

## Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

### **Directie Douane en Verbruiksbelastingen**

Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag  
www.minfin.nl

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

**Uw brief (kenmerk)**

**Bijlagen**

3

Datum 3 juni 2009  
Betreft Fiscale vergroening

Geachte voorzitter,

### **Aanleiding**

Hierbij doe ik u mijn tweede brief over fiscale vergroening toekomen. In deze brief wordt in het bijzonder ingegaan op de mogelijkheden om via de fiscaliteit energiebesparing in de bestaande woningbouw te stimuleren, en daarbij vooral de mogelijkheden om de grote groep eigenaar-bewoners tot energiebesparing te stimuleren. Ook wordt in deze brief specifiek ingegaan op enkele fiscale aspecten rondom natuur en landschap. Voorts wil ik in deze brief enkele onderwerpen op het vlak van de BPM behandelen die indirect met vergroening te maken hebben.

### **Samenvatting**

De afgelopen jaren heeft de fiscale vergroening prominent in de aandacht gestaan. Daarbij is er sprake geweest van een forse intensivering door dit kabinet. Al in zijn eerste Belastingplan heeft het kabinet veel vergroeningsmaatregelen omgezet in wetgeving. Ik noem:

- intensivering van de bonusmalusregeling voor personenauto's in de BPM;
- invoering van een BPM-toeslag voor zeer onzuinige personenauto's (CO2-toeslag);
- invoering van een fijnstofdifferentiatie in de BPM;
- halvering van het MRB-tarief voor zeer zuinige auto's;
- verlaging van de bijtelling privégebruik auto van de zaak voor zeer zuinige auto's naar 14%;
- invoering van de verpakkingenbelasting;
- verhoging van de belasting op milieuonvriendelijke brandstoffen en energie.

Vorig jaar heb ik in mei mijn gedachten en plannen rondom een verdere fiscale vergroening alsmede de fiscale aspecten van Anders Betalen voor Mobiliteit met

uw Kamer gedeeld<sup>1</sup>. Een flink aantal van de toen besproken plannen is via het Belastingplan 2009 gerealiseerd. Het betreft bijvoorbeeld:

- vrijstelling van BPM voor zeer zuinige auto's;
- ombouw van de BPM-grondslag van catalogusprijs naar CO2-uitstoot in de periode 2009 tot en met 2013;
- wettelijke vastlegging van de verschuiving van BPM naar MRB in de periode 2009 tot en met 2013 in de aanloop naar de kilometerprijs, met de aankondiging van de afronding van dit traject in de periode t/m 2018;
- verdere verlaging van het MRB-tarief voor zeer zuinige auto's;
- verhoging van het MRB-tarief voor Euro-0, I en II vrachtwagens;
- verlaging van de bijtelling privégebruik auto van de zaak voor zuinige auto's naar 20%;
- vereenvoudiging van de verpakkingenbelasting.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

Bij verdere stappen rondom fiscale vergroening staat voorop dat de totale belastingopbrengst gelijk dient te blijven. Drie belangrijke argumenten pleiten ervoor om inderdaad verder stappen te zetten op het pad van de fiscale vergroening van het belastingstelsel. Fiscale vergroening:

1. geeft invulling aan het beginsel dat de vervuiler betaalt,
2. leidt tot een brede en evenwichtige belastinggrondslag, en
3. geeft de mogelijkheid om via positieve prikkels het milieu te verbeteren.

Sinds vorig jaar is sprake van een mondiale economische crisis waardoor de economische vooruitzichten voor de korte termijn sterk zijn verslechterd. Dit stelt de Nederlandse samenleving voor een grote opgave. Het kabinet heeft daarom recent via het aanvullend beleidsakkoord Werken aan toekomst<sup>2</sup> een gerichte stimulering voorgesteld voor met name de jaren 2009 en 2010. Het stimuleringspakket in het akkoord bevat een aantal fiscale maatregelen die gerichte lastenverlichting bewerkstelligen. Eén van deze maatregelen is de beëindiging van de heffing van de vliegbelasting. Bij de totstandkoming van de vliegbelasting is ervan uitgegaan dat deze zou leiden tot een vertraging van de autonome groei van de luchtvaart. De luchtvaartsector ondervindt echter momenteel sterk de gevolgen van de economische crisis hetgeen zich uit in fors dalende omzetten, onder meer in het passagiersvervoer. Daarom worden de tarieven van de vliegbelasting per 1 juli 2009 op nul gesteld. De afschaffing van de vliegbelasting wordt geregeld bij het Belastingplan 2010. Als gevolg van de afgenomen vliegbewegingen zullen op korte termijn de negatieve milieueffecten van de beëindiging van de heffing van de vliegbelasting beperkt zijn. De mondiale economische crisis betekent niet dat er geen ruimte meer is voor fiscale vergroening, integendeel. Zo wordt in het aanvullend beleidsakkoord het budget voor de energie-investeringsaftrek (EIA) gedurende twee jaar met jaarlijks € 160 mln verruimd om zodoende woningcorporaties en andere bedrijfsmatige verhuurders te stimuleren extra energiebesparende investeringen te plegen in hun woningvoorraad<sup>3</sup>. Ook wordt het budget voor milieu-investeringsaftrek (MIA) en de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) gedurende twee jaar met

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2007/08, 31 492, nr 1 en Kamerstukken II, 2007/08, 31 305, nr. 35.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 070, nr. 24, brief van 25 maart 2009.

<sup>3</sup> Voor zowel het op nul stellen van de tarieven van de vliegbelasting per 1 juli 2009 als de verruiming van de EIA per 1 april 2009 is een wetswijziging nodig die inmiddels aan uw Kamer is voorgelegd, Kamerstukken II 2008/09, 31 301, nr. 11.

jaarlijks € 30 mln verruimd. Voorts wordt om het energiezuiniger maken van woningen te stimuleren naar verwachting vanaf 1 juli 2009 het verlaagde BTW-tarief toegepast op isolatiewerkzaamheden<sup>4</sup> aan bestaande woningen.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

In deze brief stel ik een aantal fiscale maatregelen op het vlak van vergroening voor. Daarbij maak ik een onderscheid tussen de maatregelen die ik op korte termijn wil realiseren en de maatregelen die wat verder in de toekomst liggen.

Ik kom tot de volgende voorstellen die ik graag in het Belastingplan 2010 wil realiseren:

1. De vrijstelling voor zero-emissionauto's in de BPM wordt verlengd tot 2018.
2. Voor elektrische auto's (zero-emissionauto's) wordt een verlaagde bijtelling (10%) ingevoerd.
3. Zeer zuinige personenauto's worden vrijgesteld van de MRB. Deze stimulans zal worden gefinancierd uit het amendement Cramer c.s. op het Belastingplan 2009<sup>5</sup>
4. Willekeurige afschrijving voor zeer zuinige personenauto's wordt verlengd. Deze stimulans zal worden gefinancierd uit het amendement Cramer c.s. op het Belastingplan 2009
5. Voor de categorie zuinige auto's die net boven de uitstootgrens van de BPM-vrijstelling zitten, wordt in 2010 een extra stimulans gecreëerd in de BPM. Deze stimulans zal worden gefinancierd uit het amendement Cramer c.s. op het Belastingplan 2009
6. Vanaf 1 januari 2011 of, zo mogelijk, eerder wordt een Euro-6 stimulans voor dieselpersonenauto's geïntroduceerd in de BPM. De stimulans zal in het Belastingplan 2010 worden opgenomen en (deels) worden gefinancierd uit het amendement Cramer c.s. op het Belastingplan 2009
7. Zodra de Wegenverkeerswet is aangepast, zal een MRB-differentiatie naar emissieklasse worden doorgevoerd. Met deze MRB-differentiatie zal de MRB voor dieselpersonenauto's en -bestelauto's van particulieren in de klasse Euro 0, 1 en 2 worden verhoogd.
8. Om rekening te houden met de lagere energie-inhoud van E85 is een accijnskorting op E85 wenselijk. Zo'n accijnskorting moet ook uitvoerbaar en controleerbaar zijn en passen binnen de richtlijn energiebelasting. Deze aspecten worden op dit moment in kaart gebracht. Bij een positieve uitkomst zal ik een accijnskorting voor duurzame E85 in het Belastingplan 2010 opnemen.
9. Om te voorkomen dat aardgasauto's bij de ombouw van de BPM naar CO2-grondslag worden overgestimuleerd zal de BPM-ombouw voor aardgasauto's in lijn worden gebracht met de huidige BPM-stimulans.
10. Er komt een fiscale faciliteit in de afvalstoffenbelasting voor de sanering van oude stortplaatsen. Deze faciliteit wordt gefinancierd met een verhoging van de tarieven. Daarnaast wordt de tariefstructuur van de afvalstoffenbelasting verbeterd om enkele knelpunten op te lossen.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 301, nr. (amendement Omtzigt). Het plaatsen van dubbel glas kan op grond van de EU-regelgeving niet onder het verlaagde BTW-tarief vallen maar zal subsidiabel worden.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 70.

De volgende maatregelen zijn nog in onderzoek of vergen nadere afweging:

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

- Als extra in te zetten belastinginstrument voor energiebesparing in de gebouwde omgeving is de energiebelasting op dit moment in principe het meest efficiënt. Vorig jaar is afgezien van een lastenneutrale schuif van directe belastingen naar de energiebelasting vanwege de hoog opgelopen inflatie. Nu de inflatie inmiddels fors is gedaald, lijkt er ruimte te ontstaan voor een dergelijke schuif. Daarbij is het wel zaak om goed oog te houden op de per saldo optredende inkomenseffecten. Daarom wil ik met uw Kamer de discussie aangaan over de wenselijkheid van een dergelijke schuif.
- Omdat Euro-6 dieselauto's qua luchtverontreiniging vergelijkbaar worden met benzineauto's zal het komende jaar het verschil in hoogte tussen de brandstofsoorten in de BPM/MRB voor deze auto's worden herijkt. In dit onderzoek zal ook de aardgasauto worden betrokken.
- Ik acht het wenselijk om de rode dieselregeling verder te beperken. Met de belangrijkste sectoren zal worden gesproken over hun ideeën om tot verdere stappen te komen. In dit verband wordt ook onderzocht of er een beter inzicht kan worden gekregen in het gebruik van rode diesel en de mogelijkheden voor terugsluis via groene prikkels.
- Er wordt voor het Belastingplan 2010 bekeken of een deel van het extra geld voor de MIA/Vamil uit het aanvullend beleidsakkoord kan worden ingezet voor investeringen in natuur en landschap.
- Er wordt een onderzoek gestart naar de vraag of er draagvlak is voor een duurzaam coherent pakket voor natuur en landschap, dit zou dan in de plaats kunnen komen van de huidige Natuurschoonwet.
- Er wordt een studie ondernomen naar het creëren van een persoonsgebonden aftrek voor natuurontwikkeling alsmede naar een stakingswinstfaciliteit voor ondernemers die landbouwgrond omzetten in natuurgrond.

Overigens geldt bij de eventuele introductie van nieuwe fiscale instrumenten het algemene uitgangspunt dat deze zo veel mogelijk in de plaats dienen te komen van verouderde bestaande instrumenten.

Wat de volgende onderwerpen betreft, kom ik tot de conclusie dat er thans geen behoefte is aan verdere actie:

- In de Motie Cramer<sup>6</sup> is verzocht om een uitbreiding van de regeling groen beleggen en de lijst Algemeen Nut Beogende Instellingen ten behoeve van landschapsinvesteringen. Gebleken is dat dit reeds nu mogelijk is. Er is dus geen aanpassing nodig van de huidige regelgeving.
- Voor de korte termijn zijn nieuwe fiscale instrumenten voor energiebesparing in de gebouwde omgeving energie-investeringsaftrek voor energiebesparende investeringen in huurwoningen, het verlaagde BTW-tarief voor isolatiewerkzaamheden en mogelijk een verhoging van de energiebelasting op aardgas. Op langere termijn kunnen andere fiscale instrumenten gekoppeld aan het energielabel van een woning interessant worden als een groot deel van de woningen is gelabeld. Daarbij zal ook de fiscale inpasbaarheid, de uitvoerbaarheid en het streven naar eenvoudiger regels van belang zijn.

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 56.

- Er is geen behoefte aan een fiscale sloopregeling omdat er voor 2009 en 2010 al een subsidieregeling voor sloop van oudere auto's wordt ingevoerd. Een fiscale sloopregeling zou bovendien veel nadelen kennen en moeilijk zijn vorm te geven. Een MRB-differentiatie naar emissieklasse werkt flankerend voor de sloopregeling.
- Er is geen unanieme steun in de EU voor een brede toepassing van het verlaagde BTW-tarief op groene producten en diensten.
- De huidige fiscale regelingen gericht op fietsbezit en -gebruik zijn toereikend. Voor de effectiviteit van de huidige regelingen (onbelaste vergoeding van 19 cent/km, € 749 onbelaste vergoeding bij aanschaf fiets) is wel van belang dat werkgevers deze fiscale mogelijkheden benutten. Een uitbreiding van de fietsregeling zou een weinig (kosten)effectieve maatregel zijn.

Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen

Ons kenmerk  
DV/2009/00326 M

De brief is verder langs de volgende lijnen opgebouwd:

1. Energiebesparing gebouwde omgeving
2. Vergroening en vervoer
3. Afvalstoffenbelasting
4. Natuur en landschap
5. Verlaagd BTW-tarief op groene producten/diensten
6. Onkostenvergoeding fietsen.

Bijlage 1: beoordeling fiscale instrumenten energiebesparing in de gebouwde omgeving

Bijlage 2: gevolgen verhoging energiebelasting op aardgas in de eerste schijf met 25%

Bijlage 3: rapportage onderzoek naar de tariefstructuur van de afvalstoffenbelasting.

## 1. Energiebesparing gebouwde omgeving

### 1.1. Inleiding

Door de Tweede Kamer is in de motie Sap<sup>7</sup> specifieke aandacht gevraagd voor de mogelijkheden om via fiscale maatregelen de energiebesparing in de gebouwde omgeving te stimuleren. Daarbij is in het bijzonder aandacht gevraagd voor de positie van de eigenaar-bewoner. Ook de Eerste Kamer heeft via de motie Sylvester<sup>8</sup> een vergelijkbare wens geuit. Dit kabinet streeft een energiebesparing na van 2% per jaar vanaf 2011. Volgens de Verkenning Schoon en Zuinig *Stand van zaken 2009*<sup>9</sup> zal de gemiddelde energiebesparing over de jaren 2011-2020 tussen de 1,4 en 1,8 % per jaar bedragen<sup>10</sup>. Nieuwe fiscale maatregelen gericht op de energiebesparing in de gebouwde omgeving zouden tot extra energiebesparing

<sup>7</sup> Zie Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 48.

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XIII en 31 700 D, F.

<sup>9</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 209, nr. 77, brief van 29 april 2009.

<sup>10</sup> Bij deze inschatting ontbreken echter nog twee belangrijke elementen. Allereerst kennen ECN/PBL nog geen kwantitatief effect toe aan ondermeer de maatregelen in de gebouwde omgeving uit het recente aanvullende beleidsakkoord. Bovendien zal de financiering van de SDE via een opslag op de elektriciteitsprijs, waartoe in het aanvullend akkoord besloten is, leiden tot een additionele besparing.

kunnen leiden en daardoor dit gemiddelde kunnen verbeteren. Een hogere energiebesparing zal bovendien tot een extra afname van CO2 leiden indien de besparing wordt bereikt bij het aardgasverbruik. Besparing van elektriciteitsverbruik zal op Europese schaal echter niet tot een CO2-vermindering leiden. Dit wordt veroorzaakt door het gegeven dat elektriciteitsopwekking onder het Europese systeem voor emissiehandel valt. Dit heeft als consequentie dat als er als gevolg van een vermindering van het elektriciteitsverbruik CO2 wordt bespaard emissierechten zullen vrijvallen. Deze emissierechten kunnen worden verhandeld en leiden daardoor tot een CO2-uitstoot elders in Nederland of Europa. Besparing op elektriciteitsverbruik draagt overigens wel bij aan het dichterbij brengen van de energiebesparingsdoelstelling van het kabinet.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

## **1.2. Bestaande maatregelen**

Er bestaan al verschillende instrumenten gericht op verbetering van de energiebesparing in de gebouwde omgeving. Dit zijn zowel fiscale als niet-fiscale instrumenten. Box 1.2 bevat een overzicht van de niet-fiscale instrumenten.

