



BOVAG-visie op toekomst autobelastingen

Voorjaar 2014



Autobelastingen moeten grondig hervormd worden

BOVAG heeft een nieuwe visie op de toekomst van het Nederlandse systeem van autobelastingen geformuleerd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de korte termijn (tot 2020) en lange termijn (2020 en verder). BOVAG heeft de nieuwe visie gemaakt na een uitgebreide consultatieronde onder BOVAG-leden.

De visie is vastgesteld door het BOVAG Hoofdbestuur.

De drie speerpunten van BOVAG inzake autobelastingen zijn:

- a. Autobelastingen in Nederland moeten structureel omlaag.
- b. De BPM en MRB moeten worden afgeschaft.
- c. Geen marktverstoringen door overheidsingrijpen.



Zorgeloos genieten

Mensen genieten van hun bewegingsvrijheid. Zij verplaatsen zich om te werken, te recreëren, sociale contacten te onderhouden en zich te ontwikkelen – kortom: dat je je kan verplaatsen is een voorwaarde om anno 2014 je leven te kunnen leiden. Zo'n fundament onder het dagelijks bestaan wordt niet snel of makkelijk opgegeven. Overheden realiseren zich dit maar al te goed. Zij weten dat zij in de vorm van autobelastingen een stevig prijskaartje aan die mobiliteit kunnen hangen. Burgers blijven toch wel rijden.

De wijze waarop op dit moment belasting op mobiliteit wordt geheven, strookt niet met de BOVAG-visie en –strategie. Hierin staat het klantperspectief centraal: 'Zorgeloos genieten van mobiliteit op maat'. De klant wil dus dat mobiliteit betaalbaar en duurzaam is (anders kan hij

niet zorgeloos genieten) en dat hij zijn mobiliteit flexibel kan inrichten ('op maat').

De autobelastingen anno 2014 stroken ook niet met de kernwaarden van BOVAG: 'vrijheid' en 'voortuitgang'. Vrijheid betekent immers een level playing field voor ondernemers, met zo min mogelijk overheidsinterventie. En voortuitgang boeken we als mobiliteit niet alleen duurzaam, maar ook modern en slim in te richten is, waarbij het gebruik centraal komt te staan in plaats van bezit.

Tegen deze achtergrond signaleren BOVAG-leden vier problemen met de huidige autobelastingen. En die geven aanleiding geven om het systeem flink op de schop te nemen.

Probleem 1

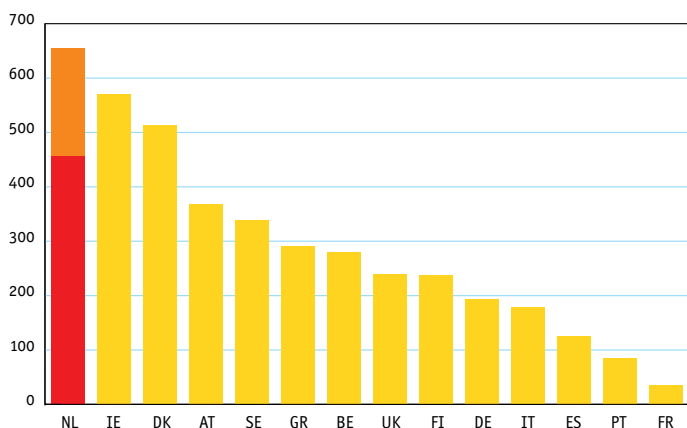
Nederlandse belastingdruk te hoog

De Nederlandse overheid is in de belastingheffing op mobiliteit doorgeschoten. Met name de belastingdruk op personenauto's is zeer hoog. Jaarlijks wordt zo'n € 21 miljard aan opbrengsten gegenereerd (inclusief motorfietsen en bestel- en vrachtauto's). De uitgaven aan infrastructuur staan hiermee in schril contrast: door alle overheidslagen bij elkaar slechts € 8 miljard. Autobelastingen zijn weliswaar geen doelheffing (inkomsten

worden niet gegenereerd voor de uitgaven), maar de balans is nu wel heel scheef. Bovendien loopt Nederland uit de pas met andere landen van Europa. Bijna nergens zijn de autobelastingen zó hoog. Dat probleem wordt in het bijzonder gevoeld bij accijnzen: de hoge belasting op brandstoffen in Nederland zorgen ervoor dat automobilisten steeds vaker voordelig in het buitenland gaan tanken.

