



## De groene schatkist



Vijftien belastingvoorstellen voor milieu en innovatie

# De groene schatkist



Vijftien belastingvoorstellen voor milieu en innovatie

# INHOUDSOPGAVE

<b>Nieuw elan voor belastingvergroening</b>	<b>3</b>
<b>De fiscus bekent voorzichtig kleur</b>	<b>4</b>
<b>Ons pleidooi: voordeel voor milieu én economie</b>	<b>6</b>
<b>Vijftien rijpe én groene schatten voor de schatkist</b>	<b>8</b>
<b>Industrie en industriële producten</b>	<b>10</b>
1 Verhogen energiebelasting	11
2 Belasting op verpakkingsmaterialen	12
3 Belasting op batterijen	13
4 Belasting op niet-afbrekbare smeermiddelen	14
<b>Landbouw en landbouwproducten</b>	<b>16</b>
5 Opheffen laag REB-tarief glastuinbouw binnen een transitiepakket	17
6 Heffing op bestrijdingsmiddelen	18
7 Normaal BTW-tarief sierteeltgewassen	19
<b>Mobiliteit</b>	<b>20</b>
8 Invoering van gedifferentieerde kilometerprijzen	21
9 Differentiatie van de belastingen op personenauto's	22
10 Verhogen dieselaccijns tot het niveau van Duitsland	23
11 Normaliseren van de belastingen op bestel- en vrachtauto's	24
12 Vergroenen van parkeertarieven	25
13 Vliegverkeer gelijk behandelen: de ticketheffing	26
14 Een belasting op de NO <sub>x</sub> -emissie van vliegtuigen	27
<b>Ruimtelijke ordening/landschap</b>	<b>28</b>
15 Een heffing op aantasting van de open ruimte	29
Noten	30
Bronnen	31
Colofon	32

# NIEUW ELAN VOOR BELASTINGVERGROENING

Met groene belastingen kunnen belastingen die negatief uitwerken op de concurrentiekracht en werkgelegenheid omlaag, zoals de loonbelasting. Ook geven ze een impuls aan innovatie. Dat is winst voor milieu, economie en schatkist!

Stichting Natuur en Milieu wil nieuw elan opwekken voor het vergroenen van ons belastingstelsel. Groene belastingen helpen de kwaliteit van ons milieu te verbeteren. En ze vergroten onze welvaart in bredere zin, dankzij impulsen voor innovatie en verbeterd concurrentievermogen. Nederland heeft nu zo'n dertig jaar ervaring met belastingen op milieugebruik. Door de bank genomen is die ervaring positief. De druk op het milieu is erdoor afgenomen. Dankzij groene belastingen konden verstorende belastingen omlaag.

Bij het introduceren van groene belastingen liep Nederland voorop, samen met Scandinavische landen. Zo'n tien jaar geleden is die koppositie overgenomen door Duitsland, Engeland en – nog steeds – Scandinavië. Ook andere EU-lidstaten, waar onder Midden- en Oost-Europese landen ontdekten de voordelen van groene belastingen. Er is dus vooruitgang, zoals recentelijk nog bleek uit een EU-breed overzicht van het Europees Milieuagentschap. En er is perspectief, getuige de steun van de Europese Commissie. Zij ziet belastingvergroening als marktconform instrument dat zowel het milieu als het innovatievermogen van de Europese economie ten goede komt.

De afgelopen jaren heeft Nederland de energiebelasting voor bedrijven verhoogd en kopers van relatief schone auto fiscale voordeeltjes gegeven. Deze voorbeelden illustreren twee actuele motieven voor belastingvergroening: ruimte

creëren voor verlaging van verstorende belastingen (in dit geval de vennootschapsbelasting) en het stimuleren van (eco-)innovatie, door een markt te creëren voor milieuvriendelijker producten.<sup>1</sup>

Natuur en Milieu vindt de tijd rijp voor nieuwe stappen in het fiscaal belasten van wat we niet willen – vervuiling en overmatig gebruik van natuurlijke hulpbronnen – in plaats van wat we wél willen – werk en inkomen. Deze brochure toont welke stappen dat kunnen zijn.

Wij presenteren drie typen voorstellen:

1. belastingen die goed zijn voor het milieu én voor de schatkist;
2. belastingdifferentiaties die het milieu helpen en voor de schatkist neutraal uitpakken;
3. stimuleren van belastingvergroening in Europees verband.

De voorstellen maken een belastingverschuiving mogelijk ter grootte van € 10 miljard van belastingen op arbeid naar groene belastingen in de loop van de komende kabinetsperiode. Bijna alle voorstellen zijn al ingevoerd in één of meer andere EU-lidstaten. En afstemming met andere EU-lidstaten is veelal geen voorwaarde voor het invoeren ervan. •



# DE FISCUS BEKENT VOORZICHTIG KLEUR

De belastingvergroening in de EU vordert langzaam maar gestaag, ondanks stagnatie bij enkele grote lidstaten. De ervaringen over het geheel zijn positief; groene belastingen leveren milieuresultaat en economische kansen op.

## DE THEORIE VAN BELASTINGVERGROENING

Belastingvergroening is de vrucht van interactie tussen twee werelden, de wereld van de fiscale politiek en die van de milieupolitiek. De milieupoliticus mikt op gedragsverandering. Hij verwacht dat de belastingopbrengst afneemt doordat mensen hun gedrag veranderen. Terwijl de fiscus uitgaat van belastingplichtigen die hun gedrag niet veranderen, zodat er constante inkomsten zijn voor de schatkist. Dit is de schijnbaar tegenstrijdige ratio achter vergroening van het belastingstelsel.

In de praktijk blijkt bijna steeds een mix van het regulingsmotief (gedragsverandering) en het opbrengstmotief aan de orde te zijn, waarbij soms het ene, soms het andere motief domineert.<sup>2</sup> Groene belastingen zijn in deze zin aantrekkelijk voor de schatkist én voor het milieu. Ze passen in het straatje van de fiscus én in het straatje van de milieuminister.

Er zijn bovendien nog andere overwegingen die deze primaire motivatie versterken (maar soms ook compliceren). We noemen er drie, zonder uitputtend te willen zijn.

### 1. Afbouw verstorende belastingen

Dankzij de opbrengst van groene belastingen kunnen andere belastingen omlaag, zoals de loon- en inkomstenbelasting. Deze belastingen worden algemeen beschouwd als verstorend, als factoren die negatief uitwerken op de concurrentiekracht van onze economie en op het creëren van werkgelegenheid. Instanties zoals de OECD verwachten een neutraal tot licht positief effect op de werkgelegenheid als de belastingdruk *vershuift* van de productiefactoren arbeid en kapitaal naar de factor milieu (OECD, 2004a).<sup>3</sup>

### 2. Innovatiedynamiek

Groene belastingen geven een permanente prikkel om te innoveren – om de ‘ecologische efficiëntie’ van een productiewijze of consumptiepatroon te verbeteren en zo kosten te besparen. Dat schept ook nieuwe kansen op de wereldmarkt. Zo concludeerde de Werkgroep Kok dat: *“Europe can gain a first mover advantage by focusing on resource-efficient technologies that other countries will eventually need to adopt.”*<sup>4</sup> Innovatiebevordering is een sleutelement, zowel met het oog op onze eigen milieudoelstellingen als uit puur economisch oogpunt. Groene belastingen zijn een middel daartoe.

### 3. Lastenverdeling

Elk voorstel voor verandering van het belastingstelsel dient oog te hebben voor mogelijke gevolgen voor de inkomensverdeling. Sommige groene belastingen, bijvoorbeeld op energie, vergroten de inkomensverschillen. Andere, zoals belasting op autobezit en -gebruik, hebben juist een nivellerend effect. De praktijk in Nederland en elders bewijst dat belastingvergroening mogelijk is zonder significant negatief inkomenseffect voor enige inkomensklasse. De sleutel ligt in het zorgvuldig vormgeven van de compenserende belastingverlaging.<sup>5</sup>

#### Fiscale politiek

De fiscale politiek draait om het innen van geld bij burgers en bedrijven om alle collectieve uitgaven te dekken. De inning geschiedt bij voorkeur op een efficiënte en neutrale wijze. Efficiënt, door te kiezen voor makkelijk te innen belastingen, want dan is de netto-opbrengst voor de schatkist het grootst. En neutraal door de keuzes van belastingbetalers niet te beïnvloeden, want dat bevordert een ongestoord reilen en zeilen van de economie. Overigens is deze ideaaltypische werkwijze lang niet altijd mogelijk of zelfs maar opportuun. Neem het feit dat de economie al verstoord is doordat milieuschade niet tot uiting komt in de prijzen waarop burgers en bedrijven hun keuzes afstemmen. Een groene belasting die dit corrigeert is allesbehalve neutraal, maar kan toch wenselijk zijn omdat hij een bestaande verstoring tegengaat en zo de welvaart in brede zin verhoogt.

#### Milieupolitiek

Het doel van de milieupolitiek is onze productie en consumptie te laten plaatsvinden binnen veelsoortige milieuraandvoorwaarden op gebieden als klimaat, biodiversiteit, hulpbronbeheer en hoge omgevingskwaliteit. Milieupolitiek mag wat kosten, maar liefst niet meer dan nodig is. Een aanpak die inspeelt op de wensen van consumenten en producenten over hoe zij hun activiteiten willen corrigeren, verdient daarom in principe de voorkeur. Groene belastingen passen hier prima bij, net als andere marktconforme instrumenten zoals verhandelbare emissierechten. Zij prikkelen producenten en consumenten via hun portemonnee, maar laten hen vrij daarop te reageren zoals het hen belieft.



© Marcel van den Bergh, Hollandse Hoogte

#### DE PRAKTIJK VAN BELASTINGVERGROENING

Nederland bewees zo'n dertig jaar geleden als een van de eerste landen de doeltreffendheid van milieueffingen. De WVO-heffing, opgezet als financieringsbron voor collectieve investeringen in waterzuivering, bleek óók effectief als reguleringsinstrument. Bedrijven werden geprikkeld tot preventie en eigen zuiveringsmaatregelen. In de 20 jaren daarna groeide belastingvergroening uit tot een steeds breder bediscussieerd en geaccepteerd fenomeen. De Regulerende Energiebelasting (REB, vanaf 1996) en diverse meer specifieke groene belastingen (op storten van afval, winnen grondwater e.d.) zijn Nederlandse voorbeelden, maar de tendens manifesteert zich in de meeste EU-lidstaten.<sup>6</sup> Het aandeel van groene belastingen in de totale belastingmix is hierdoor toegenomen van 5,8% in 1980 tot 7% in 1995 (EU-15, gewogen gemiddelde). Daarna stabiliseert het aandeel groene belastingen in de 'oude' lidstaten, met een licht dalende tendens in de meest recente jaren. De tien nieuwe lidstaten zijn bezig met een inhaalslag.

