



Discussienota

voor

Autogerelateerde

Belastingen en Accijnzen

April 2010

De VNF

Tweede Molenweg 24
1261 HC Blaricum

Contact : M. Lans
Telefoon : 035 – 533 4276
E-mail : martin.lans@devnf.nl



Boni pastoris est tondere pecus,
non deglubere

Tiberius



Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
Richtingen.....	3
Basisuitgangspunten.....	3
Wat wordt bereikt	3
Wat wordt niet bereikt	3
1. Wat vooraf ging	4
1.1 Wat had men 'buitenskamers' willen bereiken?	4
1.2 Wat had men 'binnenskamer' willen bereiken?	4
1.3 Welke randvoorwaarden waren er?	4
1.4 Bijkomende problematiek.....	4
2 Cijfers.....	5
2.1 Opbrengst Rijk auto gerelateerde belastingen	5
2.2 Uitgaven Rijk aan infrastructuur.....	5
2.3 Volume brandstoffen.....	5
2.4 Aantallen Voertuigen.....	6
2.5 Brandstofprijzen	6
2.6 Accijnzen.....	6
2.7 BTW Percentages.....	6
3 Elektrische Auto's	7
4. Beschouwingen huidige belastingen/accijnzen.....	8
4.1 Afschaffen BPM	8
4.2 Accijnzen op brandstoffen.....	8
4.3 Houderschapsbelasting	8
4.4 Provinciale opcenten.....	9
5. Analyse.....	10
5.1 Stap 1 – BPM	10
5.2 Stap 2 – Houderschapsbelasting	10
5.3 Stap 3 – Brandstofaccijnzen	11
6 Rekenmodellen.....	12
6.1 BPM en HSB in de Accijnzen.....	12
6.2 BPM in de Accijnzen	12
6.3 Houderschapsbelasting	12
7 Mogelijke oplossingsrichting.....	13
7.1 Motorrijtuigenbelasting.....	13
7.2 BPM.....	13
7.3 Accijnzen.....	13
7.4 Autobelasting Mix.....	13
7.5 Compensatie verhoging dieselaccijns	13
8 Resultaten	14
8.1 Welke doelen worden bereikt?.....	14
8.2 Wat wordt voorkomen?	14
Bijlage 1	15
Bijlage 2	16
Bijlage 3	17



Samenvatting

Belasting heffen is ouder dan de weg naar Rome. Door de eeuwen heen, is de wijze van heffen altijd een afweging geweest tussen draagvlak, haalbaarheid en gewoon (eenzijdig) opleggen.

Het plan van de Kilometerheffing stuitte uiteindelijk op zo veel weerstand dat het op dit moment in de voorgestelde vorm helemaal achterin de koelkast is geplaatst. Er zitten teveel haken en ogen aan. De Kilometerheffing heeft ook de schijn tegen dat de weg al bepaald was en het doel erbij werd gezocht. Ook hadden (hebben) betrokken partijen een te groot belang bij het doorgaan van het project.

De VNF pleit om terug te gaan naar de basis: het heffen van belasting en de randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden. Het is namelijk altijd verstandig om eerst het doel te bepalen en dan te onderzoeken volgens welke wegen het doel bereikt kan worden.

Een 'harde eis' is dat er zo'n 14 miljard euro geheven moet worden. De randvoorwaarden worden door Europese richtlijnen bepaald. In het overgebleven speelveld kun je van alles verzinnen, bijvoorbeeld het gebruik van de auto belasten en niet het bezit ervan.

De Europese richtlijnen geven aan dat onze registratiebelasting BPM afgeschaft moet worden en dat belastingheffing op auto's zodanig ingericht moet zijn dat er een sturing vanuit gaat om de 130 gram uitstootdoelstelling te halen.

Daarbij staan wij aan de vooravond van de elektrische autorevolutie – hoe die er ook precies uit moge zien en hoe snel de ontwikkelingen ook mogen gaan. Feit is dat het huidige belastingstelsel hierop niet is voorzien. Als er niets verandert, wordt het lastig om de € 14 miljard op te halen. Het is zaak om zo goed mogelijk te anticiperen op de huidige ontwikkelingen.