Autobelastingen in Nederland t.o.v. andere EU-landen

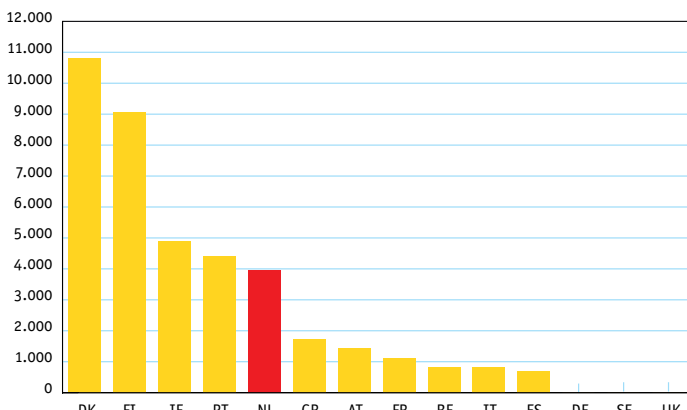
Gemiddelde MRB per auto



Bron: ACEA Tax Guide 2013

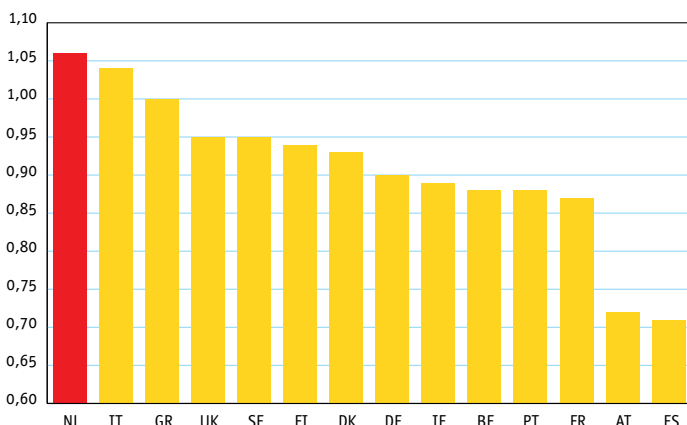
█ = provinciale opcenten

Gemiddelde BPM per auto



Bron: ACEA Tax Guide 2013

Accijns + BTW op een liter euro95



Bron: Europese Commissie, Oil Bulletin



Inkomsten uit wegverkeer (x mln)

2013

BPM	1.186
MRB rijk	3.517
MRB provinciale opcenten	1.451
Eurovignet	133
Bijtelling privégebruik auto van de zaak	1.800
Brandstofaccijns	7.752
BTW over brandstof	1.916
BTW over overige producten en diensten	1.752
Assurantiebelasting autoverzekeringen	903
Verkeersboetes	765
Totaal	21.175

Bronnen: Miljoenennota; CBS; CJIB, BOVAG-RAI Mobiliteit in Cijfers

Uitgaven aan wegverkeer (x mln)

2013

Rijk aanleg, beheer en onderhoud wegennet	2.429
Rijk Brede Doeluitkering	539
Rijk overige uitgaven (verkeersveiligheid, milieu, geluid, inspecties, verkeershandhaving)	234
Provincies aanleg, beheer en onderhoud wegennet	1.200
Gemeenten aanleg, beheer en onderhoud wegennet	2.931
Apparaatskosten Rijk, provincies en gemeenten	938
Totaal	8.271

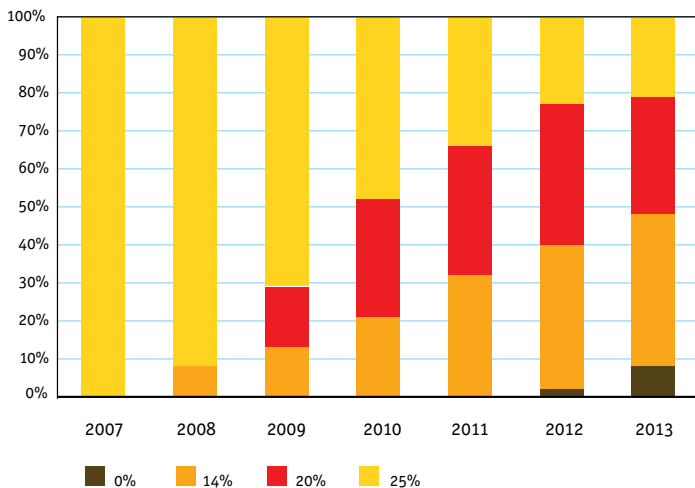
Bron: ANWB / Ecorys

Probleem 2

Autobelastingen oneerlijk vormgegeven

In haar wens om de consument te sturen richting schone en zuinige auto's, zorgt de overheid in de markt voor extreme situaties. Eén gram CO₂ per kilometer meer of minder kan de verkoopbaarheid van een model maken of breken. Voor (op papier!) zuinige auto's wordt heel weinig belasting betaald. Maar dat moet worden opgebracht door ons allemaal, want de begroting moet op orde komen. Dit probleem doet zich nu het sterkst voor bij de sturing via de verlaagde bijtelling voor de auto van de zaak.

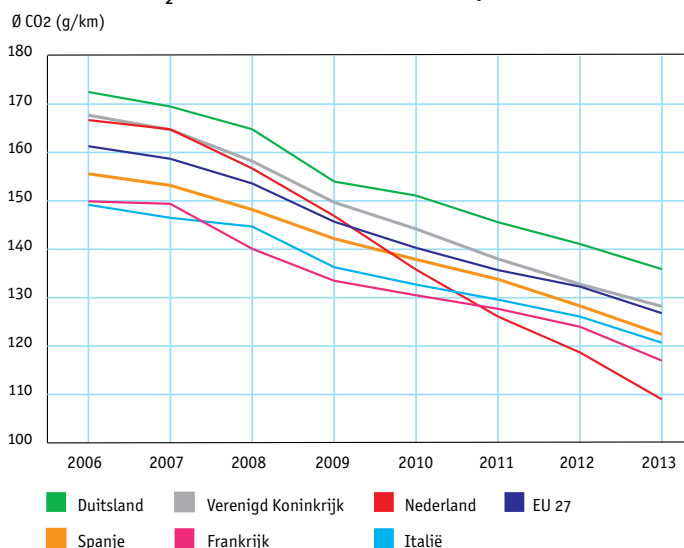
Bijtellingsklassen nieuwe auto's van de zaak



Bon: RDC | CBMI

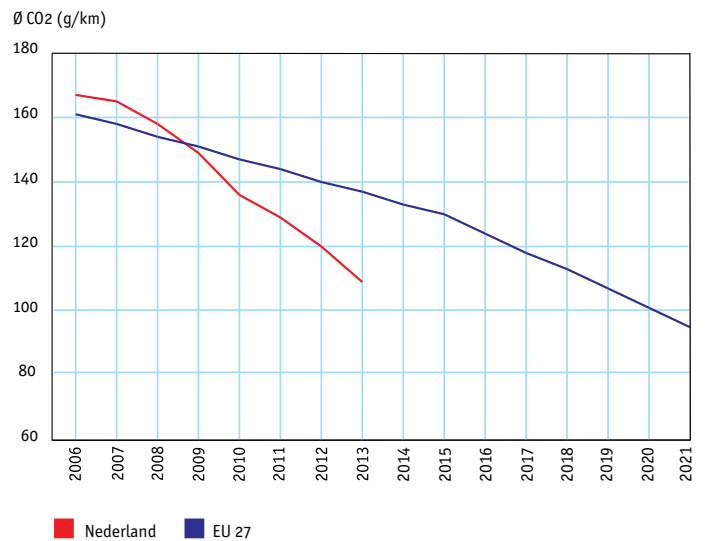
BOVAG ziet het belang van duurzame mobiliteit, maar moet constateren dat de overheid zich in haar streven daarnaar heeft vergaloppeerd. Zowel de BPM als de bijtelling zijn pure milieubelastingen geworden², die de markt ernstig verstoren. De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in Nederland is gedaald van 167 g/km in 2006 tot 109 g/km in 2013. Dat klinkt als goed nieuws voor het klimaat maar is het niet. Met autofabrikanten is de afspraak gemaakt dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe autos in 2015 gemiddeld 130 g/km mag zijn, en in 2021 nog slechts 95 g/km. Elke 'winst' die Nederland boekt ten opzichte van deze ambitie betekent dat fabrikanten in andere Europese landen iets minder ambitieus kunnen zijn ('waterbed-effect').