#### Aandeel van belastingen (gewogen gemiddelde) in de EU-15 en in de 10 nieuwe lidstaten, als % van de totale belastingen plus sociale verzekeringen.

	1980	1985	1990	1995	2000	2004
<b>EU-15</b>						
Groene belastingen	5,8	6,0	6,2	7,0	6,8	6,6
- energie	4,2	4,3	4,7	5,4	5,1	4,9
- transport	1,4	1,5	1,3	1,5	1,5	1,5
- vervuiling/hulpbronnen	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>Nieuwe lidstaten</b>						
Groene belastingen				6,4	6,6	7,5
- energie				5,5	5,6	6,5
- transport				0,6	0,9	0,8
- vervuiling/hulpbronnen				0,2	0,2	0,2

Bronnen: Eurostat, 2003 (cijfers 1980-1990); Eurostat, 2006 (cijfers 1990-2004).

De stagnatie in de EU-15 is geheel te wijten aan enkele grote lidstaten (Italië, Frankrijk, Spanje) en één kleine (Griekenland), die hun tarieven van energiebelastingen sinds 1995 reëel verlaagd hebben. De andere elf 'oude' lidstaten zijn daarentegen doorgestaan de 'effectieve belastingdruk'<sup>7</sup> op energiegebruik te verhogen (Eurostat, 2006; EEA, 2005, 2006).

Energiebelastingen (inclusief de accijns op motorbrandstoffen) leveren met 75% de hoofdmoot van de groene belastingopbrengst in de EU. Autobelastingen (zoals BPM en MRB) leveren nog eens 20%. Ze hebben ervoor gezorgd dat het Europese wagenpark aanzienlijk zuiniger is dan het Amerikaanse.

Alle overige milieubelastingen samen (voorzover vallend binnen de definitie van Eurostat) spelen uit het oogpunt van de schatkist geen rol van betekenis. Dat neemt niet weg dat ze uit milieuoogpunt wel degelijk effectief kunnen zijn. Het Europees Milieuagentschap signaleert een toename van dit type belastingen gedurende de laatste tien jaar, voor zowel oude als de nieuwe lidstaten (EEA, 2005).

Al met al schildert het Europees Milieuagentschap (EEA) het genuanceerde beeld van een gestaag doorzettend proces van belastingvergroening, ondanks de ogenschijnlijke stagnatie in de EU-15 gedurende het laatste decennium (zie kader).

"The use of market-based instruments in environmental policy has gained ground substantially in Europe since the mid 1990's, especially in the area of taxes, charges and tradable permits. (...)

Within countries most applications happen at the national/federal level, but increasingly we can see instruments being applied at regional and cities level, notable developments being resource taxes in regions like Flanders and Catalonia and congestion charges in some cities. (...)

The use of environmental taxes and charges has widened since 1996, with more taxes on CO<sub>2</sub>, on sulphur in fuels, on waste disposal and on raw materials, plus some new product taxes. (...)

At the EU level, emissions trading has become the instrument highest on the political agenda. (...) A range of other instruments are either planned or under serious consideration, notably pricing policies for water (...), road charging systems, and increased use of trading certificates for green electricity. These and other initiatives suggest that the use of market-based instruments is likely to increase further in coming years, possibly as part of wider initiatives on environmental tax and subsidy reform."

Bron: EEA, 2005, Executive summary

#### CONCLUSIE

Wij concluderen dat het invoeren van groene belastingen met horten en stoten verloopt, zowel in Nederland als in andere EU-lidstaten. Stappen vooruit en achteruit wisselen elkaar af. De beoogde milieueffecten zijn soms evident, soms omstreden of niet-aantoonbaar. Maar over het geheel is de balans positief: er is progressie, er is positief milieuresultaat en het levert economische kansen op. •

# ONS PLEIDOOI: VOORDEEL VOOR MILIEU ÉN ECONOMIE

Vijftien voorstellen voor belastingvergroening maken een verlaging van de inkomstenbelasting mogelijk van ruim € 10 miljard. Daarmee verschuift 6% van de totale belastingopbrengst van de directe belastingen naar de groene belastingsfeer, zonder dat dit leidt tot lastenverzwaring en concurrentienadelen. Bijna alle voorstellen zijn reeds ingevoerd door een of meer andere lidstaten binnen de EU.

Vergroening van het belastingstelsel is niet een oplossing voor elk milieuprobleem of fiscaal knelpunt. Wij richten ons op die problemen waar groene belastingen een effectief en efficiënt instrument zijn om nationale milieudoelstellingen en internationale milieuafspraken dichterbij te brengen. Groene belastingen blijken vooral een geschikt instrument bij de aanpak van milieuproblemen met vele veroorzakers, zoals consumenten en kleinere bedrijven, en met geschikte maatstaven waarop de belasting kan aangrijpen. Hierbij gaan we uit van *lastenverschuiving* en niet van *lastenverzwaring*. De opbrengst van groene belastingen wordt gecompenseerd door verlaging van belastingen op arbeid en winst. Bij enkele voorstellen bestemmen we een deel van de opbrengst voor innovatiesteun, om zo het primaire effect van de belasting te versterken.

We presenteren ook enkele budgetneutrale voorstellen door de tarieven van bestaande belastingen te differentiëren op basis van milieukeurmerken. Zulke differentiaties blijken heel effectief te kunnen zijn, vooral wanneer ze het prijsnadeel van milieuvriendelijke producten compenseren.

Bij onze voorstellen hebben we allereerst gelet op de milieueffectiviteit van groene belastingen, waar mogelijk lerend van buitenlandse ervaringen. Tevens hebben we rekening gehouden met onbedoelde economische gevolgen, zoals concurrentienadelen voor Nederlandse bedrijven. Ook sluiten we aan bij lopende discussies, zoals kilometerbeprijzing.

Natuur en Milieu heeft in het tweede deel van deze brochure 15 prioriteiten uitgewerkt voor vergroening van het belastingstelsel. Samen maken deze een verlaging van de directe belastingen (zoals inkomstenbelasting) mogelijk met circa € 10 miljard. Zo verschuift ongeveer 6% van de totale belastingopbrengst van de directe naar de groene belastingsfeer.

## **Stichting Natuur en Milieu bepleit dat het volgende kabinet:**

1. **groene belastingen verhoogt en belastingen op met name arbeid verlaagt voor in totaal ongeveer € 10 miljard**  
Zo kan een volgend kabinet ervoor zorgen dat prijzen ons de weg wijzen naar een duurzame economie. Het wordt goedkoper om arbeid in te zetten en voordeliger om bij het produceren en consumeren van goederen en diensten rekening te houden met de gevolgen voor natuur en milieu. Ook worden milieu-innovaties sterker gestimuleerd.
2. **zich middels diplomatie krachtig en pro-actief inzet voor belastingvergroening in de Europese Unie**

Elementen hiervan zijn:

- a) verdergaande vergroening van belastingen in alle lidstaten stimuleren, bijvoorbeeld door in te zetten op hogere minimumaccijnstarieven op brandstoffen;
- b) de invoering agenderen van groene EU-belastingen, in ruil voor verlaging van lidstaat-contributies;
- c) pleiten voor het instellen van een Commissie 'Vergroening' op Europees niveau naar Nederlands/Scandinavisch voorbeeld. •



## Tien miljard euro belastingvergroening

Vergroeningsmaatregel	Milieudoel	Netto opbrengst (in miljoen € per jaar)
<b>Industrie en industriële producten</b>		
Verhogen energiebelasting	klimaat/schone lucht	3.000
Belasting op verpakkingsmaterialen	afvalreductie/klimaat	300
Belasting op batterijen	verspreiding toxische stoffen	10
Belasting op niet-afbreekbare smeerolie	verspreiding toxische stoffen	60
<b>Landbouw en landbouwproducten</b>		
Opheffen laag REB-tarief glastuinbouw	klimaat	150
Heffing op bestrijdingsmiddelen	gezondheid mens en natuur	180
Normaal BTW-tarief sierteelt	schoner water/klimaat	150
<b>Mobiliteit</b>		
Invoeren gedifferentieerde kilometerprijzen	congestie/klimaat/geluid	0
Differentiatie belastingen personenauto's	schone lucht/klimaat	0
Verhogen dieselaccijns	schone lucht	1.020
Normaliseren belastingen bestel- en vrachtauto's	schone lucht/klimaat	2.800
Vergroenen van parkeertarieven	schone lucht	0
Vliegverkeer gelijk behandeld: de ticketheffing	schone lucht/klimaat	1.000
Belasting op de NO <sub>x</sub> -emissie van vliegtuigen	schone lucht/klimaat	30
<b>Ruimtelijke ordening en landschap</b>		
Openruimteheffing	beschermen open landschap	1.300
<b>TOTAAL</b>		<b>€ 10 miljard</b>



Vijftien rijpe én groene schatten voor de schatkist





# Industrie en industriële producten



# 1

## VERHOGEN ENERGIEBELASTING

Een verhoging van de energiebelasting voor kleinverbruikers en middenverbruikers met € 3 miljard leidt tot een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 2,5 tot 8,5 megaton. Ook de luchtkwaliteit zal verbeteren door verminderde emissies van fossiele brandstoffen. Om koopkrachtverlies van kleinverbruikers te voorkomen, verdient het terugsluizen van de opbrengsten aandacht.

### OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Voorgesteld wordt om de energiebelasting voor het kleinverbruik en middenverbruik verder te verhogen met in totaal € 3 miljard. De grondslag zou maximaal moeten worden gebaseerd op de CO<sub>2</sub>-uitstoot van energiedragers. Op termijn zou ook de energiebelasting kunnen worden verbreed naar het grootverbruik. Thans betalen grootverbruikers van elektriciteit en aardgas alleen over de eerste eenheden belasting. Gevolg hiervan is dat grootverbruikers in Nederland veel minder energiebelasting betalen dan grootverbruikers in andere EU-lidstaten.<sup>8</sup> Echter als gevolg van de relatief eenzijdige energiemix in Nederland (veel aardgas) en de niet optimaal werkende elektriciteitsmarkt, liggen de elektriciteitsprijzen aan de 'poort' van grootverbruikers toch rond het EU-gemiddelde. Als deze factoren zijn geoptimaliseerd, kan de energiebelasting voor grootverbruikers worden opgetrokken tot het niveau in de ons omringende landen. De aardgasprijzen 'aan de poort' voor grootverbruikers behoren nu al tot de laagste van Europa.<sup>9</sup>

### EFFECTEN

Op basis van eerdere CPB-studies naar verschillende varianten van energiebelastingverhogingen kan worden verwacht dat heffingsvarianten ter grootte van € 3 miljard leiden tot 2,5 a 8,5 megaton minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020. De onzekerheid omtrent de hoogte van dit effect vindt zijn oorsprong in de onzekerheid die bestaat over de toekomstige kostprijs van duurzaam opgewekte elektriciteit en het al of niet blijven bestaan van niet-financiële aanbodbeperkingen (zoals planologische beperkingen bij de plaatsing van windturbines op land).