### **Box 1.2: niet-fiscale maatregelen energiebesparing gebouwde omgeving**

#### *Bestaande bouw*

- In januari 2008 zijn de energielabels voor woningen en gebouwen geïntroduceerd.
- Er is een convenant Meer Met Minder afgesloten met energieleveranciers, bouwpartijen, installateurs en woningcorporaties om besparing in de bestaande bouw te realiseren.
- Met Aedes en de Woonbond is een convenant gesloten voor energiebesparing in de sociale huursector.
- Het woning waarderingstelsel voor de huursector wordt aangepast.
- In de tweede helft van 2009 moeten particuliere woningeigenaren gebruik kunnen maken van een energiebesparingskrediet, waardoor tegen lagere rentes geleend kan worden om energiebesparing te financieren via een lening.
- Voor eigenaar-bewoners wordt het in de tweede helft van 2009 mogelijk een subsidie te krijgen op een maatwerkadvies voor hun woning.
- Voor bestaande woningen is in 2008 een subsidieregeling duurzame warmte geopend voor de stimulering van zonneboilers, warmtepompen en micro-WKK.
- Voor de stimulering van zon-PV is in 2008 de stimuleringsregeling duurzame energie van kracht geworden.

#### *Nieuwbouw*

- In april 2008 is het Lenteakkoord gesloten, waarin de overheid met bouwpartijen en projectontwikkelaars heeft vastgelegd het gebouwgebonden energiegebruik van nieuwe woningen en gebouwen te verlagen met 25% in 2011 en met 50% in 2015 ten opzichte van de in 2007 van kracht zijnde bouwregelgeving.
- Vanaf 1 januari 2009 zijn de energieprestatie-eisen (EPC) voor nieuwe utiliteitsgebouwen aangescherpt.

#### *Apparaten*

- In het kader van de EU Ecodesign richtlijn zijn in 2008 productnormen voor stand-by gebruik vastgesteld. Voor andere producten zijn energie-efficiency eisen in ontwikkeling.

Wat betreft de fiscaliteit kunnen de volgende bestaande maatregelen worden genoemd:

- energiebelasting: zorgt voor een extra prijsprikkel om energie te besparen.
- energie-investeringsaftrek (EIA): kent een aftrek van 44% van de investeringskosten voor bedrijfsmiddelen die energie besparen. Vanaf 1 januari 2009 kan een investering in een pakket van energiebesparende maatregelen voor het verbeteren van de energieprestatie van bestaande bedrijfsgebouwen volledig in aanmerking komen voor EIA.
- groen beleggen: vanaf 2009 mag groen beleggingsvermogen worden aangewend voor hypotheekverstrekking aan eigenaren/bewoners die met dit geld energiebesparende maatregelen doorvoeren. Hierdoor kan de eigenaar/bewoner voor een deel van de hypothecaire lening een gunstiger rentetarief verkrijgen.
- EIA voor huurwoningen: als onderdeel van het aanvullende beleidsakkoord wordt voor de jaren 2009 en 2010 de EIA toegestaan voor energiebesparende investeringen door woningcorporaties en andere verhuurders.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

### **1.3. Onderzochte fiscale maatregelen**

In het verleden zijn verschillende voorstellen gedaan voor nieuwe fiscale maatregelen die de energiebesparing in de gebouwde omgeving zouden kunnen stimuleren<sup>11</sup>. De volgende zijn voor deze brief bekeken:

- teruggave overdrachtsbelasting indien na aankoop een verbetering van het energielabel wordt gerealiseerd;
- differentiatie van de overdrachtsbelasting naar energielabel;
- differentiatie van de WOZ-waarde naar energielabel;
- differentiatie van het eigenwoningforfait naar energielabel;
- heffingskorting in de inkomstenbelasting voor energiebesparende investeringen;
- verlaagd BTW-tarief voor diensten/goederen die samenhangen met energiebesparingen;
- een lastenneutrale verhoging van de energiebelasting.

Hierbij is gekeken naar de fiscale inpasbaarheid van de maatregel en de uitvoerbaarheid, de effectiviteit en de budgettaire gevolgen. Bijlage 1 bevat een overzicht van de bevindingen. Op basis van deze bevindingen kom ik tot de conclusie dat een lastenneutrale verschuiving van directe belastingen naar energiebelasting op aardgas te overwegen valt, mits deze inpasbaar is in het algehele koopkrachtbeeld. Het is een eenvoudige maatregel zonder extra administratieve lasten of uitvoeringskosten. Bovendien geeft de energiebelasting de vrijheid aan mensen om zelf te kiezen op wat voor manier zij energie willen besparen, zodat zij zelf de meest kosteneffectieve maatregel kunnen nemen.

Daarnaast biedt een BTW-verlaging samenhangend met energiebesparing goede mogelijkheden. In de Ecofin van 10 maart jl. is afgesproken dat het verlaagde BTW-tarief voor arbeidsintensieve diensten permanent mag worden gehanteerd, bijvoorbeeld voor renovatie en herstel van particuliere woningen. Daaronder kunnen ook vormen van renovatie en herstel vallen waarbij een energiebesparing wordt bereikt. Gedacht kan worden aan isolatiewerkzaamheden. Toepassing van

---

<sup>11</sup> Onder andere tijdens het AO over energiebesparing in de gebouwde omgeving in de Tweede Kamer op 28 januari 2009.

het verlaagde BTW-tarief op isolatiewerkzaamheden zal de terugverdientijd van dergelijke energiebesparingsinvesteringen verminderen en daardoor een stimulans betekenen voor het zuiniger maken van woningen van eigenaren-bewoners. Indien de BTW-verlaging geheel aan de consument zou worden doorgegeven, komt dit neer op een prijsdaling van ruim 10%. Deze BTW-verlaging betekent ook een stimulans voor bouwbedrijven. Naar verwachting wordt het BTW-tarief voor het verrichten van vloer-, muur- en dakisolatiewerkzaamheden aan bestaande woningen per 1 juli 2009 verlaagd van 19% naar 6%. Deze maatregel past binnen het toepassingsgebied van de BTW-Richtlijn 2006/112/EG, na de wijziging van 5 mei 2009.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

Mocht tot een verschuiving van directe belastingen naar de energiebelasting worden besloten dan zal uiteraard sprake zijn van een lastenneutrale aanpassing. Elk jaar wordt in het begrotingsproces in augustus een integrale afweging gemaakt en wordt bezien of er ruimte is voor een lastenneutrale schuif van de directe belastingen naar belastingen op milieugrondslag binnen het lasten- en koopkrachtbeeld. Bijlage 2 bevat voorbeelden van de effecten van een mogelijke scenario met betrekking tot de energiebelasting op aardgas gekoppeld aan een aantal terugsluisvarianten.

Een groot deel van de andere onderzochte maatregelen is gekoppeld aan het energielabel van een woning. Het energielabel is pas recent ingevoerd en er wordt dit jaar een flinke verbeteringslag doorgevoerd. Daarnaast is het label nog lang niet voor alle woningen vastgesteld, wat bij sommige maatregelen – maatregelen die niet gekoppeld zijn aan een mutatiemoment - nodig is om gelijkheidsproblemen te voorkomen, zie box 1.3. Fiscale maatregelen met een koppeling aan het energielabel zijn daarom pas op de lange termijn interessant, als het energielabel voor een groot deel van de woningen is vastgesteld.<sup>12</sup>

### **Box 1.3: gebruik energielabel in de fiscaliteit**

Bij verschillende van de onderzochte maatregelen wordt gebruik gemaakt van het energielabel voor het bepalen van de fiscale behandeling. Het energielabel geeft een indicator van de energetische kwaliteit van een gebouw. Indien de fiscale behandeling afhangt van het energielabel, moet de betrouwbaarheid van het label onomstreden zijn. Idealiter zou de Belastingdienst op het label moeten kunnen vertrouwen en zou geen controle nodig moeten zijn, zoals dat ook het geval is bij het energielabel voor auto's. Daardoor blijven de uitvoeringskosten laag. Om de kwaliteit van het label te garanderen, dienen bedrijven die een label afgeven gecertificeerd te zijn. In de beginfase van de verplichting tot het hebben van een energielabel bij verkoop of verhuur, zijn er kwaliteitsproblemen geconstateerd. Deze hebben met name betrekking op de kwaliteit van energielabeladviseurs en het opnameprotocol. Wijziging van regelgeving ter verbetering van het kwaliteitsborgingsysteem wordt van kracht in oktober 2009. Tegelijkertijd zal de lay-out worden gewijzigd en de jaarlijkse actualisatie van de bepalingmethodiek worden doorgevoerd. Daarmee wordt een gewenste kwaliteitsverbetering doorgevoerd. Verder zal de bestaande klachtenregeling aangevuld worden met een geschillenregeling. Een goede geschillenregeling is essentieel, zeker indien er fiscale en daardoor financiële consequenties (zowel positief als negatief) aan het

<sup>12</sup> Een uitzondering hierop geldt voor de EIA regeling voor het energiezuiniger maken van huurwoningen, aangezien het daar gaat om een tijdelijke regeling voor professionele verhuurders.

label worden gekoppeld. Voorkomen moet worden dat de juistheid van het label een geschilpunt wordt tussen Belastingdienst en belastingplichtige. Dit moet tussen de energieadviseur en woningeigenaar worden opgelost.

Een energielabel is op dit moment voor eigendomswoningen verplicht op het moment van verkoop en voor huurwoningen bij de aanvang van een nieuw huurcontract. Voor woningcorporaties zal per 1 januari 2009 gelden dat alle huurwoningen gelabeld moeten zijn. Op het energielabel wordt echter nog niet gehandhaafd. De minister voor WWI onderzoekt de mogelijkheden om de verplichting tot het hebben van een energielabel bij verkoop van gebouwen te handhaven.

Bij de verschillende onderzochte fiscale maatregelen is het van belang of ze al dan niet gekoppeld zijn aan de mutatie van de woning (bijvoorbeeld de overdrachtsbelasting). Op het mutatiemoment zou een energielabel aanwezig moeten zijn (verplichting conform het Besluit energieprestatie gebouwen). In 2008 is in 19,4% van de transacties van koopwoningen een energielabel overlegd<sup>13</sup>. Bij niet mutatiegekoppelde fiscale maatregelen, bijvoorbeeld differentiatie van de WOZ-waarde, zullen alle woningen moeten beschikken over een energielabel om gelijkheidsproblemen te voorkomen. Hierdoor zullen veel eigenaren voor het eerst een label moeten aanvragen, wat leidt tot kosten (tussen de 150 en 200 euro) of er zal moeten worden gewacht met het doorvoeren van zo'n maatregel totdat het overgrote deel van de woningvoorraad is gelabeld. Dat kan jaren duren.

Een subsidie voor energiebesparende investeringen in de vorm van een heffingskorting in de inkomstenbelasting wijs ik af, gezien de slechte ervaringen in het verleden met de energiebesparingspremie die was gekoppeld aan de energiebelasting. Deze regeling leidde tot hoge uitvoeringskosten en een hoog percentage freeriders. Bovendien wil ik vanuit de gedachte van vereenvoudiging een uitbreiding van het aantal heffingskortingen juist vermijden.

## **2. Vergroening en vervoer**

Deze paragraaf bevat een aantal vergroeningsonderwerpen met betrekking tot vervoer. Daarnaast wordt er ook een tweetal onderwerpen behandeld dat niet direct betrekking heeft op vergroening maar ziet op de afbouw van de BPM, zie paragraaf 2.12 en 2.13. Daarmee beslaat deze paragraaf de volgende onderwerpen:

- 2.1 Elektrische auto en fiscaliteit;
- 2.2 Stimuleren aanschaf Euro-6 dieselauto's;
- 2.3 Extra BPM-stimulans zuinige personenauto's;
- 2.4 MRB-vrijstelling zeer zuinige personenauto's;
- 2.5 Verlenging willekeurige afschrijving voor zeer zuinige auto's;
- 2.6 MRB-differentiatie naar emissieklassen;
- 2.7 BPM grondslag gebaseerd op CO<sub>2</sub>;
- 2.8 Fiscale behandeling aardgasauto's;
- 2.9 Accijnskorting E85 en andere hoge blends;
- 2.10 Rode diesel;

---

<sup>13</sup> Bron: onderzoek van de VROM Inspectie dat 27 mei jl. naar de Tweede Kamer is gezonden.

- 2.11 Sloopregeling;
- 2.12 Eventuele wettelijke vastlegging afbouw BPM tot en met 2018;
- 2.13 Afbouw BPM motorfietsen.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

### **2.1. Elektrische auto en fiscaliteit**

Het kabinet beschouwt rijden op elektriciteit als een kansrijke optie om er voor te zorgen dat auto's in de toekomst nog schoner, klimaatvriendelijker en stiller kunnen worden. Op dit moment wordt al een aanzienlijk aantal fiscale instrumenten ingezet om de keuze voor een elektrische auto te stimuleren. Zo geldt zowel in de MRB als in de BPM een volledige vrijstelling voor elektrische voertuigen. Naast de BPM- en MRB-vrijstelling voor zero-emissionauto's zoals de elektrische auto geldt voor de elektrische auto van de zaak tevens de verlaagde bijtelling in de inkomstenbelasting voor het privégebruik van de auto van de zaak van 14%.

De BPM-vrijstelling loopt tot 1 juli 2013, de MRB vrijstelling kent geen wettelijke einddatum. Naar mijn mening is het wenselijk de BPM-vrijstelling voor elektrische auto's te verlengen tot 2018 (dan is de afbouw van de BPM voltooid vanwege de kilometerbeprijzing). Ik zal in het Belastingplan 2010 dan ook voorstellen om deze BPM-vrijstelling te verlengen tot 2018. Ondanks de BPM-vrijstelling is de aanschafprijs van elektrische auto's nog fors hoger dan de prijs van een hybride auto of een conventionele auto. Vooral in geval van kleinere auto's geldt dat de aanschafprijs in verhouding behoorlijk toeneemt wanneer gekozen wordt voor een elektrische variant. Verwacht mag worden dat de aanschafprijs van elektrische auto's zal dalen bij een bredere marktintroductie. In het licht hiervan wil ik voorstellen een bijtelling van 10% in te voeren voor zero-emissionauto's waaronder elektrische auto's. Deze verlaagde bijtelling zal vooralsnog, vanwege te verwachten daling van de prijs, van toepassing zijn tot en met 2014. In eerste instantie zal de budgettaire derving hiervan vrijwel nihil zijn, in latere jaren zal het aantal elektrische auto's toenemen waardoor sprake zal zijn van een in omvang oplopende budgettaire derving.

De elektrische auto is in het gebruik goedkoper dan andere auto's. De elektriciteit die wordt gebruikt als "brandstof" in een elektrisch voertuig is niet belast met accijns, maar met energiebelasting. Op die manier aangewende elektriciteit wordt veel minder zwaar belast dan andere brandstoffen. Naast de vrijstellingen in BPM en MRB en het relatief lage energiebelastingtarief zijn er ook faciliteiten in de VAMIL en de MIA voor ondernemers die een elektrisch voertuig aanschaffen voor bedrijfsmatig vervoer. Daarnaast zijn vanaf dit jaar de investeringen in openbare oplaadpunten voor voertuigen ter stimulering van de aanleg van de infrastructuur voor de elektrische auto ondergebracht in de VAMIL en de MIA.

Voor de bredere visie van het kabinet op de elektrische auto verwijs ik naar het plan van aanpak voor de elektrische auto dat voor deze zomer aan uw Kamer zal worden verzonden in reactie op de motie Vendrik - De Krom<sup>14</sup> en de motie Halsema - Hamer<sup>15</sup>. In het plan van aanpak wordt in kaart gebracht wat de rol van de overheid zou kunnen zijn bij de introductie van elektrische auto's.

<sup>14</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XII, nr. 37.

<sup>15</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 070, nr. 32.

## 2.2. Stimuleren aanschaf Euro-6 dieselauto's

De komende jaren wordt de grondslag van de BPM geleidelijk omgezet naar de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's. Daarnaast bestond in de periode 1 april 2008 tot 1 januari 2009 de fijnstofgrondslag die bij Belastingplan 2008 is ingevoerd. De gedachte in de meibrief van 2008 was om in een volgende stap voor dieselauto's ook de uitstoot van stikstofoxide (NO<sub>x</sub>) mee te nemen in de bepaling van de hoogte van de heffing. Het meenemen van de NO<sub>x</sub>-uitstoot zal een extra positieve bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Dieselpersonenauto's met een NO<sub>x</sub>-katalysator zijn inmiddels op de markt.

De fijnstofdifferentiatie is, als gevolg van de uitspraak van het gerechtshof Den Haag<sup>16</sup> dat deze in strijd is met het Europese recht, vervallen per 1 januari 2009. Voor 2009 en 2010 is een BPM-korting voor dieselauto's met een affabriekroetfilter geïntroduceerd van € 600 respectievelijk € 300. Het is thans moeilijk in te schatten of een NO<sub>x</sub>-differentiatie in de BPM wel toelaatbaar zal zijn aangezien de Hoge Raad zich nog moet uitspreken over de fijnstofdifferentiatie.

