

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 101

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2008

Begin juli heb ik tijdens het AO (Kamerstuk 31 305, nr. 74) en VAO (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2007–2008, nr. 105, blz. 7634–7638) met uw Kamer stilgestaan bij de milieueffecten van Anders Betalen voor Mobiliteit. Ik heb toen aangegeven verschillende scenario's voor de differentiatie van het basistarief van de kilometerprijs te bezien op de milieueffecten. In het AO van 18 november 2008 heb ik toegezegd uw Kamer inzicht te verschaffen in de verschillende varianten die nu worden onderzocht. In deze brief geef ik u deze informatie.

Uitgangspunten

Ik heb de onderzoeksvarianten voor de differentiatie van het basistarief gebaseerd op de wensen van uw Kamer en de bij dit project betrokken maatschappelijk organisaties voor zover deze bij ons bekend zijn¹ en passen binnen de vastgestelde kaders. Het gaat dan om de uitgangspunten voor de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit uit het coalitieakkoord, het kabinetsbesluit van 30 november 2007 en de brief van de Staatssecretaris van Financiën over de fiscale aspecten van de stelselherziening (30 mei 2008).

Dit betekent dat alle varianten uitgaan van een lastenneutrale omzetting van de volledige BPM, de MRB² en het volume van de provinciale opcenten. Daarnaast geldt dat de differentiatie van het basistarief is gebaseerd op voertuigkenmerken en dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de (op het moment van het van toepassing worden van de kilometerprijs) bestaande milieudifferentiaties in de MRB en de BPM.

Tijdens het VAO met uw Kamer op 26 november jl. zijn een aantal moties ingediend die betrekking hebben op de milieudifferentiatie van de kilometerprijs. Voorstellen uit de moties die zijn verworpen zal ik niet meenemen in dit onderzoek.

¹ De gesprekken hierover zijn nog niet volledig afgerond.

² Met uitzondering van het Europese minimum MRB tarief voor vrachtauto's met een maximummassa van meer dan 12 ton.

Vaste autobelastingen

Voor personenauto's is de hoogte van de MRB (situatie 2008) afhankelijk van het gewicht en de brandstofsoort. Houders van zeer zuinige personenauto's (met een lage CO₂-uitstoot¹) betalen de helft van het tarief voor personenauto's met dezelfde massa en dezelfde soort brandstof. In 2009 betalen deze voertuigen een kwart van dit tarief. In het kader van de fiscale vergroening heeft het kabinet aangegeven dat overwogen wordt om in het Belastingplan 2010 in de MRB een differentiatie naar emissieklasse voor dieselpersonen- en dieselbestelauto's in euroklasse 2 of lager (van vóór 2001) op te nemen².

De hoogte van de BPM (situatie 2008) is gebaseerd op de catalogusprijs en verder afhankelijk van de brandstofsoort van het voertuig, het energielabel, CO₂-uitstoot en de fijnstofuitstoot (voor diesels). In het kader van de vergroening van de autobelastingen heeft het kabinet besloten om de hoogte van de BPM voor personenauto's geleidelijk te gaan baseren op de CO₂-uitstoot. De komende jaren (tot 2013) wordt stapsgewijs het element van de catalogusprijs verkleind en het CO₂-element vergroot, vanaf 2013 zal de BPM voor personenauto's volledig zijn gebaseerd op de CO₂-uitstoot. Deze omzetting is geregeld in het belastingplan 2009.

Afwegingskader

Ik wil erop wijzen dat de invoering van de kilometerprijs, los van de vormgeving van de differentiatie van het basistarief, leidt tot forse positieve milieueffecten. De planbureaus gaan uit van ongeveer 15% minder CO₂-uitstoot door het personenvervoer ten opzichte van de referentiesituatie³. Dit komt met name doordat het totaal aantal gereden kilometers ten opzicht van de referentie afneemt (het volume-effect). De planbureaus geven tevens aan dat milieueffecten ontstaan door veranderingen in de omvang en samenstelling van het wagenpark (het wagenpark-effect). Ik onderzoek nu tot welke positieve milieueffecten de vormgeving van de differentiatie van het basistarief kan leiden. Hierbij realiseer ik dat er beperkingen zijn in de modellen die beschikbaar zijn om de milieueffecten te bepalen.

De vormgeving van de differentiatie kan ook invloed hebben op de mate van financiële herverdeling tussen huishoudens door de invoering van de kilometerprijs. Daarom laat ik naast het effect op het milieu ook het effect op de koopkracht in kaart brengen.

Voor het draagvlak bij weggebruikers is het van belang dat tarieven transparant en uitlegbaar zijn. Tot slot moet voor de uitvoerbaarheid van de differentiatie van het basistarief naar milieukeurmerken ook rekening gehouden worden met de Europese regelgeving. Aan deze aspecten zal ik dan ook nadrukkelijk aandacht besteden in mijn afweging om te komen tot een voorkeursvariant in het wetsvoorstel kilometerprijs.

Hieronder ga ik in op de varianten voor personenauto's, vrachtauto's, bestelauto's en autobussen die momenteel worden onderzocht op de milieueffecten.

Personenauto's (en bestelauto's van particulieren)

Ik onderzoek twee hoofdvarianten voor de differentiatie van het basistarief van personenauto's (en bestelauto's van particulieren). Deze varianten zullen steeds worden afgezet tegen een referentiescenario dat gebaseerd is op het fiscale regime van vaste autobelastingen zoals dat luidt op het moment van omzetting.