Naast het CO<sub>2</sub>-effect zal ook de luchtkwaliteit beter worden omdat emissies van andere stoffen zullen verminderen.

Dit gebeurt deels door energiebesparing en deels doordat alternatieve brandstoffen aantrekkelijker worden.

Om te voorkomen dat de energielasten van huishoudens en andere kleinverbruikers de koopkracht aantasten, is het van belang dat de 'terugsluis' van de opbrengsten veel aandacht verdient.



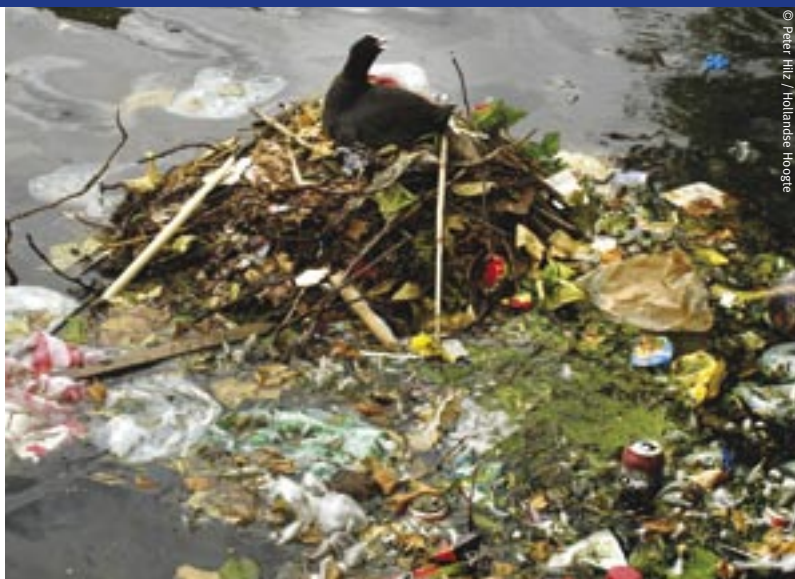
### TOELICHTING

Verhoging van het middenverbruik valt goed te verdedigen omdat deze tarieven nog relatief laag zijn ten opzichte van het kleinverbruik. Overigens mag verwacht worden dat een verhoging van belasting op grootverbruik van elektriciteit (hetgeen hier niet wordt voorgesteld), minder klimaateffect heeft omdat het grootverbruik al onder het CO<sub>2</sub>-plafond van het emissiehandelssysteem valt. •

## BELASTING OP VERPAKKINGSMATERIALEN

# 2

Naar Deens voorbeeld kan belasting op verpakkingsmateriaal worden geheven, waarvan de tarieven afhankelijk zijn van het soort verpakkingsmateriaal en de milieu-impact daarvan. De belasting varieert van 10 cent per kilo voor papier en karton tot enkele euro's per kilogram voor plastic en aluminium. Voor de schatkist levert het jaarlijks € 300 miljoen op.



© Peter Hinz / Hollandse Hoogte

ook de verpakkingsindustrie en de consument. Zodoende kan de tendens van de steeds toenemende hoeveelheid verpakkingsafval worden doorbroken, of kan de milieudruk als gevolg daarvan worden beperkt.

Verpakken blijft veelal noodzakelijk. De schatkist kan dus ondanks het beoogde reguleringseffect rekenen op een structurele opbrengst.

### TOELICHTING

De voorgestelde verpakkingstax is vormgegeven naar Deens model. Denemarken belast sinds 2001 zoveel mogelijk verpakkingsmateriaal met tarieven die variëren van circa 10 eurocent per kg voor papier, karton en hout tot € 3 à € 5 voor sommige plastics en aluminium. De milieudruk van deze materialen is bepalend hiervoor. Afgeleide tarieven gelden voor drankflesjes en -kartons (naar volume) en worden één keer betaald. Hergebruik is dus gratis. Gebruik van secundaire grondstof levert een 40% lager belastingtarief op. De Deense verpakkingstax lijkt effectief: de opbrengst ervan vertoont een licht dalende tendens van 2 à 3% per jaar. Nederland 'produceert' 2,5 keer meer verpakkingsafval dan Denemarken (hierop is onze opbrengstschatting gebaseerd). Deze hoeveelheid stijgt nog ieder jaar.

### OVERIG

Het Deense voorbeeld, evenals de praktijk in een reeks andere EU-lidstaten zoals Oostenrijk, Frankrijk, Italië, Estland, Letland, Litouwen en Polen, toont aan dat het belasten van verpakkingsafval uitvoerbaar is en verenigbaar met EU- en WTO-regels.

De hier voorgestelde belasting op verpakkingsmaterialen komt overigens niet in de plaats van bestaande statiegeldregelingen, maar functioneert hiernaast en versterkt de effectiviteit ervan. •

### OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

In navolging van een reeks andere EU-lidstaten stellen wij voor dat een belasting op verpakkingen van consumptiegoederen (dranken, cosmetica, schoonmaakmiddelen, levensmiddelen, verf, chemicaliën et cetera) wordt ingevoerd. Tarieven variëren naar gelang de milieu-impact van het gebruikte materiaal, de toepassing van primaire of secundaire grondstoffen en van eenmalig of meermalig gebruik. Belastingplichtig is de fabrikant (verpakker) of verkoper van consumptiegoederen (retail). De opbrengst voor de schatkist bedraagt circa € 300 miljoen per jaar.

### EFFECTEN

Deze belasting prikkelt allereerst de leveranciers van consumentenproducten om verpakkingswijzen te gebruiken die minder milieudruk veroorzaken, maar laat hen tegelijkertijd vrij in de keuze daarvan. Secundair beïnvloedt de prikkel



#### OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Wij stellen voor een heffing op nikkel-cadmium (NiCd) batterijen in te voeren van € 1 per batterij, te innen bij fabrikanten/importeurs. De opbrengst bedraagt bij aanvang naar schatting € 10 miljoen, maar zal in volgende jaren afnemen. Deze is bestemd voor verbetering van de batterijeninzameling.

#### EFFECTEN

Deze (bestemmings-)heffing beperkt de milieuvervuiling door cadmium langs twee wegen. In de eerste plaats zal de heffing worden doorberekend in de consumentenprijs en zo het gebruik van dit type batterijen terugdringen. Daarnaast kan de opbrengst worden gebruikt als middel om de inzameling van NiCd-batterijen aantrekkelijker en daarmee effectiever te maken.

#### TOELICHTING

Sinds het uitfaseren van kwikhoudende batterijen (als gevolg van EU-regels) zijn NiCd-batterijen het meest milieubelastend. De EU wil ook dit type op termijn verbieden. Vooruitlopend daarop stimuleert deze heffing een verschui-

ving naar relatief milieuvriendelijke batterijen, zoals nikkel-metaalhydride, lithium-ion e.d.

Batterijen vallen onder 'klein chemisch afval' (KCA) of onder inzamelregelingen voor wit- en bruingoed als ze ingebouwd zijn. Inzameling ervan is een verantwoordelijkheid van producenten/importeurs en gemeenten en vindt plaats via winkeliers, KCA-inzameling, scholen e.d. De beleidsdoelstelling is 90% van de gebruikte batterijen gescheiden in te zamelen, maar in de praktijk wordt slechts circa 70% gehaald. De belastingopbrengst kan worden ingezet om dit te verbeteren, bijvoorbeeld door retourpremies te verstrekken voor ingeleverde NiCd-batterijen.

Tariefstelling en opbrengstschatting zijn geënt op de praktijk in Denemarken, waar deze heffing al sinds 1996 bestaat, met een tarief van € 0,80 per batterij.

#### OVERIG

Vergelijkbare groene belastingen op batterijen bestaan naast Denemarken ook in Zweden, België, Oostenrijk, Italië en diverse nieuwe lidstaten. Dit illustreert de praktische uitvoerbaarheid en verenigbaarheid met EU- en WTO-regels. •

## BELASTING OP BATTERIEN

# 3

Een belasting naar Deens model op nikkel-cadmium batterijen vermindert het gebruik van dit type batterij en verbetert de inzameling. De opbrengst bedraagt € 10 miljoen bij aanvang en zal daarna afnemen.



© Michiel Wijnberg/Hollandse Hoogte

#### OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

We bepleiten een belasting op de verkoop van smeermiddelen, zoals motorolie, overbrengingsolie, kogellageret, industriële olie e.d., van € 0,30 per kg, te innen bij fabrikanten/importeurs. Smeermiddelen waarvan de biologische afbreekbaarheid is aangetoond worden hiervan vrijgesteld, evenals alle export. De opbrengst voor de schatkist bedraagt naar schatting € 45 miljoen à € 60 miljoen per jaar.

#### EFFECTEN

Smeermiddelen komen in het milieu terecht door lekkages en open toepassingen. Ze dienen daarom bij voorkeur biologisch afbreekbaar en niet giftig te zijn. De heffing overbruggt deels het prijsverschil tussen afbreekbare en niet-afbreekbare smeermiddelen. Dit verbetert het marktperspectief van afbreekbare smeermiddelen zoals raapzaadolie en synthetische esters. Het milieu is hierbij gebaat. De belastingopbrengst kan geleidelijk afnemen naarmate de verschuiving naar meer milieuvriendelijke smeermiddelen doorzet.

#### TOELICHTING

Ervaring met een groene belasting op smeermiddelen is opgedaan in een reeks landen, waaronder Finland, Italië, Noorwegen, Denemarken, Spanje, Zweden, Tsjechië, Hongarije en Slovenië. Het wordt toegepast als financieringsheffing met een gangbaar tarief van enkele eurocenten óf als reguleringsinstrument ter bevordering van milieuvriendelijkere smeermiddelen met een tarief van enkele dubbeltjes. Nederland gebruikt circa 150.000 – 200.000 ton smeermiddelen, waarvan minder dan 5% afbreekbare middelen betreft. Pogingen om dit aandeel te vergroten via voorlichting en indirecte stimulansen (zoals VAMIL-steun voor apparatuur waarin afbreekbare smeermiddelen worden gebruikt) blijken weinig effectief. De heffing is primair bedoeld om een van de resterende belemmeringen – het prijsverschil tussen afbreekbare en niet-afbreekbare middelen – te verminderen.