Gemiddelde CO₂-uitstoot nieuwe auto's in Europese landen



Bron: European Environment Agency (EEA) (2006-2011); JATO (2012-2013)

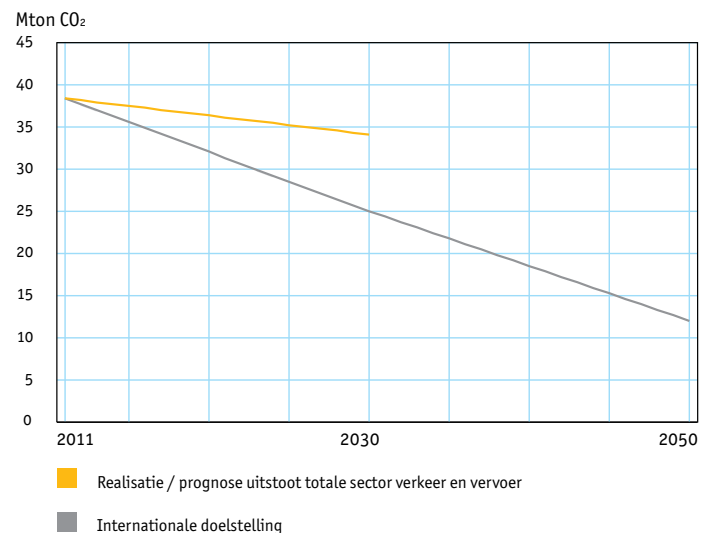
Europese normstelling CO₂-uitstoot nieuwe auto's versus realisatie (rode lijn)



Bron: European Environment Agency (EEA) (2006-2011); JATO (2012-2013)

Bij alle aandacht voor de aanschaf van een zo zuinig mogelijke auto lijkt bovendien te zijn vergeten dat de grootste bijdrage aan duurzame mobiliteit wordt geleverd door modern, weloverwogen en slim mobiliteitsgedrag. Een prikkel op het verstandig gebruik van vervoermiddelen zou veel eerlijker en wijzer zijn, maar zit nu niet in het systeem.

CO₂-uitstoot verkeer en vervoer in Nederland: Beleid kan zich beter richten op verstandig gebruik en een schoner en zuiniger wagenpark



Bron: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) & ECN

² Met uitzondering van motorfietsen en bestelauto's (incl. campers), daar wordt de BPM nog altijd berekend op basis van catalogusprijs. De bijtelling van motorfietsen is ook niet gedifferentieerd voor CO₂-uitstoot maar op basis van daadwerkelijk privégebruik.

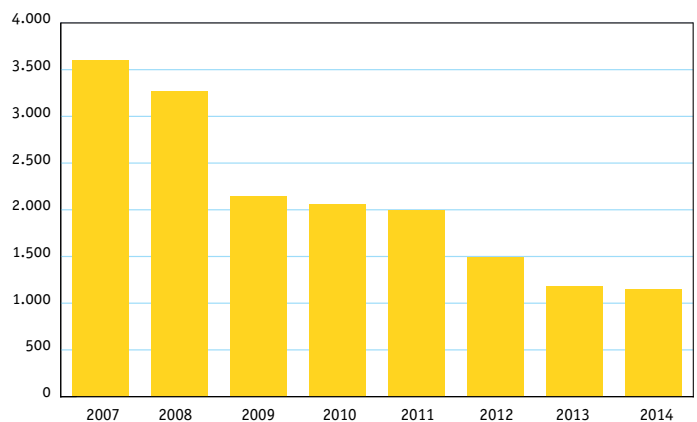
Probleem 3

Onhoudbaar systeem

Door zo sterk te sturen via fiscale prikkels heeft de overheid een systeem gebouwd dat grillig is in de opbrengsten. Vergroening van nieuwe auto's blijkt sneller te gaan dan verwacht en de consument blijkt sterker te reageren op financiële prikkels dan verwacht. Daardoor ontstaat druk om de tarieven tussentijds bij te stellen en kan geen langjarige zekerheid worden geboden voor wat betreft de overheidsinkomsten.

Los daarvan is de BPM in Europees verband een onhoudbare belasting. De Nederlandse staat wordt in verband met de BPM-heffing bij import voortdurend door de rechter op het matje geroepen, wat dan leidt tot aanpassingen die het systeem steeds ingewikkelder maken, fraude in de hand werken, veel administratieve lasten met zich meebrengen en nooit een definitieve oplossing bieden.