Stimulering van Euro-6 dieselpersonenauto's mag op grond van verordening 715/2007<sup>17</sup> plaatsvinden zodra de Euro-5 norm voor alle personenauto's verplicht is. Dit betekent dat vanaf 1 januari 2011 een BPM-korting kan worden toegekend. Deze mag gelden tot uiterlijk 1 september 2015. De stimulans moet betrekking hebben op de gehele Euro-6 norm, derhalve niet alleen op de NO<sub>x</sub>-katalysator. De stimulans mag niet hoger zijn dan de meerkosten inclusief montage. Ik ben voornemens om zodra dat mag – de Europese Commissie overweegt een snellere invoering van een Euro-6 stimulans toe te staan – een Euro-6 stimulans voor dieselpersonenauto's te introduceren. Deze stimulans die zal ingaan per 1 januari 2011 of, zo mogelijk, eerder zal ik opnemen in het Belastingplan 2010. De stimulans zal worden gefinancierd uit het amendement Cramer c.s. op het Belastingplan 2009<sup>18</sup>.

Ook wordt bezien op welke wijze het mogelijk is om een stimulans te bieden voor de aanschaf van Euro-6 dieselbestelauto's. Een voorbeeld hiervoor is het convenant over de beperking van de fijnstofuitstoot van bestelauto's dat met het bedrijfsleven is gesloten.

Dieselpersonenauto's worden thans hoger belast in de BPM en de MRB om het verschil tussen de diesel- en benzineaccijns te compenseren en omdat ze minder schoon zijn dan benzineauto's. Dieselauto's die voldoen aan de Euro-6-norm zijn waar het gaat om luchtverontreiniging grosso modo vergelijkbaar met de huidige benzineauto's. Dat betekent dat er reden is om de hoogte van de BPM en de MRB voor deze dieselauto's tegen het licht te houden. Komend jaar zal worden onderzocht tot welke wijzigingen in de BPM en de MRB voor dieselauto's dit zou kunnen leiden.

Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen

Ons kenmerk  
DV/2009/00326 M

<sup>16</sup> Zie mijn brieven aan de Kamer over deze uitspraak van het gerechtshof Den Haag van 30 oktober 2008 en 6 november 2008 (Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 15 en 26).

<sup>17</sup> Verordening 715/2007 bevat de emissienormen van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, ook Euro-5 en Euro-6 genoemd, alsmede de regels waaronder stimulering is toegestaan.

<sup>18</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 70.

### **2.3 Extra BPM-stimulans zuinige personenauto's**

In 2010 wordt de eerste stap van de ombouw van de BPM gezet. De differentiatie naar energielabel verdwijnt en wordt vervangen door een differentiatie naar absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot. Met name bij deze eerste stap neemt het verschil in BPM toe tussen de auto's die onder de vrijstelling voor zeer zuinige auto's vallen en de auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot net boven de grens om als zeer zuinig te worden aangemerkt, namelijk 110/95 g/km voor benzine- respectievelijk dieselauto's. Deze auto's hebben in de meeste gevallen een B-label. Om dit effect te mitigeren is al in het Belastingplan 2009 voor de jaren 2010 en 2011 voorzien in een bonus van € 500 voor auto's waarvan de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot net boven de vrijstellingsgrens uitkomt. Het gaat dan om benzineauto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot tussen 110 en 120 g/km en dieselauto's met een CO<sub>2</sub> uitstoot tussen 95 en 104 g/km. Om het schokeffect voor deze categorie in 2010 nog verder te mitigeren en de keuze voor de zuinige auto in 2010 verder te stimuleren ben ik voornemens om in 2010 een extra BPM-stimulans voor deze groep in te zetten. Deze stimulans zal worden gefinancierd uit het amendement Cramer c.s. op het Belastingplan 2009<sup>19</sup>

### **2.4. MRB-vrijstelling zeer zuinige personenauto's**

In het Belastingplan 2008 is de eerste stap gezet om de aanschaf van zeer zuinige personenauto's te stimuleren. Hiertoe is het tarief van de motorrijtuigenbelasting voor deze auto's gehalveerd en de bijtelling privégebruik van zeer zuinige zakelijke auto's verlaagd. Onder zeer zuinige auto's worden personenauto's verstaan met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van maximaal 95 g/km (dieselauto's) of maximaal 110 g/km (benzineauto's).

In het Belastingplan 2009 is het halve tarief MRB voor de zeer zuinige auto's gereduceerd tot een kwarttarief. Ik ben voornemens om in het Belastingplan 2010 een volledige MRB-vrijstelling te introduceren voor de zeer zuinige auto's. De prikkel voor de keuze van een dergelijke zeer zuinige auto wordt daarmee verder vergroot. Deze MRB-vrijstelling zal worden gefinancierd uit het amendement Cramer c.s. op het Belastingplan 2009.

### **2.5. Verlenging willekeurige afschrijving voor zeer zuinige auto's**

Voor investeringen in 2009 is een tijdelijke willekeurige afschrijving ingevoerd. Onderdeel daarvan heeft betrekking op zeer zuinige personenauto's. Bezien wordt op welke wijze dit onderdeel een structureel karakter kan worden gegeven. Deze maatregel zal worden gefinancierd uit het amendement Cramer c.s. op het Belastingplan 2009

### **2.6. MRB-differentiatie naar emissieklassen**

In de fiscale vergroeningsbrief van vorig jaar heb ik aangegeven dat er vanuit de gedachte "de vervuiler betaalt" veel voor is te zeggen om dieselpersonen- en dieselbestelauto's in de euroklasse 2 en lager in de MRB zwaarder te belasten. Met een dergelijke MRB-differentiatie worden bovendien de bezitters van meer vervuilende auto's geprikkeld om deze sneller van de hand te doen en een schonere auto te kopen. Daardoor werkt deze maatregel flankerend voor de recent ingevoerde sloopregeling (zie paragraaf 2.8).

<sup>19</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 70.

Een differentiatie van de MRB naar emissieklassen vereist het toevoegen aan de Wegenverkeerswet 1994 van de bevoegdheid voor de RDW om deze emissieklassen vast te stellen en vervolgens de daadwerkelijke vaststelling door de RDW van de emissieklassen van personenauto's en bestelauto's. Invoering in 2009 van de gedifferentieerde MRB was niet haalbaar, omdat de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 naar verwachting pas begin 2010 in werking zal treden. Minister Eurlings heeft in het AO milieuzonering en stedelijke distributie van 15 januari van dit jaar<sup>20</sup> aan uw Kamer toegezegd dat de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 begin 2010 gereed kan zijn. Ook de RDW zou dan klaar moeten zijn met het vaststellen van de emissieklasse en de registratie daarvan in het kentekenregister voor elke personenauto en bestelauto. In de komende maanden zal het traject van de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 nauwgezet worden gevolgd om te zien of een emissieklassedifferentiatie in de MRB kan worden opgenomen in het Belastingplan 2010. Ik verwacht dat inwerkingtreding in dat geval niet voor 1 juli 2010 zal plaatsvinden.

In juli 2008 heeft het kabinet een akkoord gesloten met de transportbranche over een pakket maatregelen om de branche te ondersteunen. Aanleiding was met name de hoogte van de brandstofprijzen in die periode. In dit akkoord is opgenomen dat het kabinet in deze kabinetsperiode na de in het Belastingplan 2009 opgenomen MRB-verhoging voor de meest vervuilende vrachtauto's geen MRB-verhogingen meer zal doorvoeren voor vrachtwagens, bestelauto's (ondernemers) en bussen. Ook is besloten om vanaf 2009 de MRB-verhoging vanuit de vluchtheuvelvariant alleen te laten neerslaan bij personenauto's en bestelauto's van particulieren (de BPM-verlaging slaat nl. ook neer bij die categorieën). In overeenstemming met dit akkoord zie ik daarom af van het verhogen van de MRB voor bestelauto's (ondernemers).

## **2.7. BPM-grondslag gebaseerd op CO2**

De grondslag van de BPM wordt in de periode 2010 t/m 2013 stapsgewijs omgebouwd van catalogusprijs naar absolute CO2-uitstoot. In het Belastingplan 2009 is deze ombouw wettelijk vastgelegd tot en met 2013. Belangrijk doel van de ombouw van de BPM-grondslag naar absolute CO2-uitstoot is het beter tot uitdrukking brengen van het beginsel "de vervuiler betaalt" met als gevolg voor de autokoper een grotere (techniekonafhankelijke) prikkel tot aanschaf van een zuinige personenauto.

Inmiddels zijn er resultaten van een studie van bureau CE naar de CO2-reductie van verschillende BPM-systemen. Deze studie is gestart in mei 2008 in opdracht van het ministerie van VROM. De studie heeft geruime tijd in beslag genomen omdat nieuwe onderzoeksmethoden moesten worden ontwikkeld om de effecten van de BPM-systemen op brandstofbesparende technieken in kaart te brengen. De studie is voornamelijk gericht op de directe effecten die deze systemen hebben op de consument: op welke wijze beïnvloedt de BPM het aankoopproces van een nieuwe auto en welke gevolgen heeft dit voor de CO2-uitstoot van het Nederlandse personenautopark.

---

<sup>20</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 305, nr. 105.

CE heeft acht verschillende BPM-systemen met elkaar vergeleken. Kort gezegd betreft het de kale, op de netto catalogusprijs gebaseerde BPM, de huidige BPM (kale BPM met bonusmalusregeling), kale BPM met een differentiatie naar absolute of relatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot, BPM gebaseerd op CO<sub>2</sub> met een vlak tarief, BPM gebaseerd op CO<sub>2</sub> met progressieve tarieven (vrijwel identiek aan het Belastingplan 2009) en een BPM gebaseerd op CO<sub>2</sub> met progressieve tarieven aangevuld met een bonusregeling voor relatief zuinige auto's. Daarbij zijn twee afbouwscenario's onderscheiden. In het eerste scenario wordt de BPM voor 100% afgebouwd (beleidsvoornemen in het kader van de invoering van de kilometerprijs) terwijl de BPM in het tweede scenario voor 25% wordt afgebouwd (referentiescenario). De reden om twee scenario's te onderscheiden is om het maximale effect van de BPM-systemen in te schatten zonder volledige afbouw van de BPM. Ook verschilt het effect van de afbouw BPM per BPM-systeem en op deze wijze ontstaat hiervan een goede indruk. Daarnaast wordt in deze studie gedeeltelijk rekening gehouden met de invoering van de kilometerprijs, namelijk de gevolgen van de volumereductie op het milieueffect van de verschillende BPM systemen.

Er is onder andere gebruik gemaakt van het Dynamomodel met een (op elasticiteiten gebaseerde) aanvullende analyse. De verschillende BPM-systemen zijn verder zodanig vormgegeven dat er ex-ante geen verschuivingen optreden in de brandstofmix. Daarbij is ervan uitgegaan dat nieuw verkochte auto's autonoom (mede als gevolg van de EU-norm van 130 g/km CO<sub>2</sub>-uitstoot) 2,2% per jaar zuiniger worden in de periode 2007-2015, daarna bedraagt dit percentage nihil.

De extra reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van de wettelijk vastgelegde ombouw van de BPM wordt in deze studie, bij 25% afbouw BPM, geschat op 0,9 Mton in 2020<sup>21</sup>. De fors hogere reductie dan eerder werd geschat, is te verklaren doordat ook is gekeken naar het effect van brandstofbesparende technieken. De kale, op netto catalogusprijs gebaseerde BPM biedt hiervoor een perverse prikkel terwijl de op CO<sub>2</sub>-gebaseerde BPM-systemen een sterke prikkel bieden om brandstofbesparende technieken aan te schaffen.

Indien de wettelijk vastgelegde ombouw van de BPM naar een CO<sub>2</sub>-grondslag zou worden aangevuld met bonussen voor relatief zuinige auto's valt nog een extra CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken van 0,1 - 0,3 Mton afhankelijk van de hoogte van de bonussen.

Ik plaats de volgende opmerkingen bij de studie van CE:

- De toegevoegde waarde van deze studie is groot. In de eerdere berekeningen ten behoeve van de vergroeningsbrief 2008 kwam CE uit op een extra CO<sub>2</sub>-reductie van 0,2 Mton in 2020 van een progressieve CO<sub>2</sub>-heffing ten opzichte van de BPM in 2008 bij ombouw in één jaar. Volgens CE ligt in werkelijkheid de reductie bij een volledige overstap naar een CO<sub>2</sub>-heffing hoger, doordat in het eerdere onderzoek nog geen rekening kon worden gehouden met de sterke prikkel die een dergelijk BPM-systeem biedt om binnen een gewichtsklasse de zuinigste auto te kiezen. In deze studie is deze prikkel beter onderbouwd en is ook de prikkel om een brandstofbesparende techniek aan te schaffen geraamd. Met name met het oog op de EU-normering voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's is dit laatste van groot belang.

---

<sup>21</sup> 0,3 Mton in 2020 uitgaande van 100% afbouw van de BPM in 2018.

- Indien de BPM naar een CO<sub>2</sub>-grondslag zou worden aangevuld met bonussen voor relatief zuinige auto's valt inderdaad nog een extra CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken. Voor de BPM gebaseerd op absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot in plaats van de huidige bonusmalusregeling gebaseerd op relatieve energielabels is onder andere gekozen om invulling te geven aan de motie Cramer c.s.<sup>22</sup>
- Een BPM-systematiek waarin een CO<sub>2</sub>-grondslag met bonussen wordt gecombineerd, zou bovendien de BPM behoorlijk ingewikkelder maken, zowel voor de autokoper als voor de autobranche. Dit heeft ook gevolgen voor de administratieve lasten.
- In de studie is verondersteld dat de CO<sub>2</sub>-uitstootgrenzen bij de progressieve CO<sub>2</sub>-systemen in de periode 2010-2020 ongewijzigd blijven. Gevolg hiervan is dat steeds meer auto's in de eerste tariefschijf terecht komen. Daarnaast is verondersteld dat in het kader van de afbouw van de BPM na 2013 alle tarieven en bonussen jaarlijks 20% afnemen ten opzichte van 2013. Naar mijn oordeel is op deze punten een extra CO<sub>2</sub>-reductie mogelijk door de CO<sub>2</sub>-uitstootgrenzen aan te passen.

## 2.8. Fiscale behandeling aardgasauto's

Met het huidige fiscale instrumentarium wordt de keuze voor een aardgasauto fors gestimuleerd. Deze stimulering dient er mede toe om de meerkosten van een aardgasinstallatie (zo'n € 2000 - € 3000) te compenseren. Op dit moment ziet de fiscale behandeling van de aardgasauto er als volgt uit:

- Geen accijns op aardgas maar wel een vast tarief van € 0,0310 per kubieke meter aardgas in de energiebelasting. Een kubieke meter is qua energie-inhoud vergelijkbaar met een liter benzine. Het accijnstarief op benzine is zo'n € 0,70 per liter.
- In de motorrijtuigenbelasting geldt het basistarief dat ook geldt voor benzineauto's. Er is dus geen toeslag ter compensatie van lagere belasting op brandstof zoals we die kennen bij LPG- en dieselauto's.
- Ook in de BPM is er geen toeslag ter compensatie van lagere belasting op brandstof zoals we die kennen bij dieselauto's.
- Aardgasauto's kunnen rijden op zowel aardgas als benzine. In de praktijk rijden de meeste aardgasauto's door het gebrek aan aardgaspompen (nog) grotendeels op benzine. In het energielabel werden aardgasauto's in eerste instantie ingedeeld op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het rijden op benzine. Vanaf 2008 is dit gewijzigd en worden aardgasauto's in het energielabel ingedeeld op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het rijden op aardgas, afgezet tegen de benzinestandaard. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van aardgasauto's ligt 15 à 18% lager dan die van benzineauto's. Daarmee komen ze nu gemiddeld één à twee labels gunstiger uit dan de vergelijkbare benzine-uitvoering, wat neerkomt op een BPM-voordeel van maximaal € 1400 euro. Voor dieselauto's geldt een aparte (strengere) norm voor de indeling in de labels.