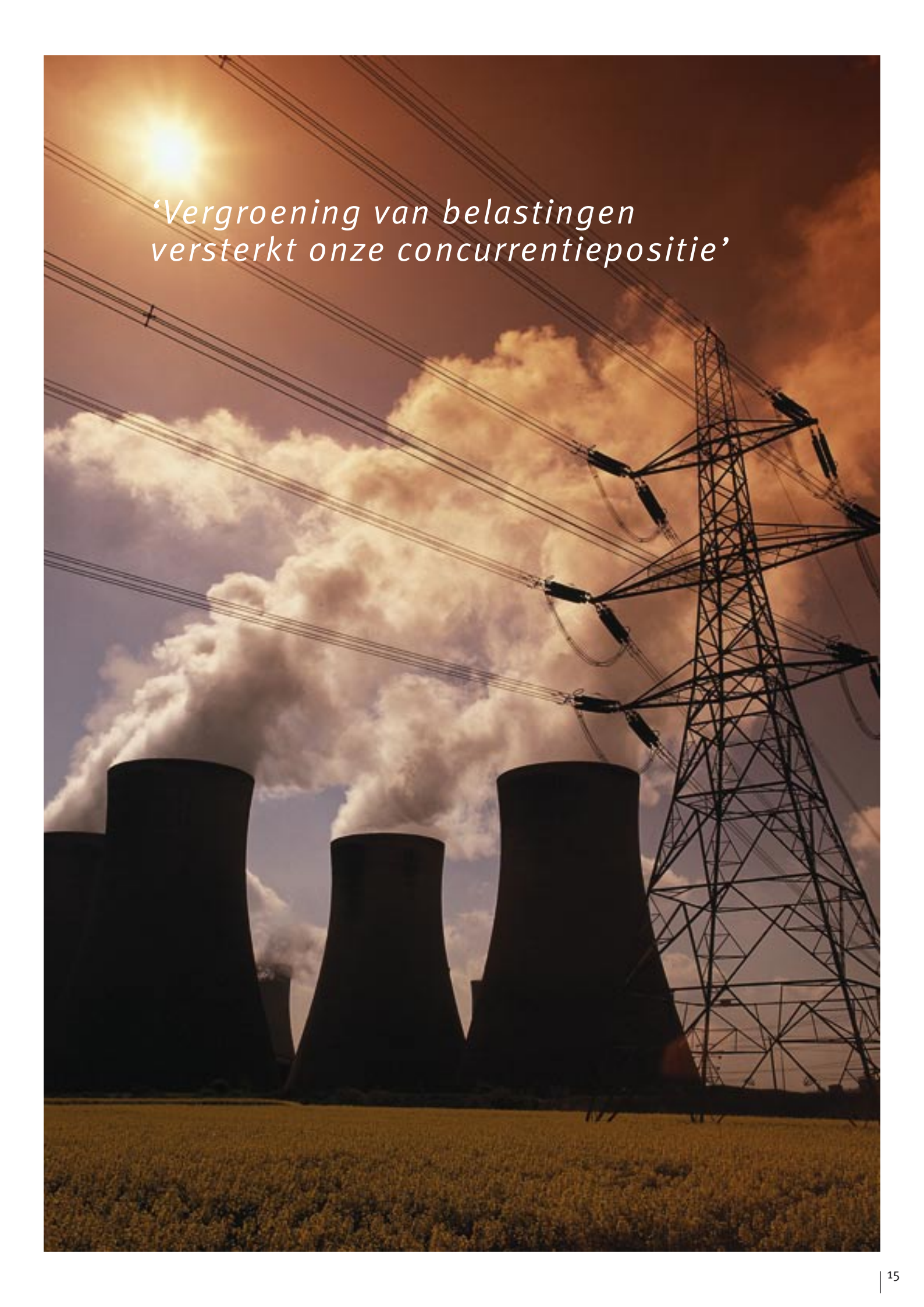
#### OVERIG

Een Nederlandse belasting als reguleringsinstrument is al tien jaar geleden ontworpen door de Werkgroep Belastingvergroening I en kreeg vijf jaar geleden steun van de Werkgroep Belastingvergroening II. De Tweede Kamer heeft dit voorstel in najaar 2004 overgenomen als onderdeel van een geamendeerd dekkingsplan voor de Rijksbegroting 2005 (motie Verhagen c.s.). In deze context van begrotingsdekking is het echter afgewezen door het kabinet, vanwege te hoge inningskosten (Belastingplan 2006). Het stimuleren van afbreekbare smeermiddelen blijft uit milieuoogpunt echter zeer wenselijk. Dit is de reden om deze belasting opnieuw te agenderen. •

## BELASTING OP NIET-AFBREEKBARE SMEERMIDDELEN

# 4

Een belasting op smeermiddelen die niet biologisch afbreekbaar zijn, stimuleert het gebruik van milieuvriendelijke afbreekbare smeermiddelen. Een heffing van 30 eurocent per kilogram vermindert het prijsverschil tussen beide type smeermiddelen en levert de schatkist € 45 miljoen tot € 60 miljoen op. Belastingen op smeermiddelen bestaan al in vele EU-landen.

A photograph of a power plant with cooling towers and a high-voltage electricity pylon against a sunset sky with clouds. The scene is silhouetted against a bright, orange-hued sky with scattered white clouds. The sun is visible in the upper left corner, creating a lens flare effect. The power lines and pylon structure are prominent on the right side of the frame, while the cooling towers are on the left. The foreground shows a field of crops, possibly rapeseed, in silhouette.

*‘Vergroening van belastingen  
versterkt onze concurrentiepositie’*



## Landbouw en landbouwproducten



# OPHEFFEN LAAG REB-TARIEF GLASTUINBOUW BINNEN EEN TRANSITIEPAKKET

# 5

Wij willen stapsgewijs de uitzonderingspositie van glastuinders opheffen, die nu veel minder energiebelasting betalen dan vergelijkbare verbruikers. Het gelijktijdig verhogen van energiebelasting en investeringssteun voor energiezuinige kassen stimuleert de overgang naar een energie-extensieve, klimaatneutrale sector, zonder dat de sector als geheel schade lijdt.

## OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Glastuinders betalen veel minder energiebelasting dan vergelijkbare gasverbruikers. Wij stellen voor deze uitzonderingspositie vanaf 1 januari 2007 stapsgewijs te beëindigen. De circa 6.000 glastuinbouwbedrijven zullen hierdoor meer energiebelasting moeten afdragen aan de schatkist; uiteindelijk zo'n € 150 miljoen extra. Wij stellen voor om *gelijktijdig* fiscale en/of directe subsidie beschikbaar te stellen voor glastuinders die investeren in energiezuinige c.q. energieleverende kassen. Zowel de extra belastingopbrengst als de investeringssteun zal in de loop van 10 à 15 jaren fors teruglopen, parallel met de transitie naar een energie-extensieve, klimaatneutrale sector. Ons voorstel betekent dat gedurende deze periode de sector als geheel geen economische schade zal lijden als gevolg van het transitiepakket.

## EFFECTEN

De Nederlandse glastuinbouw is nu nog een energie-intensieve sector die veel CO<sub>2</sub> uitstoot (ongeveer 6,5 miljoen ton, ongeveer 3% van het totaal). Energiegebruik en CO<sub>2</sub>-emissie kunnen radicaal omlaag door gebruik te maken van klimaatneutrale en/of energieleverende kassen. De techniek daarvoor ('kas van de toekomst') is beschikbaar, maar nog niet volledig marktrijp.

Dit 'transitiepakket' forceert een snelle overgang naar deze nieuwe kassen. Binnen 10 tot 15 jaar kan zo de emissie van CO<sub>2</sub> vrijwel geheel zijn genivelleerd. De concurrentiepositie van de sector als geheel komt hierbij niet in gevaar, dankzij de combinatie van negatieve (hoger REB-tarief) en positieve (investeringssteun) prikkels. Uiteraard zullen er binnen de sector wel winnaars en verliezers zijn. Bedrijven die niet tijdig omschakelen naar een klimaatneutrale of energieleverende kas zijn duurder uit. In de eindsituatie, na de transitiefase, zorgt het hier voorgestelde transitiepakket ervoor dat er een sterk concurrerende tuinbouwsector overblijft die zich onafhankelijk heeft gemaakt van de alsmaar stijgende energieprijzen.

## TOELICHTING

Het speciale, verlaagde tarief voor de glastuinbouw is vastgelegd in artikel 36.i van de Wet Belastingen op milieugrondslag. Het is een vorm van impliciete staatssteun die door de Europese Commissie is geaccepteerd omdat energie-intensieve industriële bedrijven op vergelijkbare wijze worden ontzien (laag REB-tarief voor grootverbruikers).



Deze acceptatie loopt af in 2007 en moet dan opnieuw worden aangevraagd.

Nederland kan echter ook afzien van deze vorm van staatssteun, die immers de gewenste transitie naar een duurzaam opererende tuinbouwsector niet dient. 2007 is het goede moment om het speciale REB-tarief voor de glastuinbouw af te schaffen en tegelijk een vorm van staatssteun te introduceren die genoemde transitie wél ondersteunt: fiscale of directe subsidie voor het versneld afschrijven van oude kassen en vervanging door innovatieve, klimaatneutrale kassen.

## OVERIG

Vrijwillige deelname van middelgrote bedrijven aan het Europese Emissiehandelssysteem voor CO<sub>2</sub> (de circa 90 grootste glastuinbouwbedrijven nemen nu al verplicht deel) kan voor aanvullende prikkels en compensatie zorgen: na overschakelen op klimaatneutrale kassen kunnen zij hun eerder verkregen emissierechten verkopen op de markt. •



#### OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Ons voorstel is om een belasting in te voeren op het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen (pesticiden) met een gemiddeld tarief van € 20 per kg actieve stof. Dit tarief wordt gedifferentieerd, afhankelijk van de milieu- en gezondheidsrisico's van elk middel en het normale gebruik per hectare. De opbrengst voor de schatkist bedraagt naar schatting € 180 miljoen, maar zal dalen door afnemend middelengebruik.

#### EFFECTEN

De belasting maakt gewasbescherming met toxische/persistente pesticiden duurder en daardoor minder aantrekkelijk, vergeleken met alternatieve methoden. Dit vergroot de kans op radicale vermindering van het pesticidengebruik, in lijn met de officiële doelstelling (95% afname van de milieubelasting in 2010 ten opzichte van 1998).