De VNF heeft de volgende uitgangspunten gehanteerd voor deze discussienota:

- geen regel- en/of meetinstrumenten;
- passend binnen de huidige systematiek;
- eenvoudig en eenduidig;
- gratis bestaat niet;
- afstemming met aangrenzende landen.

Op basis van deze uitgangspunten komen wij tot de volgende, mogelijke oplossingsrichtingen.



Richtingen

Basisuitgangspunten

1. Belasting bestaat uit een vaste - en een variabele component.
 - a. Het variabele gedeelte zit in de accijnzen.
 - b. Het vaste gedeelte is de huidige houderschapsbelasting.
2. Twee grondslagen voor bepaling hoogte houderschapsbelasting.
 - a. Voor alle auto's, ongeacht aard van de voorstuwing, de CO2 uitstoot per kilometer
 - b. De CO2 voetafdruk bij fabricage van een auto.
3. Provinciale opcenten verdwijnen uit de autogerelateerde belastingen.

Deze drie parameters moeten zo ingesteld worden zodat het gewenste bedrag (14 miljard) opgehaald kan worden. Hoe hoger de accijnzen, hoe variabeler de belasting. De mogelijke hoogte van de accijnzen is sterk afhankelijk van het prijspeil in de omliggende landen.

Wat wordt bereikt

1. De registratiebelasting BPM wordt afgeschaft
2. De veelrijders gaan meer betalen
3. Belasting volledig op basis van CO2 uitstoot

Wat wordt niet bereikt

1. Toekomstige opbrengstderving door de elektrische revolutie is niet volledig afgedekt.
2. (Schijn)doelstellingen Kilometerheffing
 - § Minder verkeersdoden;
 - § "Eerlijk Systeem", betalen voor gebruik i.p.v. bezit;
 - § Files lossen op.

*Als er een manier is om het beter te doen, vind die dan.
(Thomas A. Edison)*



1. Wat vooraf ging

Onder de kreet 'Anders Betalen voor Mobiliteit' is een einddoel gesteld: een landelijke kilometerprijs voor alle in Nederland gereden kilometers met een differentiatie naar milieukeurmerk, tijd en plaats. Maar feitelijk is het een middel is en geen doel. Daarom was het al gedoemd te mislukken. Immers, het doel is en blijft: belasting heffen.

1.1 Wat had men 'buitenskamers' willen bereiken?

- fileprobleem oplossen
- de noemer "eerlijk" introduceren: betalen naar gebruik i.p.v. bezit
- minder verkeersdoden, 7%
- vermindering CO2 uitstoot, halen van de Europese 130 grams norm

1.2 Wat had men 'binnenskamer' willen bereiken?

- Wij hebben in Nederland met de registratiebelasting BPM te maken die de Europese toets niet kan doorstaan.
- Europa eist dat door belastingheffing gestuurd wordt op CO2 uitstoot

1.3 Welke randvoorwaarden waren er?

- totale invoering moest kostenneutraal zijn, een politieke term voor hetzelfde bedrag aan belasting ophalen maar dan op een andere manier.
- Operationele kosten mogen de 5% van de realisatiekosten niet overstijgen

1.4 Bijkomende problematiek

- Doordat gebruik belast zou gaan worden en niet het bezit, was het onvermijdelijk om ook de houderschapsbelasting in de plannen mee te nemen.
- De overheid voorziet straks een opkomst van de elektrische auto. De accijnzen op de motorbrandstoffen alsmede de inkomsten uit BPM lopen dan sterk terug. Door een kilometerheffing wordt dit probleem opgelost.

De gedachtegang was met één druk op een knop alle problemen op te lossen.



2 Cijfers

2.1 Opbrengst Rijk auto gerelateerde belastingen

Belastingen

Bij aanschaf BPM	€	3,6	miljard
Houderschapsbelasting	€	2,9	
BZM/Eurovignet	€	0,1	
Provinciale opcenten	€	1,2	

Accijnzen

Benzine	€	3,0	miljard
Diesel	€	4,0	

Totaal € 14,8 miljard

BTW € pro forma

2.2 Uitgaven Rijk aan infrastructuur

Rijk	€	2,5	miljard
Provincie	€	1,0	
Gemeenten	€	3,9	
Totaal	€	7,4	miljard

De autogerelateerde belastingen/accijnzen maken ongeveer 10/11% van de totale rijksbegroting uit.