Onvoorspelbare opbrengsten: BPM (x mln)



Probleem 4

Starre fiscaliteit zet rem op innovatie & slimme mobiliteit

Daar waar de overheid aan de ene kant zo'n grote stempel drukt op duurzaam aanschafgedrag van de consument, laat ze op een ander vlak een enorme kans liggen om mobiliteit te verduurzamen en te moderniseren. De fiscaliteit is nog helemaal ingericht op één vaste (auto)mobilitist in één bepaald voertuig. Terwijl consumenten in toenemende mate vragen om flexibiliteit. Zij willen (ook hun belastingen) kunnen afrekenen in kleine

'consumptie-eenheden'. Zoals bij poolauto's van de zaak waarvoor per dag kan worden bijgeteld. Of een elektrische auto als dagelijks (woon-werk) vervoermiddel met de mogelijkheid om snel en goedkoop een ruime stationcar te huren voor de vakantie, of een motor voor de fun in het weekend, etc. Het juiste vervoermiddel voor iedere situatie – het huidige regime van mobiliteitsbelastingen vormt daarvoor nu een belangrijk obstakel.



Autobelastingen over een andere boeg

Het Nederlandse systeem van belastingheffing op (nieuwe) voertuigen is doordrenkt van sturing op milieudoelstellingen. Zoals betoogd wordt het klimaat daar niet veel beter van, terwijl het de samenleving veel kost: omzetteringen door marktverstoringen (oneerlijk speelveld), consumenten die zich gestuurd voelen richting een suboptimale keuze,

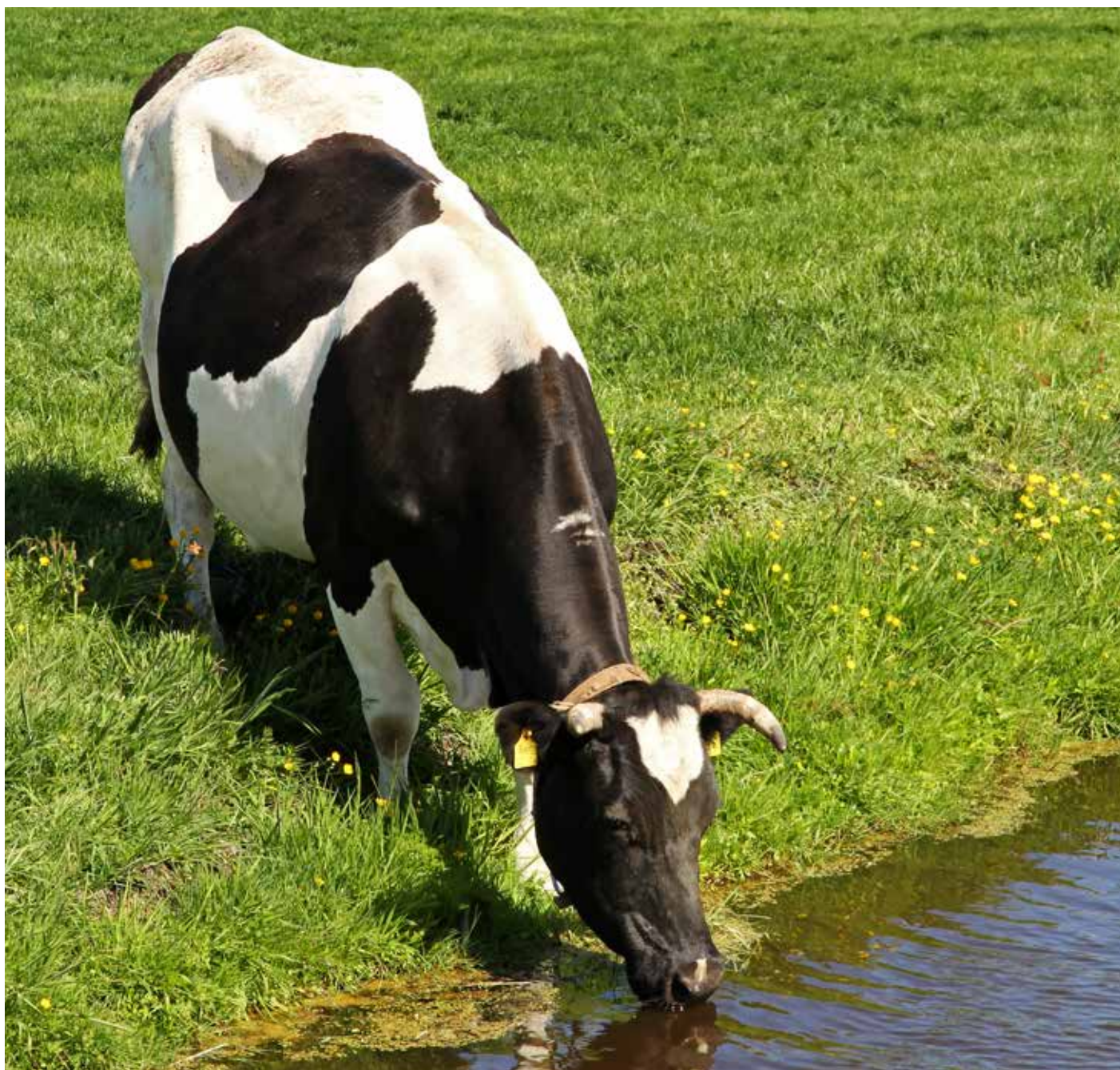
en belastingtegenvallers die het overheidsbeleid instabiel maken. Het is ook een ouderwetse en op termijn onhoudbare manier om mobiliteit te belasten. Er wordt een grote kans gemist door niet te sturen op slim en verantwoord gebruik. Volgens BOVAG is het tijd om fundamenteel andere keuzes te maken bij autobelastingen.

