

Vergaderjaar 2003–2004

29 280

Herziening van de fiscale regels op het terrein van verkeer en vervoer

Nr. 2

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2004

Op woensdag 11 februari 2004 hebben de vaste commissies voor Financiën en voor Verkeer en Waterstaat een gezamenlijk algemeen overleg gevoerd met de staatssecretaris van Financiën en de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van de staatssecretaris van Financiën van 23 oktober 2003 over de herziening van de fiscale regels op het terrein van verkeer en vervoer (Kamerstuk 29 280, nr. 1) en over de brief van de staatssecretaris van Financiën van 6 februari 2004 over de effecten op de mobiliteit en daarmee samenhangende milieueffecten van het Belastingplan 2004 (Kamerstuk 29 210, nr. 96). Aan het begin van het algemeen overleg is door de heer Hofstra van de VVD-fractie een notitie uitgereikt aan de deelnemers aan die vergadering getiteld «Naar een moderne en eerlijke infraheffing; 2008–2016». De tekst van die notitie, die tijdens het algemeen overleg aan de orde is gekomen, treft u bijgaand aan.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Tichelaar

Aanleiding

In het VVD-verkiezingsprogramma staat:

«Vaste autokosten zoals de motorrijtuigenbelasting en de BPM worden omgebouwd tot een gebruiksheffing: een vaste prijs per gereden kilometer geheven in een gelijke systematiek voor automobilisten in het hele land. Voorwaarde is dat bij de overgang de totale opbrengsten voor het Rijk niet stijgen. Indien duidelijk blijkt dat verdere differentiatie in de kosten naar tijd en plaats leidt tot de gewenste verkeersregulering, kan het systeem verder worden gespecificeerd naar een variabele gebruiksheffing».

In het verleden zijn eerdere pogingen om te komen tot een prijs per gereden kilometer mislukt. Reden hiervoor was dat deze pogingen niet voldoende doordacht waren. Het abstractieniveau was hoog, niet duidelijk was welk doel de kilometerheffing moest dienen en de invoeringskosten waren buitensporig. Ook de technische, financiële en inmiddels ook politieke problemen in Duitsland rond de invoering van de LKW-maut geven aan dat een verandering van het systeem van autobelastingen van tevoren goed doordacht moet worden.

Eind 2002 nam de Tweede Kamer een motie Hofstra, VanVroonhoven-Kok en Van As aan. In deze motie werd gevraagd om te komen tot verschuiving van belasting op bezit van een auto naar belasting op gebruik van een auto. Ook werd regering gevraagd de huidige grondslagen voor de autobelastingen, t.w. waarde, gewicht en brandstoftype te vervangen door de variabelen: veiligheid, schoon en zuinig, en beslag op infrastructuur.

Het kabinet heeft over deze motie een brief geschreven naar de Tweede Kamer. De Kamer zal op woensdag 11 februari a.s. debatteren over deze brief. De VVD vindt deze brief te mager. Het kabinet schuift de variabilisatie op de lange baan terwijl de nota Mobiliteit binnenkort wordt uitgebracht. Tot nu toe heeft de regering ook nog niet gebruik gemaakt van de wettelijke mogelijkheid om tol te heffen op nieuwe infrastructuur. Daarom brengt de VVD zelf een plan uit om te komen tot een verschuiving van belasting op bezit naar belasting op gebruik en modernisering van de belastinggrondslagen.

In deze notitie treft u deze uitwerking aan.

Doel

Doel van de infraheffing is te komen tot een modernere en eerlijker prijs voor weggebruik door de vaste autobelastingen, dat zijn de wegenbelasting en de BPM (luxebelasting) om te zetten in een infraheffing. Uiteindelijk is er dan sprake van één autobelasting, de infraheffing.

Eerlijk, want de automobilist gaat een heffing betalen voor weggebruik in plaats van zoals in het huidige belastingsysteem voor de aanschaf en het bezit van een auto. Hoe meer iemand van de weg gebruik maakt, des te meer betaalt hij. Weinigrijders betalen minder.

Modern, want grondslag van de heffing doet recht aan maatschappelijke prioriteiten: te weten: veiligheid, schoon en zuinig en «een auto is een auto» want voor het beslag op de schaarse wegruimte maakt het nauwelijks uit hoeveel een personenauto weegt of hoe groot hij is.

Daarnaast is het doel om de infrastructuur structureel beter te financieren.

De opbrengsten van de BTW en de accijnzen kunnen als algemene belasting naar de schatkist blijven vloeien; de opbrengsten van de infraheffing moeten gebruikt worden voor de aanleg, het onderhoud en de verbetering van de weg-infrastructuur. Dit zal ook bijdragen aan het maatschappelijk

draagvlak voor de infraheffing want nu hebben automobilisten de indruk dat de overheid de auto ziet als melkkoe.

Doel van de infraheffing is uitdrukkelijk niet filebestrijding. Om files te bestrijden is het nodig de infrastructuur fors uit te breiden, het openbaar vervoer te verbeteren en andere slimme maatregelen te nemen. In het verleden is steeds gebleken dat verhoging van de belasting niet heeft geleid tot minder autogebruik.

Uitvoering

Wat de VVD betreft kan de grondslag voor de infraheffing bestaan uit drie elementen. Voor 1/3de deel uit *milieu* met als maatstaf de uitstoot van uitlaatgassen en zuinigheid per gereden kilometer. Voor 1/3de deel uit *veiligheid* met als maatstaf de criteria van Euro NCAP. Deze organisatie test auto's op zowel de veiligheid van de inzittenden als van de mede-weggebruikers. En voor 1/3de deel vast want voor het *beslag op de schaarse wegruimte* maakt het nauwelijks uit hoeveel een personenauto weegt of hoe groot hij is.

Vervolgens kunnen deze grondslagen dynamisch gemaakt worden. Ter illustratie een rekenvoorbeeld.

De vaste autobelastingen bedragen bijna € 6 miljard. In Nederland worden ca. 100 miljard kilometers gereden. De hoogte van de infraheffing bedraagt derhalve gemiddeld 6 cent per kilometer. Twee cent op basis van veiligheid, twee cent op basis van milieu en twee cent is vast. Veilige auto's krijgen een bonus want zij betalen geen 2 cent voor het element veiligheid maar 1 of 1½ cent. Minder veilige auto's betalen dan 2½ of 3 cent. Hetzelfde kan gedaan worden voor het element milieu. Veel uitstoot per gereden kilometer 2½ of 3 cent, weinig uitstoot 1 of 1½ cent.

Dit prikkelt automobilisten schonere en veiligere auto's aan te schaffen waardoor autofabrikanten op hun beurt weer gestimuleerd worden deze auto's te produceren. Na verloop van tijd zullen auto's schoner en veiliger worden waardoor auto's die op een bepaald moment koploper waren op het gebied van schoon en veilig deze koppositie weer zullen verliezen. Door periodiek nieuwe en oude auto's met elkaar te vergelijken en op basis daarvan de classificatie aan te passen, vallen auto's die eerst 1 of 1½ cent betaalden na verloop van tijd in het 2½ of 3 cent tarief. Dit stimuleert technologische vooruitgang die in dienst staat van milieu en veiligheid. Een dergelijk systeem zou bijvoorbeeld de ontwikkeling van waterstof-auto's die geen schadelijke stoffen uitstoten en waarvan de ontwikkeling in de kinderschoenen staat, stimuleren. Ook andere milieuvriendelijke aandrijvingen worden zo gestimuleerd, zoals de hybride auto.

De infraheffing moet flexibel zijn. Dat wil zeggen dat de heffing gebruikt kan worden om innovatie te stimuleren. Zo zijn er momenteel innovatieve ontwikkelingen gaande om auto's minder geluid te laten maken door het gebruik van speciale banden. Dit element, geluidsoverlast, zou opgenomen kunnen worden in de infraheffing. Tot slot geldt dat de invoering van de infraheffing complex is. Daarom zal er ruimte moeten voor overgangsbepalingen om al te forse schokken op te kunnen vangen.

Tijdpad

De omzetting van de vaste autobelastingen naar een infraheffing is niet van vandaag op morgen uitvoerbaar. Zo kan de BPM niet in één keer afgeschaft worden. Dat zou betekenen dat automobilisten tweemaal moeten betalen. Eerst als zij een auto aanschaffen die nog BPM-plichtig is en vervolgens als zij de jaarlijkse infraheffing moeten betalen. Er zal dus

sprake moeten zijn van een geleidelijke afschaffing van de BPM. Temeer omdat anders de waarde van gebruikte auto's in één klap fors daalt. Een ander punt betreft de provinciale opcenten. Nu heffen provincies bovenop de wegenbelasting de opcenten. Provincies kunnen in het nieuwe systeem de mogelijkheid krijgen per kenteken een jaarlijks gelijk bedrag op te leggen, gebonden aan een door het Rijk op te leggen maximum. Om deze knelpunten te ondervangen, staat de VVD bij benadering het volgende tijdpad voor ogen:

Tijdpad

- *Verkenning- en besluitvormingsfase (februari 2004 – 31 december 2007)*
In deze periode wordt een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om te komen tot een infraheffing. Knelpunten worden geïnventariseerd en mogelijke oplossingen worden aangedragen. De bevindingen worden gebruikt bij de opstelling van verkiezingsprogramma's door de politieke partijen en hun inzet bij de verkiezingen. Een nieuw kabinet neemt vervolgens een besluit over de invoering van de infraheffing.
- *Administratieve fase (1 januari 2008 – 1 januari 2012)*
In deze fase wordt begonnen met een stapsgewijze omzetting van de BPM in de MRB waarbij de oude grondslagen worden vervangen door moderne grondslagen. Zo kan op 1/1/2012 de BPM zijn teruggebracht met 50%. In deze fase is er nog steeds sprake van een vaste heffing per auto.
Tevens kan in deze fase de benodigde techniek, wellicht in Europees verband, worden ontwikkeld en de overige voorbereidingen worden getroffen zodat op 1/1/2012 de infraheffing feitelijk ingevoerd kan worden. Bij de ontwikkeling van de techniek is het belangrijk dat de privacy van de automobilist gewaarborgd blijft, de automobilist niet telkens hoeft te stoppen om de infraheffing te betalen en dat de kosten betaalbaar blijven.
- *Feitelijke invoeringsfase (1 januari 2012 – 1 januari 2016)*
Vanaf 1/1/2012 wordt de infraheffing feitelijk ingevoerd. De MRB en het resterende deel van de BPM worden gefaseerd omgezet in een infraheffing per kilometer.
- *Na 2016*
Vanaf 2016 zou gezien kunnen worden of verdere differentiatie van de infraheffing naar plaats en tijd wenselijk en mogelijk is. Dat moet dan wel aantoonbaar leiden tot minder files en heffing mag geen extra belasting zijn maar moet besteed worden aan infrastructuur. Ook kan gezien worden of er extra diensten te koppelen zijn aan de infraheffing zoals bijvoorbeeld een automatisch voertuiggeleidingssysteem voor daarvoor geschikte voertuigen tegen speciale tarieven.