¹ Voor auto's met een dieselmotor is de maximale uitstoot 95 gram per kilometer. Voor auto's met een andere motor is de maximale uitstoot 110 gram per kilometer.

² Kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 35.

³ Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, Centraal Planbureau, Milieuen Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau, mei 2008, blz. 32. Bijlage bij kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 30.

CO₂ als grondslag voor het basistarief

In deze hoofdvariant is de hoogte van het basistarief gebaseerd op de CO₂-uitstoot van het betreffende voertuig. Dit sluit aan op de beweging die is ingezet voor de BPM in het kader van de fiscale vergroening van de autobelastingen. Daarnaast omvat het basistarief een differentiatie naar brandstofsoort (benzine, diesel en lpg), om rekening te houden met het verschil in diesel-, lpg- en benzineaccijns en voor een deel van de varianten het feit dat de bestaande dieselpersonenauto's (voor 2015) vuiler zijn dan benzineauto's.

Binnen deze hoofdvariant onderzoek ik varianten waarbij:

- de CO₂ grondslag van het basistarief aansluit bij de mate van spreiding in de MRB;
- de CO₂ grondslag van het basistarief aansluit bij de mate van spreiding in de MRB, met aanvullend een milieudifferentiatie voor dieselauto's op basis van de emissieclassen;
- de CO₂ grondslag van het basistarief aansluit bij de mate van spreiding in de MRB en de (progressieve) BPM met aanvullend een milieudifferentiatie voor dieselauto's en benzineauto's op basis van de emissieclassen;
- de CO₂ grondslag van het basistarief aansluit bij de mate van spreiding in de MRB en de (progressieve) BPM met aanvullend een milieudifferentiatie voor dieselauto's naar uitstoot van fijnstof (zonder/met affabriek roetfilter);
- de CO₂ grondslag van het basistarief is gebaseerd op de absolute CO₂-uitstoot (zonder forfaitair maximum) en aansluit bij de mate van spreiding in de MRB en de (progressieve) BPM met aanvullend een milieudifferentiatie voor dieselauto's en benzineauto's op basis van de emissieclassen en wel of geen affabriek roetfilter;
- de CO₂ grondslag van het basistarief is gebaseerd op de mate van spreiding in de MRB met een aanvullende milieudifferentiatie voor dieselauto's en benzineauto's op basis van de emissieklasse en daarnaast onderscheid tussen auto's waarvan het kenteken is geregistreerd voor 1 januari 2011 en auto's waarvan het kenteken daarna is geregistreerd.

Gewicht als grondslag voor het basistarief

In deze hoofdvariant is de hoogte van het basistarief gebaseerd op het gewicht van het betreffende voertuig. Gewicht is een grondslag in de huidige MRB. Daarnaast omvat het basistarief een differentiatie naar brandstofsoort (diesel en lpg), om rekening te houden met het verschil in diesel-, lpg- en benzineaccijns en het feit dat de bestaande dieselpersonenauto's (voor 2015) vuiler zijn dan benzineauto's. Binnen deze hoofdvariant laat ik ook onderzoeken wat het effect is van aanvullend een milieudifferentiatie voor dieselauto's op basis van de emissieclassen.

Vrachtauto's, bestelauto's en autobussen

Ook voor vrachtauto's, bestelauto's en autobussen zijn er twee hoofdvarianten voor de milieudifferentiatie onderkend, namelijk op basis van gewicht en op basis van CO₂-uitstoot. Ook deze varianten zullen steeds worden afgezet tegen een referentiescenario dat gebaseerd is op het huidige fiscale regime, in dit geval de MRB.

Ik onderzoek de volgende varianten:

- Een variant waarbij het basistarief is gebaseerd op gewicht;
- Een variant waarbij het basistarief is gebaseerd op gewicht en Euro-klasse¹;

¹ Bij vrachtauto's gaat het om Euroklasse, bestelauto's worden ingedeeld in emissieclassen conform personenauto's.

- Een variant waarbij het basistarief is gebaseerd op gewicht, aantal assen en euroklasse (alleen voor vracht);
- Een variant waarbij het basistarief is gebaseerd op gewicht, aantal assen, luchtvering en euroklasse (alleen voor vracht);
- Een variant waarbij het basistarief is gebaseerd op de CO₂-uitstoot;
- Een variant waarbij het basistarief is gebaseerd op de CO₂-uitstoot en Euroklasse.

Aandachtspunt hierbij is dat voor zware vrachtauto's het grootste deel van de MRB gehandhaafd zal blijven, zulks met inbegrip van de differentiatie daarbinnen op basis van het aantal assen en het al dan niet aanwezig zijn van luchtvering.

Vervolg

De onderzoeken naar de milieueffecten van de hiervoor beschreven onderzoeksvarianten zijn momenteel in volle gang. De bevindingen uit de onderzoeken zal ik afzetten tegen het eerder genoemde afwegingskader en de uitgangspunten. De uitkomst daarvan neem ik mee bij het formuleren van de voorkeursvariant van het kabinet voor de differentiatie naar milieukeurmerken, welke zal worden opgenomen het wetsvoorstel kilometerprijs.

De resultaten van de onderzoeken zal ik u tegelijk met de indiening van het wetsvoorstel kilometerprijs doen toekomen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings