



Groen goud

15 belastingvoorstellen voor een
groene en innovatieve economie



Natuur
en
Milieu



Groen goud

15 belastingvoorstellen voor een
groene en innovatieve economie



Natuur
en
Milieu

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Overzicht maatregelen belastingvergroening	6
Energie	7
1. Verhogen energiebelasting aardgas	7
2. Kolenbelasting elektriciteitscentrales	8
3. Belasting op lozing restwarmte	9
4. Opheffen laag tarief energiebelasting glastuinbouw	10
5. SDE-subsidie vervangen door opslag energietarief	11
6. Differentiatie overdrachtsbelasting woningen	12
Mobiliteit	13
7. Betalen naar autogebruik	13
8. Gelijke behandeling van vrachtwagens	14
9. Opheffen belastingvrijstelling bestelauto's	15
10. Afschaffen verlaagd tarief rode diesel	16
11. Ticket-heffing en NO _x -heffing vliegverkeer	17
Voedsel, landbouw en consumptie	18
12. Verhogen tarieven verpakkingenbelasting	18
13. Btw-tarief vlees van 6 naar 19 procent	19
14. Belasting op schadelijke bestrijdingsmiddelen	20
Ruimte	21
15. Open ruimteheffing	21
Bronnen	23
Colofon	24

Inleiding

‘Groen goud’ bevat 15 voorstellen voor belastingvergroening om de Nederlandse economie groener en innovatiever te maken. De opbrengst van deze 15 voorstellen is ruim 11 miljard euro per jaar en leidt tot een vermindering van de CO₂-uitstoot met minstens 12,5 megaton per jaar. Dit staat gelijk aan de jaarlijkse uitstoot van broeikasgassen van twee tot drie kolencentrales. Bij het vergroenen van belastingen gaat het ons om een budgetneutrale verschuiving van het belasten van arbeid en winst naar het belasten van milieuvervuiling en de uitputting van natuurlijke hulpbronnen. De lasten voor burgers en bedrijven blijven gemiddeld genomen dus gelijk. Onze voorstellen belonen bedrijven en burgers om te investeren in het ontwikkelen en toepassen van innovatieve groene oplossingen. Dit leidt tot een verbetering van zowel het klimaat, het milieu en de natuur als de concurrentiekracht van de Nederlandse economie.

Naar een groene en innovatieve economie

Nederland is een prachtig land. Bovendien behoren Nederlanders tot de welvarendste en gelukkigste mensen ter wereld. Dit neemt niet weg dat in Nederland de welvaart en het welzijn van huidige en toekomstige generaties steeds meer onder druk komt te staan. Oorzaken zijn de economische crisis, de klimaatverandering, het verlies van biodiversiteit en het verdwijnen van natuur. Ook de concurrentiekracht van Nederland neemt af. Er wordt te weinig geïnvesteerd in innovatie, en bedrijven ervaren het investeringsklimaat in Nederland als steeds minder aantrekkelijk¹.

Om de welvaart van huidige en toekomstige generaties te garanderen, zal economische vooruitgang hand in hand moeten gaan met verbetering van klimaat, milieu en natuur. In lijn met het recent verschenen SER-ontwerpadvies ‘Meer werken aan duurzame groei²’, moet Nederland zich de komende jaren ontwikkelen tot een koploper in duurzame innovatie. Niet alleen door te investeren in de ontwikkeling van nieuwe technologieën, maar vooral ook door het scheppen van de juiste financiële randvoorwaarden, waardoor bedrijven en huishoudens beloond worden als zij groene en sociale oplossingen toepassen. Belastingvergroening kan hierbij een sleutelrol spelen.

Business case groene en innovatieve economie

Uit nationale studies als ‘Een prijs voor elke reis³’ en internationale studies van het VN Klimaatpaneel IPCC⁴ en het VN Ontwikkelingsprogramma UNDP⁵ komt een eenduidig beeld naar voren: voor de overgang naar een groene economie is het cruciaal om de milieuschade van onze productie en consumptie mee te nemen in de prijzen. Hierdoor wordt onze economie efficiënter en neemt onze welvaart toe. Bedrijven en consumenten worden beloond om nieuwe oplossingen te bedenken en toe te passen.

Pas als milieukosten in de prijzen zitten, ontstaat er voor bedrijven en huishoudens een business case voor investeringen in een groene en innovatieve economie. Zo zorgt een hogere energiebelasting op aardgas ervoor dat investeringen in woningisolatie veel rendabeler worden (kortere terugverdientijd), evenals investeringen van de glastuinbouw in energieleverende kassen. Hogere brandstofaccijnzen en een kilometerprijs waarvan de tarieven afhangen van de milieuprestaties van een auto, maken het voor bedrijven aantrekkelijk om te investeren in een energiezuinig wagenpark en innovatieve logistieke oplossingen.

“We moeten zo snel mogelijk zuivere concurrentieverhoudingen duurzaam/niet duurzaam realiseren door vervuiling en grondstoffen te beprijzen. Nederland kan beginnen met ‘groen’ als norm te stellen in het belastingstelsel. Door lagere heffingen toe te passen voor duurzame producten en hogere voor niet duurzame, worden de voor het bedrijfsleven noodzakelijke prikkels snel ingevoerd.”

Marga Hoek, directeur De Groene Zaak, brancheoverstijgende vertegenwoordiging van ruim 60 ondernemingen in Nederland die koploper zijn in duurzaam ondernemen. (Bron: persbericht 26 mei 2010)

Bij het vergroenen van belastingen gaat het om een budgetneutrale verschuiving van het belasten van zaken die we wel willen (banen, winst) naar het belasten van zaken die we niet willen (milieuvervuiling en de uitputting van natuurlijke hulpbronnen). Burgers en bedrijven blijven dus gemiddeld genomen evenveel belasting betalen. Wel zullen milieuvriendelijke burgers en bedrijven iets

>>>

minder gaan betalen en milieuvriendelijke burgers en bedrijven wat meer. Dat sluit aan bij het principe dat de gebruiker/vervuiler betaalt.

Groene belastingen: goed voor het milieu

Belastingvergroening leidt tot een aantoonbare afname van milieuvervuiling en uitputting van natuurlijke hulpbronnen. Zo zorgt de energiebelasting in Nederland volgens onderzoeksbureau Ecofys bij woningen en kantoren voor de grootste vermindering van CO₂-uitstoot tegen de laagste kosten⁶. De aanschafbelasting (BPM), de bijtelling voor leasewagens (beide naar milieuprestaties) en brandstofaccijnzen hebben in Nederland een aanzienlijk zuiniger wagenpark opgeleverd vergeleken met de Verenigde Staten.

“Energiebelastingen zijn het krachtigste instrument dat tot op heden is ingezet in het Europese Klimaatbeleid. Als Europa dit prijsbeleid niet had ingezet, dan was het energiegebruik twee keer zo hoog geweest als vandaag de dag”. (Bron: CE Delft (2010) Grenzen aan groen? Bouwstenen voor een groen belastingstelsel. Op basis van onderzoek van Sterner (2007))

Groene belastingen: goed voor de economie

Groene belastingen belonen bedrijven om te innoveren en geven impulsen aan nieuwe vormen van werkgelegenheid. De overgang naar een duurzame energievoorziening levert bijvoorbeeld veel banen op. Volgens consultancy bureau Roland Berger zal de wereldmarkt voor schone energietechnologie groeien van 630 miljard euro in 2007 tot 1600 miljard euro in 2020.⁷ In het SER advies ‘Meer werken aan duurzame groei’ wordt de vrees uitgesproken dat Nederland als gevolg van knipperlicht beleid van de overheid de boot op deze belangrijke groeimarkt gaat missen.

Bedrijven hebben op twee manieren baat bij de innovaties die door groene belastingen worden gestimuleerd. Enerzijds gaan bedrijven efficiënter produceren, waardoor ze beter kunnen concurreren op kostprijs. Anderzijds kunnen bedrijven profiteren van zogeheten ‘first mover’ voordelen bij het aanboren van nieuwe markten. Op basis van deze twee effecten verwacht de OECD dat belastingvergroening zal leiden tot een lichte verbetering van de concurrentiepositie van bedrijven⁸. Een recente studie van de UK Green Fiscal Commission laat aan de hand van analyses van de Universiteit van Cambridge zien dat een forse vergroening van het Britse belastingstelsel niet ten koste gaat van economische groei en de concurrentiepositie van bedrijven in Engeland⁹.

“Bedrijven kunnen profiteren van een vergroeningstrategie die een paar tellen op de muziek vooruitloopt om zo concurrentievoordeel op te bouwen. De opkomst in Nederland van bijvoorbeeld de waterzuiveringindustrie en installatiebranche voor energiezuinige en duurzame toepassingen is terug te voeren op vooruitlopend fiscaal beleid”.

