



duurzaamplus.nl
zelfstandig, onafhankelijk en ter zake

Effecten en bijwerkingen van vergroening autobelastingen

Door Désirée Crommelin, 25/04/2014



©Nedcon-groep

PBL ONDERZOCHT DE EFFECTEN EN BIJWERKINGEN VAN VERGROENING VAN AUTOBELASTINGEN met bpm, mrb en bijtelling, voor autobezitter, rijksoverheid en de auto-industrie. En wat is het effect van die vergroening van de autobelastingen op onze leefomgeving wat betreft CO₂-uitstoot en de luchtvervuiling?

PBL

In haar rapport *Belastingkortingen voor zuinige auto's: afwegingen voor fiscaal beleid* beschrijft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) de effecten en bijwerkingen van vergroening van onze autobelastingen? Sommige daarvan zijn gewenst, andere ongewenst, onverwacht of worden niet of nauwelijks benoemd. De vergroening van autobelastingen in Nederland beoogt vermindering van CO₂-uitstoot, maar laat luchtvervuiling (fijnstof en andere schadelijke stoffen) buiten beschouwing. Opmerkelijk als je je realiseert dat CO₂-uitstoot pas effect op de langere termijn heeft, terwijl luchtvervuiling ons op zeer korte termijn allemaal heel direct raakt. Dat bleek weer eens toen nog geen maand geleden Parijs en Londen een smog alert afkondigden en beperkingen oplegden aan het autoverkeer vanwege zware luchtvervuiling door weersomstandigheden. Nederland leek andere normen te hanteren en achtte een smogalarm niet noodzakelijk. Hoe dan ook: de vergroening van de autobelastingen, die in Nederland sinds 2006 is ingezet is zeer effectief geweest om de verkoop van zuinige auto's met lage CO₂-uitstoot te stimuleren.

“Vergroening autobelastingen vermindert CO2-uitstoot van het hele Nederlandse personenautopark met 0,2 procent op de korte termijn oplopend naar circa 1 procent op langere termijn.”

Top 10 EU

De vergroening van autobelastingen concentreert zich op het sturen op CO2-uitstoot van nieuwe personenauto's via de aanschafbelasting (bpm), de motorrijtuigenbelasting (mrb) en de fiscale bijtelling voor zakelijke auto's. Zo bepaalt in Nederland de fiscus dus welke auto hier populair is, met alle gevolgen van dien. Nederland stond voordat zij deze fiscale vergroening invoerde op de dertiende plaats in de ranglijst van landen met de laagste gemiddelde CO2-uitstoot van nieuw verkochte auto's. Door de huidige vergroening van de autobelastingen staat Nederland nu op plaats drie, achter Portugal en Denemarken in die ranglijst en behoort ons land tot de koplopers.

(On)betrouwbare groene overheid

Voor de rijksoverheid heeft de vergroening van de autobelastingen onverwachte en ongewenste gevolgen voor de schatkist, die met deze maatregelen jaarlijks anderhalf tot twee miljard euro aan inkomsten misloopt. In de Autobrief 2.0 waarmee het ministerie van Financiën in de loop van dit jaar zal komen, wordt de fiscale regelgeving voor personenauto's opnieuw uitgewerkt voor de periode 2016-2019. Hamvraag is: zet het kabinet Rutte-2 de vergroening van de autobelastingen op deze manier en met deze instrumenten voort? Want trekt de overheid de vergroenende maatregelen in, dan stelt ze velen teleur en boet zij in op haar geloofwaardigheid als duurzame overheid. Anderzijds heeft het verlies van deze miljarden wel grote invloed op het uitgavenpatroon in haar rijksbegroting.

“Fiscus bepaalt welke auto populair is in Nederland met alle gevolgen van dien.”

Bijwerkingen auto-industrie

Het effectief beïnvloeden van de vraag naar zuinige personenauto's heeft er toe geleid dat een steeds groter aantal autorijders een steeds kleiner aantal verschillende automodellen koopt of leaset. Dat effect is sterker geweest dan vooraf was ingeschat en heeft zijn weerslag op de auto-industrie. Hierbij mag ook wel degelijk aangetekend worden dat de testwaarden van de Europese typegoedkeuring, die auto-industrie opgeeft niet altijd overeenkomen met het werkelijke gebruik in de praktijk en ze deze te positief voorstelt.

Bij vergroening van de autobelastingen in de ene EU-lidstaat zoals Nederland, Denemarken of Portugal zetten autofabrikanten hun zuinige modellen vooral in die landen af. Omdat de CO2-emissienormen gelden voor héél Europa kunnen fabrikanten

het zich veroorloven in andere Europese landen, waar vergroening van de autobelastingen nog niet bestaat, minder zuinige auto's te verkopen. Het zogenaamde waterbedeffect! Per saldo kan de CO₂-uitstoot in Europa door personenauto's daardoor gelijk blijven.

Technologieneutrale CO₂-normen

De keuze van een technologieneutraal systeem voorkomt dat in een te vroeg stadium wordt gekozen voor technologie die op termijn toch niet de beste oplossing blijkt voor het op te lossen probleem. Vroege keuzes leiden tot de zogenaamde technologieval, waarbij gevestigde belangen in deze technologie verhinderen en bemoeilijken, dat een nieuwe wel optimale werkende en doelgerichte technologie de markt kan betreden. Anderzijds kan dit technologieneutrale normensysteem weer het tempo voor het op-de-markt- brengen van die innovaties vertragen, omdat in de pioniersfase er geen verdienmodel bestaat. Stimulering met overheidssubsidies in het kader van een innoverende industriepolitiek zou zulke innovaties wel sneller marktrijp kunnen maken. Relevant daarbij is de keuze aan welke technologie wel en niet subsidie wordt gegeven.

Gebruik of ontwerp-sloop criterium

Maar hoe schoon zijn zuinige auto's eigenlijk? De vergroening van de autobelastingen is gebaseerd op CO₂-uitstoot tijdens het gebruik van de auto ofwel *tank-to-wheel*-uitstoot. Maar hoe zuinig en schoon is de productie van deze wagens? Voor de productie, het transport en/of de sloop is energie – en dus diverse brandstoffen nodig – waarbij ook CO₂ vrijkomt. Deze factor speelt momenteel geen rol in de vergroening van de autobelastingen. Een integrale aanpak met een zogenaamde *well-to-wheel*-benadering voor de gebruikte brandstoffen en een *cradle-to-grave*-productie van de auto, waarbij duurzaamheid en hergebruik in de hele levenscyclus – van ontwerp tot en met sloop – als criteria gelden, zou recht doen aan de werkelijke duurzaamheidsdoelstellingen en gewenste gevolgen op klimaatverandering.

Vergroening autobelastingen: Hoe nu verder?

PBL somt tenslotte dilemma's op die spelen in het toekomstige beleid dat beschreven gaat worden in Autobrief 2.0: Wat wil Nederland: Koploper of volger zijn in de EU en in het EU-brede beleid? Stabiele inkomsten voor de schatkist of sturen op gedrag ter verduurzaming van de mobiliteit en daarbij willen uitgaan van de praktijk of van testwaarden op papier? Technologieneutraal, (innovatieve) technologie en de hergebruik en duurzaamheid in de levenscyclus van de autoproductie stimuleren?

[Planbureau voor de Leefomgeving](#)