2.3 Volume brandstoffen

€ 3,0 miljard / 0,71	:	4,2 miljard liter benzine
€ 4,0 miljard / 0,42	:	9,5 miljard liter diesel



2.4 Aantallen Voertuigen

Personenauto's	7,5 miljoen
Bestelauto's	1,1 miljoen
Vrachtwagens	75.000

2.5 Brandstofprijzen

	Diesel	Super
Nederland	1,21	1,57
Duitsland	1,22	1,45
België	1,17	1,47
Frankrijk	1,14	1,36

2.6 Accijnzen

Accijnzen in euro's per liter brandstof in Europa per december 2007

	Benzine	Diesel
VK	0,69	0,69
Nederland	0,66	0,38
Duitsland	0,65	0,47
België	0,62	0,31
Frankrijk	0,60	0,42
Finland	0,58	0,31
Portugal	0,58	0,36
Denemarken	0,54	0,36
Zweden	0,53	0,39
Oostenrijk	0,48	0,48

De accijnzen zullen anno 2010 wel iets gewijzigd zijn. De laatste jaren bedraagt de accijns op benzine zo'n 71 cent p/ltr, op diesel 42 cent p/ltr en op gas 14 cent p/ltr.

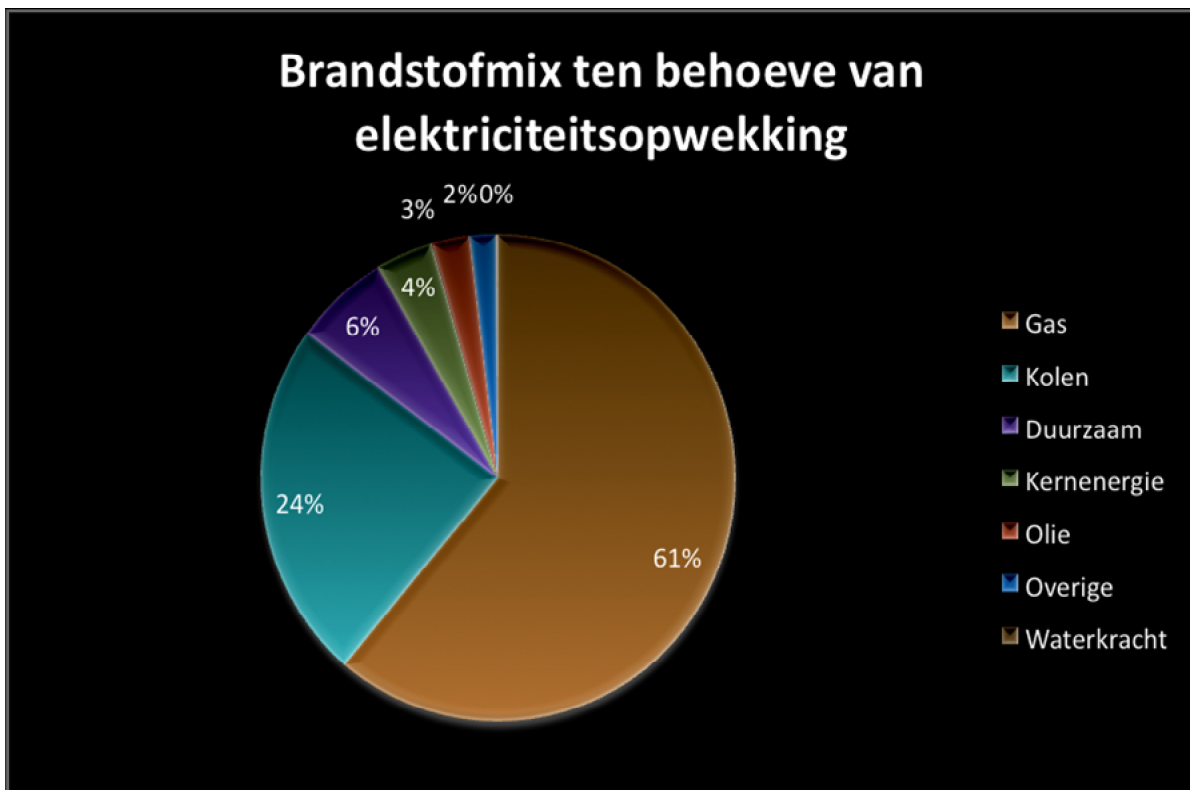
2.7 BTW Percentages

	Hoog
Nederland	19,0
Duitsland	19,0
België	21,0
Frankrijk	19,6



3 Elektrische Auto's

De uitstoot van CO2 van elektrische auto's is afhankelijk van de wijze waarop de energie wordt opgewekt.. Dit heet de energiemix, De energiemix voor Nederland ziet er globaal zo uit:



Het moge duidelijk zijn dat voorlopig van 0 gram uitstoot in Nederland bij elektrische auto's geen sprake kan zijn. Elektrische auto's moeten dus wel degelijk met een CO2 uitstoot gewaardeerd worden.



4. Beschouwingen huidige belastingen/accijnzen

4.1 Afschaffen BPM

De BPM kan niet per direct worden afgeschaft. Niet alleen omdat de overheidsinkomsten dan komen te vervallen, de BPM heeft een reusachtige invloed op de autohandel, zowel nieuw als tweedehands. Een (jonge) tweedehands auto zou bijvoorbeeld duurder worden dan een nieuwe. De gehele tweedehands automarkt kan dan in een keer afgeschreven worden.

Op dit punt zijn er twee belangrijke uitdagingen: 1 - hoe komen wij dan aan geld en 2 – als de BPM moet worden afgeschaft, welke aflopende schaal is dan werkbaar?

4.2 Accijnzen op brandstoffen

Accijnzen op brandstof zijn een vast onderdeel van de literprijs. Zij schommelen dus niet mee met de olieprijsen.

In een geïsoleerde omgeving zou de overheid vrij met accijnzen kunnen spelen. Maar met een open landsgrens van 550 km lang zal de overheid rekening moeten houden met grensoverschrijdend tankverkeer. Indien de prijsverschillen tussen de landen te groot worden, gaat men daar tanken waar het het goedkoopst is.

Onderzocht zou moeten worden bij welke prijsverschillen welke volumes Nederland kwijt zal raken aan de aangrenzende landen.

4.3 Houderschapsbelasting

Onderhouden, verbeteren en vernieuwen van infrastructuur is een kostbare zaak. Een goede infrastructuur is onontbeerlijk voor een land. Het is dan een aanvaard gegeven dat de gebruikers van deze infrastructuur hiervoor belast worden. De provinciale opcenten, differentiatie naar type verbrandingsmotor, CO₂ uitstoot, andere brandstoffen; op alle mogelijke manieren is het eenvoudige principe van belasting betalen veranderd in een complexe methode om sturing aan 'iets' te geven.

Sinds jaar en dag wordt de HSB hoofdzakelijk bepaald door het gewicht en de brandstofsoort van een auto. In Duitsland is de cilinderinhoud en de CO₂ uitstoot bepalend. In België is het fiscale vermogen bepalend. Frankrijk kent geen wegenbelasting, er moet een Carte Grise betaald worden en vrijwel alle snelwegen zijn tolwegen.



Nu CO2 de belangrijkste voorwaarde is, ligt het voor de hand om de tarieven hierop vast te stellen. Ongeacht de brandstofsoort. Niemand begrijpt waarom een auto met een dieselmotor duurder is dan een auto met benzinemotor.

4.4 Provinciale opcenten

Provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting mogen door provincies worden geheven op basis van artikel 222 van de Provinciewet. De opbrengst gaat naar de algemene middelen van de provincie. De provinciale opcenten worden geheven op de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting. De hoogte van de provinciale opcenten is wettelijk gemaximeerd.

De vaststelling van de opcenten en de verantwoording daarover geschiedt door provinciale staten.

Provinciale opcenten per provincie (percentage)

Groningen	75,7
Friesland	75,7
Drenthe	75,9
Overijssel	73,1
Flevoland	62,5
Gelderland	78,1
Utrecht	71,7
Noord Holland	52,7
Zuid Holland	71,8
Zeeland	69,3
Noord Brabant	68,3
Limburg	71,1



5. Analyse

Door de jaren heen is het principe van eenvoudig belasting heffen op auto's veranderd in een complex instrument om mensen in hun gedrag te sturen. Soms gaat dat goed, maar vaker gaat dat fout.