Bernard ter Haar, DG Milieu VROM. (Bron: Nieuwe paden voor vergroening. Essay t.b.v. “Studiecommissie belastingstelsel”, 2009)

Groene export belangrijke groeimarkt voor Zweden

De export in Zweden van milieutechnologie en milieuvriendelijke goederen is tussen 2003 en 2008 met 65% gestegen tot een waarde van 4,4 miljard euro. Groene technologie is een belangrijke groeimarkt voor Zweden. In 2008 was de duurzame energiesector – elektriciteit en warmte van windenergie en biobrandstoffen – verantwoordelijk voor een derde van de export in de milieusector. Het recyclen van materialen neemt de tweede plaats in. De omzet in de milieusector in Zweden bedroeg in 2008 26,8 miljard euro. De werkgelegenheid in de sector is met 5% gegroeid tot 74,000 banen in 2008, terwijl de werkgelegenheid in de totale Zweedse economie gelijk is gebleven. (Bron: Zweeds Bureau voor de statistieken, persbericht 18 mei 2010)



Verdergaande belastingvergroening in Nederland

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) ligt het aandeel groene belastingen in de totale belastingen sinds 1996 rond de 13,5 procent¹⁰. Voor het jaar 2010 komt het aandeel groene belastingen naar verwachting op 13,8 procent uit. Bij die berekening zijn ook brandstofaccijnzen en de autobelastingen BPM en MRB meegenomen. Het aandeel ‘echte’ milieubelastingen bedraagt in 2010 naar verwachting 3,8 procent. De energiebelasting is daarvan de grootste (grootweg 80%).

Voorbeelden uit het buitenland laten zien dat er nog veel mogelijkheden zijn om het Nederlandse belastingstelsel verder te vergroenen. Dit kan door:

- *Het invoeren van nieuwe milieubelastingen en het terugsluizen van de opbrengsten.* Voorbeelden uit het buitenland zijn de Maut voor vrachtwagens en de vliegticketheffing in Duitsland, de belasting op de lozing van restwarmte in Denemarken en de belasting op giftige bestrijdingsmiddelen in Noorwegen.
- *Het verhogen van de bestaande milieubelastingen (inclusief het afschaffen van milieuschadelijke subsidies) en het terugsluizen van de opbrengsten.* Voorbeelden zijn het verhogen van de verpakkingenbelasting, het opheffen van het verlaagd tarief van de energiebelasting voor de glastuinbouw en het opheffen van het verlaagd tarief voor rode diesel.
- *Het budgetneutraal differentiëren van bestaande en nieuwe belastingen, dat wil zeggen de hoogte van belastingen afhankelijk maken van de milieuprestaties.* Zo kan de overdrachtsbelasting van woningen gedifferentieerd worden naar het energieverbruik van huizen.

>>>

OESO en IEA pleiten voor afschaffing subsidies fossiele brandstoffen

Het Internationaal Energie Agentschap (IEA) heeft berekend dat het uitfaseren van subsidies op fossiele brandstoffen tussen 2011 en 2020 wereldwijd zal leiden tot 7% minder CO₂-uitstoot in 2020 (2400 megaton CO₂). Dit staat gelijk aan de optelsom van de CO₂-uitstoot van Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Volgens de OESO behoren belastingvrijstellingen voor diesel brandstoffen voor mijnbouw, landbouw en de visserij tot de meest voorkomende subsidies. (Bron: ENDS DAILY, 9 juni 2010)

Overzicht voorstellen belastingvergroening

Onderstaande tabel bevat 15 voorstellen voor belastingvergroening om de Nederlandse economie groener en innovatiever te maken. In totaal gaat het om ruim 11 miljard euro aan maatregelen, die ervoor zorgen dat de CO₂-uitstoot met minstens 12,5 megaton per jaar afneemt. Tevens dringt het pakket van maatregelen de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen aanzienlijk terug.

Bij de voorstellen is er van uitgegaan dat de totale opbrengsten worden teruggesluisd naar bedrijven en burgers, veelal door een verlaging van de belasting op arbeid en winst. Bedrijven en burgers blijven dus gemiddeld evenveel belasting betalen als nu. Ook wordt er rekening gehouden met eventuele inkomens- en concurrentie-effecten van de maatregelen.

Voorstel	Milieuwinst (megaton CO ₂ per jaar)	Omvang (miljard euro per jaar)
<i>Energie</i>		
1. Verhogen energiebelasting aardgas	2,0	2,0
2. Kolenbelasting electriciteitscentrales	15,0 (na 2020)	0,1
3. Belasting op lozen restwarmte	2,0	0,9
4. Opheffen laag tarief energiebelasting glastuinbouw	2,0	0,1
5. SDE subsidie vervangen door opslag energietarief	0,6	0,0
6. Differentiatie overdrachtsbelasting woningen	0,2	0,0
<i>Mobiliteit</i>		
7. Betalen naar autogebruik	3,0	4,5 eenmalig
8. Gelijke behandeling van vrachtwagens	0,5	2,4
9. Opheffen belastingvrijstelling bestelauto's	pm	1,6
10. Afschaffen verlaagd tarief rode diesel	pm	0,2
11. Ticket-heffing en NO _x -heffing vliegverkeer	1,3	0,7
<i>Voedsel, landbouw en consumptie</i>		
12. Verhogen tarieven verpakkingenbelasting	pm	1,8
13. Btw-tarief vlees van 6 naar 19 procent	0,9	0,6
14. Belasting op schadelijke bestrijdingsmiddelen	pm	0,2
<i>Ruimte</i>		
15. Open ruimteheffing	pm	0,5
TOTAAL	12,5 + pm (+15,0 na 2020)	11,1 + pm (+4,5 eenmalig)

Verhogen energiebelasting aardgas

Een verhoging van de energiebelasting op aardgas voor huishoudens en kleinverbruikers is de meest kosteneffectieve manier om de CO₂-uitstoot in woningen te verminderen. Het levert circa 2,2 miljard euro per jaar op en vermindert de CO₂-uitstoot met 2,0 megaton per jaar in 2020.

Omschrijving

Wij stellen voor om het tarief van de eerste schijf van de energiebelasting op aardgas te verhogen met 16 eurocent per kubieke meter aardgas. De verhoging van de eerste schijf vormt met name voor huishoudens en kleinverbruikers een belangrijke prikkel voor energiebesparing. Volgens onderzoeksbureau Ecofys¹¹ is de energiebelasting het meest kosteneffectieve instrument voor vermindering van de CO₂-uitstoot in woningen en kantoren. Verhoging van de energiebelasting levert de meeste CO₂-reductie op tegen de laagste kosten. Uit een evaluatie van het Nederlandse klimaatbeleid door ECN en PBL bleek dat Nederland de klimaatdoelen voor woningen en kantoren in 2020 niet haalt zonder extra beleid. Rendabele mogelijkheden voor energiebesparing in gebouwen worden nu niet benut. Dat is ook nadelig voor onze economie.

Een belastingverhoging op energie leidt tot gedragsverandering (minder lang douchen, verwarming een standje lager) en maakt investeringen in HR-ketels en isolatie van gebouwen rendabeler. Doordat investeren in woningisolatie en energiezuinige apparaten rendabeler wordt, geeft deze maatregel een impuls aan de werkgelegenheid in de bouw en de installatiebranche. Deze sectoren hebben zwaar te lijden onder de economische crisis. Ten slotte draagt de maatregel via energiebesparing bij aan de energievoorzieningszekerheid van Nederland.

Opbrengst en effecten

Een verdubbeling van het tarief van de eerste schijf van de energiebelasting op aardgas levert de schatkist circa 2,2 miljard euro per jaar op. Daarnaast daalt door deze maatregel de CO₂-uitstoot met 2,0 megaton per jaar in 2030¹². In tegenstelling tot elektriciteit valt de CO₂-uitstoot door verbranding van aardgas in de gebouwde omgeving buiten het Europese emissiehandelssysteem (ETS). Deze maatregel draagt daardoor direct bij aan het halen van de Nederlandse klimaatdoelstelling voor niet-ETS sectoren.

Staatssecretaris de Jager heeft in zijn brief over belastingvergroening (3 juni 2009) aangetoond dat ook de lagere inkomensgroepen er niet op achteruit gaan in koopkracht als het geld wordt teruggesluisd naar burgers door een verlaging van de inkomstenbelasting. Daarbij is zelfs nog geen rekening gehouden met het positieve inkomenseffect van energiebesparende maatregelen. In dat geval gaan alle inkomensgroepen er zelfs op vooruit.

Overige toelichting en buitenland

De terugverdientijd van energiebesparende maatregelen wordt korter door een hogere energiebelasting op aardgas. Veel mensen weten echter niet welke maatregelen ze kunnen treffen (informatiegebrek) of nemen niet de tijd en moeite om zich hierin te verdiepen. Aanvullend beleid is daarom nodig om deze problemen verhelpen. Wij bevelen aan om -net als in Engeland- een verplichte energiebesparingsdoelstelling voor energiebedrijven (witte certificaten) in te voeren. Voordeel hiervan is dat er een markt voor energiebesparing ontstaat en Energy Saving Companies (ESCO's) mensen energiediensten zullen aanbieden.



Kolenbelasting elektriciteitscentrales

Kolencentrales worden niet langer vrijgesteld van brandstofbelasting en gaan een kolenbelasting van 35 euro per ton betalen als ze meer CO₂ uitstoten dan 550 gram per kilowattuur stroom. In 2020 zakt die drempel naar 350 gram CO₂ per kilowattuur. De maatregel vergroot de investeringszekerheid voor CO₂-opslag en levert 80 miljoen euro per jaar op.

Omschrijving

Wij stellen voor om vanaf 1 januari 2012 de vrijstelling van de brandstofbelasting voor elektriciteitscentrales op te heffen en een kolenbelasting in te voeren van minimaal 35 euro per ton kolen (≈ 30-48 euro per ton CO₂). Tot 2020 hoeft een elektriciteitscentrale deze belasting alleen te betalen als ze meer CO₂ uitstoten dan 550 gram per kilowattuur stroom. Na 1 januari 2020 gaat de drempel omlaag naar 350 gram CO₂ per kilowattuur. Ze kunnen onder die drempel komen door gebruik van duurzame biomassa of CO₂-afvang en -opslag (CCS). Deze maatregel vergroot de investeringszekerheid van CO₂-afvang en -opslag. Nu ontbreekt die investeringszekerheid, omdat de CO₂-prijs in het Europese emissiehandelssysteem (ETS) in 2020 naar verwachting nog steeds te laag is. Mocht de CO₂-prijs in 2011 gemiddeld boven de 50 euro uitkomen, dan is de kolenbelasting niet nodig. De CO₂-prijs zorgt dan immers voor voldoende prikkels om te investeren in biomassa en CO₂-opslag.

Opbrengst en effecten

De kolenbelasting levert van 2012 tot 2019 jaarlijks minstens 80 miljoen euro op. Hierbij is aangenomen dat alle nieuwe en de meeste bestaande kolencentrales maatregelen kunnen treffen om onder de emissiedrempel te komen. Twee oude kolencentrales zullen waarschijnlijk de belasting betalen.

Tot 2020 heeft deze maatregel nog geen CO₂-effect vanwege het vaststaande emissieplafond van het ETS. Het doel is op de korte termijn vooral gericht op innovatie en het verbeteren van de investeringszekerheid van de CCS-techniek. Na 2020 kan het CO₂-effect van deze maatregel groot zijn, als CCS zich intussen heeft kunnen bewijzen tot een beschikbare en commercieel toepasbare techniek. Als bij de Europese besluitvorming over een nieuw ETS-emissieplafond voor 2020, CCS als 'stand der techniek' kan worden ingeboekt, is het economisch en politiek mogelijk om een veel lager ETS-emissieplafond met elkaar overeen te komen.

De kostprijs van kolenstroom zal met deze belasting maximaal 1 eurocent per kilowattuur toenemen. Afnemers van elektriciteit merken hier weinig van, aangezien de kostprijs van gascentrales de elektriciteitsprijs bepalen. Ook de prijsvorming op de West-Europese markt speelt een belangrijke rol. Het leidt wel tot minder winst voor exploitanten van kolencentrales. Een Nationaal CCS-akkoord tussen bedrijfsleven en overheid kan (gedeeltelijke) compensatie van meerkosten van CCS regelen in combinatie met een CO₂-prestatie-eis voor nieuwe kolencentrales.

Overige toelichting en buitenland

In Californië is al een CO₂-norm voor elektriciteitscentrales ingevoerd van 500 gram. In Californië bestaan de CO₂-norm en het emissiehandelssysteem naast elkaar. Ook de concept-klimaatwet die thans in het congres van de VS op verdere behandeling wacht, bevat een CO₂-norm voor centrales. De UK is bezig met het invoeren van een CCS-verplichting. In Canada en Noorwegen is een CCS-verplichting reeds van kracht.



Belasting op lozing restwarmte



Een belasting op het lozen van warmte door grote bedrijven stimuleert nuttig gebruik van restwarmte. Een belasting van 3 euro per gigajoule geloosde warmte levert 0,9 miljard euro per jaar op en bespaart de uitstoot van 2 megaton CO₂.

Omschrijving

Restwarmte van de industrie en elektriciteitscentrales wordt meestal geloosd op oppervlaktewateren, terwijl deze ook nuttig kan worden gebruikt voor het verwarmen van kassen, kantoren en woningen. De economische waarde van restwarmte is echter te laag en lozen is relatief eenvoudig. Ons voorstel is daarom om een belasting in te voeren voor het lozen van warmte op het oppervlaktewater of in de lucht. De belasting bedraagt 3 euro per gigajoule geloosde warmte en geldt alleen voor grote bedrijven die vallen onder de Europese IPPC-richtlijn. Bedrijven die investeren in nuttig gebruik van restwarmte kunnen (tijdelijk) een deel van de belastingopbrengsten gebruiken om meerkosten te financieren.

Opbrengst en effecten

De opbrengsten voor de schatkist zijn ruwweg 0,9 miljard euro per jaar. Hiervan wordt tijdelijk een deel gebruikt om investeringen van bedrijven te ondersteunen. Omdat woningen en kantoren minder warmte hoeven op te wekken leidt dit tot een jaarlijkse besparing van 2 megaton CO₂. De belasting op het lozen van restwarmte draagt daarmee indirect bij aan het halen van de klimaatdoelstelling van de niet-ETS sectoren. De warmtevoorziening is verantwoordelijk voor bijna 40% van het Nederlandse energieverbruik. SenterNovem heeft becijferd dat het nuttig gebruik van industriële restwarmte voor de verwarming van woningen en kantoren één van de goedkoopste manieren is om CO₂-uitstoot te verminderen.

Overige toelichting en buitenland

Denemarken voert al tientallen jaren een actief warmtebeleid, waarbij het promoten van nuttig gebruik van restwarmte voor verwarming van woningen en kantoren een uitgangspunt is. Als gevolg daarvan ontvangt maar liefst 60% van de Deense huishoudens warmte via stadsverwarming. Een belangrijk instrument in het Deense beleid zijn energiebelastingen, waaronder een belasting op het lozen van restwarmte door industriële faciliteiten en energiebedrijven.



Opheffen laag tarief energiebelasting glastuinbouw

Het verlaagde energiebelastingtarief op aardgas voor de glastuinbouw wordt opgeheven. Gelijktijdig wordt een deel van de opbrengst gebruikt om investeringen in energiezuinige of energieleverende kassen te ondersteunen. Dit transitiepakket levert 120 miljoen euro per jaar op én een concurrerende glastuinbouwsector die onafhankelijk wordt van sterk stijgende energieprijzen. De CO₂-uitstoot daalt met 2 megaton per jaar.

Omschrijving

Glastuinders betalen veel minder energiebelasting dan vergelijkbare gasverbruikers. Wij stellen voor deze uitzonderingspositie vanaf 1 januari 2012 stapsgewijs te beëindigen. *Gelijktijdig* wordt een deel van de belastingopbrengst gedurende een overgangsfase gebruikt om investeringen in energiezuinige of energieleverende kassen financieel te ondersteunen. Zowel de extra belastingopbrengst als de investeringssteun zullen in de loop van 10 jaar fors teruglopen, parallel met de transitie naar een energie-extensieve, klimaatneutrale sector.

Opbrengst en effecten

Het afschaffen van het verlaagde tarief in de energiebelasting voor de glastuinbouw levert 120 miljoen euro per jaar op.

De Nederlandse glastuinbouw is verslaafd aan gesubsidieerd aardgas. Dat maakt niet alleen het investeren in klimaatneutrale kassen minder rendabel, maar betekent ook dat de sector kwetsbaar blijft voor fluctuerende aardgasprijzen. Een stijging van aardgasprijzen zet de concurrentiepositie van de Nederlandse glastuinbouw onder druk in vergelijking met bijvoorbeeld tuinders in Zuid-Europese landen.

De Nederlandse glastuinbouw is nu nog een energie-intensieve sector die veel CO₂ uitstoot (ongeveer 6,5 miljoen ton, ongeveer 3% van het totaal). Energiegebruik en CO₂-emissie kunnen radicaal omlaag door gebruik te maken van klimaatneutrale en/of energieleverende kassen en door het telen van andere gewassen. De technieken ('kas van de toekomst') zijn beschikbaar. Het door ons voorgestelde 'transitiepakket' forceert een snelle overgang naar deze nieuwe kassen. Dit transitiepakket levert 2 megaton minder CO₂-uitstoot per jaar op¹³.

Nadelige inkomenseffecten voor glastuinbouwbedrijven worden deels voorkomen dankzij de combinatie van negatieve prikkels (hoger energiebelastingtarief) en positieve prikkels (investeringssteun voor duurzame maatregelen) gedurende een overgangsfase. Voor bedrijven die onevenredig sterk geraakt worden door het afschaffen van het verlaagde tarief zou de regeling Markt Introductie Energie-innovaties (MEI) tijdelijk versterkt kunnen worden. Uiteraard zullen er binnen de sector wel winnaars en verliezers zijn. Bedrijven die niet tijdig omschakelen naar een klimaatneutrale kas of andere gewassen zijn duurder uit. Na de transitiefase zorgt het hier voorgestelde transitiepakket er uiteindelijk voor dat er een sterk concurrerende tuinbouwsector overblijft, die zich onafhankelijk heeft gemaakt van de alsmaar stijgende energieprijzen.

Overige toelichting en buitenland

Het verlaagde energiebelastingtarief voor de glastuinbouw is een indirecte vorm van staatssteun en is daarmee een klimaatschadelijke subsidie die het gebruik van fossiele brandstoffen stimuleert. Nederland heeft tijdelijk (tot 2012) ontheffing van de staatssteunregels (State Aid regulation) van de Europese Commissie gekregen voor het toepassen van een verlaagd tarief. Tijdens de verlening van deze ontheffing in 2007 heeft de EC aangegeven dat het niet meer past in het klimaatbeleid en dat van Nederland verwacht wordt om deze maatregel na 2012 af te bouwen.



SDE-subsidie vervangen door opslag energietarief



Duurzame energiesubsidies worden niet langer gefinancierd uit de rijksbegroting maar via een opslag op het elektriciteit- en aardgastarief. Dit prikkelt de energiegebruiker tot energiebesparing. De maatregel vermindert de CO₂-uitstoot met 0,6 megaton en zorgt voor voldoende geld voor 20% duurzame energie in 2020.

Omschrijving

Wij stellen voor om vanaf 1 januari 2012 de SDE-subsidie voor duurzame energie niet langer uit de rijksbegroting te financieren, maar door een opslag op het elektriciteit- en aardgastarief. Het is eerlijker dat de gebruiker (de vervuiler) betaalt dan de belastingbetaler. Bovendien krijgt de energiegebruiker dan een extra prikkel om zijn energierekening omlaag te brengen door bijvoorbeeld zuinige apparaten aan te schaffen en de eigen woning te isoleren.

Opbrengst en effecten

Voor het realiseren van een doelstelling van 20% hernieuwbare energie in 2020 is een SDE-budget nodig dat oploopt naar 3,6 miljard euro in 2020¹⁴. Onderstaande tabel geeft de opslagen aan die nodig zijn om dit bedrag te bereiken.

Deze maatregel leidt naast een betrouwbare financiering van investeringen en innovatie in hernieuwbare energie ook tot 0,6 megaton minder CO₂-uitstoot door besparingsprijkkels. Een voordeel van deze regeling is dat het de CO₂-emissies vermindert van sectoren buiten het Europese emissiehandelssysteem (ETS). De besparingen dragen dus bij aan de Nederlandse klimaatdoelstelling.

Opslagen:

Elektriciteit

Voor de laagste schijf is een opslag nodig van circa € 0,005 per kilowattuur in 2013, oplopend tot € 0,03 in 2020.

Voor alle hogere schijven bedraagt de opslag € 0,0018 in 2013, oplopend tot € 0,01 in 2020.

Aardgas

Voor de laagste schijf is een opslag nodig van € 0,015 in 2013 oplopend tot € 0,09 in 2020.

Voor alle hogere schijven is de opslag € 0,01 in 2013 oplopend tot € 0,075 in 2020.

Ervan uitgaande dat Nederland in ieder geval aan de Europese verplichting van 14% duurzame energie in 2020 moet voldoen, heeft deze maatregel nauwelijks effect op de collectieve lasten. De maatregel behelst vooral een verschuiving van de belastingbetaler naar de energieverbruiker. Grootverbruikers van energie gaan wel iets meer betalen. Hiervoor is enige ruimte zonder dat de concurrentiepositie nadelig wordt beïnvloed. Grootverbruikers betalen in Nederland minder energiebelasting dan in omliggende landen. Bovendien zijn volgens het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN)¹⁵ de groothandelsenergieprijzen in Nederland nu lager dan in Duitsland, België en zelfs Frankrijk. Deze situatie is ontstaan door de nieuwbouw van elektriciteitscentrales en door de verbeterde transportverbindingen voor stroom met het buitenland, waardoor de markt beter functioneert.

Overige toelichting en buitenland

Op termijn kan de SDE-subsidie stapsgewijs worden vervangen door een verplichting voor energiebedrijven om een bepaald aandeel duurzame elektriciteit te leveren. In eerste instantie kunnen relatief goedkope opties zoals biomassa en wind op land onder de verplichting worden gebracht. Technieken die nog niet volgroeid zijn (zoals wind op zee en zon-PV) dienen nog langer SDE-subsidie te krijgen, omdat het noodzakelijk wordt geacht om de innovatie ervan voort te zetten door meer volumegroei. Ook Engeland hanteert een dergelijke aanpak, waarbij wind op zee zwaarder wordt gewaardeerd, zodat deze ook concurrerend kan worden ingezet. Het vormgeven van een leveranciersverplichting vraagt echter wel grote zorgvuldigheid om te voorkomen dat *windfall-profits* (overwinsten) worden behaald door energiebedrijven en bijsturing door de overheid later kan leiden tot marktverstoringen.





Differentiatie overdrachtsbelasting woningen

Wij stellen voor om de hoogte van de overdrachtsbelasting bij woningverkoop te koppelen aan verbetering van het energiegebruik van een woning. Als de woning na aankoop energiezuiniger gemaakt wordt, betaalt de eigenaar een lagere overdrachtsbelasting. Investerings in energiebesparing verdienen zich hierdoor sneller terug.

Omschrijving

Wij stellen voor om de hoogte van de overdrachtsbelasting bij woningverkoop te koppelen aan verbetering van het energiegebruik van een woning binnen een bepaalde tijd na aankoop. Nu bedraagt de overdrachtsbelasting 6 procent van de koopsom. Het percentage van de overdrachtsbelasting kan gekoppeld worden aan een energie-index of het energielabel. Zo kan een investering waardoor de woning twee, drie of vier niveaus van het energielabel verbetert, een overdrachtsbelasting opleveren van respectievelijk 5, 4 en 3 procent. Een alternatief is om 20-25 procent van het investeringsbedrag af te trekken van de overdrachtsbelasting⁶. Een bezwaar tegen deze maatregel kan zijn dat het energielabel nog niet breed is ingevoerd. Deze belastingmaatregel kan juist een stimulans zijn voor huiseigenaren om het label te gaan voeren. Zonder label geen korting op de overdrachtbelasting.

Om de differentiatie te kunnen financieren is het denkbaar dat het basisniveau van 6% iets omhoog gaat.

Opbrengst en effecten

De maatregel levert 0,2 megaton minder CO₂-uitstoot op. Als het basisniveau van 6% iets omhoog gaat, is de maatregel budgetneutraal voor de schatkist.

De meeste huiseigenaren blijken moeilijk te verleiden om te investeren in energiebesparing. Een verhuizing is wel een moment waarop mensen bereid zijn om energiebesparing aandacht te geven in de verbouwing die dan toch al gepland staat. Een differentiatie van de overdrachtsbelasting speelt in op dit moment.

Gemiddeld genomen bedraagt de benodigde investering om tot een B-energielabel te komen 10.000 euro. Een deel daarvan is rendabel te behalen door maatregelen zoals dubbel glas en isolatie. Als een huiseigenaar bijvoorbeeld 1%-punt korting krijgt bij het behalen van een B-label, dan is zijn voordeel 2.000 euro bij een woning van 200.000 euro. Aangezien de meeste energiebesparingsmaatregelen zichzelf binnen circa 8 jaar terugverdienen, zal het door deze extra bonus voor huiseigenaren zeer aantrekkelijk worden om te investeren in energiebesparingsmaatregelen.

Overige toelichting

Differentiatie van de overdrachtsbelasting op basis van de verbetering van de energieprestatie van een woning moet gezien worden als een flankerende beleidsmaatregel. De hoofdpeiler van het besparingsbeleid voor bestaande woningen dient te bestaan uit meer verplichtend beleid (in aanvulling op het convenant *Meer met Minder*). Daarbij kan gedacht worden aan een verplichte energienorm en/of een verplichte energiebesparingsdoelstelling voor energiebedrijven (witte certificaten). De korting op de overdrachtsbelasting maakt het voor woningeigenaren dan financieel gemakkelijker om aan een verplichte energienorm te voldoen.

Betalen naar autogebruik



Een goed systeem voor beprijzing van autogebruik is onmisbaar om files effectief te bestrijden en milieudoelen te halen. Een kilometerheffing levert 40% minder files op en vermindert de CO₂-uitstoot met 3 megaton per jaar. Bovendien hoeven minder nieuwe wegen aangelegd te worden, wat 4,5 miljard euro kan besparen.

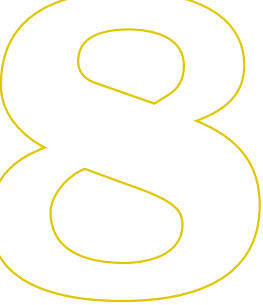
Omschrijving

Invoering van een prijs per kilometer voor het wegverkeer is onmisbaar om files effectief te bestrijden. Ook laten recente analyses zien dat de klimaat- en milieudoelen zonder kilometerbeprijzing niet worden gehaald¹⁷. Nederland kan het zich daarom niet veroorloven om niet snel een systeem van kilometerbeprijzing in te voeren. Een kilometerheffing is ook een eerlijk systeem. Mensen die veel rijden en meer vervuilen, betalen meer dan zij die kiezen voor schoon en zuinig vervoer. Voor het principe is dan ook een breed draagvlak. Toch stagneert de besluitvorming over de kilometerprijs. De spitsheffing blijkt bij bepaalde partijen weerstand op te roepen. Ook hebben mensen moeite met de overgangsregeling, die voor sommigen een toename van kosten oplevert. Wij stellen voor alsnog snel een kilometerprijs in te voeren, waarbij het basistarief en de differentiatie naar milieukeurmerken centraal blijven staan. De genoemde bezwaren kunnen worden opgelost door enerzijds de afbouw van de aanschafbelasting (BPM) en de daarop volgende toename van de Motorrijtuigenbelasting (MRB) te beperken. Dit voorkomt extra kosten tijdens het overgangsregime. Daarnaast kan ervoor worden gekozen om de spitsheffing voorlopig niet te implementeren. Zonder spitsheffing is de milieuwinst én de vermindering van de congestie weliswaar minder groot dan met spitsheffing. Maar uit verschillende studies en berekeningen blijkt dat ook zonder spitsheffing aanzienlijke baten te verwachten zijn.

Opbrengst en effecten

Door invoering van de kilometerprijs (zonder spitsheffing) nemen de files fors af (40% minder voertuigverliesuren)¹⁸. De CO₂-uitstoot vermindert met 3 megaton per jaar. De kilometerprijs realiseert daarmee ruim 20% van de beoogde vermindering van CO₂-uitstoot door de verkeerssector¹⁹. De uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) daalt met 2,7 kiloton en de fijn stof uitstoot met 0,5 kiloton²⁰. De kilometerheffing pakt voor de automobilist gemiddeld genomen kostenneutraal uit. Door de kilometerprijs is er minder behoefte aan nieuwe wegen. In de planning van nieuwe infrastructuurprojecten is dit effect nog niet meegenomen. Dat betekent dat er met het huidige Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) veel meer geld uitgegeven dreigt te worden dan noodzakelijk is²¹. Door alleen projecten uit te voeren waarvan de noodzaak is aangetoond én die een positieve kostenbaten analyse hebben, kan 4,5 miljard worden bespaard.





Gelijke behandeling van vrachtwagens

Vrachtwagens gaan evenveel belasting en brandstofaccijns betalen als personenauto's. De maatregel zorgt voor een eerlijke omslag van de infrastructuurkosten en externe kosten. De opbrengst is jaarlijks ongeveer 2,4 miljard euro. Tevens daalt de CO₂-uitstoot met 0,5 megaton per jaar. De maatregel sluit aan bij andere Europese landen.

Omschrijving

Vrachtwagens betalen nu veel minder belasting en brandstofaccijns dan personenauto's. Tegelijkertijd zijn de kosten die zij veroorzaken veel hoger dan bij personenwagens. Zo liggen de externe kosten voor vrachtwagens gemiddeld tussen de 0,19 en 1,09 euro per kilometer²². Vervoerders betalen slechts 20% van deze kosten via heffingen aan de maatschappij terug. Personenauto's betalen ongeveer 80% van hun externe kosten²³. Veel andere landen berekenen de externe kosten van vrachtwagens al wel veel meer door. Zo hanteert Duitsland al jaren een effectieve financiële prikkel voor het vrachtverkeer (de MAUT). Wij stellen voor om vrachtwagens hetzelfde percentage van de externe kosten te laten betalen als personenauto's.

Voor vrachtwagens met een laadgewicht hoger dan 12 ton kan goed worden aangesloten bij het Duitse systeem voor de MAUT voor zowel snelwegen als het onderliggend wegennet. Door het systeem, net als in Duitsland, te differentiëren naar de uitstoot van vrachtwagens worden schone modellen gestimuleerd. De differentiatie is eenvoudig vorm te geven op basis van de Euroklasse en aanwezigheid van een roetfilter.

Opbrengst en effecten

Door de hogere tarieven worden minder zuinige en vervuilende wagens sneller vervangen door nieuwe wagens. Ook zorgen de hogere kosten voor een grotere impuls voor duurzame logistiek en transportbesparing. De opbrengst is jaarlijks ongeveer 2,4 miljard euro. Tevens daalt de CO₂-uitstoot met 0,5 megaton per jaar. De maatregel zorgt voor een eerlijke omslag van de infrastructuurkosten en de externe kosten.

De concurrentiepositie van Nederland gaat er niet op achteruit, omdat omliggende landen een dergelijke kostenomslag al hebben of van plan zijn in te voeren. Bovendien zullen buitenlandse vrachtwagens ook in Nederland een heffing moeten betalen.

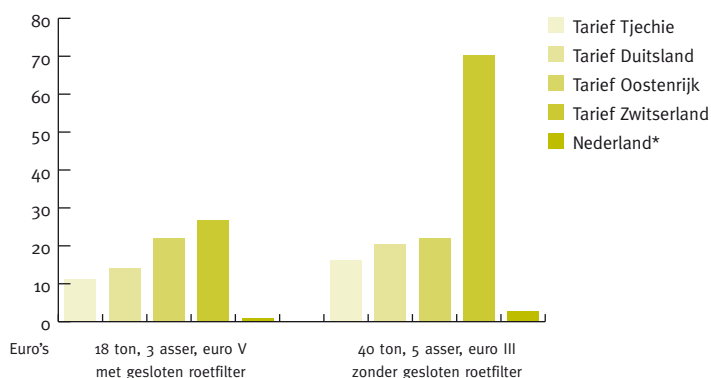
Overige toelichting en buitenland

Voor de kilometerprijs moet rekening worden gehouden met de afspraak dat deze op het moment van invoering kostenneutraal zal gebeuren. Invoering van de MAUT zal dus bij voorkeur voorafgaand aan de kilometerprijs moeten plaatsvinden of juist op een later tijdstip als de kilometerprijs reeds van kracht is.

Veel andere Europese landen berekenen de externe kosten wel door aan het vrachtverkeer. Naast de Duitse kilometerheffing voor vrachtwagens (MAUT) hanteren ook Zwitserland, Oostenrijk en Tsjechië financiële prikkels voor het vrachtverkeer. Duitsland breidt het systeem uit, zodat het ook voor het onderliggende wegennet geldt. Vervuilende vrachtwagens betalen daarbij per kilometer fors meer dan schonere vrachtwagens. De tarieven liggen in Duitsland tussen de 14 tot 28 eurocent per kilometer en in Zwitserland tussen de 11 tot 70 eurocent per kilometer. Uit Duits onderzoek blijkt dat de beladingsgraad door de invoering van de MAUT is toegenomen²⁴. In Zwitserland heeft de tol geleid tot een vermindering van de CO₂-uitstoot met 5 tot 8%²⁵.

Vergelijking huidige vrachtwagentarieven per kilometer in verschillende Europese landen²⁶.

*Het tarief voor Nederland is afgeleid uit het voorstel voor de wet kilometerprijs uit 2009.



Opheffen belastingvrijstelling bestelauto's

De motorrijtuigenbelasting en aanschafbelasting voor bestelauto's wordt gelijkgetrokken met die van personenauto's. Nu betalen bestelauto's drie tot vier keer minder dan een vergelijkbare personenauto. De maatregel maakt de aanschaf van innovatieve, schone en zuinige bestelwagens aantrekkelijker en leidt tot minder luchtvervuiling en CO₂-uitstoot.

Omschrijving

Bestelwagens worden in drie opzichten fiscaal bevoordeeld ten opzicht van personenwagens. Ze zijn vrijgesteld van belasting bij de aanschaf (BPM), ze betalen een veel lagere motorrijtuigenbelasting (MRB) én de MRB is niet gedifferentieerd naar brandstofsoort. Deze fiscale stimulans is opmerkelijk, omdat de milieubelasting van bestelwagens in de meeste gevallen hoger is dan die van personenwagens. De eigenaar van een personenauto betaalt drie tot vier keer meer aan motorrijtuigenbelasting dan de eigenaar van een even zware bestelwagen die ook voor zakelijk gebruik kan worden ingezet. Dit geldt ook voor wagens die tot 90% voor privédoelen gebruikt worden. De Studiecommissie belastingstelsel²⁷ stelt daarom voor de belastingdruk op personenauto's en bestelwagens gelijk te trekken.

Opbrengst en effecten

Het gelijkstellen van de belastingen van bestelwagens en personenwagens maakt het minder aantrekkelijk om een bestelwagen te kopen als dit niet noodzakelijk is. Het alternatief is vaak een lichtere en zuinigere wagen met minder uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen. De maatregel levert daarmee klimaatwinst en gezondere lucht op. Het gelijktrekken van de MRB met personenwagens levert naar schatting 1,6 miljard euro per jaar op²⁸. Door dit geld terug te sluisen naar ondernemers neemt de lastendruk niet toe, terwijl de milieuvoordelen blijven bestaan. Bovendien worden de belastingen eenvoudiger en kan op uitvoeringskosten worden bespaard. Alleen voor bestelwagens is de motorrijtuigenbelasting niet gedifferentieerd naar de gebruikte brandstofsoort. Daardoor heeft 98 procent van de bestelbusjes een dieselmotor²⁹. Door ook hier de regeling gelijk te trekken met andere voertuigen zullen innovatieve, schone en zuinige bestelwagens aantrekkelijker worden.



10 Afschaffen verlaagd tarief rode diesel

Het afschaffen van de lage accijns op rode diesel stimuleert de aanschaf van schonere en zuinigere werktuigen. Afschaffing levert ongeveer 236 miljoen euro per jaar op. Daarnaast nemen ook de kosten voor regelgeving en handhaving af.

Omschrijving

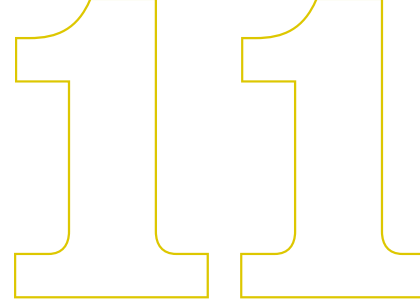
De accijns op rode diesel is 16 eurocent per liter lager dan bij 'gewone' diesel. In 2008 is het gebruik van rode diesel ingeperkt, maar nog steeds mogen landbouwmachines, bouwmachines, binnenvaartschepen en treinen gebruik maken van rode diesel. Het verlaagde belastingtarief remt energiebesparing in deze sectoren en staat haaks op het principe dat de vervuiler betaalt. Dat is oneerlijk ten opzichte van de burger die een hogere accijns betaalt. Er is daarom een breed draagvlak om de rode diesel af te schaffen³⁰. Recent concludeerde ook de Studiecommissie Belastingstelsel dat afschaffing wenselijk is, omdat er sprake is van subsidiëring van milieuvriendelijk gedrag en er geen aanleiding is voor voorzetting van de regeling. Bijkomend voordeel is dat afschaffing zorgt voor minder regels, minder rompslomp en minder ambtenaren die de naleving moeten handhaven.

Opbrengst en effecten

Afschaffen van de regeling levert de schatkist ongeveer 236 miljoen euro per jaar op³¹ en vormt een extra stimulans voor energiebesparing in deze sectoren. Ook nemen de kosten voor regelgeving en handhaving af. Dit is vanaf volgend jaar van groot belang omdat dan de fraudekans sterk toeneemt. Dit komt doordat vanaf 2011 Europese regelgeving voorschrijft dat de kwaliteit van de rode diesel sterk omhoog moet (door een lager zwavelgehalte). Daardoor kan rode diesel makkelijker door andere voertuigen gebruikt worden.



Ticket-heffing en NO_x-heffing vliegverkeer



In navolging van andere Europese landen dient Nederland een vliegticketheffing (opnieuw) in te voeren, in combinatie met een Landing and Take Off-heffing voor NO_x-vervuiling. De maatregelen leveren jaarlijks 700 miljoen euro op en verminderen de CO₂-uitstoot met 1,3 megaton en de NO_x-uitstoot met 0,7 kiloton. Het stimuleert de vliegsector om schonere vliegtuigen in te zetten en te innoveren.

Omschrijving

In navolging van Duitsland zou Nederland snel weer een vliegticketheffing in moeten voeren. Deze vliegticketbelasting is recent afgeschaft vanwege vermeende grenseffecten. Echter, nu ook Duitsland het voornemen heeft om een vliegheffing in te voeren is deze barrière voor de heffing grotendeels verdwenen. Bovendien heeft het afschaffen van de heffing geen einde gemaakt aan het gebruik van buitenlandse vliegvelden door Nederlandse passagiers. Andere factoren maken Schiphol minder aantrekkelijk. Ook wordt steeds duidelijker dat prijsprikkels hard nodig zijn om de klimaateffecten en milieuvervuiling van vliegverkeer te beperken. Wij stellen voor om opnieuw een vliegticketbelasting voor passagiers in te voeren, gecombineerd met een prijsprikkel voor luchtvaartmaatschappijen om de uitstoot van vervuilende stoffen (NO_x) te verminderen. Dit kan in de vorm van een Landing and Take Off-heffing van 100 euro per kilo uitgestoten NO_x. Deze heffing is gebaseerd op de NO_x-uitstoot van het vliegtuig tijdens de start en landing (beneden 1 kilometer). De vliegtuigmaatschappij betaalt de LTO-heffing als onderdeel van de start- en landingstarieven.

Op dit moment wordt de luchtvaart bevoorreed ten opzicht van andere verkeerssectoren, omdat geen accijns op kerosine geheven wordt en ook geen BTW geheven wordt op vliegtickets. De trein en de auto³³ betalen deze vormen van belasting wel. Deze belastingvrijstellingen doen op geen enkele manier recht aan de hoge externe kosten die de luchtvaart veroorzaakt.

Opbrengst en effecten

De opbrengst van de gecombineerde maatregelen is jaarlijks 700 miljoen euro. Daarnaast verminderen de heffingen de CO₂-uitstoot met 1,3 megaton en de NO_x-uitstoot met 0,7 kiloton. De NO_x-heffing prikkelt vliegmaatschappijen om schonere vliegtuigen in te zetten. Bovendien stimuleert het de vliegtuigindustrie om schonere motoren te ontwikkelen. Dit zorgt ervoor dat de luchtkwaliteit rond luchthavens verbetert.

Overige toelichting en buitenland

Andere landen, zoals Zweden, Engeland en Zwitserland hebben al een aantal jaren NO_x-heffingen tot een vlieghoogte van 1 kilometer voor startende en landende vliegtuigen. In juni 2010 maakte de Duitse regering bekend een heffing op vliegtickets in te voeren. Deze heffing maakt deel uit van het Duitse plan om het begrotingstekort aan te pakken. Ook België lijkt van plan dit voorbeeld te volgen.



12 Verhogen tarieven verpakkingenbelasting

Een verhoging naar Deens voorbeeld van de huidige tarieven van de verpakkingenbelasting met een factor vier tot acht zorgt ervoor dat de verpakkingenbelasting daadwerkelijk gaat leiden tot minder gebruik van verpakkingen en de toepassing van milieuvriendelijkere verpakkingsmaterialen. Dit levert 1,8 miljard euro per jaar op indien de tarieven met een factor acht worden verhoogd.

Omschrijving

Het doel van de verpakkingenbelasting is het gebruik van verpakkingen te verminderen en bedrijven te prikkelen milieuvriendelijkere verpakkingen te gebruiken. Voor verschillende soorten verpakkingsmateriaal worden verschillende tarieven gehanteerd. Zo is het tarief in Nederland voor aluminium twaalf maal hoger dan voor glas, en het tarief voor kunststof is acht maal hoger dan voor glas.

Het effect van de verpakkingenbelasting is nu zeer gering omdat Nederland veel te lage tarieven hanteert. De verpakkingenbelasting leidt tot prijsverschillen van slechts één tot twee eurocent, waardoor het vrijwel geen effect heeft op de aankoopkeuzes van consumenten. Wij stellen daarom voor om de huidige tarieven naar Deens voorbeeld met een factor vier tot acht te verhogen. Zo wordt de milieu-impact van verpakkingsmaterialen in de prijzen van producten tot uitdrukking gebracht. Dat prikkelt consumenten tot andere keuzes en leidt tot innovatie bij producenten.

Opbrengst en effecten

Een verhoging van de verpakkingenbelasting met een factor acht levert 1,8 miljard euro per jaar op. Dit leidt tot een aanzienlijke afname van verpakkingsafval, zoals blijkt uit onderstaande voorbeelden. Nederlandse bedrijven hoeven ondanks de hogere tarieven niet te vrezen voor hun concurrentiepositie. Op de Nederlandse markt worden producenten en importeurs gelijk behandeld, en bedrijven die voor de export produceren hoeven geen verpakkingenbelasting te betalen. Wel zullen bedrijven die milieuvriendelijk verpakken hun producten goedkoper kunnen aanbieden dan milieu-onvriendelijke verpakkers.