### *Milieuaspecten aardgasauto*

Er zijn ontwikkelingen gaande waardoor de milieuvoordelen van een aardgasauto en de fiscale behandeling van de aardgasauto in een ander licht komen te staan. Op dit moment combineert de aardgasauto de zuinigheid van een dieselauto (zo'n 15 à 18% lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot dan een benzineauto) met een luchtvervuilende uitstoot die gelijk is aan die van de benzineauto (lagere NO<sub>x</sub>-uitstoot dan de

<sup>22</sup> Kamerstukken II 2007/08, 31 205, nr. 44.

huidige dieselauto's). Een nieuwe dieselauto die voldoet aan de Euro-6 norm - verplicht vanaf 1 september 2015 - is echter nagenoeg net zo schoon en zuinig als een aardgasauto. Verschil is wel dat de aardgasauto ook op biogas kan rijden waarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot over de gehele keten gemeten lager komt te liggen. Biogas wordt veelal op indirecte niet fysieke wijze geleverd aan aardgastankstations. Hierbij wordt groen gas (= tot aardgaskwaliteit opgewerkt biogas) in het aardgasnet gevoed en elders een gelijke hoeveelheid aardgas uit het net gehaald en aan auto's geleverd. Via groen gas certificaten kan worden gewaarborgd dat het om biogas gaat. Naar schatting 50% van het aardgas dat in 2009 aan het verkeer wordt geleverd wordt op deze wijze groen gemaakt. Het verbruik van biogas en regulier aardgas in het wegverkeer is in absolute zin echter nog zeer beperkt. Het is de vraag of, wanneer het gebruik van aardgas toeneemt, het aanbod van biogas voor het wegverkeer dit kan bijbenen en in hoeverre de levering van het goedkopere en gemakkelijker beschikbare reguliere aardgas niet zal worden verkozen boven biogas. Om te waarborgen dat een minimum aandeel biogas in het wegverkeer wordt toegepast wordt momenteel door VROM verkend wat de mogelijkheden zijn om een biogasverplichting voor de levering van aardgas aan het wegverkeer in te voeren.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

#### *Aardgasauto en BPM-ombouw naar CO<sub>2</sub>-grondslag*

In het Belastingplan 2009 is vastgelegd dat de BPM in de periode 2010-2013 stapsgewijs wordt omgebouwd van een heffing op catalogusprijs naar een heffing op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto. Daarbij wordt voor aardgasauto's uitgegaan van de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het rijden op aardgas en wordt de BPM berekend met toepassing van de schijven voor benzineauto's. Dit heeft tot gevolg dat het BPM-voordeel voor de aardgasauto ten opzichte van benzine-auto's over de periode 2010 tot 2013 fors toeneemt. Afhankelijk van de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot van de aardgasauto loopt dit voordeel uiteen van € 2400 tot zo'n € 14 000 (voor een auto die net in de derde CO<sub>2</sub>-schijf valt) in 2013. Dit voordeel staat niet in verhouding tot de meerkosten van een aardgasinstallatie of de milieuwinst.

#### *Conclusie*

Gezien het kleiner worden van de verschillen in luchtvervuilende uitstoot tussen de verschillende brandstofsoorten (benzine, diesel en aardgas) wordt het steeds belangrijker om de fiscale behandeling van de verschillende brandstoffen in samenhang te zien. Een extra aandachtspunt hierbij is de budgettaire impact op termijn. Ik zal daarom bij de herijking van de fiscale behandeling van benzine en dieselauto's op basis van de ontwikkelingen op het gebied van schoon en zuinig ook de aardgasauto meenemen.

Daarnaast wil ik de BPM-ombouw voor aardgasauto's zodanig aanpassen dat de omvang van de fiscale stimulans voor de aanschaf van een aardgasauto in de BPM in lijn blijft met de BPM-stimulans in de huidige situatie. Ik zal hiertoe een voorstel uitwerken dat in het Belastingplan 2010 zal worden opgenomen.

## **2.9. Accijnskorting E85 en andere hoge blends**

In de vergroeningsbrief van mei 2008 is ingegaan op een eventuele accijnskorting voor hogere ethanol blends. Hierbij gaat het met name om de biobrandstof E85, een mengsel bestaande uit 85% ethanol en 15% benzine. Bioethanol wordt veelal verkregen uit planten (zoals suikerriet). Doordat E85 een lagere energie-inhoud heeft, zijn er meer liters E85 nodig om even ver te komen als met gewone

benzine. Om die reden wordt er door marktpartijen gevraagd om een accijnskorting voor E85 ten opzichte van de benzine-accijns. Destijds was een belangrijke vraag, tegen de achtergrond van de wereldwijde duurzaamheidsdiscussie over biobrandstoffen (CO<sub>2</sub>-rendement over de keten, biodiversiteit, "food versus fuel"), of een accijnskorting voor ethanol alleen zou moeten gelden voor duurzaam geproduceerde ethanol. Dit zou een nauwkeurige definitie vereisen van duurzame biobrandstoffen. Daarnaast was al duidelijk dat de toepassing van een accijnskorting in verband met EU- en WTO-regelgeving niet zou kunnen worden beperkt tot in Nederland of in de EU geproduceerde biobrandstoffen.

Afgelopen jaar is grote vooruitgang geboekt in de duurzaamheidsdiscussie. In 2008 is een politiek akkoord bereikt over de nieuwe richtlijn hernieuwbare energie<sup>23</sup>. In deze nieuwe richtlijn worden duurzaamheidseisen aan biobrandstoffen worden gesteld. Biobrandstoffen moeten aan de volgende duurzaamheidseisen voldoen om voor de biobrandstoffendoelstelling mee te tellen:

- De reductie van de broeikasgasemissies bedraagt tenminste 35%. Vanaf 2017 bedraagt deze reductie ten minste 50%.
- De biobrandstoffen mogen niet geproduceerd zijn uit grondstoffen verkregen van land met een grote biodiversiteit, van land met hoge koolstofvoorraden of van land dat in januari 2008 veengebied was.
- Voor landbouwgrondstoffen die in de Gemeenschap worden geteeld en gebruikt, gelden aanvullende eisen t.a.v. goede landbouw- en milieuconditie.

In de nieuwe richtlijn wordt onder meer bepaald dat oliemaatschappijen over de duurzaamheid van de op de markt gebrachte biobrandstoffen betrouwbare informatie moeten indienen bij de overheid. Op verzoek van de overheid moeten de oliemaatschappijen de gegevens die gebruikt zijn voor het opstellen van deze informatie beschikbaar stellen. Oliemaatschappijen moeten door het laten uitvoeren van onafhankelijke audits aantonen dat aan de verplichte duurzaamheidseisen is voldaan. De oliemaatschappijen moeten een passende norm opstellen voor de uit te voeren audits en voor de in te dienen informatie. Tijdens de audits moet worden nagegaan of de door de oliemaatschappijen gebruikte systemen nauwkeurig en betrouwbaar zijn en bestand zijn tegen fraude. De nieuwe richtlijn hernieuwbare energie moet eind 2010 in nationale wetgeving zijn geïmplementeerd. De Europese duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen zijn dus vanaf 2011 van toepassing. De nieuwe richtlijn hernieuwbare energie bevat verder een doelstelling voor hernieuwbare energie in de verkeerssector in 2020 van minimaal 10% op energiebasis. Het merendeel van deze doelstelling zal in Nederland behaald moeten worden door de toepassing van biobrandstoffen. Er kan een bescheiden bijdrage van elektrische auto's en waterstofauto's worden verwacht. Een aandeel van 8 à 10% hernieuwbare energie kan echter niet meer door het bijmengen van ethanol aan benzine worden gerealiseerd. Met de nieuwe richtlijn brandstofkwaliteit<sup>24</sup> is een maximum ethanol aandeel in benzine van 10 volume% toegestaan. Dit komt overeen met circa 6,6 energie%. Er zullen dus ook

<sup>23</sup> Voorstel van 23 januari 2008 voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen.

<sup>24</sup> Voorstel van 31 januari 2007 voor Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de emissies van broeikasgassen te monitoren en te verminderen, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad met betrekking tot de specifieke van door binnenschepen gebruikte brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 93/12/EG.

hogere ethanol blends zoals E85 op de markt moeten worden gebracht. Ook andere blends met een hoger bioethanolgehalte dan in benzine is toegestaan, zullen naar verwachting op de Nederlandse markt geïntroduceerd worden. Te denken valt aan E15, E30 etc. Voor die blends geldt een vergelijkbare redenering als voor E85.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

In 2010 zijn de duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen uit de richtlijn hernieuwbare energie formeel nog niet van kracht. De verwachting is dat de meeste E85 die nu in het kader van de biobrandstoffenverplichting op de markt wordt gebracht, zal voldoen aan de toekomstige Europese duurzaamheidscriteria. Oliemaatschappijen hoeven voor 2010 alleen nog niet aan te tonen dat E85 aan de duurzaamheidscriteria van de richtlijn voldoet. In dit opzicht fungeert 2010 dus als een soort overgangsjaar. Volgens het EnergieTransitie Platform Duurzame Mobiliteit<sup>25</sup> kan met het rijden op E85 een CO<sub>2</sub>-reductie van 70% worden bereikt.

De marktontwikkelingen staan niet stil. De consument kan nu al op meer dan 25 plekken in Nederland E85 tanken. En dit neemt vóór 2011 toe met ruim 60 E85-pompen (met de subsidieregeling Tankstations Alternatieve Brandstoffen<sup>26</sup>). Er zijn voornemens met een aanvullende tender TAB te komen. Voor hoge blends zoals E85 is een (affabriek)flexifuelvoertuig noodzakelijk. Daarvoor is in de fabriek een kleine aanpassing in de auto vereist. Er zijn inmiddels verschillende merken die flexifuelvoertuigen aanbieden. Inmiddels rijden er in Nederland 7600 flexifuelvoertuigen die kunnen rijden op elk mengsel van E85 en benzine. In de praktijk wordt door deze auto's nog nauwelijks op E85 gereden vanwege het beperkte aantal pompen en vanwege de hogere accijns op E85 per verreden kilometer. Duitsland, Frankrijk en Zweden hebben een accijnskorting op E85, een belangrijke reden dat E85 daar van de grond komt.

Het doel van een accijnskorting is het wegnemen van de financiële benadeling van rijden op E85 als gevolg van de lagere energie-inhoud. Voor volledige compensatie van de lagere energie-inhoud zou een accijnsverlaging van ca € 16 cent per liter voor E85 nodig zijn. Op korte termijn is de budgettaire derving die met invoering van deze accijnscompensatie gepaard gaat, verwaarloosbaar.

Gelet op het voorgaande concludeer ik dat de meeste E85 zal voldoen aan de toekomstige duurzaamheidscriteria van de richtlijn hernieuwbare energie. Om rekening te houden met de lagere energie-inhoud van E85 is een accijnskorting op E85 wenselijk. In dit verband is ook van groot belang dat een accijnskorting voor hoge blends uitvoerbaar en controleerbaar moet zijn. Deze aspecten worden op dit moment door de belastingdienst in kaart gebracht. Ook wordt nog bezien of een accijnskorting past binnen de richtlijn energiebelasting. Bij een positieve uitkomst zal ik in het Belastingplan 2010 voor E85 een accijnskorting opnemen (vanaf 2011 moet het gaan om E85 dat voldoet aan de eisen van de richtlijn hernieuwbare energie). Ik ben voornemens andere hogere blends wanneer deze op de markt komen, op vergelijkbare wijze te behandelen.

<sup>25</sup> Ontleend aan de brief van 17 maart 2009 van het EnergieTransitie Platform Duurzame Mobiliteit aan de Interdepartementale Programmadirectie Energietransitie.

<sup>26</sup> In het kader van de subsidieregeling TAB heeft V&W voor investeringen in E85-pompen en aardgaspompen € 2,5 mln beschikbaar gesteld. De maximale subsidie bedraagt voor de totstandkoming van een aardgasvulpunt € 60 000, van een ethanolvulpunt € 20 000 en van ombouw naar een ethanolvulpunt € 7 500. Voorwaarde is dat realisatie voor 1 september 2010 heeft plaatsgevonden.

### 2.10. Rode diesel

In het Belastingplan 2008 is een duidelijke intentie van het kabinet opgenomen om het belastingverschil tussen blanke en rode diesel de komende jaren verder te verkleinen. Het kabinet is van mening dat er geen doorslaggevende reden is om rode diesel blijvend te bevoordelen. Vanuit milieuoogpunt ligt een gelijke behandeling met blanke diesel voor de hand. Het hanteren van verschillende tarieven leidt daarnaast tot fraude, extra administratieve lasten en uitvoeringskosten voor de Belastingdienst. De controle is zeer arbeidsintensief. Ook blijkt het prijsverschil aan de pomp fors kleiner te zijn dan het verschil in belasting. In de vergroeningsbrief 2008 is aangekondigd dat in overleg met de gebruikers van milieuvriendelijke brandstoffen zal worden bekeken of in plaats van een bevoordeling van het gebruik van de brandstof (extra) groene prikkels voor de getroffen sectoren kunnen worden gecreëerd. Daarvoor is behoefte aan een beter inzicht in het huidige gebruik van rode diesel. Ik zal dan ook een onderzoeksopdracht hiervoor verstrekken waarbij ook de vraag naar terugsluis via groene prikkels wordt betrokken. Tegelijkertijd zal met de belangrijkste sectoren, de landbouw- en visserijsector en de bouwnijverheid, worden gesproken over hun ideeën om tot verdere stappen te komen. Daarbij zal ook worden gekeken naar de effecten voor de sectoren. Tot slot kan het spoorvervoer (en wegvervoer) volgen.

### 2.11. Sloopregeling

Inmiddels is in het aanvullend beleidspakket<sup>27</sup> € 65 mln aan middelen voor een sloopregeling vrijgemaakt (€ 35 mln in 2009 en € 30 mln in 2010). Met de autobranche is overeenstemming bereikt over de inhoud en financiering van een tijdelijke sloopregeling. De autobranche draagt vanuit het ARN-fonds in 2009 € 20 mln bij en houdt € 10 mln gereserveerd voor 2010. Er wordt een slooppremie verstrekt voor een benzine- of LPG-auto met een datum eerste toelating van vóór 1996 en voor een dieselpersonenauto of dieselbestelauto met een datum eerste toelating van vóór 2000 onder de voorwaarde van aanschaf van een nieuwere en vooral schonere auto. De sloopregeling wordt op 29 mei 2009 van kracht.

Als gevolg van het amendement Cramer op het Belastingplan 2009<sup>28</sup> komen middelen beschikbaar voor verdere vergroeningsmaatregelen. Daarbij hebben de indieners van het amendement de mogelijkheid van een sloopregeling genoemd. Hoewel een fiscale sloopregeling niet meer aan de orde is nu er een subsidie wordt ingevoerd, is er toch gekeken naar de mogelijkheden voor een dergelijke regeling in de BPM of de MRB. De conclusie is dat een expliciete fiscale sloopregeling niet wenselijk is vanwege de verschillende nadelen die hierna zullen worden toegelicht. Wel kan er flankerend fiscaal beleid worden gevoerd in de vorm van een MRB-differentiatie, zie paragraaf 2.6.

#### *Nadelen BPM-regeling*

De meeste sloopauto's zullen worden vervangen door een jongere tweedehands auto. BPM is echter verschuldigd bij aanschaf (registratie) van een nieuwe personenauto, motorfiets of bestelauto door een particulier. De BPM is om die reden niet het geschikte instrument voor een sloopregeling. Bovendien zijn

<sup>27</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 070, nr. 24.

<sup>28</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 70.

bijvoorbeeld zeer zuinige personenauto's vrijgesteld van de BPM, waardoor een sloopregeling in de BPM bij aanschaf van dergelijke auto's geen effect heeft.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

#### *Nadelen MRB-regeling*

Met een sloopregeling in de MRB zouden in principe alle personen- en bestelauto's kunnen worden bereikt, ongeacht hun leeftijd. De gewoonlijk per jaar verschuldigde MRB<sup>29</sup> zal in veel gevallen echter (fors) lager zijn dan bijvoorbeeld de slooppremie in de subsidieregeling. Het maakt een sloopregeling in de MRB erg bewerkelijk als er een standaardbedrag moet worden uitgekeerd. Binnen de MRB zouden twee varianten denkbaar zijn:

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

1. Teruggave MRB gesloopte auto

Er vindt teruggave plaats van de voor de gesloopte auto betaalde MRB over bij voorbeeld de afgelopen 3 jaar tot maximaal het standaardbedrag van de slooppremie. Deze variant kent als voordeel dat de slooppremie veel eerder wordt ontvangen dan bij variant 2. Er zullen echter auto's zijn waarvan de gehele MRB van de afgelopen 3 jaar wordt terugbetaald maar waarbij het standaardbedrag desondanks bij lange na niet wordt gehaald, bijvoorbeeld bij lichte benzineauto's. Er zullen ook auto's zijn waarvan de MRB van zeg de afgelopen 3 maanden gelijk is aan het standaardbedrag van de slooppremie.

2. Vrijstelling van MRB voor de aanschaf van de nieuwere auto voor een periode van bijvoorbeeld 2 jaar

Net als bij variant 1 moet worden getoetst of de vrijstelling niet boven het bedrag van de slooppremie komt. Nadeel van deze variant voor de consument is dat de slooppremie op een veel later tijdstip wordt genoten.

