

Vergaderjaar 2008–2009

**31 704**

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

**Nr. 15**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2008

Bij brief van 17 oktober 2008 heeft de vaste commissie voor Financiën (2008Z04531/2008D10636) mij om een schriftelijke reactie gevraagd op de recente uitspraak van het gerechtshof in Den Haag waarin het Hof heeft geoordeeld dat de fijnstofdifferentiatie in de BPM in strijd is met Europees recht. Gevraagd is deze reactie tijdig voor het wetgevingsoverleg over het Belastingplan 2009 aan de Tweede Kamer te sturen. Met deze brief voldoe ik graag aan uw verzoek.

Deze brief is als volgt ingedeeld:

1. De totstandkoming van de fijnstofdifferentiatie
2. Uitspraak van het Gerechtshof Den Haag
3. Hoe verder na de uitspraak.

#### **1. De totstandkoming van de fijnstofdifferentiatie**

Bij Belastingplan 2008 is in het kader van de fiscale vergroening een fijnstofdifferentiatie voor dieselpersonenauto's in de BPM ingevoerd. De fijnstofdifferentiatie houdt in dat alle dieselauto's een korting op de BPM krijgen van 900 euro, en dat vervolgens voor elke milligram fijn stof per kilometer die een dieselauto uitstoot een bijtelling plaatsvindt van 200 euro.

Op grond van de Euro-4 richtlijn mag een reguliere nieuwe dieselauto niet meer fijn stof uitstoten dan 25 milligram per kilometer. De verhoging voor een reguliere dieselauto wordt daardoor gemaximeerd tot € 4100.

Vanaf 1 januari 2011 mogen alleen nog nieuwe dieselauto's op de markt worden gebracht die voldoen aan de norm van maximaal 5 milligram per kilometer uitstoot (Euro-5). Vanaf genoemde datum zou de fijnstofdifferentiatie vervallen.

De invoering van de fijnstofdifferentiatie is op verzoek van de autobranche uitgesteld van 1 februari 2008 naar 1 april 2008 zodat voor autohandelaren bij de verkoop van hun voorraden en auto's die zij reeds bij de fabrikant hadden besteld de effecten van de maatregel worden gemitigeerd.

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

	2008	2009	2010	structureel
Fijnstofdifferentiatie dieselauto's	124	77	33	0
Uitstel naar 1-4-2008 en aanpassing startkorting	- 13	13	13	0
	111	90	46	0

Mogelijke alternatieven voor de fijnstofdifferentiatie, zoals die onder meer door de branche naar voren zijn gebracht (de sloopregeling, het convenant), zijn in de loop van het wetgevingsproces onderzocht en afgevalen.

## 2. Hofuitspraak

Na invoering van de fijnstofdifferentiatie hebben RAI-BOVAG de Staat gedagvaard in een kort geding bij de rechtbank Den Haag op 19 maart 2008. Bij vonnis van 31 maart 2008 is de vordering van RAI-BOVAG door de rechtbank afgewezen en de regeling op geen enkel punt in strijd geacht met het EG-recht. Tegen de uitspraak zijn RAI en BOVAG in hoger beroep gegaan bij het Gerechtshof Den Haag. Op 14 oktober 2008 heeft het gerechtshof Den Haag uitspraak<sup>1</sup> gedaan in dit hoger beroep in kort geding. Het Hof heeft de fijnstofdifferentiatie onmiskenbaar onverbindend verklaard. Het Hof verbiedt de Staat met ingang van vier weken na betekening van dit arrest uitvoering te geven aan de fijnstofdifferentiatie.

Het Hof concludeert dat de fijnstofdifferentiatie in strijd is met de Verordening 715/2007 inzake de Euro 5 norm voor nieuwe personenauto's<sup>2</sup>. Volgens het Hof zijn in EU-verband afspraken gemaakt over de milieunormen waaraan personenauto's moeten voldoen, onder andere over de hoeveelheid fijnstof die zij mogen uitstoten. Onderdeel van die afspraken is dat de auto-industrie de tijd krijgt om zich op de nieuwe normen in te stellen. Daarom is tussen de lidstaten afgesproken dat de strengere normen voor fijnstofuitstoot in Euro 5 dieselauto's (die alleen kunnen worden gehaald door het affabriek monteren van een roetfilter) pas vanaf 1 september 2009 voor nieuwe typen auto's en vanaf 1 januari 2011 voor bestaande typen gelden. Het Hof acht aannemelijk dat de import van dieselauto's zonder roetfilter door de fijnstofdifferentiatie ernstig wordt belemmerd. Die auto's worden door de fijnstofdifferentiatie over het algemeen een stuk duurder, wat er volgens het Hof in een aantal gevallen toe leidt dat dergelijke auto's in Nederland onverkoopbaar worden en door de importeur niet meer worden ingevoerd. Dit acht het Hof in strijd met de afspraken die in EU-verband zijn gemaakt. Volgens die afspraken mogen dieselauto's zonder roetfilter vooralsnog in alle lidstaten van de EU worden ingevoerd.