Overige toelichting en buitenland

In Denemarken zijn de tarieven van de verpakkingenbelasting voor kunststof, aluminium en staal vier tot acht maal hoger dan in Nederland. Door de invoering van de verpakkingenbelasting in Denemarken neemt het gebruik van verpakkingen ieder jaar met twee tot drie procent af³⁴. Ook elders leiden hogere tarieven tot duidelijke effecten. Zo heeft in Noorwegen de belasting op blikjes met 67 eurocent en plastic flesjes met 40 eurocent direct effect gehad. Een belasting van vijftien eurocent op plastic zakjes in Ierland leidde tot een afname van het gebruik van plastic zakjes met 90 procent³⁵.



Btw-tarief vlees van 6 naar 19 procent

Het btw-tarief voor vlees gaat van het lage tarief naar het hoge tarief en leidt tot een daling in de vleesconsumptie. De btw-verhoging op vlees levert de schatkist 600 miljoen euro per jaar op en leidt tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen ter grootte van 0,9 megaton CO₂. De maatregel stimuleert mensen over te stappen op een duurzamer en gezonder voedingspatroon.

Omschrijving

De veehouderij veroorzaakt 12% van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen³⁶. In Nederland leidt de productie en consumptie van vlees bovendien tot verzuring, vermesting en nadelige gevolgen voor de volksgezondheid en het dierenwelzijn. Daarnaast leidt de import van veevoer -als gevolg van boskap voor landbouwgrond- tot een sterke achteruitgang van de biodiversiteit in andere delen van de wereld.

Volgens wetenschappers is het verminderen van de vleesconsumptie de enige manier om de wereldwijde achteruitgang van biodiversiteit te beperken. Dit inzicht staat op gespannen voet met de voorspelling dat de wereldwijde consumptie van vlees –als gevolg van bevolkingsgroei en inkomensgroei– in 2050 zal zijn verdubbeld als er geen omslag plaatsvindt in de eetgewoonten van mensen. Wij stellen voor de btw voor vlees te verhogen van het lage tarief van 6 procent naar het hoge tarief van 19 procent. Zo komen de ongewenste gevolgen van vleesconsumptie beter in de prijs tot uitdrukking. Deze maatregel stimuleert consumenten in Nederland de overstap te maken naar een duurzamer en gezonder voedingspatroon.

Opbrengst en effecten

De btw-verhoging op vlees levert de schatkist 600 miljoen euro per jaar op³⁷. De btw-verhoging leidt tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, met name methaan en CO₂. Als we de totale klimaatwinst omrekenen naar CO₂-uitstoot, levert de btw-verhoging 0,9 megaton minder CO₂ op³⁸. Een prijsverhoging van vlees kan ertoe leiden dat mensen de grens over steken om in Duitsland of België goedkoper vlees te kopen. Op dit moment is vlees in de ons omringende landen echter nog duurder dan in Nederland. Pas bij grote prijsverschillen zal het voor mensen lonen om de grens over te steken.

Overige toelichting en buitenland

Als alternatief voor de btw-verhoging voor vlees kan er een gedifferentieerde vleesbelasting ingevoerd worden. Een gemiddelde belasting van 1,80 euro per kilo vlees levert de schatkist 900 miljoen euro per jaar op en vermindert de uitstoot van broeikasgassen met 1,4 megaton CO₂³⁹. Het voordeel van een gedifferentieerde vleesbelasting is dat vleesconsumptie enerzijds ontmoedigd wordt, en dat consumenten anderzijds gestimuleerd worden om de minst milieubelastende soorten vlees te kopen. Dit zal betekenen dat er een verschuiving plaatsvindt van de consumptie van rundvlees (relatief hoge milieubelasting) naar witvlees (relatief lage milieubelasting). Een voorwaarde hierbij is wel dat dierenwelzijn stevig wordt verankerd in wetgeving. Bij een gedifferentieerde vleesbelasting zijn vleesproducenten en importeurs belastingplichtig.



Belasting op schadelijke bestrijdingsmiddelen

Naar Noors voorbeeld wordt een gedifferentieerde belasting op giftige bestrijdingsmiddelen ingevoerd van 20 euro per kilogram actieve stof. Deze heffing levert 200 miljoen euro per jaar op. Het vermindert het gebruik van bestrijdingsmiddelen en stimuleert de inzet van innovatieve bestrijdingsmethoden. Een deel van de opbrengsten wordt teruggesluisd naar de sector om de verduurzaming van de landbouw te stimuleren.

Omschrijving

Uit recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat het gebruik van giftige bestrijdingsmiddelen in Nederland in 2008 is gegroeid naar gemiddeld 6,8 kg per hectare, terwijl dit in 2004 nog 6,4 kg per hectare was.⁴⁰ Bovendien blijkt uit de Milieubalans 2009 dat het toenemend gebruik van bestrijdingsmiddelen niet wordt gecompenseerd door minder belastende stoffen⁴¹. Nederland is hierdoor nog steeds Europees koploper in het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. De doelstelling om in 2010 de milieubelasting van bestrijdingsmiddelen met ten minste 95% te verminderen ten opzichte van 1998 is onhaalbaar.

Bestrijdingsmiddelen hebben schadelijke gevolgen voor onze gezondheid, het milieu en de biodiversiteit. Om milieu- en gezondheidsnormen te halen is het noodzakelijk om het gebruik van bestrijdingsmiddelen te verminderen. Wij stellen voor om naar Noors voorbeeld een gedifferentieerde belasting op giftige bestrijdingsmiddelen in te voeren van 20 euro per kilogram actieve stof. De differentiatie van de belasting wordt gebaseerd op de milieu- en gezondheidsrisico's van bestrijdingsmiddelen en het normale gebruik per hectare. De belasting wordt geïnd bij leveranciers/importeurs.

Opbrengst en effecten

De bestrijdingsmiddelenheffing levert 200 miljoen euro per jaar op. Ervaringen in Denemarken laten zien dat een heffing op bestrijdingsmiddelen resulteerde in een afname in het gebruik van bestrijdingsmiddelen per hectare. Innovatieve, niet-chemische alternatieven werden concurrerend. Wij stellen voor de opbrengsten van deze belasting deels terug te sluisen naar de sector om de verduurzaming van de landbouw te stimuleren.

Overige toelichting en buitenland

Informatie en advies zijn belangrijke instrumenten voor boeren en tuinders om *best practises* voor een duurzame landbouw toe te passen. De chemische industrie verzorgt nu een groot deel van de adviezen over bestrijdingsmiddelen. Wij vinden het van groot belang dat informatie en advies verzorgd wordt door onafhankelijke adviseurs. Vandaar dat wij voorstellen een deel van de opbrengsten van de maatregel aan te wenden voor onafhankelijk advies over *best practises* op het gebied van bestrijdingsmiddelen voor boeren en tuinders.

De Europese Richtlijn voor duurzaam gebruik van bestrijdingsmiddelen verplicht lidstaten een Nationaal Actieprogramma op te stellen. Dit moet eind 2012 gereed zijn. De plannen moeten kwantitatieve doelen en maatregelen bevatten om de effecten van het gebruik van bestrijdingsmiddelen voor gezondheid en milieu te verminderen én om geïntegreerde teelt en alternatieve technieken te stimuleren. De belasting op bestrijdingsmiddelen vormt een belangrijk onderdeel van een effectief pakket van maatregelen om de landbouw te verduurzamen en het gebruik van bestrijdingsmiddelen te verminderen.



Open ruimteheffing



Een open ruimteheffing remt nieuwbouw in de open groene ruimte en stimuleert binnenstedelijk bouwen en renovatie van bedrijventerreinen. De heffing levert jaarlijks 500 miljoen euro op, dat kan worden besteed aan stedelijke herstructurering. Het aandeel van de nieuwbouw dat binnenstedelijk gerealiseerd wordt, stijgt van 40 naar 60 procent.

Omschrijving

In Nederland is (open) ruimte schaars. Toch is het nu financieel aantrekkelijker om te bouwen in de open ruimte, dan in de stad of bedrijventerreinen te renoveren. Hierdoor gaat veel groene open ruimte tussen steden verloren, terwijl tegelijkertijd de stedelijke vernieuwing stagneert. Een open ruimteheffing kan dit ongewenste kostenverschil teniet doen. De heffing is van toepassing op nieuwe woningen, bedrijventerreinen, kantoren en voorzieningen die in de open ruimte gebouwd worden. Voor woningen en voorzieningen kan de hoogte van de heffing gekoppeld worden aan de grondwaardestijging, met een minimum van 50 euro per vierkante meter grond. De hoogte bedraagt gemiddeld 10.000 euro voor nieuwbouwwoningen. Voor kleinere goedkopere appartementen is dit veel minder, voor grote woningen meer. Voor bedrijventerreinen wordt de grond vaak voor (te) lage tarieven aangeboden. Ook voor bedrijventerreinen is het minimum van 50 euro per vierkante meter een afdoende prijsprikkel om zuinig met ruimte om te gaan. Voor kantoorgebouwen is echter een sterkere prikkel noodzakelijk. Hier wegen de grondkosten veel minder, terwijl tegelijkertijd het belang van binnenstedelijk te bouwen (woon-werkverkeer) en het tegengaan van leegstand veel groter is. Voor kantoorgebouwen stellen we daarom een heffing voor van 200 euro per vierkante meter grond.

