatregel in 2020 niet meer geldt, betekent dit nog altijd een aanzienlijke CO₂-reductie. Veel van de auto's die de komende jaren worden verkocht, zullen immers nog vele jaren rondrijden.

In de door uw Kamer aangenomen motie Cramer c.s.² bij het belastingplan 2008 is het kabinet opgeroepen om de BPM verder te differentiëren naar absolute CO₂-uitstoot. De ombouw van de BPM naar een CO₂-heffing, zoals opgenomen in het door beide Kamers aangenomen belastingplan 2009, geeft feitelijk uitvoering aan deze motie. Sinds deze behandeling in beide Kamers is zelfs gebleken dat de CO₂-reductie en daarmee het positieve effect op het milieu, nog groter is dan destijds tijdens de beraadslagingen van uw Kamer aangenomen. Het kabinet ziet dan ook geen enkele reden om van de invoering af te zien.

¹ Rekening houdend met 25% afbouw van de BPM.

² Kamerstukken II 2007/08, 31 205, nr. 59.

De staatssecretaris van Financiën,
J. C. de Jager