Wat wil BOVAG?

BOVAG-leden geloven in een toekomst met duurzame mobiliteit, die het voor mensen mogelijk maakt om schoon en zuinig te bewegen. Autofabrikanten hebben daarin een sleutelpositie, en het is een goede zaak dat die met (Europese en mondiale) normstellingen en regelgeving onder druk worden gehouden. BOVAG-leden zien ook dat Nederland een verantwoordelijkheid heeft om de Europese trendmatige daling van de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's te volgen, en om de CO₂-reductiedoelstellingen voor de sector verkeer en vervoer binnen bereik te houden. Fiscale vergroening van autobelastingen kan daarbij een waardevolle rol spelen. Maar met mate. De focus moet terug naar robuuste, betaalbare en eerlijke belastingheffing die ruimte biedt aan de markt, aan consumenten en ondernemers om eigen keuzes te maken.

Concreet wil BOVAG drie dingen:

- a. **Autobelastingen in Nederland moeten structureel omlaag.** We behoren tot de allerdurste landen in Europa, en de verhouding tussen inkomsten uit en uitgaven aan mobiliteit van het Rijk is helemaal zoek.
- b. **De BPM moet worden afgeschaft.** De Nederlandse overheid heeft met de BPM een voor de branche ongewenst sturingselement in handen. Bovendien blijkt de BPM-wetgeving keer op keer op gespannen voet met Europese spelregels te staan (m.n. voor wat betreft BPM bij import en export). Niet voor de aanschaf en het bezit, maar voor het gebruik van een voertuig zou moeten worden betaald.
- c. **Een level playing field voor ondernemers.** De marktverstoringen die het fiscale vergroeningsbeleid veroorzaken, maken het ondernemerschap onmogelijk. Fiscale voordeeltjes bepalen nu de marktverhoudingen. Om te beginnen moet de bijtelling op de schop. Dat kan budgetneutraal. De verantwoordelijkheid voor steeds zuiniger voertuigen is via Europese normstelling daar neergelegd waar die hoort: bij de fabrikant ('bronbeleid').



Hoe gaan we dat doen?

Om deze doelen te kunnen realiseren heeft BOVAG samen met haar leden een plan ontwikkeld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de lange termijn (na 2020) en de korte termijn (2016-2019); de looptijd van 'Autobrief II'.