#### TOELICHTING

Residuen van pesticiden komen in Nederlandse gewassen weinig voor, vergeleken met het EU-gemiddelde. Dit neemt niet weg dat de Nederlandse land- en tuinbouw per hectare relatief veel pesticiden toepast. Daardoor worden waterkwaliteitsnormen vaak overschreden, het bodemleven wordt ernstig geschaad, evenals de gezondheid van land-

bouwers en tuinders. Het streven is dan ook al jarenlang het gebruik van deze middelen vergaand te beperken. Een hogere pesticidenprijs helpt daarbij, zowel op korte termijn (andere afwegingen agrariërs) als op langere termijn (innovatiestimulans).

Een pesticidentax die dit bewerkstelligt, is door het vorige kabinet aangekondigd (2001: beleidsnota *Zicht op gezonde teelt*), maar maakt geen deel uit van de huidige beleidsmix (2004: beleidsnota *Duurzame gewasbescherming*). De slaagkans van het huidige beleid is echter op zijn best onzeker: het jaartal 2010 is in zicht, maar de reductiedoelstelling niet. Meer en effectievere prikkels zijn daarom gewenst. De voorgestelde belasting is geënt op de Noorse pesticidentax, zoals herzien in 1998. Pesticiden worden in Noorwegen ingedeeld in acht risicoklassen met verschillend tarief (gemiddeld in 2003: € 23 per kg actieve stof). De belasting wordt geheven per *standard area dose* en geïnd bij leveranciers/importeurs.

#### OVERIG

Desgewenst kan de opbrengst naar de sector worden teruggesluisd, bijvoorbeeld in de vorm van extra betalingen voor groene en blauwe diensten. •

## HEFFING OP BESTRIJDINGSMIDDELEN

6

Om het beleidsdoel van 95% minder milieubelasting door bestrijdingsmiddelen te halen zijn sterkere prikkels nodig. Een gedifferentieerde belasting – naar Noors voorbeeld – op toxische en persistente pesticiden van gemiddeld € 20 per kilogram actieve stof vermindert het gebruik. Tevens stimuleert het innovatie van nieuwe gewasbeschermingsmethoden. De opbrengst is € 180 miljoen.

## NORMAAL BTW-TARIEF SIERTEELTGEWASSEN

Het lage belastingtarief voor sierteeltgewassen past slecht in de Nederlandse belastingfilosofie. De regeling is een impliciete milieuschadelijke subsidie, omdat het energie- en bestrijdingsmiddelengebruik bij deze teelt relatief zeer hoog is. Het verhogen van de BTW naar het normale tarief levert € 150 miljoen op en leidt tot een binnenlandse afzetdaling van 10%.



© Mar Peil

### OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Wij stellen voor dat bloemen en planten voortaan worden belast met het algemene BTW-tarief (19%). Dit levert voor de schatkist een extra opbrengst op van circa € 150 miljoen per jaar.

### EFFECTEN

De binnenlandse afzet van bloemen en planten zal als gevolg van deze prijsverhoging dalen, naar schatting met circa 10%. Voorzover deze afzetdaling zich vertaalt in een daling van de productie, beperkt dit de milieudruk als gevolg van het telen van snijbloemen en potplanten. Het energie- en bestrijdingsmiddelengebruik bij deze teelt is relatief zeer hoog, vergeleken met de groenteteelt in kassen en met de akkerbouw.

### TOELICHTING

De BTW, als Europees geharmoniseerde 'belasting op toegevoegde waarde', wordt geheven over alle (binnenlandse) particuliere bestedingen volgens een in principe gelijk, algemeen tarief. Voor een aantal productcategorieën mag een lidstaat kiezen voor toepassing van een verlaagd tarief (vooral eerste levensbehoeften, zoals voedsel) of zelfs een o-tarief (vooral in de medische sfeer). Lidstaten kiezen binnen zekere grenzen zelf hun tariefhoogte. Nederland hanteert 19% als algemeen en 6% als verlaagd tarief. Nederland past tot dusver ook voor sierteeltgewassen het verlaagde tarief toe, hoewel dit slecht past binnen de geschetste systematiek en filosofie. Gelet op de hoge milieudruk van de sierteelt is deze gewoonte te zien als een impliciete milieuschadelijke subsidie. •



# Mobiliteit



# 8 INVOERING VAN GEDIFFERENTIEERDE KILOMETERPRIJZEN

8

Gedifferentieerde kilometerprijzen stimuleren milieuvriendelijker autogebruik en verminderen de files. Voorgesteld wordt deze kilometerprijs snel in te voeren. De kilometerprijs bestaat uit twee onderdelen. Een basistarief dat afhangt van de milieuprestaties van de auto en een opslagtarief voor bepaalde trajecten en tijden met grote verkeersdrukke. Gelijktijdig worden belastingen op autobezit verlaagd zodat de regeling budgetneutraal blijft.

## OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Wij bepleiten dat kilometerbeprijzing in de loop van de nieuwe kabinetsperiode daadwerkelijk wordt ingevoerd. Tegelijkertijd vervalt de Motorrijtuigenbelasting (MRB), inclusief de provinciale opcenten, en gaat de Belasting voor Personen en Motorrijwielen (BPM) met een kwart omlaag. De vaste kosten van de auto worden zo voor een belangrijk deel omgezet in een prijs per kilometer. Deze prijs varieert naar tijd, plaats en milieukeurmerken van de auto. De hoogte ervan wordt zo gekozen dat de omzetting per saldo budgettair neutraal uitpakt voor de schatkist.

## EFFECTEN

Gedifferentieerde kilometerbeprijzing zorgt ervoor dat wie minder rijdt of minder vervuult, minder betaalt; wie meer rijdt of vervuult, betaalt meer. Dat is eerlijker én het stimuleert selectiever autogebruik: slimmere keuze van route en tijdstip, zuinig rijgedrag en voorkeur voor zuiniger en schonere auto's. Allerlei onderzoek in Nederland (o.a. CPB, RIVM) en elders (o.a. EU, OECD) rechtvaardigt de verwachting dat kilometerbeprijzing in deze vorm zal leiden tot een forse vermindering van het aantal files en reistijdverlies. De milieuschade door uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijn stof kan ook fors dalen.

## TOELICHTING

Het kabinet Balkenende-II concludeerde dat gedifferentieer-

de kilometerbeprijzing onmisbaar is als onderdeel van een beleidspakket dat mobiliteitstoename faciliteert en tegelijk de congestie effectief bestrijdt (Nota Mobiliteit). Besloten is daarom de introductie ervan te gaan voorbereiden. Een definitief besluit is vooruitgeschoven naar het volgende kabinet. Dit voorstel houdt in dat het volgende kabinet aanstonds beslist kilometerbeprijzing in te voeren en dit besluit zo snel mogelijk effectueert.

De kilometerprijs kan bestaan uit twee onderdelen, namelijk een basistarief en een congestieopslag. Het basistarief varieert naar gelang het type auto: gewicht, brandstofsoort, milieukeurmerken. Het opslagtarief is alleen aan de orde op bepaalde trajecten en tijden met congestie. Beide worden dus geheven per gereden kilometer. Op deze wijze kan de kilometerprijs op adequate wijze rekening houden met de milieukeurmerken van auto's. Dat is essentieel, want alleen dan zijn immers – naast congestievermindering – substantiele milieuresultaten te verwachten. Op dit punt kan worden voortgebouwd op onze suggesties voor differentiatie van de MRB (zie voorstel 9).

## OVERIG

Introductie van gedifferentieerde kilometerbeprijzing sluit aan bij EU-voornemens en stuit niet op juridische belemmeringen. Er zijn wel aanzienlijke investeringen mee gemoeid. •



© Goos van der Veen / Hollandse Hoogte

# DIFFERENTIATIE VAN DE BELASTINGEN OP PERSONENAUTO'S

# 9

De aankoopbelastingen en motorrijtuigenbelasting worden gedifferentieerd naar de milieuprestaties van auto's. Lease-autorijders worden met kortingen en toeslagen op hun bijtelling geprikkeld. Zo wordt de keuze voor energiezuinige en schone auto's gestimuleerd. De kortingen en toeslagen zijn budgetneutraal voor de schatkist.



## OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Wij stellen voor dat vanaf 2007 de tarieven van belastingen op personenauto's (en motorrijwielen) worden afgestemd op de milieuschade die de gebruikers ervan veroorzaken in termen van klimaataantasting en luchtkwaliteit (verzuring, NO<sub>2</sub>, fijn stof). Dit voorstel betreft drie fiscale regelingen: (1) de aankoopbelasting BPM, (2) de houderschapsbelasting MRB, en (3) de 'auto van de zaak'-regels in de Loonbelasting. In alle drie de regelingen wordt een systematiek met korting en toeslag op het standaardtarief geïntroduceerd of versterkt. De kortingen en toeslagen houden elkaar budgettair in evenwicht. De maatvoering van deze differentiaties wordt jaarlijks herzien, met het oog op de technische ontwikkeling, de effectiviteit van de prikkel en de nagestreefde budgetneutraliteit.

## EFFECTEN

Differentiatie van belastingen op de aanschaf, het bezit of het beschikbaar hebben van een auto is een bewezen effectief middel, vooral als het prijsverschil wordt overbrugd tussen energiezuinige, schone auto's en milieuvriendelijke auto's. Ook wordt het toepassen van retrofitechnieken voor het huidige autopark aantrekkelijker, zoals de inbouw van roetfilters bij dieselauto's. Zo worden verkeersemisies van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en roet beperkt.

## TOELICHTING (PER BELASTINGREGELING)

### BPM

Vanaf juli 2006 is in het kader van de BPM al een bonus/malus-regeling van kracht, met het oog op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Deze loopt van € 1.000 korting voor de zuinigste auto's tot € 540 toeslag voor de meest verspillende. Wij stellen voor binnen deze BPM-regeling een hogere malus voor de meest verspillende auto's (D, E, F, G) in te voeren. En een hogere bonus voor zuinige auto's. Dit is noodzakelijk om het aankoopgedrag en daarmee ook de autoproducenten te sturen richting zuiniger auto's en daarmee dichterbij de buurt te komen van de voorgenomen CO<sub>2</sub>-reductie zoals die is afgesproken in de convenanten met de auto-industrie.<sup>10</sup>

### MRB

De MRB wordt gedifferentieerd door een bonus van € 100 à € 300 toe te kennen aan auto's die al voldoen aan toekomstige EU-normen voor NO<sub>x</sub>- en fijnstofemissies (Euro-4, -5) en/of voorzien zijn van een roetfilter (dieselauto). Euro-3 auto's en diesels zonder roetfilter krijgen een malus.<sup>11</sup> Dit stimuleert de vernieuwing en verbetering van het wagenpark, met name de inbouw van roetfilters. De MRB-tarieven voor diesels met en zonder roetfilter worden daarom gerelateerd aan de inbouwkosten (retrofit) van zo'n filter.

