

Vergaderjaar 2007–2008

31 205

Wijziging van enkele belastingwetten (Belastingplan 2008)

Nr. 16

AMENDEMENT VAN DE LEDEN VENDRIK EN DUUVENDAK

Ontvangen 12 november 2007

De ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:

I

In artikel XVIII wordt het in onderdeel D opgenomen artikel 9ba als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «232 gram per kilometer» vervangen door «166 gram per kilometer». Voorts wordt in het eerste lid «192 gram per kilometer» vervangen door: 154 gram per kilometer.

2. Onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid wordt na het eerste lid een lid ingevoegd, luidende:

2. Het bedrag aan belasting, bedoeld in artikel 9, eerste lid, wordt voor een personenauto verlaagd met een bedrag van € 133 per gram CO₂-uitstoot per kilometer voor zover de CO₂-uitstoot minder bedraagt dan 166 gram per kilometer, dan wel, ingeval van een personenauto die wordt aangedreven door een motor met een compressieontsteking, minder dan 154 gram per kilometer.

II

Artikel XVIII A wordt vervangen door:

ARTIKEL XVIII A

In de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt met ingang van 1 januari 2009 in **artikel 9ba**, tweede lid, «bedrag van € 133 per gram CO₂-uitstoot per kilometer» vervangen door: bedrag van € 128 per gram CO₂-uitstoot per kilometer

III

Na artikel XVIII A worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

ARTIKEL XVIIIIB

In de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt met ingang van 1 januari 2010 in **artikel 9ba**, eerste lid, «bedrag van € 128 per gram CO₂-uitstoot per kilometer» vervangen door: bedrag van € 114 per gram CO₂-uitstoot per kilometer.

ARTIKEL XVIIIIC

In de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt met ingang van 1 januari 2011 in **artikel 9ba**, eerste lid, «bedrag van € 114 per gram CO₂-uitstoot per kilometer» vervangen door: bedrag van € 110 per gram CO₂-uitstoot per kilometer.

Toelichting

In het Belastingplan is een CO₂-toeslag binnen de BPM (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992) opgenomen van € 110 per gram/km vanaf een bepaalde grenswaarde die is gedifferentieerd naar brandstofsoort. In de nota van wijziging als gevolg van de motie-Van Geel is deze grenswaarde voor 2008 vastgesteld op 192 g/km voor dieselauto's¹ en 232 g/km voor overige personenauto's zoals benzineauto's². Bij deze grenswaarden valt minder dan 10% van alle personenauto's onder de CO₂-toeslag. De grenswaarden worden in 2010 verlaagd naar resp. 222 en 184 g/km, waarmee het aandeel auto's dat onder de CO₂-toeslag valt, licht stijgt tot 11%. Gezien het geringe aandeel nieuwe personenauto's dat het betreft, zijn de milieu-effecten gering. Het MNP schat in dat de CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's door de maatregel daalt met circa 1% (0,1 Mton CO₂)³.

In het Belastingplan is tevens voorzien in een verhoging van de kortingen en toeslagen op de BPM. Deze zijn gerelateerd aan het energielabel van de auto en dus niet aan absolute zuinigheid.

Ook hiervan is het effect naar het oordeel van het MNP gering: 0,00–0,01 Mton in 2010.

De indieners van dit amendement achten het wenselijk om de maatregelen in het Belastingplan (inclusief de motie-Van Geel) zodanig aan te scherpen dat het effect hiervan veel groter is, zodanig dat er daadwerkelijk een verschuiving plaatsvindt naar een schoner wagenpark en minder CO₂-uitstoot. Dit willen zij bewerkstelligen door enerzijds het aantal auto's dat onder de CO₂-toeslag valt te vergroten en anderzijds de extra opbrengsten hiervan ten goede te laten komen aan een bonus-regeling voor zuinige auto's. Daarmee treedt een dubbel effect op: onzuinige auto's worden duurder en zuinige auto's goedkoper, zodat het voor de consument extra aantrekkelijk wordt om een zuinige auto te kopen. De CO₂-toeslag en de CO₂-bonus zijn beide op absolute zuinigheid gebaseerd, er wordt derhalve geen rekening gehouden met de autoklasse/autogrootte.

Het amendement verlaagt de ondergrens voor de CO₂-toeslag ad € 110 per g/km naar 154 g/km voor dieselauto's en 166 g/km voor overige personenauto's zoals benzineauto's. Deze grenswaarden komen overeen met een dieselauto met een brandstofgebruik van één liter op 17 km, respectievelijk een benzineauto met een brandstofgebruik van één liter op 14,5 km. Bij deze grenswaarden vallen 59% van de dieselauto's en 44% van de benzineauto's onder de CO₂-toeslag, in totaal 48% van de nieuwe personenauto's.

De budgettaire opbrengst van deze wijziging wordt volledig ingezet voor een bonus-regeling waarbij de ondergrens voor de toeslag tevens de bovengrens is voor de bonus. Het amendement is derhalve budgettair neutraal. De opbrengst van de (extra) toeslag op benzineauto's wordt ingezet voor een bonus voor benzineauto's, dit geldt eveneens voor

¹ 192 g/km bij een dieselauto komt overeen met een brandstofgebruik van één liter op 11,3 km.

² 232 g/km bij een benzineauto komt overeen met een brandstofgebruik van één liter op 10,3 km.

³ Beoordeling van milieumaatregelen in het Belastingplan 2008, MNP, *Brink, R.M.M. van den, A. Hoen, G.P. Geilenkirchen, K.T. Geurs, R.A. van den Wijngaart, E. Drissen en J.G.J. Olivier*, rapportnr. 500 076 006, september 2007.

dieselauto's. De bonus-regeling betreft logischerwijs 52% (100–48%) van de nieuwe personenauto's.

Het toeslag- en bonus-bedrag lopen beide op met de afstand vanaf de grenswaarde:

- de toeslag bedraagt € 110 per gram/km hogere uitstoot dan de geldende grenswaarde;
- om het amendement budgettair neutraal te houden bedraagt de bonus voor 2008 € 133 per gram/km lagere uitstoot dan de geldende grenswaarde en bedraagt de bonus in 2009 € 128 per gram/km, in 2010 € 114 per gram/km en in 2011 € 110 gram/km.

Hierbij is er rekening mee gehouden dat de CO₂-bonus bij zeer zuinige auto's niet geheel kan worden verzilverd aangezien er niet voldoende BPM-heffing tegenover staat.

Vendrik
Duyvendak