De omvorming van het huidige belastingstelsel wordt een combinatie van maatregelen.

5.1 Stap 1 – BPM

Stel dat er geen BPM meer is. Welke effecten heeft dat dan?

1 - De auto-importeurs passen het prijsniveau aan de Nederlandse situatie aan. Indien de BPM verdwijnt, zullen de prijzen in rap tempo stijgen. Bij een lager prijsniveau zullen de mensen een auto gaan kiezen uit een hoger segment. Het budget bepaalt de keus voor een auto.

2 - Bij een abrupte afschaffing van de BPM zal de gehele tweedehands automarkt inzakken. Een nieuwe auto wordt goedkoper dan een tweedehands auto.

3 – In de periode dat auto's daadwerkelijk goedkoper lijken, zullen er meer auto's verkocht gaan worden. Hiermee zal uiteraard gereden gaan worden; waarschijnlijk juist op die momenten dat iedereen gaat rijden.

Indien de BPM afgeschaft moet worden dan moet dit over een hele lange periode worden uitgestreken. Maar waar moet dan het geld vandaan komen?

5.2 Stap 2 – Houderschapsbelasting

Regel uit oogpunt van Europese richtlijnen het zo dat het tarief afhankelijk is van de CO2 uitstoot. Het lijkt een kleine verandering maar de tarifiering kan bijvoorbeeld progressief oplopen. Op deze manier wordt het aantrekkelijker om oude auto's af te stoten en schonere aan te schaffen. Schakel alle tarieven over alle provincies gelijk en maak geen onderscheid in verbrandingsmotor.



5.3 Stap 3 – Brandstofaccijnzen

Diesel heeft een heel aparte plaats in het belasting/accijnzenstelsel. Enerzijds gaat men er vanuit dat het bedrijfsleven geheel op diesel draait. Om hen te ontzien, is de accijns op diesel lager. Daar staat tegenover dat de houderschapsbelasting voor diesels hoger is als ook de aanschaf van de dieselauto.

Indien sturing op CO2 uitstoot het hoofduitgangspunt is, mag het niet meer uitmaken om welke brandstof het gaat. De accijnzen moeten dan ook op alle brandstofsoorten gelijk zijn.



6 Rekenmodellen

6.1 BPM en HSB in de Accijnzen

Wat nu als de gehele BPM en houderschapsbelasting in de accijnzen verwerkt zou worden?

De opbrengst BPM plus HSB is ongeveer gelijk aan de accijnsopbrengst. Dit houdt dus in dat de accijnzen grofweg verdubbeld moeten worden om aan hetzelfde bedrag te komen.

Een liter benzine kost dan 1,55 plus 0,71 = € 2,39
 $1,55 + (0,71 * 1,19)$

Een liter diesel kost dan 1,21 plus 0,42 = € 1,71
 $1,21 + (0,42 * 1,19)$

Deze literprijzen zijn op dit moment niet realistisch vanwege het grote verschil met de aangrenzende landen.

6.2 BPM in de Accijnzen

Wat nu indien alleen de BPM in de accijnzen moeten worden opgenomen:

De opbrengst BPM is ongeveer de helft van de accijnsopbrengst.

Dit houdt dus in dat de accijnzen grofweg met de helft verhoogd moeten worden om aan hetzelfde bedrag aan BPM te komen.

Een liter benzine kost dan 1,55 plus 0,35 = € 1,97
 $((1,55/1,19) + 0,35) * 1,19$

Een liter diesel kost dan 1,21 plus 0,21 = € 1,46

Ook deze literprijzen zijn niet realistisch.

6.3 Houderschapsbelasting

De houderschapsbelasting moet op twee basisprincipes rusten: 1 - heffing op de milieubelasting voor de vervaardiging van een auto, en 2 - heffing op CO2 uitstoot bij gebruik.



7 Mogelijke oplossingsrichting

7.1 Motorrijtuigenbelasting

Vorm de huidige systematiek om.

1. Vervang het gewicht door de CO2 uitstoot
2. Bepaal de CO2 voetafdruk voor fabricage

Schakel personenauto's en bestelauto's gelijk. Bouw de tarieven zo op dat bij lage uitstoot per gram minder betaald wordt dan bij hogere uitstoot. De tabel loopt dus progressief op.