### Lease-auto's

Tenslotte de introductie van het bonus/malus-concept in de bijtellingregels, oftewel de lease-autoregeling, in het kader van de Loonbelasting (tot 2005: IB). Deze categorie automobilisten wordt nauwelijks geraakt door tariefverschillen in BPM en MRB, aangezien de leasemaatschappij en werkgever die prikkel dempen. Effectieve differentiatie loopt via de bijtelling aan het belastbaar inkomen van gebruikers van een 'auto van de zaak' (nu 22% van de catalogusprijs). Het laten variëren van dit percentage van 10 à 15% voor A-label auto's tot 35% voor G-label auto's zal zeker effect hebben op keuze voor bepaalde autotypes onder leaserijders. Deze opzet is ontleend aan een effectieve regeling die sinds 2002 in Engeland bestaat. Daar veroorzaken lease-auto's nu gemiddeld minder CO<sub>2</sub>-uitstoot per km dan particuliere auto's.

### OVERIG

De hier geschetste differentiatie van de MRB is een tijdelijke zaak tot de introductie van kilometerbeprijzing (voorstel 8). Mits snel doorgevoerd, kan MRB-differentiatie fungeren als goede opstap naar dit betere instrument. •



#### OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Voorgesteld wordt om de dieselaccijns (inclusief rode diesel) te verhogen naar het tariefsniveau in Duitsland. De huidige dieselaccijns in Nederland bedraagt € 0,36 per liter. Voor rode diesel is dit vijf cent per liter (niet wegvoertuigen, veelal werktuigen). Het tarief op dieselaccijns in Duitsland bedraagt € 0,47 en ligt dus elf cent per liter hoger. Een accijnsverhoging (inclusief rode diesel) naar het Duitse niveau leidt tot een opbrengst voor de schatkist van € 1.020 miljard per jaar.

#### EFFECTEN

Diesel levert een sterke bijdrage aan de luchtkwaliteit zowel door de fijnstofuitstoot als door de NO<sub>x</sub>-uitstoot. Hogere tarieven hebben invloed op de brandstofmix, modaliteitskeuze, het gebruik en op de aanschaf van zuiniger (vracht-)voertuigen. Een verhoging van de dieselaccijns draagt er daardoor mede aan bij dat Nederland beter kan voldoen aan het NO<sub>x</sub>-plafond uit de NEC-richtlijn.

#### TOELICHTING

Het verschil in prijs tussen diesel en benzine en tussen diesel en super bedraagt aan de pomp maar liefst 36 eurocent respectievelijk 41 eurocent per liter. Dit zou gezien de milieubelasting van beide brandstofsoorten dicht bij elkaar moeten liggen.

Om grensproblemen te voorkomen moet de verhoging passen bij het niveau van ons omliggende landen. Voor rode diesel ligt dit duidelijk. Daar doen Duitsland en België immers niet aan. Het speciale 'rode diesel'-tarief in Nederland kan dus worden afgeschaft zonder grensproblemen.

Voor accijns op gewone diesel ligt het grensprobleem lastiger. Accijnsniveaus voor diesel liggen in Duitsland (€ 0,47), Engeland (€ 0,69) en Frankrijk (€ 0,42) substantieel hoger dan in Nederland (€ 0,36). Het accijnsniveau in België ligt lager (€ 0,33). De totale tarieven voor diesel aan de pomp ontlopen elkaar echter niet veel. •

## VERHOGEN DIESELACCIJNS TOT HET NIVEAU VAN DUITSLAND

# 10

Het verhogen van de dieselaccijns naar het Duitse tarief levert de schatkist ruim € 1 miljard op. Hogere tarieven hebben invloed op de brandstofmix, modaliteitskeuze, het gebruik en op de aanschaf van zuiniger (vracht-)voertuigen. Nederland kan met verhoging van de dieselaccijns beter voldoen aan het NO<sub>x</sub>-plafond uit de NEC-richtlijn.



© Chris Franses / Vrijheid en Hoop

### OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Bestelauto's (voor zakelijk gebruik) en vrachtauto's genieten een speciale behandeling in het kader van de autobelastingen. Deze correspondeert echter niet met de bovengemiddelde milieudruk en de aanzienlijke maatschappelijke kosten die deze categorieën voertuigen veroorzaken. Het gunstige belastingregime willen we daarom corrigeren via twee elkaar opvolgende trajecten. Het eerste traject bestaat uit het stapsgewijs verhogen en naar milieukeurmerken differentiëren (bonus/malus) van de BPM- en MRB-tarieven voor bestelauto's. De opbrengst hiervan voor de schatkist bedraagt uiteindelijk naar schatting € 2.300 miljoen per jaar.

Traject twee betreft het introduceren van gedifferentieerde kilometerbeprijzing voor bestel- én vrachtauto's. Voor bestelauto's gebeurt dit op budgetneutrale wijze ten opzichte van het eerste traject. De tarieven voor vrachtauto's worden gebaseerd op de maatschappelijke kosten van vrachtverkeer. De invoering van kilometerbeprijzing impliceert tevens een verbreding naar alle bestel- en vrachtauto's die gebruiken van Nederlandse wegen. Uitgaande van de kilometerprijzen in Duitsland voor vrachtauto's, leidt dit tweede traject tot een extra schatkistopbrengst van circa € 500 miljoen.

### EFFECTEN

De voorgestelde wijzigingen zorgen voor twee effectieve prikkels. De kostenstijging per voertuigkilometer stimuleert verbetering van de logistiek, zoals voertuigbelading en routeplanning. En het wordt aantrekkelijk de milieuprestaties van bestel- en vrachtauto's te verbeteren of schonere en zuinigere modellen aan te schaffen. Beide prikkels leiden

tot minder emissies van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en roet.

Een mogelijk derde effect – vermindering van het transportvolume in ton- of personenkilometers – is niet te verwachten, gelet op de inelasticiteit van de transportvraag. Verslechtering van de concurrentiepositie tenslotte lijkt niet relevant. Bestelauto's opereren vooral op de binnenlandse markt. Bij vrachtauto's treft kilometerbeprijzing binnen- en buitenlandse vervoerders even hard.

### TOELICHTING

Bestelauto's (voorzover in gebruik bij het bedrijfsleven) en vrachtauto's worden beschouwd als bedrijfsmiddel. Ze zijn daarom vrijgesteld van de BPM, kennen een laag MRB-tarief en zijn vrijgesteld van diesel-/lpg-toeslagen in de MRB. Zo is de MRB-aanslag voor een zakelijk gebruikte bestelauto 3 à 4 keer lager dan voor dezelfde auto in particulier gebruik. Het tarief voor de zwaarste vrachtauto's (> 40 ton) is vergelijkbaar met dat voor een gemiddelde diesel personenauto van 1.250 kg. Vrachtauto's (> 12 ton) betalen hiernaast € 750 - € 1.550 per jaar voor het Eurovignet, maar dat trekt deze verschillen niet recht.

Wijziging van dit belastingregime is een ingrijpende operatie, die alleen stapsgewijs en met oog voor de concurrentiepositie van betrokken bedrijven is uit te voeren. Daarom is onderscheid gemaakt tussen twee categorieën. Voor bestelauto's leidt het voorstel tot het gelijkrekken van het BPM- en MRB-regime met personenauto's, met inbegrip van differentiaties naar energiezuinigheid en milieukwaliteit (voorstel 9). Vervolgens is voor deze categorie een 'geruisloze' overstap mogelijk naar kilometerbeprijzing. Vrachtauto's worden veelal gebruikt in internationaal concurrerende marktsegmenten. Verhoging van nationale belastingen op aanschaf of houderschap leidt hier snel tot economische schade. Daarom is gekozen voor directe instap in het regime van kilometerbeprijzing, met tarieven die de maatschappelijke kosten van deze categorie vrachtverkeer weerspiegelen.<sup>12</sup>

### OVERIG

Dit voorstel sluit aan bij het advies van de Commissie Belastingvergroening II (stapsgewijs gelijkrekken bestelauto's met personenauto's) en de in Europa afgesproken ontwikkeling naar kilometerbeprijzing van vrachtvervoer. Duitsland en Oostenrijk hebben de overstap voor het vrachtvervoer op hun wegen al gemaakt. Bij invoering van het Duitse tarief van € 0,08 voor lichte voertuigen en € 0,125 voor zware voertuigen bedragen de opbrengsten ongeveer € 500 miljoen (exclusief uitvoeringskosten). De Duitse tarieven zijn ook nog gedifferentieerd naar Euroklasse. •

## NORMALISEREN VAN DE BELASTINGEN OP BESTEL- EN VRACHTAUTO'S

# 11

Bestelauto's en vrachtauto's vallen onder een zeer gunstig belastingregime, dat zich niet verhoudt tot de milieuschade die ze veroorzaken. Het gelijkrekken van de BPM- en MRB-tarieven voor bestelauto's levert € 2,3 miljard per jaar op. In navolging van Duitsland en Oostenrijk stappen vrachtauto's direct over op kilometerbeprijzing, omdat verhoging van belastingen op aanschaf en houderschap van vrachtwagens tot internationale concurrentienadelen zou leiden.

# 12

## VERGROENEN VAN PARKEERTARIEVEN

Aanpassing van de Gemeentewet maakt het voor gemeenten mogelijk hun parkeertarieven te differentiëren naar het milieuprofiel van auto's. Het geeft gemeenten een instrument in handen om stedelijke luchtvervuiling op een structurele, brongerichte manier aan te pakken. In verschillende landen bestaan al gedifferentieerde parkeertarieven

### OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Ons voorstel is de Gemeentewet aan te passen om gemeenten in staat te stellen hun parkeertarieven te differentiëren, afhankelijk van het milieuprofiel van auto's. Er zijn geen consequenties voor de schatkist. Eventuele meer- of minderopbrengsten zijn voor rekening van een gemeente die gedifferentieerde parkeertarieven toepast.

### EFFECTEN

Betaald parkeren beperkt de autodrukke in binnensteden. Het is een bewezen effectief en algemeen toegepast instrument om het stedelijk leefklimaat te verbeteren. Vergroening door middel van gedifferentieerde parkeertarieven voegt hier een element aan toe. Gebruikers van relatief vervuilende auto's worden extra geprikkeld te kiezen voor een ander vervoermiddel, de milieuprestaties van hun auto te verbeteren, of een milieuvriendelijker model aan te schaffen.