Opbrengst en effecten

De heffing maakt het aantrekkelijk om in bestaand stedelijk gebied te investeren in plaats van schaarse groene ruimte op te offeren voor nieuwe bedrijventerreinen, kantoren en woningbouw. Het behoud van open ruimte zorgt voor aantrekkelijke, vitale steden. Analyses van onder andere het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) laten verder zien dat meer binnenstedelijk bouwen zorgt voor minder mobiliteitsgroei en daarmee voor klimaatwinst⁴².

De openruimte heffing genereert inkomsten die kunnen worden ingezet om de stagnerende stedelijke herstructurering vlot te trekken. Dit probleem dreigt de komende jaren groter te worden, nu de ruimtelijke investeringsregelingen (BLS, ISV) worden afgebouwd.

De maatregel levert jaarlijks 500 miljoen euro op, uitgaande van bovenstaande prijzen⁴³. Het aandeel van de nieuwbouw dat binnenstedelijk gerealiseerd wordt, stijgt van 40 naar 60 procent.

Overige toelichting en buitenland

De open ruimteheffing kan worden gekoppeld aan de grondexploitatie. Zo hoeft er geen nieuw systeem voor te worden opgezet en zijn de uitvoeringskosten beperkt. De maatregel kan op een breed draagvlak rekenen, mits de opbrengsten ten goede komen aan regionale projecten⁴⁴. Het is daarom het meest effectief als gemeenten de heffing innen bij de verlening van de bouwvergunning en het geld vervolgens via regionale investeringsbudgetten besteden aan regionale projecten.





Bronnen

- ¹ Volkskrant (2010). Buitenlandse hoofdkantoren uit Nederland: somber rapport investeringsklimaat. Artikel 2 juni 2010.
- ² SER (2010). Meer werken aan duurzame groei. Ontwerpadvies.
- ³ Raad voor Verkeer en Waterstaat, VROM-raad en Algemene Energieraad (2008). Een prijs voor elke reis.
- ⁴ IPPC (2007). Fourth Assessment Report. Climate Change 2007: Mitigation of Climate Change.
- ⁵ UNDP (2007). Human Development Report 2007/2008. Fighting climate change: Human solidarity in a divided World.
- ⁶ Ecofys (2004). Evaluatie van het klimaatbeleid in de gebouwde omgeving 1995-2002.
- ⁷ Van der Berg, W., van der Slot, A. (2009). Clean economy, living planet: building the Dutch clean energy technology industry.
- ⁸ OECD (2004). Environment and employment: an assessment.
- ⁹ Green Fiscal Commission (2009). The case for green fiscal reform.
- ¹⁰ CBS (2009). Milieurekeningen.
- ¹¹ Ecofys (2004), Evaluatie van het klimaatbeleid in de gebouwde omgeving 1995-2002.
- ¹² Berekening op basis van CE (2008), Fiscale vergroening: Effecten en beoordeling van opties ten behoeve van het belastingplan 2009.
- ¹³ ECN (2006), Instrumenten voor energiebesparing.
- ¹⁴ ECN/PBL (2010), Referentieraming energie en emissies 2010-2020.
- ¹⁵ Zie box 4.2 op pag. 74 in ECN/PBL (2010), referentieraming energie en emissies 2010-2020.
- ¹⁶ Zie advies Platform Energietransitie gebouwde omgeving.
- ¹⁷ ECN/PBL Evaluatie schoon en zuinig, PBL, 2010 Keuzes in Kaart 2011-2015.
- ¹⁸ PBL (2010). Keuzes in Kaart 2011-2015.
- ¹⁹ PBL (2010). Tussenevaluatie schoon en zuinig.
- ²⁰ 2009, Memorie van toelichting Wet kilometerprijs.
- ²¹ Uit de nota Mobiliteit.
- ²² CE Delft, Handbook on estimation of external costs in the transport sector.
- ²³ CE, Prijs van een Reis, Delft 2004.
- ²⁴ Bundesamt für das Für das Güterverkehr, 2006 Marktbeobachtung Lkw-Maut.
- ²⁵ Europees Parlement, Heffingsystemen voor het goederenvervoer over de weg in de EU-lidstaten en Zwitserland, Brussel, 2008.
- ²⁶ Stichting Natuur en Milieu, 2009. Tussenrapportage. Module 1 Green4sure logistiek CO₂-beleid goederenvervoer.
- ²⁷ Studiecommissie belastingstelsel, 2010, Continuïteit en vernieuwing een visie op het belastingstelsel.
- ²⁸ Berekening op basis van CBS stadtline gegevens voor het wagenpark en MRB tarieven 2010.
- ²⁹ RAI, Mobiliteit in cijfers 2009-2010.
- ³⁰ Zie bijvoorbeeld; Commissie Gerritsen, 2009, PBL 2010, Verantwoording bijdrage PBL aan de werkgroep Brede Heroverweging Energie en Klimaat.
- ³¹ Ecorys, 2010 volgens de Studiecommissie belastingstelsel, 2010, Continuïteit en vernieuwing een visie op het belastingstelsel.
- ³² De commissie Gerritsen schat in dat de opbrengst van de verlaging van de onbelaste reiskostenvergoeding per € 0,01 verlaging jaarlijks 107 miljoen is.
- ³³ De automobilist betaalt over de brandstof zowel accijns als BTW.
- ³⁴ Stichting Natuur en Milieu (2006). De Groene Schatkist.
- ³⁵ OECD (2006). The Political Economy of Environmentally Related Taxes.
- ³⁶ PBL (2009). Milieubalans 2009.
- ³⁷ CPB / PBL. Keuzes in kaart 2011-2015: Effecten van negen verkiezingsprogramma's op economie en milieu. Onderzoeksbureau CE Delft berekent de opbrengsten voor de schatkist van een btw verhoging op vlees, zuivel en vis op 700 miljoen euro per jaar. CE Delft (2010). Grenzen aan groen? Bouwstenen voor een groen belastingstelsel.
- ³⁸ Voor Nederland is berekend dat 25% minder consumptie van vlees zal leiden tot een gereduceerde uitstoot van 3,0 Mton CO₂ equivalenten aan broeikasgassen, waarvan naar schatting ongeveer een derde buiten Nederland (Sevenster, M., Blom, M., Korteland, M., de Jong, F., Bergsma (2007), Milieu gebaat bij vleesbelasting. In Milieu 2007-6). De prijselasticiteit van de vraag naar vlees wordt in Nederland door het RIVM op -0.6 geschat (RIVM (2006), Het mogelijke effect van prijsbeleid op de voedselconsumptie). Een BTW verhoging van 6% naar 19% komt overeen met een prijsverhoging van 12% en dus met een afname van de vraag naar vlees met 7%. Dit staat gelijk aan $(7 / 25) \times 3 = 0,9$ Mton CO₂ equivalenten minder uitstoot van broeikasgassen.
- ³⁹ Een prijsverhoging van € 1,80 per kilo (20%) leidt tot een afname van de vraag naar vlees met 12%. Dit komt neer op $(12 / 25) \times 3 = 1,4$ Mton CO₂ equivalenten minder uitstoot van broeikasgassen.
- ⁴⁰ Webmagazine CBS, 26 mei 2010.
- ⁴¹ PBL (2009). Milieubalans 2009.
- ⁴² PBL, 2007 Nederland later.
- ⁴³ Ecorys raamt de inkomsten op 750 miljoen Euro maar heeft daarbij de afname van het aandeel nieuwe woningen dat buitenstedelijk gerealiseerd wordt (van 60% naar 40%) niet meegenomen.
- ⁴⁴ Ecorys, 2010, Financieringsmiddelen uit gebiedsontwikkeling en bestemmingswijzingen.

Colofon • Juni 2010 • Uitgave: Stichting Natuur en Milieu • Auteurs: Donné van Engelen, Ron Wit, Karin Blaauw • Redactie: Jeroen Winckers • Grafische vormgeving: Wrikontwerp (BNO) Utrecht • Druk: Drukkerij Groenewoud BV Ingen • Foto's: Nationale Beeldbank, omslagfoto: Stefano Paltera / Hollandse Hoogte

De Nationale Postcode Loterij steunt Stichting Natuur en Milieu.





Stichting
Natuur en Milieu

Postbus 1578
3500 BN Utrecht
info@natuurenmilieu.nl
www.natuurenmilieu.nl

+31 (0)30 233 1328
Bank 13.19.62.035
KvK Utrecht 41192228



Natuur en Milieu. Voor een duurzame, mooie en gezonde wereld.