Daar de CO2 voetafdruk nog moeilijk te bepalen is, zou voor de overgangsfase een percentage van de aanschafprijs als energiekosten benoemd kunnen worden. Stel bijvoorbeeld dat 2 procent van de aanschafprijs de energie vertegenwoordigt van de productie.

De tarieven voor kleinere groepen voertuigen, zoals bijvoorbeeld vrachtwagens, touringcars, winkelwagens, handelarenkentekens, gehandicapten ed. dienen verder uitgewerkt te worden.

Bijlage 1 en 2 geven indicatief een voorbeeld.

7.2 BPM

Vorm de BPM om tot een CO2 belasting die gebaseerd is op de energiebelasting die de vervaardiging van de auto teweeg brengt.

7.3 Accijnzen

Verhoog de accijnzen tot een maximum.

7.4 Autobelasting Mix

De politiek zal bepalen hoeveel belasting opgebracht moet worden. Daar heeft men 'slechts' drie instrumenten voor: accijnzen, operationele CO2 uitstoot en fabricage uitstoot.

7.5 Compensatie verhoging dieselaccijns

Om de BV Nederland te ondersteunen, kan bijvoorbeeld een forfaitaire aftrekpost in het leven geroepen worden voor bestelwagens.



8 Resultaten

8.1 Welke doelen worden bereikt?

- De BPM is/wordt afgebouwd. Wij voldoen aan de Europese richtlijnen.
- Er wordt een stap gezet naar betalen voor gebruik.
- Meer sturing naar schonere auto's
- Vereenvoudiging van de administratie

8.2 Wat wordt voorkomen?

- Het voorkomt een minimale kostenpost van 4 miljard
- Het voorkomt jaarlijkse exploitatiekosten van 600 miljoen.
- Het voorkomt een gigantische administratie

8.3 Wat wordt niet bereikt

- Een extra impuls voor de economie
- Als door de prijsprikkel van de kilometerheffing de files al zouden oplossen, dan wordt die doelstelling minder bereikt.



Bijlage 1

Houderschapsbelasting na CO2 uitstoot

Aantal Auto's 8500000,0000

CO2 Uitstoot	Percentage	Aantal	Tarief	Opbrengst
<75	0,0000	0	300	0
71 - 75	0,0000	0	310	0
76 - 80	0,0000	0	320	0
81 - 85	0,0000	0	330	0
86 - 90	0,0000	0	340	0
91 - 95	0,0000	0	350	0
96 -100	0,3714	31.569	360	11.364.903
101 - 105	2,0737	176.261	370	65.216.651
106 - 110	3,1569	268.338	380	101.968.431
111 -115	1,2071	102.600	390	40.013.928
116 - 120	5,3544	455.122	400	182.048.901
121 - 125	4,0545	344.630	410	141.298.360
126 - 130	4,9211	418.292	420	175.682.451
131 - 135	5,2306	444.599	430	191.177.654
136 - 140	12,3182	1.047.044	440	460.699.474
141 -145	4,9830	423.553	450	190.598.886
146 -150	5,5091	468.276	460	215.406.995
151 - 155	8,0161	681.368	470	320.242.959
156 - 160	10,3374	878.675	480	421.764.160
161 -165	4,0854	347.261	490	170.157.846
166 - 170	5,6639	481.430	500	240.714.949
171 - 175	4,2711	363.045	510	185.153.203
176 - 180	3,1260	265.707	520	138.167.750
181 - 185	4,5806	389.353	530	206.357.165
186 - 190	2,7546	234.138	540	126.434.540
191 - 195	1,6094	136.800	550	75.239.864
196 - 200	1,7642	149.954	560	83.974.002
201 - 205	0,6500	55.246	660	36.462.396
206 - 210	0,5262	44.723	760	33.989.477
211 - 215	0,4952	42.092	860	36.199.319
216 - 220	0,4024	34.200	960	32.831.941
221 - 225	0,6809	57.877	1060	61.349.427
226 - 230	0,4024	34.200	1160	39.671.928
231 - 235	0,4952	42.092	1260	53.036.212
236 - 240	0,2786	23.677	1360	32.200.557
246 - 250	0,1238	10.523	1460	15.363.665
255-260	0,2167	18.415	1560	28.727.948
261-265	0,0619	5.262	1660	8.734.138
266-270	0,1238	10.523	1760	18.520.582
271-275	0,0619	5.262	1860	9.786.444
276-280	0,0619	5.262	1960	10.312.597
281-285	0,0310	2.631	2060	5.419.375
Totaal	99,6595	8471061,591		4.113.515.939