### TOELICHTING

De mogelijkheid van gedifferentieerde parkeertarieven bestaat al in diverse landen – waaronder Zweden en Oostenrijk

– en wordt daar door tientallen steden benut. Gangbaar is gratis parkeren toe te staan of een flinke korting op parkeertarieven te verlenen voor relatief schone auto's, zoals elektrische voertuigen, hybrides, Euro-4/5 diesels e.d. Adequate identificatie van zulke categorieën auto's (stickerstelsel) blijkt uitvoerbaar.<sup>13</sup> Het voordeel voor gebruikers van deze auto's kan oplopen tot enkele honderden euro's per jaar, afhankelijk van hun parkeerfrequentie. Gemeenten kunnen de inkomstenderving compenseren via hogere tarieven voor overige auto's, dan wel deze voor lief nemen als de 'prijs' van een betere luchtkwaliteit in hun stad.

### OVERIG

Steden zoals Nijmegen en Amsterdam en instanties zoals de VNG tonen zich zeer geïnteresseerd in vergroening van parkeertarieven, geïnspireerd door buitenlandse ervaringen en door de wens om stedelijke luchtvervuiling op een structurele, brongerichte manier aan te pakken. •



# VLIEGVERKEER GELIJK BEHANDELEN: DE TICKETHEFFING

# 13

Een vliegticketheffing of *flight departure tax* naar Frans voorbeeld van € 15 tot € 30 corrigeert de belastingvrijstellingen van het vliegverkeer. Daarmee wordt een eerlijkere concurrentie mogelijk met andere vervoerswijzen. Ook remt de heffing de groei van het vliegverkeer af. De heffing sluit aan bij Europese ontwikkelingen en levert de schatkist € 1 miljard op.



© Ronald van den Heerik / Hollandse Hoogte

## OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Voorgesteld wordt om reizigers die per vliegtuig vertrekken van Nederlandse bodem een heffing te laten betalen van gemiddeld € 15 voor binnenlandse en EU-bestemmingen tot € 40 voor overige bestemmingen. Het tarief kan tevens verschillen, afhankelijk van de klasse. De opbrengst van deze ticketheffing bedraagt naar verwachting circa € 1 miljard en zal stijgen als gevolg van toenemend vliegverkeer.

## EFFECTEN

De heffing zal leiden tot enige groeivertraging van het vliegverkeer, als gevolg van uitwijk naar andere vervoerswijzen of andere bestedingen. Op zijn beurt levert dit enige milieuwinst op, in de vorm van minder geluidhinder, uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere emissies.

Indien de maatregel zou rusten op het aantal beschikbare stoelen in plaats van op het ticket, zou het milieueffect iets hoger uitpakken. Een stoelheffing geeft een extra prikkel om de bezettingsgraad te verhogen of een kleiner vliegtuig in te zetten.

## TOELICHTING

Introductie van een heffing op vliegtickets staat internationaal sterk in de belangstelling, in de context van het zoeken naar nieuwe, innovatieve financieringsmechanismen voor verwezenlijking van de UN-Millenniumdoelen. Frankrijk heeft deze heffing in 2006 ingevoerd, met tarieven van € 1 – € 40 per ticket, afhankelijk van bestemming en klasse. Frankrijk bestemt de opbrengst voor ontwikkelingsprojecten.

Deze heffing sluit hierbij aan maar zonder de opbrengst op voorhand te oormerken, aangezien Nederland al hoog scoort op het gebied van ontwikkelingssamenwerking. De rechtvaardiging van de ticketheffing berust mede op het feit dat (internationaal) vliegverkeer nu is vrijgesteld van BTW en accijnzen en dus wordt bevoordeeld. Dit argument is voor Nederland dominant. De heffing corrigeert als het ware de BTW-vrijstelling, die het *level playing field* ten opzichte van andere vervoerswijzen verstoort en daarom geldt als een milieuschadelijke subsidie.<sup>14</sup> Hierin schuilt het milieuvoordeel.

## OVERIG

Een ticketheffing vormgegeven als *flight departure tax* bestaat in Engeland, Denemarken, Frankrijk en Malta en in 100 landen buiten Europa. Er zijn geen juridische hinderpalen. De praktische uitvoerbaarheid, via luchtvaartmaatschappijen, is goed. Uitwijkgedrag (vertrekken uit een ander land) is niet op grote schaal te verwachten en des te minder naarmate meer EU-lidstaten deze heffing invoeren. •



### OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Voorgesteld wordt luchtvaartmaatschappijen een heffing op te leggen over de NO<sub>x</sub>-emissie van hun vliegtuigen tijdens het landen en stijgen, met een tarief van € 5 per kg NO<sub>x</sub>. De heffing wordt geïnd door de luchthavenautoriteiten als onderdeel van de landingsgelden en afgedragen aan de rijksoverheid. De opbrengst bedraagt bij aanvang naar schatting € 12,5 miljoen tot € 15 miljoen en zal bij de huidige emissieprognose stijgen tot circa € 30 miljoen in 2010, afhankelijk van de groei van het aantal vliegbewegingen en de emissie per vliegtuig.

### EFFECTEN

De heffing stimuleert luchtvaartmaatschappijen hun NO<sub>x</sub>-emissie te beperken, door inzet van schonere vliegtuigen, verhoging van de bezettingsgraad en op den duur aanpassing van hun vloot. Allereerst is de luchtkwaliteit op en rond luchthavens daarbij gebaat, aangezien vliegtuigemissies een weliswaar beperkte, maar groeiende oorzaak zijn van lokale normoverschrijdingen.

Een tweede gunstig effect betreft het mondiale milieu. Schonere vliegtuigen zullen ook buiten hun start- en landingscyclus minder uitstoot veroorzaken.<sup>15</sup> NO<sub>x</sub>-emissies, uitgestoten op grote hoogte, vergroten in aanzienlijke mate (20 tot 50%) het klimaateffect en hebben daarmee dus een substantieel aandeel in het klimaateffect van de luchtvaart.

### TOELICHTING

Vliegtuigen stoten tijdens hun start- en landingsfase ongeveer 2.500 ton NO<sub>x</sub> uit, voor het overgrote deel (> 90%)

boven Schiphol. In de regio Schiphol wordt mede hierdoor de Europees vastgestelde en in de toekomst dwingende norm voor NO<sub>2</sub> op leefniveau overschreden. De bijdrage van het vliegverkeer aan deze normoverschrijding is nu nog ondergeschikt, maar wordt in de jaren 2010-2020 substantieel. Dit is de resultante van de nu voorziene snelle groei en trage verbetering van motoren in de luchtvaart, vergeleken met groei en innovatie in het wegverkeer.

### OVERIG

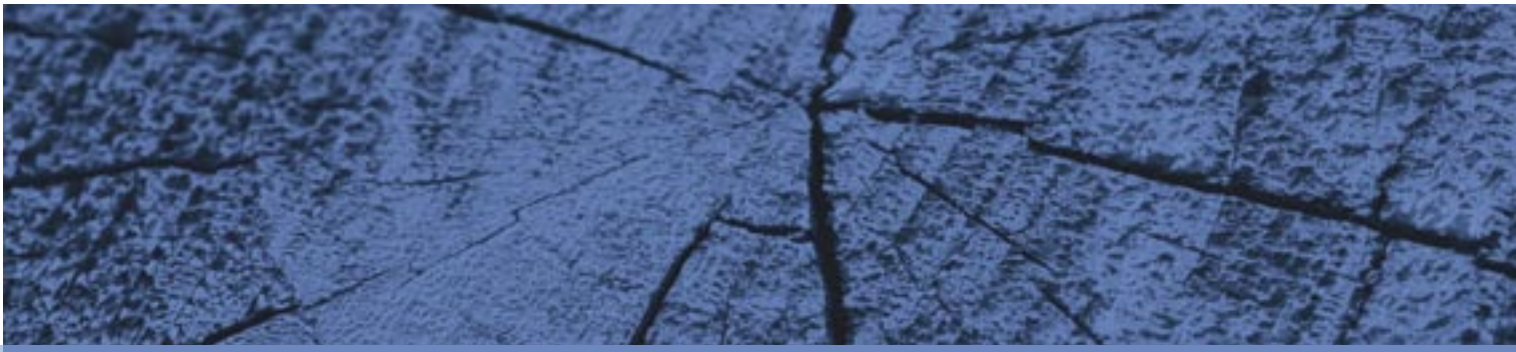
Invoering van een nationale heffing op vliegtuigemissies tijdens de start- en landingsfase (*Landing and Take-Off-cycle (LTO-cyclus)*): tot een hoogte van 3.000 voet) is mogelijk binnen de huidige wetgeving en internationale afspraken. Onder meer in Zweden en Zwitserland en op diverse Engelse luchthavens bestaat al zo'n heffing, met tarieven in de orde van € 1,50 - € 5 per kg NO<sub>x</sub>.

Daarnaast heeft de Europese Commissie in 2005 aangegeven dat een NO<sub>x</sub>-emissieheffing op de LTO-cyclus kan worden ingevoerd als flankerend beleid van een CO<sub>2</sub>-emissiehandelsstelsel voor de luchtvaart (Europese Commissie, 2005). •

## EEN BELASTING OP DE NO<sub>x</sub>-EMISSIE VAN VLIEGTUIGEN

# 14

Een heffing op de NO<sub>x</sub>-emissie van vliegtuigen tijdens het landen en stijgen, stimuleert de ontwikkeling van schonere motoren en komt de luchtkwaliteit ten goede. Een tarief van € 5 per kilogram NO<sub>x</sub> levert naar schatting € 30 miljoen op en zal de komende jaren verder stijgen. Deze heffing is reeds enige jaren geleden ingevoerd in Zweden, Zwitserland en Engeland.



## Ruimtelijke ordening/landschap



# EEN HEFFING OP AANTASTING VAN DE OPEN RUIMTE

# 15

Een 'openruimteheffing' op bouwvergunningen buiten de bebouwde kom stimuleert compact bouwen in bestaande woongebieden en bedrijfsterreinen. Het vergroot de kansen op behoud en ontwikkeling van agrarisch gebied, landschappen en natuurgebieden en roomt tevens de winsten van grondspeculanten af. Een heffing van € 45 per m<sup>2</sup> open ruimte die verloren gaat, levert de schatkist € 1,3 miljard per jaar op.

## OMSCHRIJVING EN OPBRENGST

Wij bepleiten dat het verlenen van bouwvergunningen voor woningen en bedrijven buiten de bebouwde kom wordt belast met een heffing van € 45 (hoger of lager afhankelijk van de regio) per m<sup>2</sup> open ruimte die verloren gaat. Deze openruimteheffing wordt geïnd door de gemeenten en afgedragen aan het rijk. De opbrengst bedraagt op den duur<sup>16</sup> naar schatting € 1,3 miljard per jaar.