Lange termijn

- Breng meer evenwicht aan tussen inkomsten en uitgaven** voor mobiliteit. Een vaste verhouding tussen beide dwingt de overheid om de opwaartse druk op belastinginkomsten te beteugelen en het zorgt voor meer draagvlak bij de automobilist. Hij weet immers beter waarvoor hij betaalt. Spreek af dat de overheid nooit meer belasting mag heffen dan er wordt uitgegeven aan mobiliteit (infrastructuur) plus een opslag van een vast percentage. Nederland zou daarbij moeten streven naar een norm die ervoor zorgt dat ons land in ieder geval niet langer in de kopgroep verkeert van duurste landen in Europa voor wat betreft (auto)mobiliteit.
- Het eerlijke en moderne systeem om mobiliteit te **belasten is naar gebruik in plaats van aanschaf en bezit**. Zo wordt – zonder marktverstoringen – een impuls gegeven aan duurzaam en slim mobiliteitsgedrag. Daarom roepen wij de Nederlandse overheid op om in te zetten op Europese accijnsharmonisatie waarbij de hogere accijnstarieven (ter vervanging van de MRB en de BPM) onder andere worden gebaseerd op basis van de duurzaamheid van de betreffende brandstof of energiedrager. Zolang Europese accijnsharmonisatie nog niet (op het juiste niveau) gerealiseerd is, zullen wij inzetten op andere manieren om het gebruik van auto's te belasten in plaats van de aanschaf en het bezit. Daarom moeten de mogelijkheden en draagvlak worden verkend voor het omzetten van de vaste autobelastingen in een prijs per kilometer. Met tarieven die gekoppeld zijn aan hoe zuinig en/of schoon een voertuig is, kan Nederland beheerst sturen op CO₂ zodat wij proportioneel bijdragen aan duurzame mobiliteit in Europa.
- Zodra er concreet zicht is op betalen naar gebruik, moet onmiddellijk worden begonnen met het **afbouwen van de BPM**, door deze stapsgewijs om te zetten in de MRB. Zo'n MRB-verhoging is dan nadrukkelijk tijdelijk van aard; als automobilisten kort daarna hun autobelastingen per kilometer gaan betalen, krijgen zij een 'handelingsperspectief' om hun kosten te drukken (minder kilometers maken).

Korte termijn

- De tarieven van de diverse autobelastingen mogen de komende jaren in ieder geval niet stijgen**. Dit om het langetermijndoel binnen bereik te houden dat de opbrengsten van autobelastingen gaan dalen zodat deze in balans komen met de mobiliteitgerelateerde uitgaven.
- De bijtelling moet op de schop**. De grootste marktverstoring ondervinden autobedrijven op dit moment van de (grote stappen in de) verlaagde bijtelling voor de auto van de zaak. Eén bijtellings-tarief is het meest eerlijk,³ voorkomt marktverstoringen en zorgt voor robuuste overheidsopbrengsten. Als dat 'budgetneutraal' gebeurt kan het uniforme tarief in de orde van grootte van 20% liggen. Voor innovatieve technieken en brandstoffen kan tijdelijk een verlaagd tarief gelden, zoals ook vastgelegd in het SER Energieakkoord. De huidige verlaagde percentages van 4 en 7 procent zijn een bruikbaar vertrekpunt. Het bijtellingspercentage voor auto's met een uitstoot tussen 1 en 50 g/km (de plug-in hybrides) moet richting 2020 stapsgewijs worden afgebouwd. Bovendien moet het systeem van bijtelling hoognodig gemoderiseerd worden om flexibel autogebruik (ook in combinatie met andere vervoersmiddelen) te faciliteren in plaats van te belemmeren. Het minste dat daarvoor nodig is, is de bijtelling af kunnen rekenen per gebruikperiode in plaats van voor een heel kalenderjaar.

BOVAG realiseert zich dat niet alles zal in één keer gerealiseerd zal kunnen worden. Dit BOVAG-plan biedt houvast om ook in de komende jaren elke discussie over autobelastingen met een helder standpunt, een stevige ambitie en een solide mandaat van de leden in te gaan.

³Het 'privégenot' dat aan de basis staat van deze belasting heeft niets te maken met de zuinigheid van de auto.

BOVAG

Postadres: Postbus 1100, 3980 DC Bunnik *Bezoekadres:* Kosterijland 15, 3981 AJ Bunnik
T (030) 659 52 11, F (030) 656 78 35, E bovag@bovag.nl, I www.bovag.nl

De 80.000 medewerkers van 10.000 BOVAG-bedrijven houden Nederland dagelijks in beweging.
Hiermee realiseren zij een totale jaaromzet van ruim 45 miljard euro.