De vraag die bij beide varianten opkomt, is wat er moet gebeuren indien de nieuwere schonere auto na enkele maanden wordt verkocht en een andere auto wordt gekocht. Maakt dat niet uit voor de MRB-vrijstelling? Of wordt opnieuw getoetst of de andere auto schoner is dan de gesloopte auto? Voor allebei de varianten geldt dat deze een majeure aanpassing van de automatisering van de MRB door de Belastingdienst zouden vergen terwijl het gaat om een regeling met een beperkte looptijd.

## **2.12. Eventuele wettelijke vastlegging afbouw BPM tot en met 2018**

Het kabinet heeft besloten een landelijke kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken te introduceren. De opbrengst van de bestaande BPM en MRB en BZM wordt geheel<sup>30</sup> versleuteld in het kilometertarief. Een te forse omzetting van de BPM ineens zou ingrijpende gevolgen voor het bestaande wagenpark van ondernemers en particulieren kunnen hebben. Vandaar dat het kabinet heeft gekozen voor een gefaseerde afbouw. Deze gefaseerde afbouw is in 2008 van start gegaan door middel van de zogenoemde vluchtheuvelvariant: de BPM wordt in vijf jaar tijd met stappen van 5% van het niveau van 2007 afgebouwd onder gelijktijdige verhoging van de MRB. In mijn brief van 30 mei 2008 over de fiscale aspecten van Anders Betalen voor Mobiliteit heb ik aangegeven hoe ik, uitgaande van het toen voorziene schema van de ingroei van

<sup>29</sup> Voor een benzineauto van bijvoorbeeld 700 kg € 160 en van 1250 kg € 552, inclusief provinciale opcenten. De MRB voor een bestelauto van een ondernemer is lager.

<sup>30</sup> Met dien verstande dat voor zware vrachtauto's een MRB op het Europees minimumtarief gehandhaafd moet blijven.

de kilometerbeprijzing, de verdere afbouw van de BPM voor ogen had. Deze afbouw kwam er op neer dat vanaf 2013 de afbouw in jaarlijkse stappen van telkens 12,5% zou plaatsvinden totdat de BPM uiteindelijk in 2018 volledig zou zijn afgeschaft en opgenomen in de kilometerprijs. In het Belastingplan 2009 is de afbouw van de BPM en de verschuiving naar de MRB voor de jaren 2009 tot en met 2013 wettelijk vastgelegd. Voor deze periode is gekozen omdat in 2013 ook de ombouw van de BPM grondslag van catalogusprijs naar absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt afgerond. In 2013 resulteert een BPM van 62,5% van het niveau in 2007 die volledig zal zijn gebaseerd op CO<sub>2</sub>-uitstoot. De verdere afbouw van de BPM na 2013 zal te zijner tijd in wetgeving worden vastgelegd.

Bij de mondelinge behandeling van het Belastingplan 2009 is door het TK-lid Omtzigt (CDA) gevraagd of de afbouw van de BPM tot en met 2018 wettelijk kan worden vastgelegd. Ik heb daarop toegezegd met de sector te overleggen over de vraag of het mogelijk is om een langer afbouwtraject vast te leggen in het Belastingplan 2010.

Bij een verdere uitwerking en vastlegging van de afbouw BPM spelen de volgende uitgangspunten:

- BPM-vrijstelling voor zeer zuinige auto's: na omvorming van de BPM-grondslag in 2013 zal de BPM niet langer op alle personenauto's van toepassing zijn. De zuinigste auto's zullen van de BPM zijn vrijgesteld. Slechts de onzuiniger en meer vervuilende auto's zullen met een BPM-heffing op emissiegrondslag worden geconfronteerd, een heffing die oploopt naarmate de auto minder zuinig of meer vervuilend is.
- Nagestreefde BPM-opbrengst: in 2012 zal na een 25%-afbouw van de BPM een BPM-opbrengst van 75% ten opzichte van de opbrengst in 2007 (€ 3,6 mld) moeten resulteren. In het Belastingplan 2009 is de jaarlijkse afbouw van de BPM van 5% per jaar tot en met 2012 hiertoe gesteld op € 185 mln per jaar. Jaarlijks zal het kabinet bezien of de afbouw van de BPM zich verhoudt tot de voorgenomen afbouwpercentages. Dit geeft ook aan dat zelfs voor de periode tot 2013 niet met zekerheid het jaarlijks om te zetten bedrag aan BPM kan worden vastgelegd in de tarieven. Dat zal bij een langere periode en dus een verdere onzekerheid over de ontwikkeling van de BPM, alleen maar lastiger worden. Wanneer er nu al tarieven worden opgenomen voor de jaren na 2013 is de kans zeer groot dat deze later weer moeten worden herzien. Het vastleggen van de tarieven na 2013 leidt naar mijn mening dan ook tot meer onzekerheid.
- Behoud van de prikkel tot aanschaf van een zuinige auto: met de omvorming van de BPM naar CO<sub>2</sub>-grondslag wordt beoogd de aanschaf van een zuinige personenauto te stimuleren. Zo drukt er sinds dit jaar geen BPM meer op zeer zuinige auto's en is de BPM hoger voor onzuinige auto's. Bij het bepalen van de tarieven van de BPM in het Belastingplan 2009 voor de jaren 2009 t/m 2013 is rekening gehouden met het zuiniger worden van personenauto's in de komende jaren. Er is uitgegaan van een jaarlijkse daling van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van 2,8%. In het Belastingplan 2009 is vermeld dat in 2010 mede aan de hand van de gerealiseerde daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuw verkochte auto's zal worden bekeken of de tarieven bijstelling behoeven. Uitgangspunt is dat de prikkel tot aanschaf van een zuinige auto in de BPM ten minste op hetzelfde niveau blijft.
- Duidelijkheid leasemaatschappijen: voor met name de leasemaatschappijen is het van belang dat de omvang van de afbouw van de BPM tijdig (vier jaar

voor inwerkingtreding, in verband met de aanpassing van nieuwe contracten) wordt aangekondigd.

- Verhoging MRB: de uit de afbouw van de BPM resulterende verhoging van de MRB zal uitsluitend neerslaan bij personenauto's en bestelauto's van particulieren.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

Over deze aspecten is gesproken met de autobranche. Zij vinden het wenselijk om duidelijkheid te hebben over het verdere afbouwtraject van de BPM maar kunnen zich vinden in de conclusie dat het wettelijk vastleggen van de verdere afbouw van de BPM in de vorm van BPM-tarieven voor de jaren 2014 tot en met 2018 in het Belastingplan 2010 nauwelijks zinvol lijkt omdat de kans zeer groot is dat deze later weer moeten worden herzien wat leidt tot meer onzekerheid en onduidelijkheid. Wel wordt vanuit de autoleasebranche nadrukkelijk de aandacht gevraagd voor het vier jaar vooruitkijken bij de afbouw van de BPM. Dat betekent dat ten tijde van aanschaf van een auto in bijvoorbeeld 2010 duidelijk is hoe de afbouw van de BPM er vier jaar later, dus in 2013, uitziet.

Daarnaast is een gedeelde conclusie dat het nuttig is om de verdere stappen in de voorziene afbouw van de BPM duidelijk te benoemen en richting te geven. Ik ben van plan om dit op korte termijn verder uit te werken (worden bijvoorbeeld de tarieven verder verlaagd of worden de schijflengtes van de CO<sub>2</sub>-uitstoot aangepast) in de memorie van toelichting bij het Belastingplan 2010.

### **2.13. Afbouw BPM motorfietsen**

In het Belastingplan 2009 is een gefaseerde verhoging van de MRB voor motorfietsen opgenomen. Dit betekent dat het kwartaaltarief van de MRB voor een motor in 2013 circa vijf euro hoger is dan nu, namelijk ca € 21.

Vanuit met name de motorbranche (RAI en BOVAG) is het verzoek gekomen te bezien of de BPM voor motoren geheel afgebouwd kan worden, waarbij dekking wordt gevonden in het verder verhogen van de MRB voor motoren. Dit zou derhalve een budgettair neutrale maatregel zijn. Na voltooiing van de afbouw van de BPM voor personenauto's in het licht van de introductie van de kilometerbeprijzing zou de BPM uitsluitend nog bestaan voor motorfietsen. Vanuit dit perspectief kan een afbouw van de BPM op motorfietsen aantrekkelijk zijn, denk bijvoorbeeld aan de uitvoeringslasten voor de belastingdienst en de administratieve lasten voor de motorbranche.

Er zijn ook andere aspecten van belang. Een afbouw van de BPM op motorfietsen zou in vijf jaar kunnen plaatsvinden zonder grote marktverstoringen. Bij een BPM-afbouw worden nieuwe motoren goedkoper, hetgeen kan leiden tot een stijgende verkoop van nieuwe motoren. De verschuiving van BPM naar MRB heeft daardoor een negatief milieueffect, dat anders dan bij personenauto's niet wordt goedgemaakt door de kilometerprijs. Ook zorgt de verschuiving voor een inkomenseffect. De koper van een nieuwe motor gaat er flink op vooruit, maar de koper van overwegend tweedehands voertuigen, of de rijder die langdurig één exemplaar houdt, gaat er op achteruit. De verhoging van het kwartaaltarief voor de MRB zou in dit geval ongeveer € 23 zijn waarmee het kwartaaltarief voor de MRB voor een motorfiets zou uitkomen op ca. € 44. Verdere aandachtspunten

hierbij zijn het aantrekkelijker worden van de mogelijkheid de motor (tijdens de winter) te schorsen, hetgeen tot derving van MRB-opbrengsten zou leiden.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

Deze aspecten zijn besproken met de motorbranche en met twee verenigingen van motorrijders, MAG en KNMV. Dit heeft nog niet tot een eenduidige conclusie geleid. Wat mij betreft, is de afbouw van de BPM voor motorfietsen primair een denkbare stap in het licht van de afschaffing BPM voor auto's. Omdat afbouw eventueel in 4 à 5 jaar zou kunnen, de BPM voor motoren is lager dan de BPM voor auto's, is het niet noodzakelijk om hierover thans al een definitief standpunt in te nemen.

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

### **3. Afvalstoffenbelasting**

Zoals aangekondigd in mijn brief over de fiscale vergroening van 30 mei 2008 heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de tariefstructuur van de afvalstoffenbelasting. De aanleiding hiervoor is geweest dat de praktijk problemen ondervindt bij de toepassing van het lage tarief van de afvalstoffenbelasting. Tevens zijn er signalen dat saneringsprojecten van oude stortplaatsen niet van de grond komen door de hoge saneringskosten, die mede worden veroorzaakt door de afvalstoffenbelasting. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in een rapport<sup>31</sup>, dat als bijlage bij deze brief is gevoegd.

Ik wil tegemoet komen aan de wens een fiscale faciliteit te introduceren om de sanering van oude stortplaatsen te stimuleren. In afwijking van het reguliere tarief wordt een laag tarief van toepassing op afvalstoffen die afkomstig zijn van de sanering van oude stortplaatsen. De fiscale faciliteit voor de sanering van oude stortplaatsen heeft tot gevolg dat er ten opzichte van de huidige tariefstructuur een belastinguitgave ontstaat. In vergelijking met het huidige regime is er sprake van een derving van de belastingopbrengst. Er vanuit gaande dat in een periode van 30 jaar 25% van de oude stortplaatsen in hoog dynamische en dynamische gebieden door middel van afgraving wordt gesaneerd en dat 5% van de oude stortplaatsen in semi-dynamische en statische gebieden door middel van afgraving wordt gesaneerd komt deze derving jaarlijks uit op € 56 mln. Dekking zal worden gezocht binnen de afvalstoffenbelasting zelf door het laten vervallen van het lage tarief voor gevaarlijke afvalstoffen (geraamde opbrengst ruim € 12 mln.) en door een verhoging van de tarieven. Het laten vervallen van het lage tarief voor gevaarlijke afvalstoffen zal tevens leiden tot een vereenvoudiging voor de uitvoeringspraktijk. Bovendien valt het risico weg dat afvalstoffen na vermenging met andere afvalstoffen als gevaarlijk worden aangemerkt en daardoor alsnog onder het lage tarief vallen.

Aangezien een volledige compensatie van deze derving tot zeer forse tariefsverhogingen binnen de afvalstoffenbelasting zou leiden, is er voor gekozen de faciliteit te budgetteren op € 20 mln. per jaar. Bij de uitwerking van deze budgettering moet nog worden gekeken naar de EU-aspecten alsmede uitvoeringstechnische aspecten.

Uit het onderzoek is verder naar voren gekomen dat de huidige tariefstructuur op hoofdlijnen gehandhaafd kan worden, maar dat er wel enkele verbeteringen

---

<sup>31</sup> Werkgroep afvalstoffenbelasting, 2009, Tariefstructuur afvalstoffenbelasting.

wenselijk zijn. De huidige tariefstructuur voorziet in een regulier tarief van € 89,71 en in uitzonderingsgevallen een laag tarief van € 14,81. Deze uitzonderingsgevallen betreffen afvalstoffen met een volumieke massa (de massa per volume-eenheid) van meer dan 1100 kg/m<sup>3</sup> en enkele specifieke afvalstoffen. Om de in de praktijk gesignaleerde problemen bij de volumieke massaregeling zo goed mogelijk te ondervangen, wordt in het rapport aanbevolen de volgende verbeteringen aan te brengen:

1. Verplichten dat het volume van laadbakken wordt vastgesteld door een gecertificeerd laboratorium, om in aanmerking te komen voor het lage tarief bij een volumieke massa van meer dan 1100 kg/m<sup>3</sup>.
2. Voor de bepaling van het volume van een laadbak worden beweegbare en afneembare afdekvoorzieningen buiten beschouwing gelaten.

Door deze verbeteringen worden enkele knelpunten uit de praktijk op een praktische wijze opgelost.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

#### **4. Natuur en landschap**

De aanwezigheid van voldoende natuur en waardevolle agrarische cultuurlandschappen bepaalt mede het leefklimaat in ons land. Het kabinet streeft om die reden naar meer tevredenheid over landschap, groene gebieden, een vitaler platteland en investeringen in natuur. Een krachtige agrarische sector draagt niet alleen bij aan onze nationale welvaart (10% van het BNP en werkgelegenheid), maar ook aan de leefbaarheid van het platteland en de kwaliteit van natuur en landschap. Van de landbouwsector wordt een voorlopersrol op het gebied van duurzaamheid verwacht en ambitie als het gaat om voldoende maatschappelijke wensen op het gebied van natuur en landschap.

Tijdens de behandeling van het Belastingplan 2009 is de motie Cramer aangenomen, waarin de regering wordt verzocht om met het oog op de vergroening van het lastenkader ten behoeve van het belastingplan 2010 een oordeel te geven over een aantal fiscale punten in het rapport "Landschap verdient beter" van de Task Force Financiering Landschap Nederland<sup>32</sup>. In de motie wordt een drietal fiscale instrumenten genoemd waardoor het voor private partijen aantrekkelijker zou worden om in kwaliteit van landschap te investeren. Vervolgens is in een brief van 5 december 2008 van de minister van LNV toegezegd dat, gezien de overlap tussen de fiscale voorstellen in het rapport "Landschap verdient beter" en de inhoud van de LEI-rapporten "Fiscale faciliteiten en knelpunten bij natuurontwikkeling door particulieren" en "De natuurschoonwet voor Landbouwbedrijven in EHS en Nationale Landschappen", de beoordeling van de rapporten in de reactie op de motie Cramer worden meegenomen<sup>33</sup>. Tevens zijn daarbij de fiscale aanbevelingen betrokken die zijn opgenomen in het advies van de Raad voor het landelijk gebied "Nationale Landschappen: Vaste koers en lange adem"<sup>34</sup>.

Vooraf zij benadrukt dat, zoals ook opgemerkt is in de inleiding bij deze brief, in algemene zin het uitgangspunt geldt dat van nieuwe fiscale instrumenten eerst sprake kan zijn waar oude vervallen.

<sup>32</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 56.

<sup>33</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XIV, nr. 68.

<sup>34</sup> Kamerstukken II 2005/06, 30 300 XIV, nr. 58.

De motie Cramer verzoekt allereerst een oordeel te geven op een uitbreiding van de werking van de Natuurschoonwet 1928 (NSW) "zodat ook de door de Task Force genoemde waardevolle agrarische cultuurlandschappen inbegrepen zijn". In het rapport De Natuurschoonwet voor landbouwbedrijven in EHS en Nationale Landschappen zijn (on)mogelijkheden geïnventariseerd om grondgebonden landbouwbedrijven binnen de EHS of Nationale Landschappen onder de Natuurschoonwet 1928 te brengen. Met de LEI onderzoekers is het kabinet van mening dat grondgebonden landbouwbedrijven reeds nu onder omstandigheden onder de NSW gerangschikt kunnen worden. Het economisch belang van rangschikking onder de thans geldende criteria is echter beperkt. De conclusie van de onderzoekers om af te zien van het ontwikkelen van specifieke criteria om het rangschikken van grondgebonden landbouwbedrijven binnen de EHS en nationale Landschappen mogelijk te maken wordt door het kabinet gedeeld. Het kabinet is bereid om met betrokkenen uit het maatschappelijk veld te bespreken of er draagvlak is voor een duurzaam coherent pakket voor natuur en landschap waarin bijv. de diverse definities op het terrein van natuur en landschap kunnen worden geünificeerd en dat gekeken kan worden naar evt. overlap tussen instrumenten en toetsing aan het toetsingskader belastinguitgaven. Doelstelling is dat de financiële instrumenten hierdoor doelmatiger en efficiënter kunnen worden ingezet.