## EFFECTEN

Bestemmingswijziging van agrarisch gebied in te bebouwen ruimte levert grote winsten (*windfall profits*) op voor grondeigenaren en projectontwikkelaars. De heffing roomt deze winsten af. Dit maakt dergelijke bestemmingswijzigingen voor hen minder aantrekkelijk en vergroot zo de kansen op behoud en ontwikkeling van agrarisch gebied, waardevolle landschappen en natuurgebied (realisatie Ecologische Hoofdstructuur).

Aan de andere kant maakt de heffing het relatief aantrekkelijker om (compact) te bouwen in gebied dat al een woon- of bedrijfsbestemming heeft, zoals binnen de bebouwde kom en op bestaande bedrijfsterreinen.

## TOELICHTING

Een heffing als deze werd al in 2002 bepleit door vijf politieke partijen (verkiezingsprogramma's PvdA, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SP) en krijgt inmiddels ook steun van het CDA (*Duurzaamheidsmanifest*). Het voorgestelde tarief is ongeveer het gemiddelde uit de vijf verkiezingsprogramma's van 2002.

## OVERIG

De opbrengst kan worden aangewend voor herstructurering (verdichting en openbaar groen) van naoorlogse wijken en bedrijventerreinen via het investeringsbudget stedelijke vernieuwing. Regionale verevening tussen rood en groen kan hier ook bij worden betrokken.

Om herstructurering te bespoedigen pleiten wij er ook voor dat leegstand en verwaarlozing van bedrijfspanden en bedrijfsterreinen wordt belast met een jaarlijkse *leegstandheffing*. Deze heffing komt ten goede aan herstructureringsfondsen. Hierbij kan voorbeeld genomen worden aan Vlaanderen, waar een dergelijke regeling sinds 1995 van kracht is. Daar wordt de opbrengst gebruikt om sanering van panden voor 90% te subsidiëren. •



© Raymond Buiting / Hollandse Hoop

## NOTEN

1. Zie ook SER (2005), *Milieu als Kans*. Hierin geeft de SER aan dat fiscale vergroening een effectieve beleidsoptie is om eco-innovaties te bevorderen.
2. Een uitzondering betreft het budgetneutraal doorvoeren van milieudifferentiaties binnen een bestaande belasting. Denk aan tariefverschillen tussen loodvrije en loodhoudende benzine (Brandstofaccijns), tussen zwavelarme en normale benzine (idem), tussen energiezuinige en verspillende auto's (BPM) e.d. Vaak blijken zulke differentiaties erg effectief (reguleringsmotief), terwijl het effect voor de schatkist (opbrengstmotief) nihil is.
3. Tien jaar geleden waren de verwachtingen over een 'dubbel dividend' van groene belastingen (milieu- en werkgelegenheidswinst) hooggespannen, maar die zijn door theoretisch en empirisch onderzoek niet bewaard. Genoemde OECD-evaluatie weerspiegelt de sindsdien onder economen gegroeide consensus.
4. High Level Group for the mid-term review of the Lisbon Strategy, chaired by Wim Kok: *Facing the challenge*, 2004.
5. Zie voor de Nederlandse ervaring in de jaren '90: Vermeend & v.d.Vaart, 1998. Nieuw bewijs komt uit Zweden, waar verdergaande belastingvergroening leidde tot < 1% inkomensverandering in iedere sociale klasse (OECD, 2004b).
6. Navolgende gegevens zijn ontleend aan Eurostat, 2003, 2006. Eurostat definieert *environmental taxes* als belastingen die worden geheven op zaken (*inputs*, producten, emissies e.d.) met een bewezen negatief milieueffect. Dit staat los van de motieven van belastingheffing. Zo worden aloude belastingen op motorbrandstoffen (brandstofaccijns) en auto's (BPM en MRB), ooit om puur fiscale redenen ingevoerd, nu als groene belasting gezien. Anderzijds ontbreken bijvoorbeeld tol- en parkeergelden en de opbrengst van verkochte emissierechten, omdat deze niet als belastingen worden gezien.
7. Deze (reële) *implicit tax rate* is gedefinieerd als de opbrengst van energiebelastingen per eenheid finaal energiegebruik, gecorrigeerd voor inflatie. Dit is een betere indicator voor de potentiële milieueffectiviteit van groene belastingen op energie dan hun aandeel in de totale belastingopbrengst.
8. Capgemini Consulting (2006) *Onderzoek naar de structuur en het niveau van elektriciteitsprijzen voor Noordwest-Europese grootverbruikers* in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken.
9. CE Delft (2006) *Energieprijzen in vergelijk*, [www.ce.nl](http://www.ce.nl).
10. A: -2000, B: -1000, C: 0, D: 0, E: +500, F: +1500, G: +2500 (en afschaffen bonus Hybride B).
11. Wat roetfilters betreft, vervangt deze bonus/malus de huidige subsidieregeling, gefinancierd uit het FES (aardgasgelden).
12. Het recente IBO-rapport *Beprijzing van het gebruik van rijksinfrastructuur door het goederenvervoer* becijfert deze op gemiddeld 5,8 eurocent per voertuigkilometer; een gedifferentieerde tariefstelling loopt dan van 1,3 eurocent voor de schoonste vrachtauto (Euro-5, < 12 ton) tot 9,1 eurocent voor de minst schone (pre-Euro, vrachtautocombinatie > 12 ton). Hierin is geen bijdrage voor de kosten van infrastructuur aanleg begrepen.
13. Als de keuze valt op een verlaagd tarief, is tevens aanpassing van parkeermeters noodzakelijk. Ook hiermee is ervaring opgedaan.
14. Opheffen van de BTW-vrijstelling zelf stuit op juridische en politieke bezwaren. Zo is ook een heffingstarief in de vorm van een percentage van de ticketprijs niet haalbaar, want waarschijnlijk strijdig met het bestaande BTW-regime.
15. Bouwers van vliegtuigmotoren bevestigen de sterke correlatie tussen NO<sub>x</sub>-emissieniveaus tijdens start en landing en tijdens kruisvlucht.
16. De opbrengst zal in de eerste jaren minder zijn vanwege projecten in de pijplijn: bouwvergunningen in het kader van al goedgekeurde bestemmingsplannen.

## BRONNEN

- Bureaus voor de Statistiek van Noorwegen, Denemarken, Zweden (websites).
- Capgemini Consulting, 2006: *Onderzoek naar de structuur en het niveau van elektriciteitsprijzen voor Noordwest-Europese grootverbruikers* in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken.
- Centraal Planbureau, 2002: *Keuzes in kaart 2003-2006; Economische effecten van acht verkiezingsprogramma's*, Den Haag.
- CE, 2002: *Economic incentives to mitigate greenhouse gas emissions from air transport in Europe*, Delft.
- CE, 2004: *Vergroening van het fiscale en financiële stelsel; Mogelijkheden voor gemeenten en provincies*, Delft.
- CE, 2006: *Energieprijzen in vergelijking voor de Nederlandse industrie in relatie met andere EU landen*, Delft.
- EEA (Europees Milieu Agentschap), 2005: *Market-based instruments for environmental policy in Europe. EEA Technical Report 8/2005*, Kopenhagen.
- Idem, 2006: *Using the market for cost-effective environmental policy. EEA report 1/2006*, Kopenhagen.
- Europese Commissie, 2005a: *Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen. COM(2005) 459 definitief*, Brussel.
- Idem, 2005b: *An analysis of a possible contribution based on airline tickets as a new source of financing development. SEC(2005) 733; Annex: SEC(2005) 1067*, Brussel.
- Idem, 2005c: *On the links between employment policies and environmental policies. SEC(2005) 1530*, Brussel.
- Eurostat, 2003: *Environmental taxes in the European Union 1980-2001, Environment and energy. Theme 8-9/2003*, Office for Official publications of the European Communities, Luxemburg.
- Eurostat, 2006: *Structures of the taxation systems in the European Union, 1995 – 2004*. Office for Official publications of the European Communities, Luxemburg.
- Financiën, 2005: *Belastingplan 2006*. Ministerie van Financiën, Den Haag.
- High Level Group (werkgroep Kok), 2004: *Facing the Challenge; report for the midterm review of the Lisbon Strategy*, Brussel.
- IBO (Interdepartementaal Beleidsonderzoek), 2006: *Beprijzing van het gebruik van rijksinfrastructuur door het goederenvervoer; Eindrapportage*. Ministerie van Financiën, Den Haag.
- Milieu en Natuur Planbureau, 2006: *De luchtkwaliteit rond Schiphol. MNP-rapport*, Bilthoven.
- Ministeries van financiën/schatkist van Noorwegen, Denemarken, Zweden (websites).
- Nordic Council of Ministers, 2002: *The use of economic instruments in Nordic environmental policy 1999-2001. TemaNord*, Kopenhagen.
- OECD, 2004a: *Environment and employment: an assessment. Environment Directorate ENV/EPOC/MPNEP (2003)11/Final*, Parijs.
- OECD, 2004b: *Environmental performance review of Sweden*, Parijs.
- T&E (European Federation for Transport and Environment), 2005: *Making car taxes work for the environment. Position paper on the proposal for a council directive on passenger car related taxes*, Brussel.
- Werkgroep vergroening van het belastingstelsel II, 2002: *Fiscale vergroening; een verkenning van de fiscale mogelijkheden om het milieu te ontlasten. Eindrapport en Bijlagen, Ministerie van Financiën*, Den Haag.

**Colofon** • Oktober 2006 • Uitgave: Stichting Natuur en Milieu • Auteurs: drs. Ron Wit (tevens contactpersoon: r.wit@natuurenmilieu.nl); drs. Jan de Vries, Bureau 2eco • Grafische vormgeving: Ontwerpbureau Wrik (BNO) Utrecht • Druk: Libertas, Bunnik • Foto cover: Bilderberg/HH

De Nationale Postcode Loterij steunt Stichting Natuur en Milieu.





Stichting  
Natuur en Milieu

Postbus 1578  
3500 BN Utrecht  
[info@natuurenmilieu.nl](mailto:info@natuurenmilieu.nl)  
[www.natuurenmilieu.nl](http://www.natuurenmilieu.nl)

T. +31 (0)30 233 1328  
Bank 69.97.12.394  
Giro 51880  
KvK Utrecht 41192228

Stichting Natuur en Milieu werkt met hart en ziel aan een mooi landschap, een rijke natuur en een gezond milieu. Als onafhankelijke organisatie zetten wij ons in voor duurzame oplossingen voor natuur- en milieuproblemen. Steun dit belangrijke werk. Maak nu uw bijdrage over op giro 51880.

**Natuur en Milieu. Voor een mooie en gezonde wereld.**