Bijlage 2

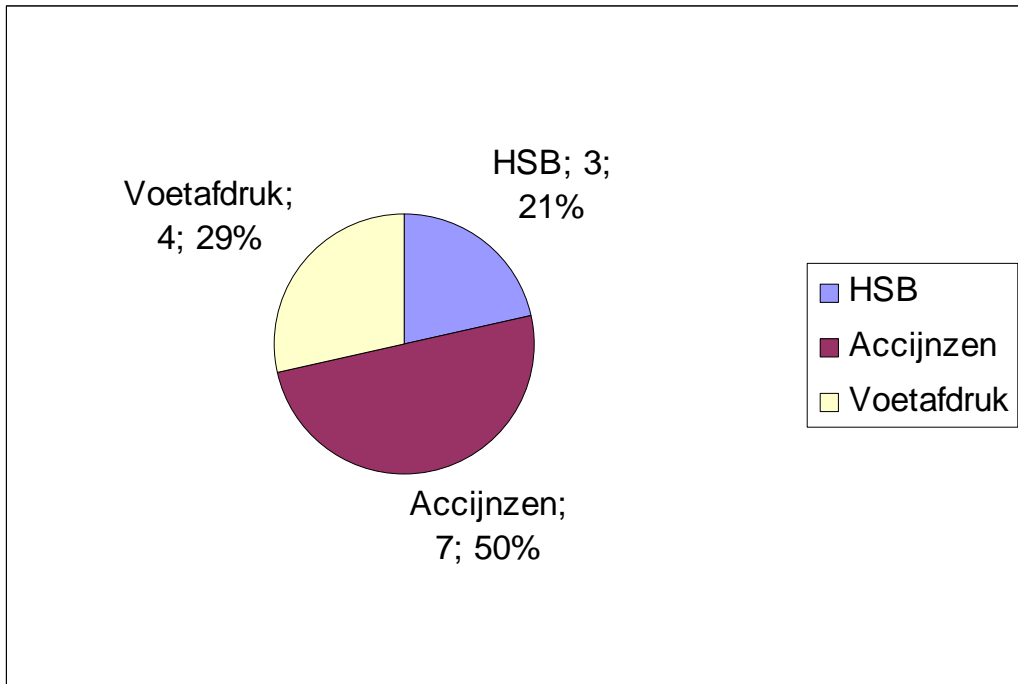
Houderschapsbelasting na Co2 fabricage

Aanschaf T/M	Energie Perc.	CO2 Voet	Heffing	Bedrag
5000	2,0000	100	1	100
6000	2,0000	120	1	120
7000	2,0000	140	1	140
8000	2,0000	160	1	160
9000	2,0000	180	1	180
10000	2,0000	200	1	200
11000	2,0000	220	1	220
12000	2,0000	240	1	240
13000	2,0000	260	1	260
14000	2,0000	280	1	280
15000	2,0000	300	1	300
16000	2,0000	320	1	320
17000	2,0000	340	1	340
18000	2,0000	360	1	360
19000	2,0000	380	1	380
20000	2,0000	400	1	400
21000	2,0000	420	1	420
22000	2,0000	440	1	440
23000	2,0000	460	1	460
24000	2,0000	480	1	480
25000	2,0000	500	1	500
26000	2,0000	520	1	520
27000	2,0000	540	1	540
28000	2,0000	560	1	560
29000	2,0000	580	1	580
30000	2,0000	600	1	600
31000	2,0000	620	1	620
32000	2,0000	640	1	640
33000	2,0000	660	1	660
34000	2,0000	680	1	680
35000	2,0000	700	1	700
36000	2,0000	720	1	720
37000	2,0000	740	1	740
38000	2,0000	760	1	760
en zo verder.....



Bijlage 3

Autobelasting Mix





Tweede Molenweg 24
1261 HC Blaricum

info@devnf.nl