Voorts verzoekt de motie Cramer om een uitbreiding van de regeling groenfinanciering, zodat ook projecten die betrekking hebben op landschapsmaatregelen in nationale landschappen, Rijksbufferzones en ook agrarische cultuurlandschappen van de regeling gebruik kunnen maken. Met betrekking tot dit voorstel kan het kabinet meedelen dat een herziening van deze regeling op dit moment voor ligt bij de Europese Commissie voor een staatssteuntoets. In de concept regeling is ook aandacht voor uitbreiding van het aantal groen beleggen categorieën met projecten die zijn gericht op de ontwikkeling en instandhouding van natuur en landschappelijke waarden in een aantal specifieke gebieden.

Het derde punt dat in de motie van het lid Cramer wordt genoemd is het toevoegen aan de lijst Algemeen Nut Beogende Instellingen (ANBI's) van private organisaties die de rol landschapsvertegenwoordiger hebben en mede uitvoerder zijn van het landschapsbeleid. Het behoort reeds tot de mogelijkheden om dergelijke instellingen aan te merken als algemeen nut beogende instellingen. De inspecteur beslist op een verzoek van de desbetreffende instelling bij voor bezwaar vatbare beschikking eventueel onder door hem te stellen voorwaarden.

Een aantal van de in de rapporten "Fiscale faciliteiten en knelpunten bij natuurontwikkeling door particulieren" en "De natuurschoonwet voor Landbouwbedrijven in EHS en Nationale Landschappen" gesignaleerde knelpunten is in de loop van de tijd geheel of gedeeltelijk opgelost zoals door de verruiming van de overdrachtsbelasting voor bedrijfsmatig geëxploiteerde cultuurgrond per 1 januari 2007 en door de verruiming van de vrijstelling overdrachtsbelasting voor natuurgrond per 1 januari 2008. Ik ben bereid een studie te ondernemen naar een in het rapport "Fiscale faciliteiten en knelpunten bij natuurontwikkeling door particulieren" genoemde oplossingsrichting om natuurontwikkeling te bevorderen, namelijk het creëren van een persoonsgebonden aftrek voor natuurontwikkeling. Ook zal ik een nadere studie verrichten naar een stakingswinstfaciliteit voor

ondernemers die landbouwgrond omzetten in natuurgrond. Over de uitkomst van deze nadere studie zal ik de Tweede Kamer bij het Belastingplan 2010 informeren.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

In aanvulling op bovengenoemde punten beziet het kabinet de mogelijkheid om via de MIA en VAMIL meer financiële ruimte te creëren voor natuur en landschap. In het aanvullend beleidsakkoord is voor 2009 en 2010 jaarlijks € 30 miljoen extra uitgetrokken voor verruiming van het budget van deze fiscale regelingen en wellicht dat een deel daarvan kan worden ingezet voor uitbreiding van deze regelingen met investeringen in natuur en landschap. Hiermee wordt onder meer deels invulling gegeven aan de Agenda Landschap. Ook de Raad voor het landelijk gebied heeft het in zijn advies wenselijk geacht investeringen gericht op de kwaliteit van een landschap binnen de Nationale landschappen te stimuleren met een investeringsaftrek. Het kabinet wenst voorts op te merken dat in het kader van "Werken aan winst" de MIA en de VAMIL in beginsel ook mogelijk is geworden voor milieu investeringen in het platteland. Inwerkingtreding van dit voorstel zal plaatsvinden bij KB. Omdat de MIA en de VAMIL niet voorzien in regionale werking (Nationale Landschappen), zal daarom geen inperking worden voorgesteld naar bepaalde gebieden. Zodra deze regeling meer definitief is ingevuld zal het kabinet u hierover bij Belastingplan 2010 nader berichten.

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

## **5. Verlaagd BTW-tarief op groene producten/diensten**

In de vergroeningsbrief van vorig jaar heb ik aangekondigd dat ik in Brussel de toepassing van het verlaagde BTW-tarief op milieuvriendelijke goederen en diensten zou bepleiten. In de Ecofin Raad van 10 maart jl. is er een akkoord bereikt op het moeilijke dossier van verlaagde BTW-tarieven. Dit compromis bestaat uit het definitief maken van de tijdelijke regeling voor arbeidsintensieve diensten, waaronder renovatie en herstelwerkzaamheden aan particuliere woningen, en een verlaagd BTW-tarief voor restauratiediensten en boeken op alle fysieke informatiedragers.

Ondanks pogingen van Nederland om ruimte te creëren voor toepassing van het verlaagde tarief op milieuvriendelijke producten en diensten, bleek bij veel lidstaten een grote terughoudendheid te bestaan met betrekking tot verdere uitbreidingen van het verlaagde tarief voor milieudoeleinden. Bij het akkoord heeft de Commissie aangegeven dat het voorstel voor een verlaagd BTW-tarief op groene producten en diensten er voorlopig dan ook niet zal komen. De Commissie zou eigenlijk al in 2008 met dit voorstel zijn gekomen, maar in de persconferentie van 10 maart jl. heeft de Commissie meegedeeld dat "the time has not yet come for such a proposal". Wel is het mogelijk om via de nu definitief gemaakte post "renovatie en het herstel van particuliere woningen" energiebesparende investeringen zoals isolatiewerkzaamheden onder het verlaagde BTW-tarief te brengen. Op dit onderwerp ben ik in paragraaf 1.3 van de brief ingegaan.

## 6. Onkostenvergoeding fietsen

Tijdens de behandeling van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een motie van de Kamerleden Roefs en Koopmans aanvaard met het verzoek aan de regering om een onderzoek te doen naar de mogelijkheid om de elektrische fiets aantrekkelijker te maken door het bedrag van de bedrijfsfietsenregeling van € 749 te verdubbelen naar € 1500<sup>35</sup>.

Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen

Ons kenmerk  
DV/2009/00326 M

Fietsbezit en -gebruik wordt op dit moment reeds op verschillende wijzen fiscaal gestimuleerd.

Een werkgever mag eenmaal in de drie jaar een onbelaste vergoeding van maximaal € 749 voor de aanschaf van een fiets geven. Voor zover de fiets duurder is dan € 749 en de werkgever ook dit hogere bedrag vergoedt, is dat meerdere belast voor de loonheffingen. Een fiets uit het duurdere segment van (stel) € 1000 kost de werknemer dan de loonheffing over € 251, oftewel (tegen een marginaal tarief van 42%) € 105. Voor een elektrische fiets van (stel) € 1500 geldt dat, ingeval de werkgever deze volledig vergoedt en er dus belasting verschuldigd is over het meerdere boven de € 749, de "eigen bijdrage" van de werknemer aan een fiets van € 1500 derhalve beperkt is tot circa € 315 (uitgaande van een marginaal tarief van 42%). Zoals gezegd kan deze regeling eens per drie jaar worden toegepast. Als ook rekening wordt gehouden met de verkoopwaarde van een aldus verkregen fiets bij aanschaf van een nieuwe, biedt de huidige regeling voldoende ruimte voor de werknemer om de facto elke drie jaar gratis een nieuwe fiets aan te schaffen. Naast de hiervoor genoemde onbelaste vergoeding van maximaal € 749 voor de aanschaf van een fiets, mag een werkgever tevens maximaal € 82 per jaar onbelast vergoeden ter zake van met een fiets samenhangende zaken (bijvoorbeeld reparaties, een extra slot, een regenpak etc.). Ook kan een werkgever een fietsverzekering onbelast vergoeden. Voorts mag de werkgever aan de werknemer – en ook dat is een keuzevrijheid voor de werkgever – een onbelaste (vaste) vergoeding van € 0,19 per kilometer betalen voor zakelijke reizen, waaronder woon-werkverkeer, waarbij de werknemer de fiets gebruikt. Deze € 0,19 per kilometer is ook van toepassing op de zakelijke kilometers (waaronder woon-werkverkeer) die worden afgelegd met een fiets die met gebruikmaking van de hiervoor genoemde vergoedingsregeling is aangeschaft. Het is overigens aan de werkgever of en in hoeverre hij deze fiscale regelingen aan zijn werknemers aanbiedt. Het is daarbij de vraag of een verruiming van de bestaande vrijstellingen ook tot een ruimhartiger toepassing daarvan door de werkgevers zal leiden.

De huidige fietsregeling is als het gaat om een 'gewone' fiets zonder meer toereikend. In 2007 bedroeg het gemiddelde aankoopbedrag voor een fiets € 603<sup>36</sup>; 25% van het aantal verkochte fietsen bevindt zich in de prijsklasse € 700 - € 899 en slechts 14% was duurder dan € 900. De huidige onbelaste vergoeding van € 749 dekt daardoor waarschijnlijk 60 -75% van het aantal verkochte "gewone" fietsen.

<sup>35</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XII, nr. 45.

<sup>36</sup> BOVAG, fiets en bromfiets, mobiliteit in cijfers 2008.

Een verhoging van de belastingvrije vergoeding voor *uitsluitend* de elektrische fiets is om uitvoeringstechnische redenen niet gewenst<sup>37</sup>. Dit leidt tot extra lasten voor zowel de werkgever (moet afzonderlijk worden geconstateerd en vastgelegd dat er een elektrische fiets is gekocht) als de Belastingdienst (extra controle-inspanningen). Bovendien is er geen rechtvaardiging om alleen de elektrische fietsen extra te stimuleren. Ook andere fietsen zijn geschikt voor langere afstanden (bijvoorbeeld bepaalde toerfietsen en racefietsen). Overigens groeit het aandeel van de elektrische fiets ook zonder verruiming van de huidige stimuleringsregeling. De verkopen in 2007 laten een verdubbeling zien van de verkopen in 2006. Bovendien worden de elektrische fietsen ook goedkoper. Op het moment van schrijven van deze brief waren er aanbiedingen bekend voor elektrische fietsen van minder dan € 700. Een verruiming van de fiscale onbelaste vergoeding zou wel eens contraproductief kunnen werken als het gaat om een verdere daling van de marktprijs van dergelijke fietsen.

Een verhoging van de belastingvrije vergoeding voor *alle* fietsen betekent dat een nu al ruimhartige fiscale regeling verder wordt verruimd omdat daarmee ook luxe of bijzondere fietsen worden gestimuleerd die niet zullen leiden tot een toename van woon-werkverkeer per fiets (bijvoorbeeld een zogenoemde 'mama'-fiets of een bakfiets).

Naar de effecten van een eventuele verruiming van de bestaande fietsregeling is door MuConsult in opdracht van de Taskforce Mobiliteitsmanagement een literatuuronderzoek<sup>38</sup> gedaan. MuConsult betwijfelt in haar onderzoek het nut van een verruiming van de onbelaste vergoeding. Volgens MuConsult blijkt uit de beperkte literatuur die gevonden is over het gebruik van de fiets in het woonwerkverkeer in plaats van de auto, dat van het goedkoper maken van de fiets een klein effect te verwachten is. Kosten zijn niet de belangrijkste factor in de afweging tussen auto en fiets voor het woonwerkverkeer. Kwaliteit en snelheid van de fietsroute en het weer tellen bijvoorbeeld zwaarder mee in de afweging dan de fiscale faciliteit. Wel kunnen werkgevers een bijdrage leveren aan de toename van het fietsen in het woon-werkverkeer door meer voorzieningen op de werkplek voor fietsers te realiseren (bewaakte/afgesloten stallingen, kleedruimtes en dergelijke). Daarmee zijn de fiscale effecten van een verruiming van de regeling beperkt.

MuConsult stelt verder in haar onderzoek dat voor 11-16% van de forensen die nu nog niet met de fiets naar het werk gaan een vergoeding van de werkgever voor het fietsen een reden zou kunnen zijn om wel op de fiets naar het werk te gaan. Het gaat hier met name om een reiskostenvergoeding. Als de werkgever gebruik maakt van de mogelijkheid om de onbelaste vergoeding van € 0,19 per kilometer te geven, kan hier dus, met de huidige fiscale regelingen, een forse winst worden gehaald. MuConsult heeft voorts aangegeven dat een verhoging van de belastingvrije vergoeding tot € 1500, aangenomen dat alle werkgevers bereid zijn ook daadwerkelijk € 1500 te vergoeden en dat de fiets voor alle woon-werkverkeerritten wordt gebruikt, er sprake kan zijn van een daling van het aantal autoritten met 1%. MuConsult geeft daarbij aan dat het niet waarschijnlijk is dat deze aanname bewaarheid wordt en dat de werkelijke daling van aantal autoritten dan ook minder zal zijn.

<sup>37</sup> Zie antwoorden op kamervragen ter zake, Kamerstukken II 2006/07, Aanhangsel, 2017, pagina 4269.

<sup>38</sup> Literatuurscan effecten fiscale maatregelen op mobiliteit, MuConsult B.V., 27 augustus 2008.

Het voorgaande overziend ben ik van mening dat de huidige fiscale regelingen gericht op fietsbezit en -gebruik toereikend zijn. De huidige fiscale mogelijkheden worden echter nog niet volledig benut door werkgevers. Een verruiming van de fietsregeling levert verder een te geringe bijdrage aan het terugdringen van het aantal autoritten en is derhalve, mede gelet op het overigens niet geringe budgettaire beslag, een weinig (kosten)effectieve maatregel. Het gewenste effect van toename van woon-werkverkeer per fiets is beter gediend met andere, directere maatregelen gericht op de stimulering van fietsgebruik zoals bijvoorbeeld aanleg van goede, veilige fietsroutes maar ook het stimuleren van werkgevers om een fietsbeleid op te zetten en de maximale (onbelaste) vergoeding te geven. Dit laatste wordt ook in het kader van de Taskforce Mobiliteitsmanagement opgenomen.

Hoogachtend,  
de staatssecretaris van Financiën,

mr. drs. J.C. de Jager

## **Bijlage 1: beoordeling fiscale instrumenten energiebesparing in de gebouwde omgeving**

Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen

Ons kenmerk  
DV/2009/00326 M

### **1. Inleiding**

In de afgelopen jaren zijn door verschillende belanghebbenden en deskundigen fiscale instrumenten voorgesteld om de energiebesparing in de gebouwde omgeving te verbeteren. In deze bijlage worden de volgende instrumenten beoordeeld:

1. toestaan van energie-investeringsaftrek (EIA) voor energiebesparende investeringen in huurwoningen;
2. verlaagd BTW-tarief voor diensten/goederen die samenhangen met energiebesparingen;
3. een lastenneutrale verhoging van de energiebelasting;
4. teruggave overdrachtsbelasting indien na aankoop een verbetering van het energielabel wordt gerealiseerd;
5. differentiatie van de overdrachtsbelasting naar energielabel;
6. differentiatie van de WOZ-waarde naar energielabel;
7. differentiatie van het eigenwoningforfait naar energielabel;
8. heffingskorting in de inkomstenbelasting voor energiebesparende investeringen.

De instrumenten zijn beoordeeld op de fiscale inpasbaarheid (past het instrument in het fiscale stelsel), de uitvoerbaarheid (is het instrument makkelijk uit te voeren zowel door de Belastingdienst als de belastingplichtige), de effectiviteit (hoe effectief is het instrument in het bereiken van het doel energiebesparing) en de budgettaire gevolgen.

#### **1.1 EIA voor energiebesparende investeringen in huurwoningen**

Dit is reeds voorgesteld in het aanvullende beleidsakkoord.

#### **1.2 Verlaagd BTW-tarief**

##### *Omschrijving*

Voor diensten en goederen die samenhangen met energiebesparingen wordt het verlaagde BTW-tarief toegepast (6% i.p.v. 19%).

##### *Fiscale inpasbaarheid*

Bepaalde arbeidsintensieve diensten vallen reeds onder het verlaagde BTW-tarief. Onder deze post kunnen ook vormen van renovatie/herstel vallen waarbij een energiebesparing wordt bereikt, zoals isolatiewerkzaamheden.

##### *Uitvoerbaarheid*

Doordat de groep goederen en diensten, waarop het verlaagde BTW-tarief wordt toegepast, toeneemt, komt er extra druk op de uitvoering om toepassing van het verlaagde BTW-tarief op deze goederen en diensten te controleren. Ook bedrijven zullen een onderscheid moeten maken tussen goederen/diensten waarop het verlaagde danwel het normale tarief wordt toegepast.

##### *Effectiviteit*

De effectiviteit is afhankelijk van de mate waarin het verlaagde BTW-tarief aan de consument wordt doorgegeven. Dit wordt beïnvloed door de concurrentiekracht op

de desbetreffende markt en de hoogte van de vraag en het aanbod. Indien het verschil tussen de 19% BTW en de 6% BTW geheel zou worden doorgegeven in de prijs, leidt dit tot een prijsdaling van ruim 10%.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

#### *Budgettair*

Het onder het verlaagde BTW-tarief brengen van isolatiewerkzaamheden aan particuliere woningen met uitzondering van het aanbrengen van beglazing kost naar schatting € 25 mln per jaar. Dit wordt voorgesteld in paragraaf 1.3 van de brief.

### **1.3 Energiebelasting**

#### *Omschrijving*

De energiebelasting wordt verhoogd. Daarbij kan worden gekozen tussen een verhoging van de EB op aardgas, elektriciteit of beide. Er kan ook worden gedacht aan een "knip" in de eerste tariefschijf, waardoor een nieuwe tweede schijf wordt gecreëerd met een hoger tarief.

#### *Fiscale inpasbaarheid*

De maatregel is een tariefaanpassing en daarom makkelijk in te passen. Dit geldt minder voor een de introductie van een extra schijf als gevolg van een knip. Hiervoor zullen energiebedrijven en Belastingdienst hun administratie moeten aanpassen (zie uitvoerbaarheid).

#### *Uitvoerbaarheid*

Wanneer alleen het tarief wordt aangepast is de maatregel makkelijk uit te voeren. In het geval van een knip zullen de energiebedrijven en de Belastingdienst tijd nodig hebben om hun administratie aan te passen.

#### *Effectiviteit*

Door een EB-verhoging zullen de marginale kosten van aardgas- en/of elektriciteitsverbruik stijgen. Daardoor wordt de terugverdientijd van investeringen in de energiebesparing korter. Tegelijkertijd hebben burgers en bedrijven maximale vrijheid om zelf te bepalen hoe zij tegen de laagste maatschappelijke kosten het energiegebruik willen verminderen. Bij energiebesparing in de gebouwde omgeving zijn met name de kosten van aardgas van belang. Veel investeringen in energiebesparing, bijv. dubbele ramen en muur- en dakisolatie, zullen leiden tot minder aardgasverbruik. Besparing op het elektriciteitsverbruik kan ook bijdragen aan de energiebesparingsdoelstelling van dit kabinet.

Onderzoeksbureau CE heeft vorig jaar gewerkt met een prijselasticiteit voor aardgas van -0,2 voor huishoudens en -0,15 voor bedrijven en een prijselasticiteit voor elektriciteit van -0,25 bij huishoudens en -0,15 bij bedrijven<sup>39</sup>.

#### *Budgettair*

Een verhoging van de energiebelasting op aardgas van 1 cent in de eerste schijf levert € 135 mln op en een verhoging van 1 cent in de eerste schijf van de energiebelasting op elektriciteit € 275 mln. De opbrengst van een knip is afhankelijk van waar die wordt neergelegd.

<sup>39</sup> Zie CE (2008), *Fiscale vergoening. Effecten en beoordeling van opties ten behoeve van het Belastingplan 2009*, blz. 88.

## 1.4 Teruggave overdrachtsbelasting

### *Omschrijving*

Een koper van een huis krijgt na de aankoop van een woning een deel van de overdrachtsbelasting terug indien het energielabel van de woning wordt verbeterd, bijv. met twee stappen.

### *Fiscale inpasbaarheid*

Teruggave van overdrachtsbelasting bij het energiezuiniger maken van een woning is lastig in te bouwen. De overdrachtsbelasting heeft nog geen teruggavesystematiek. Deze zal moeten worden geïntroduceerd, wat niet voor 2011 mogelijk is. De introductie van een teruggave zal de overdrachtsbelasting complexer maken met extra administratieve lasten. Zo'n verandering past niet binnen het streven naar belastingvereenvoudiging van dit kabinet.

### *Uitvoerbaarheid*

Voor een uitvoerbare regeling is van belang dat de Belastingdienst op de juistheid van het label kan vertrouwen en mogelijkheden tot fraude met het label zijn geminimaliseerd. Daarmee wordt voorkomen dat de Belastingdienst zelf de juistheid van de energielabels moet controleren. Dat zou een nieuw proces zijn waar de Belastingdienst op dit moment geen ervaring mee heeft en dat daardoor lastig uitvoerbaar zal zijn met waarschijnlijk hoge uitvoeringskosten.

### *Effectiviteit*

Door aan te sluiten bij het verhuismoment vindt de stimulans op een natuurlijk moment plaats. Veel nieuwe eigenaren zullen dit moment gebruiken om de woning te verbouwen. Aan de andere kant wordt slechts een beperkte groep bereikt, namelijk alleen diegenen die verhuizen. Bij deze groep zal het percentage freeriders naar verwachting juist het grootst zijn (veel nieuwe eigenaren van woningen zullen al hebben besloten om de energiezuinigheid van de woning te verbeteren, los van de aanwezigheid van een financiële impuls). Daarom rijst de vraag waarom er geen stimulans wordt ingevoerd voor particuliere eigenaren die in hun woning blijven wonen. De overdrachtsbelasting wordt ook geheven van bedrijfsgebouwen, daar geldt echter al een fiscaal stimulerende maatregel via de EIA. Een teruggave in de overdrachtsbelasting zorgt dan voor overstimulering. Om dit te voorkomen zal de maatregel beperkt moeten worden tot particuliere woningen, hetgeen leidt tot nieuwe afbakeningsproblemen.

De maatregel lijkt nog het meest op een verkapte subsidie, die door deze fiscaal vorm te geven een beperkter bereik heeft en lastig uitvoerbaar zal zijn. Een subsidie heeft in potentie een breder bereik en kan effectiever worden ingezet. Bovendien wordt daarmee voorkomen dat een relatief eenvoudige belasting als de overdrachtsbelasting wordt bezwaard met een teruggaveregeling.

### *Budgettair*

Een teruggave leidt tot een lagere belastingopbrengst. De precieze derving is afhankelijk van de hoogte van de teruggave. De derving zou kunnen worden gedekt via een verhoging van de tarieven van de overdrachtsbelasting. In de huidige woningmarkt is dit echter niet aantrekkelijk.

## 1.5 Differentiatie overdrachtsbelasting

Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen

### *Omschrijving*

Een differentiatie van de overdrachtsbelasting naar energielabel zou op twee manieren kunnen worden vormgegeven. Ten eerste via een lager overdrachtsbelastingtarief bij een woning met een zuiniger energielabel en een hoger tarief bij een woning met een onzuinig label. Ten tweede via een bonus/malus-systeem, te weten kortingen en boetes van vaste bedragen op de te betalen overdrachtsbelasting naar rato van het energielabel, bijv. label A € 3.000,- korting en label G € 2.500,- boete.

Ons kenmerk  
DV/2009/00326 M

### *Fiscale inpasbaarheid*

Een differentiatie van de overdrachtsbelasting leidt tot uitvoeringskosten en een aanpassing van de overdrachtsbelasting. Het beïnvloedt de laatste stap, het berekenen van de verschuldigde belasting. Dit vraagt een extra inspanning van de notaris bij de aangifte van de overdrachtsbelasting. Daarnaast zal een controle plaats moeten vinden door de Belastingdienst of de verschuldigde overdrachtsbelasting overeenstemt met het geldende energielabel en de heffingsgrondslag. Dit zal een aanpassing van de systemen vragen.

### *Uitvoerbaarheid*

De Belastingdienst moet op de betrouwbaarheid van het afgegeven energielabel kunnen vertrouwen en het niet zelf hoeven te controleren (zie paragraaf 1.4). Bovendien zal moeten worden gehandhaafd op het hebben van een energielabel bij de verkoop van een woning. Voor het hebben van het energielabel op het moment van verkoop zou ook de notaris een rol kunnen krijgen. Immers, zonder energielabel kan de notaris de hoogte van de overdrachtsbelasting niet vaststellen.

### *Effectiviteit*

Een differentiatie van de overdrachtsbelasting zorgt voor een stimulans voor de koop van een zuinige woning. Tevens zorgt het ervoor dat er een energielabel aanwezig is op het moment van verkoop. Zonder energielabel kan de hoogte van de overdrachtsbelasting niet worden vastgesteld. Er ontbreekt echter een duidelijke stimulans tot investering in energiebesparing. De verkoper zal dan moeten investeren in energiebesparing en het voordeel – lagere overdrachtsbelasting – komt fiscaaltechnisch bij de koper terecht. Het is onduidelijk in hoeverre de lagere overdrachtsbelasting in de verkoopprijs van de woning kan worden verdisconteerd zodat de verkoper een hogere prijs krijgt. In het geval van tariefdifferentiatie grijpt de maatregel aan bij de waarde van de woning die naast de energiezuinigheid ook afhankelijk is van de grootte en locatie van de woning. Hierdoor kan het voor/nadeel in de overdrachtsbelasting verschillen terwijl het energielabel gelijk is. Een bonus/malus-systeem ligt daarom meer voor de hand, het voor/nadeel is dan onafhankelijk van de locatie en grootte van de woning. De maatregel zal waarschijnlijk effectiever worden als deze wordt gekoppeld aan een teruggave. Bij een slecht energielabel wordt dan eerst een hogere overdrachtsbelasting betaald die echter kan worden "terugverdiend" door de koper via investeringen in de energiebesparing die resulteren in een teruggave. Om woningeigenaren te stimuleren tot energiebesparende investeringen in de woning zal een subsidie effectiever zijn, deze sluit aan bij het moment van investeren en komt bij de woningeigenaar (de investeerder) zelf terecht.

### *Budgettair*

De differentiatie kan budgettair neutraal worden doorgevoerd. Dat betekent wel dat voor onzuinige woningen de overdrachtsbelasting zal stijgen. In de huidige woningmarkt is dat niet aantrekkelijk.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

## **1.6 Differentiatie WOZ-waarde**

### *Omschrijving*

Een energiezuinige woning zal in de regel een hogere WOZ-waarde hebben. Dit kan worden gecorrigeerd via een bonus/malus-systeem. Woningen met een laag energielabel krijgen een bonus, woningen met een hoog energielabel een malus. Een correctie van de WOZ-waarde werkt door in de hoogte van het eigenwoningforfait en de te betalen OZB.

### *Fiscale inpasbaarheid*

De maatregel zorgt voor een nieuwe stap in de waardebepaling van het huis. Er zal een bonus/malus-systeem in de wet moeten worden opgenomen. De maatregel kan pas worden doorgevoerd als alle woningen een energielabel hebben. Anders zijn er gelijkheidsproblemen. Twee precies dezelfde huizen zouden dan een andere WOZ-waarde kunnen krijgen omdat het ene huis wel een energielabel heeft en het andere huis niet. Het zal de nodige tijd kosten voordat alle woningen een energielabel hebben of er zal een verplichting tot aanvraag van een energielabel voor alle woningen moeten worden geïntroduceerd. Dat zal voor de nodige kosten zorgen voor eigenaren van woningen (tussen de 150 en 200 euro per afgegeven energielabel). Een – forfaitair – bonus/malus systeem staat op gespannen voet met de huidige eenduidige wettelijke grondslag voor de waardebepaling.

### *Uitvoerbaarheid*

De Belastingdienst moet kunnen uitgaan van de betrouwbaarheid van het afgegeven energielabel zodat de Belastingdienst het niet zelf hoeft te controleren (zie paragraaf 1.4). Een ander punt is dat er bij de bepaling van de WOZ-waarde in de regel een vergelijking plaatsvindt met de waarden van woningen die in de omgeving recent zijn verkocht. Doordat deze woningen niet perse hetzelfde energielabel zullen hebben, zal er veel meer een WOZ-waardebepaling per woning moeten plaatsvinden. Dit zorgt voor een toename van werk bij de gemeenten. De afnemende transparantie en eenduidigheid maakt daarnaast een toename van het toch al grote aantal bezwaarschriften aannemelijk.

### *Effectiviteit*

De effectiviteit zal afhankelijk zijn van de hoogte van de bonus/malus en het daaraan gekoppelde verschil in te betalen IB/OZB. Waarschijnlijk zal het uiteindelijk om een paar honderd euro's verschil gaan. Het is niet duidelijk of eigenaren zich daardoor laten verleiden tot investeringen in de energiezuinigheid. Een differentiatie van de WOZ-waarde past wel binnen de gedachte "de vervuiler betaalt". Doordat het gaat om een jaarlijks terugkerende bonus/malus zal het een flinke invloed kunnen hebben op de terugverdientijd van energiebesparingsinvesteringen. De maatregel zal niet alleen een effect hebben op particuliere woningen maar ook op bedrijfsgebouwen en huurwoningen, waarvoor ook een WOZ-waarde wordt vastgesteld.

### *Budgettair*

De differentiatie kan budgettair neutraal worden doorgevoerd. Dat betekent wel dat voor onzuinige woningen de IB en OZB zal stijgen. De precieze stijging is afhankelijk van de vormgeving. Per gemeente is het effect niet budgettair neutraal. De budgettaire gevolgen voor een gemeente zijn dan afhankelijk van de energiezuinigheid van de woningvoorraad. De nieuwe wijze van vaststellen van de WOZ-waarden heeft ook invloed op de verdeling van het Gemeentefonds. Deze effecten zijn op dit moment niet verder geanalyseerd.

## **1.7 Differentiatie eigenwoningforfait**

### *Omschrijving*

Er vindt een correctie plaats op het eigenwoningforfait via een bonus/malus-systeem. In tegenstelling tot een differentiatie van de WOZ-waarde heeft deze maatregel alleen effect op particuliere woningen.

### *Fiscale inpasbaarheid*

De maatregel zorgt voor een nieuwe stap in de bepaling van het eigenwoningforfait van een huis. Er zal een bonus/malus-systeem in de wet moeten worden opgenomen. Deze maatregel kan pas worden doorgevoerd als alle woningen een energielabel hebben. Anders zijn er gelijkheidsproblemen. Twee precies dezelfde huizen zouden een ander eigenwoningforfait kunnen krijgen omdat het ene huis wel een energielabel heeft en het andere huis niet. Het zal de nodige tijd kosten voordat alle woningen een energielabel hebben of er zal een verplichting tot aanvraag van een energielabel voor alle woningen moeten worden geïntroduceerd. Dat zal voor de nodige kosten zorgen voor eigenaren van woningen (tussen de 150 en 200 euro per afgegeven energielabel). Het gebruik van een malus staat op gespannen voet met het idee achter het eigenwoningforfait, het benaderen van het voordeel van het bezit van een eigen woning. Wijzigingen aan de woning met het oog op energiebesparing doet niets aan af aan de mate van bezit van de eigen woning. Verder heeft een dergelijke maatregel invloed op inkomensafhankelijke regelingen. Veel inkomensafhankelijke regelingen sluiten aan bij het fiscale verzamelinkomen. Een bonus/malus ten aanzien van het eigenwoningforfait heeft een directe invloed op de hoogte van het verzamelinkomen. Het gevolg daarvan kan bijvoorbeeld zijn dat iemand met een onzuinige woning minder zorgtoeslag krijgt.

### *Uitvoerbaarheid*

De Belastingdienst moet op het afgegeven energielabel kunnen vertrouwen en het niet zelf hoeven te controleren (zie paragraaf 1.4).

### *Effectiviteit*

De effectiviteit zal afhankelijk zijn van de hoogte van de bonus/malus en het daaraan gekoppelde verschil in te betalen IB. Het netto-voordeel zal afhankelijk zijn van de hoogte van het inkomen c.q. welk IB-tarief van toepassing is. Waarschijnlijk zal het uiteindelijk over een paar honderd euro's verschil gaan. Het is niet duidelijk of eigenaren zich daardoor laten verleiden tot investeringen in de energiezuinigheid. Een differentiatie van het eigenwoningforfait past wel binnen de gedachte "de vervuiler betaalt". Doordat het gaat om een jaarlijks terugkerende bonus/malus zal het een flinke invloed kunnen hebben op de terugverdiendtijd van

energiebesparingsinvesteringen. De maatregel heeft alleen effect op particuliere woningen. Huurders en bezitters van een woning die in box 3 valt worden niet bereikt met deze maatregel. Differentiatie van het eigenwoningforfait heeft verder geen effect in het geval er geen of een geringe eigenwoningschuld bestaat. Dit komt omdat in het geval de met de eigen woning samenhangende aftrekbare kosten lager zijn dan het eigenwoningforfait er een aftrek geldt die gelijk is aan het verschil tussen het eigenwoningforfait en de aftrekbare kosten. Door deze aftrek wordt per saldo geen belasting betaald over de eigen woning indien er geen eigenwoningschuld bestaat. Een verhoging van het eigenwoningforfait vanwege de afwezigheid van een energielabel of het hebben van een slecht energielabel zal dan niet gevoeld worden, tenzij deze verhoging weer wordt uitgezonderd van de aftrek. Het laatste zal de behandeling van de eigen woning complexer maken wat niet past in de wens om het belastingstelsel te vereenvoudigen.

#### *Budgettair*

De differentiatie kan budgettair neutraal worden doorgevoerd. Dat betekent wel dat voor onzuinige woningen de IB stijgt. De precieze stijging zal afhankelijk zijn van de vormgeving.

### **1.8 Heffingskorting IB**

#### *Omschrijving*

Er wordt een nieuwe heffingskorting geïntroduceerd voor energiebesparende investeringen in een woning. Door deze heffingskorting wordt de door de eigenaar te betalen IB verlaagd, waardoor de kosten van de investering worden gecompenseerd.

#### *Fiscale inpasbaarheid*

De maatregel zorgt voor een extra heffingskorting. Dit past niet in het streven de IB eenvoudiger te maken en juist het aantal heffingskortingen te verminderen. De korting zal een specifieke subsidie zijn in een fiscaal jasje, terwijl doel en strekking van het instrument heffingskorting voornamelijk ziet op persoonlijke omstandigheden van de belastingplichtige in de combinatie met werk en inkomen.

#### *Uitvoerbaarheid*

Om de korting uitvoerbaar te houden zal er een goede afbakening moeten komen van de investeringen die in aanmerking komen voor de korting. De Belastingdienst zal vervolgens extra werk krijgen aan de controle of de uitgaven wel zijn gedaan. De fraudegevoeligheid is waarschijnlijk hoog. In het verleden is overigens een vergelijkbare maatregel in de energiebelasting (de energiepremieregeling) vanwege te hoge uitvoeringskosten omgezet in een meer gerichte subsidieregeling welke niet lang daarna werd afgeschaft vanwege een tekort aan budget.

#### *Effectiviteit*

De effectiviteit van de maatregel hangt af van de hoogte van de korting. De maatregel zal niet effectiever zijn dan een subsidie die makkelijker uitvoerbaar lijkt. In tegenstelling tot andere onderzochte maatregelen zou de korting ook aan huurders kunnen worden verstrekt, hoewel huurders in de regel niet veel zullen investeren in de energiebesparing van hun huis. Een heffingskorting heeft als voordeel boven een aftrekpost (zoals de aftrek van onderhoudskosten bij monumenten) dat de korting tariefneutraal is. Een aftrekpost levert meer op voor

belastingplichtigen met een hoog inkomen. Aan de andere kant zullen verschillende belastingplichtigen de korting niet kunnen effectueren doordat zij geen belasting zijn verschuldigd (de zgn. verzilveringsproblematiek). Dit doet zich bij een subsidie niet voor.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

*Budgettair*

Is afhankelijk van de hoogte van de korting. In tegenstelling tot een subsidie is een budgettair gesloten regeling (op = op) moeilijker. Daardoor krijgt de regeling budgettair een open einde karakter.

## Bijlage 2: gevolgen verhoging energiebelasting op aardgas in de eerste schijf met 25%

Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen

Ons kenmerk  
DV/2009/00326 M

### Inleiding

Deze bijlage bevat de effecten van een mogelijke verhoging van de energiebelasting (EB) op aardgas in de eerste schijf met 25% gekoppeld aan een aantal terugsluisvarianten. Een 25%-verhoging van de EB op aardgas in de eerste schijf verhoogt het huidige tarief (15,80 cent per m<sup>3</sup>) met 3,95 cent en zorgt voor een belastingopbrengst van € 533 mln. Van die EB-verhoging op aardgas in de eerste schijf komt 90% bij huishoudens terecht en 10% bij bedrijven. Gegeven deze opbrengst zijn de volgende terugsluisvarianten voor huishoudens bekeken:

1. een verlaging van de eerste schijf in de inkomstenbelasting naar rato van opbrengst voor huishoudens;
2. een verhoging van de algemene heffingskorting in de inkomstenbelasting naar rato van opbrengst voor huishoudens;
3. een verhoging van de belastingvermindering in de EB naar rato van opbrengst voor huishoudens en bedrijven.

Tabel 1 bevat een overzicht van de bij de verhoging behorende terugsluisbedragen. De terugsluis naar het bedrijfsleven zal in optie 1 en 2 nog nader moeten worden bezien. Dit zou kunnen via een verlaging van de tarieven in de vennootschapsbelasting en/of een verhoging van de MKB-winstvrijstelling in de inkomstenbelasting. Deze terugsluis wordt echter verder niet behandeld omdat deze bijlage zich concentreert op de gevolgen voor huishoudens en het bedrag dat bij het bedrijfsleven terecht komt, beperkt is (€ 53 mln).

Tabel 1: overzicht terugsluisvarianten

<b>Optie 1: Verlaging eerste schijf IB</b>	<b>Optie 2: Verhoging algemene heffingskorting</b>	<b>Optie 3: Verhoging EB-belastingvermindering</b>
0,25 %-punt	€ 39	€ 73

### Gevolgen koopkrachtplaatjes<sup>40</sup>

Het kabinet (en het CPB) hanteren al jaren eenzelfde methodologie om de koopkrachteffecten te berekenen. Daarbij verloopt het effect van de verhoging van de energiebelasting op de koopkracht via de inflatie. Een verhoging van de EB leidt ertoe dat de prijs voor energie duurder wordt en dat de inflatie stijgt. Het effect op de inflatie van het deel dat drukt op huishoudens kan via een vuistregel benaderd worden en bedraagt bij een 25%-verhoging 0,17% ((90% van 533) mln / 275 mrd (totale consumentenbestedingen)). Volgens het CPB zal het effect op de inflatie van de lastenverzwaring voor bedrijven met terugsluis verwaarloosbaar zijn. Over de terugsluisvarianten zijn de volgende conclusies te trekken.

<sup>40</sup> Over de energiebelasting wordt BTW betaald. Als de energiebelasting verhoogd wordt dan betaalt een burger ook meer BTW voor energie. Hiermee is zoals gebruikelijk zowel bij de budgettaire plaat als bij de inkomenseffecten geen rekening gehouden.

- Terugsluisoptie 1: verlaging IB tarief eerste schijf
  - Het bedrag aan terugsluis loopt voor huishoudens aanvankelijk op met het inkomen maar blijft vanaf een belastbaar inkomen van ca € 17.500 constant en neemt vanaf dat inkomen als *percentage* van het inkomen af.
  - Aandachtspunt is dat huishoudens die geen belasting betalen (in de standaardgroepen gaat het om de alleenstaande werkende ouder op minimumloonniveau) niet worden bereikt. Mensen met een bijstandsinkomen en een AOW hebben hier geen last van (ook niet wanneer men geen belasting betaalt), omdat de uitkeringen gekoppeld zijn aan het netto inkomen dat iemand in de markt zou kunnen verdienen. De uitkeringen worden bij een wijziging van de algemene heffingskorting of het tarief eerste schijf dus aangepast. Zij worden hierdoor ook bereikt.
  
- Terugsluisoptie 2: verhoging algemene heffingskorting
  - Het bedrag aan terugsluis is voor iedereen gelijk en neemt dus als *percentage* van het inkomen af. Deze terugsluis is voor lage inkomens gunstiger dan de terugsluis via het tarief eerste schijf.
  - Ook hier geldt dat huishoudens die geen belasting betalen (in de standaardgroepen gaat het om de alleenstaande werkende ouder op minimumloonniveau) niet worden bereikt. Mensen met een bijstandsinkomen en een AOW hebben hier zoals boven beschreven geen last van. Zij worden wel bereikt.
  - Mensen met een bijstandsinkomen of een AOW-uitkering profiteren zelfs extra omdat in het netto referentieminimumloon (waarop de hoogte van de bijstand en de AOW wordt bepaald) rekening wordt gehouden met twee keer de algemene heffingskorting.
  
- Terugsluisoptie 3: verhoging EB-belastingvermindering
  - In de koopkrachtplaatjes loopt deze korting via de inflatie. Het effect is even groot als het effect van de verhoging van de energiebelasting zelf. Het resulterend inkomenseffect is dan ook nihil.
  - In werkelijkheid is deze terugsluis net als een verhoging van de algemene heffingskorting in de inkomstenbelasting vanwege het vaste bedrag relatief gunstig voor lage inkomens.
  - Vooral huishoudens met een laag aardgasverbruik hebben een voordeel.
  - Voordeel is dat ook huishoudens die geen IB betalen worden bereikt.
  - Bij deze optie wordt automatisch een deel teruggesluisd naar bedrijven.
  - Nadeel is dat een deel van de beoogde energiebesparende gedragsreactie verloren kan gaan omdat de energienota voor veel mensen niet zal toenemen en voor sommige zelfs zal afnemen. Weliswaar stijgen de marginale kosten van aardgasverbruik maar veel mensen zullen hun gedrag afstemmen op de eindkosten in de energienota en minder op marginale kosten van extra aardgasverbruik.
  - De verhoging van de vermindering in de EB heeft verder als nadeel dat deze geldt voor alle betalers van energiebelasting ook als ze alleen maar elektriciteit verbruiken en geen aardgas. Indien de hogere vermindering alleen maar wordt toegepast op aardgasverbruikers dan zal de vermindering € 80 bedragen. Afbakening van de vermindering

tot aardgasverbruikers zal echter de administratieve lasten van de EB verhogen.

**Directie Douane en Verbruiksbelastingen**

Een berekening van de effecten via de normaliter door het kabinet en het CPB gehanteerde koopkrachtplaatjes van een verhoging van de energiebelasting op aardgas gekoppeld aan een bepaalde terugsluisvariant heeft echter een nadeel. Bij een budgettair neutrale schuif vindt een herverdeling plaats tussen huishoudens die relatief veel energie verbruiken (groot huis, slecht geïsoleerd huis, etc.) en huishoudens die relatief weinig/minder energie verbruiken. Dit is natuurlijk ook het doel van de operatie: de vervuiler betaalt. Het inkomenseffect hangt sterk af van de mate waarin er energie gebruikt wordt. Deze spreiding is vanwege de systematiek niet terug te zien in de standaardkoopkrachtplaatjes. In de koopkrachtplaatjes wordt namelijk uitgegaan van een gemiddeld verbruik (in procenten) dat voor alle huishoudens in Nederland hetzelfde is. Er wordt geen rekening met het feit dat het uiteindelijke effect sterk zal worden beïnvloed door het werkelijke aardgasverbruik in een bepaalde woning en het inkomen.

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

Afhankelijk van de woning waarin iemand woont en andere factoren die van invloed zijn op het aardgasverbruik, zoals het inkomensniveau en de gezinssamenstelling, zal de verhoging van de energiebelasting harder of zachter worden gevoeld. Om hierin een beter inzicht te krijgen is gekeken naar het gemiddelde aardgasverbruik in zeven typen woningen<sup>41</sup>. Vervolgens is aan elk type woning een bepaalde inkomenscategorie gekoppeld (zie tabel 2) om een aantal *voorbeeldcases* te kunnen tonen. Met deze combinatie van type woning en inkomenscategorie kunnen op microniveau de koopkrachtgevolgen voor een aantal *voorbeeldcases* worden geïllustreerd. Al moet worden benadrukt dat ook bij deze benadering spreiding van het energieverbruik zal blijven bestaan, afhankelijk bij voorbeeld van de leeftijd van de woning, de mate van isolatie en het individuele bestedingspatroon. Bepaalde huishoudens gaan er dus meer op achter- of vooruit dan deze tabel laat zien.

*Tabel 2: koppeling woningtypen en inkomenscategorieën*

<b>Type woning</b>	<b>Gemiddeld verbruik (in m<sup>3</sup>)</b>	<b>Inkomenscategorie</b>
Grote vrijstaande woning	3.336	Tweeverdiener 2*modaal + modaal zonder kinderen
Kleine vrijstaande woning	2.576	Tweeverdiener modaal + modaal met kinderen
2-onder-1-kapwoning	2.405	Alleenverdiener 2*modaal met kinderen
Rijwoning	1.715	AOW (paar zonder kinderen) + € 1500 aanvullend pensioen
Maisonnette/Galerijflat	1.101	Alleenstaande zonder kinderen modaal
Portiekflat	848	Alleenstaande ouder in de bijstand
Overige flat	1.038	Alleenstaande zonder kinderen met minimumloon

<sup>41</sup> Bron: SenterNovem, voorbeeldwoningen bestaande bouw 2007, maart 2007..

Tabel 3 bevat de effecten van een 25% EB-verhoging bij het genoemde gemiddelde verbruik per combinatie type woning/inkomenscategorie.

Tabel 3: inkomenseffecten 25% verhoging aardgas eerste schijf voor woning/inkomencombinaties

Woning & inkomen	EB-verhoging	EB-verhoging met terugsluisoptie 1	EB-verhoging met terugsluisoptie 2	EB-verhoging met terugsluisoptie 3
Grote vrijstaande woning & Tweeverdiener 2*modaal + modaal zonder kinderen	-0,2% (-€132)	-0,1% (-€43)	-0,1%(-€54)	-0,1%(-€59)
Klein vrijstaande woning & Tweeverdiener modaal + modaal met kinderen	-0,4% (-€102)	-0,1% (-€29)	-0,1%(-€24)	-0,1%(-€29)
2-onder-1-kapwoning & Alleenverdiener 2*modaal Met kinderen	-0,2% (-€95)	-0,1% (-€50)	0,0%(-€17)	-0,1%(-€22)
Rijwoning & AOW (paar zonder kinderen) + 1500	-0,6% (-€68)	-0,1% (-€15)	-0,1%(-€9)	0,0%(€5)
Maisonnette/Galerijflat & Alleenstaande zonder kinderen modaal	-0,2% (-€43)	0,0% (€2)	0,0%(-€4)	0,1%(€30)
Portiekflat & Alleenstaande ouder in de bijstand	-0,2% (-€33)	0,0% (€7)	0,2%(€37)	0,2%(€40)
Overige flat & Alleenstaande zonder kinderen met minimumloon	-0,3% (-€41)	0,0% (€4)	0,0%(€2)	0,2%(€32)

Uit de tabel 3 zijn de volgende conclusies te trekken:

- Een lastenschuif van directe belastingen naar energiebelasting op aardgas zorgt ervoor dat huishoudens met een hoog aardgasverbruik per saldo meer belasting gaan betalen en huishoudens met een laag aardgasverbruik minder.
- Een terugsluis via de algemene heffingskorting en tarief eerste schijf is profijtelijk voor huishoudens met samenwonende (en in het geval van tarief eerste schijf: werkende) partners, omdat zij twee keer belastingvoordeel ontvangen.
- Sociale minima hebben gemiddeld meer voordeel van terugsluisvariant 2 en 3.

### Milieugevolgen

De lange termijn prijselasticiteit voor aardgas is voor huishoudens  $-0,2^{42}$ . Indien de energiebelasting niet wordt verhoogd bedraagt het geraamde aardgasverbruik

<sup>42</sup> Zie CE (2008), *Fiscale vergroening*. Effecten en beoordeling van opties ten behoeve van het belastingplan 2009, blz. 88.

van huishoudens in 2010 324 PJ en in 2020 315 PJ<sup>43</sup>. Een verhoging van de EB met 25% zal leiden tot een stijging van gasprijs met circa 12%. Met een prijselasticiteit van -0,2 zal de vraag naar aardgas met ongeveer 2½% afnemen. In 2020 levert dit dus een besparing op van ruim 7 PJ. Dit komt overeen met een emissiereductie van ongeveer 0,5 Mton CO<sub>2</sub><sup>44</sup>.

**Directie Douane en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
DV/2009/00326 M

### **Effecten op terugverdientijd**

Bij de beslissing van een particulier om te investeren in de energiebesparing van een woning speelt de terugverdientijd van deze investering een grote rol. De hoogte van de prijs voor aardgas beïnvloedt de lengte van de terugverdientijd. Doordat de energiebelasting op zijn beurt de hoogte van de aardgasprijs beïnvloedt, zal de hoogte van de energiebelasting de lengte van de terugverdientijd medebepalen. Een verhoging van de energiebelasting kan daardoor helpen om de termijn van de terugverdientijd te verkorten. Een verhoging van de EB met 25% zal leiden tot een stijging van gasprijs met circa 12%. De terugverdientijd zal dan met eenzelfde percentage (12%) afnemen.

---

<sup>43</sup> Zie CE (2008), blz. 93.

<sup>44</sup> Als reductiedoel voor de Gebouwde omgeving geldt een reductie van tussen de 6-11 Mton CO<sub>2</sub> in 2020.