## 3. Hoe verder na de Hofuitspraak

Het Hof heeft deze uitspraak gedaan in een civiel geding tussen de Staat en RAI en BOVAG. De juridische gevolgen van de uitspraak van het Hof hebben strikt gezien uitsluitend betrekking op de relatie tussen de Staat en RAI en BOVAG. Het Hof heeft de fijnstofdifferentiatie onmiskenbaar onverbindend verklaard maar gunt de Staat vier weken de tijd na betekening om maatregelen te treffen. De fijnstofdifferentiatie is nog steeds de geldende wet maar mag daarna niet meer worden toegepast. De betekening van het arrest heeft nog niet plaatsgevonden.

Naar de *letter van het arrest* hoeft de fijnstofdifferentiatie dus nog niet te worden beëindigd. Ook de gevolgen van deze fijnstofdifferentiatie over de periode vanaf 1 april 2008 tot heden hoeven niet te worden teruggedraaid,

<sup>1</sup> LJ Nummer BF8225.

<sup>2</sup> Verordening 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6).

nu immers aan de ordemaatregel geen terugwerkende kracht is toegekend en overigens is gebaseerd op een voorlopig oordeel in een kortgedingprocedure. Eerst wanneer dit oordeel in een bodemprocedure is bevestigd, kunnen er juridische consequenties voor het verleden zijn. Het lijkt me echter niet wenselijk om het oordeel in een bodemprocedure af te wachten. Dat zou de autokopers en de autobranche nog lange tijd in onzekerheid houden.

Voor de autobranche en de consument is het noodzakelijk dat op zeer korte termijn duidelijk wordt welke gevolgen de uitspraak heeft voor de in 2008 verkochte en nog te verkopen dieselauto's en hoe de situatie zal zijn voor de jaren 2009 en 2010. Daarbij speelt ook een rol de dekking van de voor de fijnstofdifferentiatie voorziene opbrengst, een opbrengst die wegvalt als gevolg van de uitspraak.

Ik ben op dit moment in overleg met de autobranche over het vorenstaande. Hierbij speelt ook de uitvoerbaarheid voor zowel de branche als de belastingdienst van een te treffen maatregel een rol.

Ik zal uw Kamer binnenkort informeren over mijn voorstel voor de nieuwe regeling.

Overigens acht ik het wenselijk dat, ongeacht de uitkomst van het overleg met de autobranche, cassatie bij de Hoge Raad wordt ingesteld. Het Hof gaat er aan voorbij dat de fijnstofdifferentiatie geen *verbod* op dieselauto's zonder affabriek roetfilter betekent; deze auto's worden duurder maar niet per definitie onverkoopbaar. De overwegingen bij Verordening 715/2007 waarin de Euro 5 norm is geregeld, geven de ruimte om belastingen te heffen op basis van emissies en biedt derhalve de mogelijkheid om een belasting te differentiëren op basis van i.c. fijn stof<sup>1</sup>. De Landsadvocaat beziet op dit moment de juridische mogelijkheden tot het instellen van cassatie.

De staatssecretaris van Financiën,  
J. C. de Jager

---

<sup>1</sup> Overweging 19 van de preambule bij Verordening 715/2007 bepaalt (overeenkomstig het voorstel van de Commissie: COM(2005) 683 def) dat de voorschriften van de Verordening geen afbreuk doen aan het recht van de lidstaten om emissies op te nemen in de grondslag voor de berekening van voertuigbelastingen. Een regeling als de fijnstofdifferentiatie, die in de grondslag voor de berekening van de BPM een variabele introduceert die afhangt van de fijnstofuitstoot van de auto, valt dus buiten het bereik van de Verordening.