

CE
Centrum voor
energiebesparing en
schone technologie

Oude Delft 180

2611 HH Delft

Tel: (015) 2 150 150

Fax: (015) 2 150 151

E-mail: ce@antenna.nl

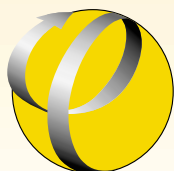
URL: <http://antenna.nl/ce>

Nieuwe opties voor een groener fiscaal stelsel

Rapport

Delft, februari 2000

Opgesteld door: B.A. Leurs
N.H. Manderveld
J.P. van Soest



Colofon

Bibliotheekgegevens rapport:

B.A. Leurs, N.H. Manderveld, J.P. van Soest

Nieuwe opties voor een groener fiscaal stelsel

Delft : Centrum voor energiebesparing en schone technologie, 2000

Belastingen / Indirecte belastingen / BTW / Energie / Emissies / Geluid / Afval / Grondstoffen / Landbouw / Bodem / Grondgebruik / Verkeer / Vervoer / Inventarisatie

Dit rapport kost f 35,= (€15,88) (exclusief verzendkosten).

Publicatienummer: 00.7658.04

Verspreiding van CE-publicaties gebeurt door:

Centrum voor energiebesparing en schone technologie

Oude Delft 180

2611 HH Delft

Tel: 015-2150150

Fax: 015-2150151

E-mail: boender@ce.antenna.nl

Opdrachtgever: Ministerie van VROM, directie Bestuurszaken

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider

drs B.A. Leurs

© copyright, CE, Delft

Het CE in het kort

Het Centrum voor energiebesparing en schone technologie (CE) is een onafhankelijk onderzoek- en adviesbureau dat werkzaam is op het raakvlak van milieu, economie en technologie. Wij stellen ons tot doel om vernieuwende, structurele oplossingen te ontwikkelen die beleidsmatig haalbaar, praktisch uitvoerbaar en economisch verstandig zijn. Begrip van de verschillende maatschappelijke belangen is daarbij essentieel.

Het CE is onderverdeeld in vier sectoren die zich richten op de volgende werkvelden:

- milieu-economie
- verkeer en vervoer
- materialen en afval
- (duurzame) energie

Van elk van deze werkvelden is een publicatielijst beschikbaar. Geïnteresseerden kunnen deze opvragen bij het CE. Daarnaast verschijnt er tweemaal per jaar een nieuwsbrief met daarin een overzicht van de actuele projecten. U kunt zich hierop zonder kosten abonneren (tel: 015-2150150).

Inhoud

Samenvatting en conclusies	1
1 Inleiding	5
2 Vergroeningsopties – kader en categorisering	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Kader	7
2.3 Categorisering	8
3 Algemeen	11
3.1 Nationaal, haalbaar op korte termijn	11
3.1.1 ‘Reparatie’ van de groenfinanciering	11
3.2 Supra-nationaal (EU, WTO)	11
3.2.1 Importheffingen in EU-verband halveren voor milieu-vriendelijke producten	11
3.3 BTW-opties	12
3.3.1 Europese lijst van producten die in laag BTW-tarief mogen vallen, controleren op duurzaamheid	12
3.3.2 Laag BTW-tarief voor investeringen in energiebesparing	12
3.3.3 Verhoging van BTW-tarief op vlees	13
3.3.4 Aanpassing van BTW-tarieven en accijnzen	14
3.3.5 Invoeren van BTW op vliegtickets dan wel heffing op vliegtickets	15
4 Energie	17
4.1 Nationaal, haalbaar op korte termijn: REB-gerelateerde opties	17
4.1.1 REB-verhoging in combinatie met een energiebesparingsfonds	17
4.1.2 REB verdiepen en verbreden	19
4.1.3 Belasten van afvalwarmte	20
4.2 Nationaal; creatief en interessant voor de langere termijn	20
4.2.1 Beïnvloeding leefstijlen via belastingmaatregelen	20
5 Emissies en materialen	23
5.1 Nationaal; kansrijk, maar vergt nog nader onderzoek	23
5.1.1 Pakket van maatregelen om verzuring en smogvorming tegen te gaan	23
5.1.2 Tegengaan van broeikasgassen, anders dan CO ₂	24
5.1.3 Heffing op PVC	24
5.1.4 Fiscale stimulering van duurzaam geproduceerd hout	25
5.1.5 Betalen van afvalverwijderingskosten bij aanschaf van een product	25
5.1.6 Heffing op geluid	26
5.2 Nationaal; creatief en interessant voor de langere termijn	27
5.2.1 Materiaalintensiteit van producten belasten	27
6 Landbouw, ruimte en bodem	29
6.1 Nationaal, haalbaar op korte termijn	29

6.1.1	Premie op een laag mineralenoverschot	29
6.1.2	Aantrekken vreemd vermogen voor duurzame landbouwbedrijven	29
6.1.3	Verruiming van de fiscale voorziening van bodemsanering en de kosten egalisatie reserve	30
6.1.4	Bodemsanering van particulieren aftrekbaar van de belastingen	31
6.2	Nationaal; kansrijk, maar vergt nog nader onderzoek	32
6.2.1	Terugsluizen van inkomsten uit heffingen op stikstof en nitraat	32
6.2.2	Belasting op minerale inputs	33
6.2.3	Ruimtebelasting met natuurcompensatie	33
6.2.4	Invoering van een natuurheffing voor de landbouw	34
6.2.5	Fiscaal beloningssysteem voor consumenten die duurzame producten kopen	34
6.2.6	Heffing op het in gebruik nemen van schone grond	35
6.2.7	Parkeren belasten	36
6.2.8	Saneringskosten als kostenpost opvoeren	37
6.3	Nationaal; creatief en interessant voor de langere termijn	37
6.3.1	Heffing op emissies van fosfaat en stikstof	37
6.4	Lokale opties	38
6.4.1	Invoering OZB voor landbouwgrond	38
6.4.2	Invoering OZB voor verkeersinfrastructuur	39
6.4.3	Bij taxatie waarde grond voor OZB afzien van eventuele verontreinigingen	40
7	Verkeer en vervoer	41
7.1	Nationaal; haalbaar op korte termijn	41
7.1.1	Accijnsvrijstelling voor biofuels	41
7.1.2	Laag accijnstarief voor motorbrandstoffen met een laag zwavelgehalte	41
7.2	Nationaal; kansrijk, maar vergt nog nader onderzoek	42
7.2.1	Elektronische kilometerheffing	42
7.2.2	Afschaffen van overdrachtsbelasting	44
7.2.3	MRB-tarief afhankelijk maken van brandstofgebruik	44
7.2.4	Verlaging MRB en verhoging dieselaccijns	45
7.2.5	Opheffen verlaagde MRB-tarief en vrijstelling BPM voor bestelwagens	46
7.2.6	Snelheidsbegrenzers voor bestelwagens verplicht stellen via fiscale eisen	47
7.2.7	Bevordering van LPG in huisvuilwagens	48
7.2.8	Heffing op emissies en/of geluidsniveau voor 'Landing and Take-off' (LTO)	48
7.2.9	Brandstofheffing voor de luchtvaart op binnenlandse vluchten	49
7.2.10	Accijnsvrijstelling voor biobrandstoffen in de binnenvaart en pleziervaart	50
7.2.11	Infrastructuurheffing voor spoorvervoer	50
7.3	Nationaal; creatief en interessant voor de langere termijn	51
7.3.1	Afschaffing Eurovignet en invoering van elektronische kilometerheffing of elektronische road pricing	51
7.3.2	Verlaging afdracht loonbelasting en sociale premies en invoering van elektronische kilometerheffing of elektronische road pricing	52
7.3.3	Gebiedsbepaalde belastingen voor bereikbaarheid	53

7.4	Supra-nationaal (EU, WTO)	54
7.4.1	Europese emissieheffing met terugsluizing naar de deelnemende landen of naar de luchtvaartmaatschappijen	54
7.4.2	Brandstofheffing voor de luchtvaart op Europees niveau (in heffingenpakket)	56
	Bronnen	59
A	Opties uit de brainstormsessie (inclusief discussie)	67
A.1	Inleiding	67
A.2	Resultaten	67
B	Opties uit de brainstormsessie – long list	73
B.1	Inleiding	73
B.2	Resultaten	73
B.2.1	Afval en materialen	73
B.2.2	Energie	74
B.2.3	Verkeer en vervoer	76
B.2.4	Landbouw en ruimte	78
B.2.5	Algemeen	79

Samenvatting en conclusies

Inleiding

In maart 1996 en november 1997 heeft de (eerste) Werkgroep Vergroening van het Fiscale Stelsel haar bevindingen over een groot aantal opties voor vergroening van het belastingstelsel gepubliceerd. Op basis van de kwalitatieve en kwantitatieve aanbevelingen van die werkgroep is een aantal vergroeningsmaatregelen overgenomen in het nieuwe belastingstelsel dat per 1 januari 2001 in werking treedt.

In april 1999 is besloten om een tweede Werkgroep Vergroening van het Fiscale Stelsel in te stellen. Deze werkgroep zal zich tot medio 2001 gaan bezighouden met mogelijkheden voor verdere vergroening.

Het voorliggende onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van VROM en heeft als doel aan te geven welke mogelijkheden er op korte, middellange en lange termijn zijn om het belastingstelsel verdergaand te vergroenen. De resultaten van dit project bieden het ministerie de mogelijkheid een groot aantal opties (met relevante achtergrondinformatie) in te brengen in de tweede Werkgroep Vergroening van het Fiscale Stelsel.

Het betreft hier een inventariserende studie waarbij de onderzoekers geen uitspraak doen over de plaats van vergroening in het hele milieubeleid en over een optimale invulling van het belastingstelsel.

Werkwijze

Op basis van een literatuuronderzoek en interviews met deskundigen is een overzicht samengesteld van mogelijke vergroeningsopties. Van elke optie zijn de volgende aspecten in kaart gebracht:

- 1 Beschrijving van de optie.
- 2 Doel van de vergroeningsoptie.
- 3 Fiscaal belang.
- 4 Verwacht milieueffect.
- 5 Knelpunten bij implementatie en eventuele oplossingen.
- 6 Bronverwijzingen.

De geïnventariseerde opties zijn in een aantal thema's ingedeeld:

- algemeen, inclusief BTW-opties;
- energie;
- emissies en materialen (inclusief afval);
- landbouw, ruimte en bodem;
- verkeer en vervoer.

Voor de opties is ook aangegeven op welke termijn de onderzoekers denken dat de opties ingevoerd kunnen worden¹. Deze indeling heeft plaatsvonden door middel van 'expert judgement' door de onderzoekers. Daarbij zijn de volgende criteria gebruikt:

- technische uitvoerbaarheid;
- politieke haalbaarheid;
- aansluiting met bestaand instrumentarium;
- juridische uitvoerbaarheid.

Naast de mogelijkheden die er zijn om het Nederlandse fiscale stelsel verder te vergroenen, zijn ook opties opgenomen die hetzij door de lokale overheid genomen kunnen worden, hetzij door internationale organisaties. Dit omdat de tweede Werkgroep Vergroening ook opties voor overheden op andere niveaus wil aanreiken.

Opties die recent in discussie zijn geweest in de politiek en niet in concrete beleidsmaatregelen zijn vertaald, hebben we niet opgenomen in de rapportage. Het betreft hier onder andere de lage accijns op 'rode' diesel en inputheffingen.

Tot slot zijn in de bijlagen nog vergroeningsopties opgenomen die tijdens een brainstormsessie met experts naar boven gekomen zijn. Van deze opties ontbreekt aanvullende informatie (wat is het fiscaal belang, wat zijn de milieueffecten, welke knelpunten en mogelijke oplossingen zijn er, etc.) die wel bij de opties in het hoofdrapport beschikbaar was. Wel staan hier veel opties op, die op termijn interessant kunnen zijn.

Conclusies

De uitkomst van de inventarisatie leert dat er nog veel mogelijkheden zijn om het fiscale stelsel verder te vergroenen. In totaal zijn 52 opties met achtergrondinformatie weergegeven. Deze opties zijn als volgt ingedeeld in thema en mogelijke termijn van invoering:

Tabel 1 Overzicht van vergroeningsopties naar thema en termijn van invoering

Termijn	Thema					Totaal
	Algemeen	Energie	Emissies en materialen	Landbouw, ruimte en bodem	Verkeer en vervoer	
Korte termijn	1	3	-	4	2	10
Middellange termijn ^a	-	-	6	8	11	25
Lange termijn ^b	-	1	-	1	3	5
Europees en lokaal niveau ^c	6	-	1	3	2	12
Totaal	7	4	7	16	18	52

- a De opties die hier staan, zijn in het rapport ingedeeld onder de kop 'kansrijk, maar vergt nog nader onderzoek'.
- b De opties die hier staan, zijn in het rapport ingedeeld onder de kop 'Creatief en interessant voor de langere termijn'.
- c De opties die hier staan, zijn in het rapport niet op termijn ingedeeld. Het betreft hier echter veelal opties die op middellange termijn invoerbaar zijn.

¹ Deze indeling bestaat uit 'haalbaar op korte termijn', 'kansrijk, maar vergt nog nader onderzoek' en 'creatief en interessant voor de langere termijn'.



Uit de inventarisatie blijkt dat het grootste aantal opties op het gebied van landbouw, ruimte en bodem, en verkeer en vervoer ligt. Dit neemt niet weg dat er op de andere thema's geen interessante opties naar voren gekomen zijn. Integendeel, op het gebied van energie zijn aanpassingen op de regulerende energiebelasting gevonden, die weliswaar niet talrijk in aantal zijn, maar wel in financiële omvang en potentieel milieueffect. Op het gebied van emissies en materialen is onder andere een potentieel belangrijke optie naar voren gekomen in de vorm van een heffing op geluid.

Verder blijkt uit de inventarisatie dat een-vijfde van de opties 'kansrijk en haalbaar op korte termijn' is volgens de onderzoekers. Deze opties lijken dus (zonder nader onderzoek) snel invoerbaar.

Bijna driekwart van de opties is op middellange termijn invoerbaar naar inzicht van de onderzoekers. Dit betreft de geïnterpreteerde opties die volgens de onderzoekers kansrijk zijn, maar nog nader onderzoek vergen en ook de mogelijkheden die op Europees en lokaal niveau geïnterpreteerd zijn. Die zijn in het algemeen ook op middellange termijn invoerbaar, al dan niet na nader onderzoek.

Volgens de onderzoekers is tot slot nog een-tiende van de opties creatief en interessant, maar pas haalbaar op de langere termijn. Deze opties kunnen dan nog aangevuld worden met de opties die in de bijlagen genoemd staan. Ook op de lange termijn lijkt verdere vergroening dus nog mogelijk.



1 Inleiding

Dit rapport schetst het resultaat van het project "Nieuwe opties voor een groener fiscaal stelsel". Dit project is door het Centrum voor energiebesparing en schone technologie (CE) uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van VROM, directie Bestuurszaken.

In maart 1996 en november 1997 heeft de Werkgroep Vergroening van het Fiscale Stelsel rapportages uitgebracht, waarin een groot aantal opties voor vergroening van het belastingstelsel is bekeken. Hierover zijn ook kwalitatieve en kwantitatieve aanbevelingen gedaan. De taak van de Werkgroep was 'om te bezien welke mogelijkheden konden worden ingezet binnen het fiscale stelsel die het belang van de bescherming van het milieu dienen en een duurzame ontwikkeling van de economie bevorderen'.

In april 1999 is besloten om een tweede Werkgroep Vergroening van het Fiscale Stelsel in te stellen. Deze werkgroep zal zich tot medio 2001 gaan bezighouden met mogelijkheden voor verdere vergroening. Deze tweede Werkgroep Vergroening wordt door de minister van VROM en de staatssecretaris van Financiën gezamenlijk ingesteld.

In de tweede Werkgroep Vergroening van het Fiscale Stelsel zullen mogelijke opties voor vergroening die door de vorige werkgroep niet zijn bekeken, onderzocht worden. Tevens is het mogelijk dat een aantal opties, dat wel reeds is bekeken, door nieuwe inzichten en maatschappelijke veranderingen opnieuw aan de orde komt, respectievelijk doordat de optiek van de tweede Werkgroep vermoedelijk wat zal verschillen van de vorige.

Sinds eind 1997, de periode waarin de vorige Werkgroep Vergroening de laatste rapportage presenteerde, is een groot aantal studies uitgevoerd dat aanknopingspunten biedt voor (verdere) vergroening. Daarnaast zijn er verschillende overheidsdocumenten verschenen waarin eveneens gewag wordt gemaakt van mogelijkheden voor vergroening.

Om de zoektocht naar mogelijke opties te vergemakkelijken heeft het CE het voorliggende project uitgevoerd voor het Ministerie van VROM. Het ministerie kan met de resultaten van dit project snel een groot aantal opties inbrengen in de tweede Werkgroep Vergroening van het Fiscale Stelsel met relevante achtergrondinformatie.

Doel

Het doel van dit project is tweeledig:

- 1 Het maken van een overzicht van overzicht kansrijke opties voor vergroening van het belastingstelsel op het gebied van energie(besparing), klimaatbeleid, afval- en materialenbesparing, ruimtegebruik en verkeer en vervoer, die op relatief korte termijn na behandeling in de Werkgroep Vergroening II ingevoerd zouden kunnen worden.*
- 2 Het genereren van een lijst van mogelijke nieuwe opties voor vergroening van het belastingstelsel, die wellicht op de langere termijn ooit invoerbaar zullen zijn, maar daarvoor waarschijnlijk eerst een 'onderzoek- en ontwikkelingstraject' zullen moeten doorlopen.*

Het Ministerie van VROM kan met de resulterende overzichten een ‘vliegende start’ van de tweede werkgroep “Vergroening van het fiscale stelsel” tot stand brengen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 geven we aan in welk kader de voorliggende studie moet worden gezien en hoe we zijn gekomen tot een handzame categorisering. In de volgende hoofdstukken presenteren we vervolgens per thema (energie, afval, vervoer, etc.) de opties die ingezet kunnen worden. Hierbij is ook nog een indeling gemaakt op niveau van de optie (nationaal, supranationaal of lokaal) en is indicatief de termijn van invoering aangegeven.

Daarnaast komen de in de bijlage opties aan bod die in diverse brainstormsessies naar boven zijn gekomen; deze opties zijn in het algemeen minder ver uitgewerkt.



2 Vergroeningsopties – kader en categorisering

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk geven we allereerst weer in welk kader deze studie gezien zou moeten worden. Deze inkadering is van belang om in te zien wat te verwachten is van deze studie. Vervolgens presenteren we de categorieën waarin we de 'groslijst' van opties hebben ingedeeld. Deze indeling is gemaakt om een overzichtelijker en handzamer geheel te presenteren.

2.2 Kader

In deze paragraaf geven we beknopt weer hoe dit rapport gezien zou moeten worden in relatie tot het belastingstelsel en de verdere vergroening daarvan. De reikwijdte van dit kader is beperkt, omdat het in dit rapport niet gaat om een gefundeerde theoretische onderbouwing van de opties, noch om een uitgebreide selectie van opties, maar om het presenteren van een 'groslijst' of 'kaartenbak' waaruit verder vrijuit kan worden geput ten behoeve van de discussies in de Werkgroep Vergroening II.

Het doel van het onderzoek was om aan te geven welke mogelijkheden er op korte, middellange en lange termijn nog zijn om het belastingstelsel te vergroenen. Het betreft dus een zuiver inventariserende studie. Dit impliceert dat het geen leidraad is voor de stappen die idealiter in een bepaalde volgorde genomen zouden moeten worden. Die werkzaamheden zullen immers door de Werkgroep Vergroening II worden verricht.

Een dergelijke leidraad zou er uit kunnen bestaan dat de volgende stappen achtereenvolgens genomen zouden worden (voor ieder thema):

- (i) in kaart brengen welke wet- en regelgeving momenteel aan de orde is, welke fiscale maatregelen reeds ingevoerd zijn en waar nog problemen liggen;
- (ii) in kaart brengen welke veranderingen in de beleidsvoorbereiding naar voren komen en dus in de komende tijd ingevoerd zullen worden;
- (iii) inspelen op de mogelijkheden die dan nog aanwezig zijn voor verdere vergroening.

Het doel van de voorliggende studie is *expliciet niet* om deze stappen allemaal te zetten. Alleen het inventariseren van mogelijkheden voor verdere vergroening van het fiscale stelsel zoals die naar voren zijn gekomen, worden gepresenteerd. Hierbij wordt niet aangegeven welke optie het beste is, gegeven de huidige en (verwachte) toekomstige ontwikkelingen. Verder zijn opties die voorzover bekend op enigerlei wijze al worden voorbereid niet in de rapportage opgenomen.

Dit is een belangrijke afbakening van het onderzoek geweest. Verder zijn de volgende kanttekeningen van belang bij het doornemen van de uitgebreide lijsten.

Zoals in het projectplan bij de offerteaanvraag is aangegeven, hebben de onderzoekers voor een pragmatische aanpak gekozen, waarbij voorbijge-

gaan wordt aan theoretische achtergronden over een optimale invulling van het fiscale stelsel en de plaats van vergroening daarin.

Deze beperking van het onderzoek leidt ertoe dat (theoretisch) zeer effectieve *regulerende heffingen* (denk aan een heffing op emissies) genoemd worden naast opties die als eerste doel *belastinginkomsten* genereren en daarnaast een (wellicht miniem) milieueffect als resultaat hebben (denk aan de invoering van BTW op vliegtickets) en opties die bedoeld zijn om de werkelijke *milieukosten te internaliseren* (denk aan een heffing op producten waarbij middels een LCA de werkelijke milieukosten door de consument betaald worden). Dit onderscheid is zeker van belang in het kader van een optimale invulling van een groener fiscaal stelsel, maar valt buiten het bereik van voorliggende inventarisatiestudie.

Verder merken we op dat in de kaartenbak zowel opties voorkomen die de invoering van nieuwe heffingen betreffen als opties die het opheffen van fiscale vrijstellingen ('indirecte subsidies') inhouden. Ook hierin hebben we een pragmatische aanpak gekozen, zodat al deze opties in de kaartenbak voorkomen. In de praktijk zal het soms eenvoudiger zijn om bestaande subsidies op te heffen (of aan te passen) dan een nieuwe heffing in te voeren. Bij de beschrijving van iedere optie is wel aangegeven wat de knelpunten zijn en eventuele oplossingen daarvoor.

Tot slot geven we aan dat de beschrijving van de opties, voor zover gebaseerd op de informatie uit de literatuur, soms uitgaat van oudere informatie. Binnen het bestek van deze studie was het niet mogelijk om de gegevens over milieueffecten en fiscaal belang aan te passen aan de huidige situatie. Dit houdt in dat het milieu-effect groter of kleiner kan zijn dan in de beschrijving opgenomen, afhankelijk van hoe de recente ontwikkelingen zijn geweest. We achten dat een aanvaardbare werkwijze, gelet op het verdere gebruik van dit rapport, dat een inventarisatie beoogt te zijn, geen basis voor beleidsvoorbereiding. We gaan ervan uit dat opties die als mogelijk interessant voor het beleid worden gezien nog de nodige uitwerkingsstappen zullen krijgen.

2.3 Categoriëring

Op basis van het literatuuronderzoek en interviews met deskundigen is een uitgebreide 'kaartenbak' samengesteld. Op ieder van deze kaarten wordt een genoemde vergroeningsoptie beschreven aan de hand van de volgende aspecten:

- 1 Beschrijving van de optie.
- 2 Doel van de vergroeningsoptie.
- 3 Fiscaal belang.
- 4 Verwacht milieu-effect.
- 5 Knelpunten bij implementatie en eventuele oplossingen.
- 6 Bronverwijzingen.

Tezamen levert deze informatie een handzaam overzicht van mogelijkheden, moeilijkheden, oplossingen en bronverwijzing. Dit overzicht zal als basis kunnen fungeren bij het bepalen van raadzame vergroeningsopties. Voor een groot aantal mogelijkheden staat immers de informatie beschikbaar (met daarbij de bron waarnaar verwezen is).

Deze resultaten presenteren we in verschillende categorieën:

- (i) de opties zijn ingedeeld naar verschillende thema's (denk aan energie, afval, landbouw, ruimte en vervoer);
- (ii) we hebben de opties ingedeeld op de termijn waarop de optie in te voeren is (kort, middellang, lang);
- (iii) onderscheid tussen opties die lokaal, nationaal en supra-nationaal (in WTO- of Europees verband) ingezet kunnen worden.

De eerste indeling is in de meeste gevallen duidelijk. De verdeling in thema's is als volgt:

- algemeen, inclusief BTW-opties;
- energie;
- emissies en materialen (inclusief afval);
- landbouw, ruimte en bodem;
- verkeer en vervoer:
 - personenvervoer;
 - goederenvervoer;
 - overig wegvervoer;
 - luchtvaart;
 - scheepvaart;
 - railvervoer.

Voor de overzichtelijkheid zijn we wat betreft de BTW buiten deze thematiek getreden, en hebben we alle opties die op de BTW betrekking hebben in een apart cluster ondergebracht.

Het tweede onderscheid is gemaakt op basis van een aantal criteria. Dit is niet in alle gevallen eenduidig te doen: verschillende beleidsmakers en onderzoekers hebben een andere inschatting van de (on)mogelijkheden en daarmee de termijn waarop een bepaalde optie in te voeren is.

De onderzoekers hebben op basis van de volgende criteria een (ruwe) indeling gemaakt van de opties die op bepaalde termijn invoerbaar zijn:

- technische uitvoerbaarheid;
- politieke haalbaarheid²;
- aansluiting met bestaand instrumentarium;
- juridische uitvoerbaarheid.

De opties hebben we langs deze criteria gelegd en daaruit is een indeling ontstaan in de volgende categorieën:

- 1 Kansrijk en op korte/middellange termijn invoerbaar
 - a Haalbaar op korte termijn. Het betreft hier opties waarvoor een goede onderbouwing in de vorm van studierapporten en/of beleidsdocumenten beschikbaar is. Deze opties kunnen ter kennisname van de Werkgroep Vergroening II worden gebracht, en na nadere discussie en analyse aldaar hun weg vervolgen door de officiële besluitvormingskanalen, om uiteindelijk binnen afzienbare tijd te kunnen worden ingevoerd.
 - b Kansrijk, maar vergt nog nadere uitwerking. Het betreft hier opties waarvoor een redelijke mate van onderbouwing bestaat, maar waar-

² Dit betreft de politieke haalbaarheid buiten opties die recent (politiek) afgekaart zijn. Deze recent afgekaarte opties zijn niet opgenomen in de rapportage. Het betreft hier onder andere de lage accijns op 'rode' diesel en inputheffingen (m.n. op het gebied van energie).

voor naar verwachting nog wel een nadere analyse nodig is alvorens het invoeringsproces in gang kan worden gezet. Ook deze opties kunnen ter kennisname van de Werkgroep Vergroening II worden gebracht, in het kader waarvan naar verwachting ook enige onderzoeksgelden ter beschikking staan voor nadere studie.

- 2 Creatief en interessant voor de langere termijn. Het betreft hier opties die nieuw, rijp en groen zijn, of waarvan slechts in zeer beperkte mate studiemateriaal voorhanden is, en die niet op korte termijn invoerbaar zijn. Deze opties vormen gezamenlijk echter wel een onderzoek- en ontwikkelingsagenda. Ze kunnen over enkele jaren zover zijn ontwikkeld dat ze in categorie 1a of 1b vallen, waardoor ook op de langere termijn druk op de politieke en maatschappelijke 'vergroeningsagenda' blijft bestaan.

Het laatste onderscheid is in het algemeen duidelijk: in enkele gevallen is het nauwelijks mogelijk om binnen het Nederlands belastingstelsel *op dit moment* verdere vergroening door te voeren, omdat Europese richtlijnen dit in de weg staat. In dat geval is de optie opgenomen bij het Europese niveau.



3 Algemeen

In dit cluster staan enkele algemene vergroeningsopties, dat wil zeggen opties die niet specifiek zijn voor een bepaald terrein zoals energie, verkeer of dergelijke. Verder staan enkele opties vermeld die op de BTW betrekking hebben.

3.1 Nationaal, haalbaar op korte termijn

3.1.1 'Reparatie' van de groenfinanciering

Beschrijving van de optie

Door de nieuwe belastingplannen met betrekking tot de vennootschapsbelasting wordt het voordeel als gevolg van de vrijstelling van (inkomsten-) belasting van rente, ontvangen uit groene fondsen, vrijwel teniet gedaan.

Doel van vergroeningsoptie

Het rentevoordeel voor de geldverstrekkers herstellen zodat financiering voor groene fondsen aantrekkelijk blijft.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

1 Notitie ten behoeve van voorliggende studie, Henk den Boon, E-Connection, 1 november 1999

3.2 Supra-nationaal (EU, WTO)

3.2.1 Importheffingen in EU-verband halveren voor milieu-vriendelijke producten

Beschrijving van de optie

Op import van o.a. vlees, suiker en graan wordt de importheffing gehalveerd indien het om milieuvriendelijke producten gaat.

Doel van vergroeningsoptie

Stimuleren van import van milieuvriendelijk geproduceerde producten. Ook stimulans voor de landen buiten de EU om milieuvriendelijker te gaan produceren.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Jeroom Remmers, Stichting Natuur en Milieu, Utrecht, 19 november 1999

3.3 BTW-opties

3.3.1 Europese lijst van producten die in laag BTW-tarief mogen vallen, controleren op duurzaamheid

Beschrijving van de optie

De Europese lijst van producten die in het lage BTW tarief mogen vallen zou gecontroleerd moeten worden op de duurzaamheid van de producten. Producten die niet duurzaam, milieuvriendelijk of schoon genoeg zijn, zouden van de lijst moeten worden afgevoerd. Eventueel kunnen er nieuwe producten aan de lijst worden toegevoegd zoals bijvoorbeeld energiezuinige wasmachines etc.

Doel van vergroeningsoptie

Voor de Europese lidstaten afzonderlijk het mogelijk maken om te sturen op de duurzaamheid van producten door middel van het BTW-tarief (individuele lidstaten mogen niet afzonderlijk bepalen welke producten voor een laag BTW-tarief in aanmerking kunnen komen). Bij de huidige samenstelling van de lijst met producten die landen in het lage tarief mogen stoppen is de duurzaamheid geen criterium geweest, hierdoor is het in een aantal gevallen erg lastig voor een individuele lidstaat om duurzame producten te stimuleren.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Er moet een Europees milieukeurmerk komen.

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Wieger Visser, Ministerie van LNV, Den Haag, 3 november 1999

3.3.2 Laag BTW-tarief voor investeringen in energiebesparing

Beschrijving van de optie

Voor investeringen in energiebesparing gaat het lage BTW-tarief gelden. In navolging van een (nog niet geïmplementeerd) idee van Groot-Brittannië.



Doel van vergroeningsoptie

Investerings in energiebesparende opties stimuleren.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Momenteel is het niet mogelijk om dergelijke investeringen onder het lage BTW-tarief te laten vallen. Hiervoor is het nodig om de 6^e EU-richtlijn aan te passen, hetgeen alleen kan met unanimiteit van stemmen in de Europese Commissie.

Bronverwijzing

- 1 Van der Werff, T., F. Rooijers, J. Verlinden
Nederlands energiebesparingsbeleid langs de meetlat, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 2 Gesprek met Saeda Moorman, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 15 september 1999

3.3.3 Verhoging van BTW-tarief op vlees

Beschrijving van de optie

Bij de aankoop van vlees door consumenten zal i.p.v. het lage BTW-tarief (6%) het hoge BTW-tarief (17,5%) worden geheven. BTW-heffing op vlees zou ook op vis moeten ingevoerd. Voor biologisch vlees geldt deze verhoging van het BTW tarief niet.

Doel van vergroeningsoptie

Doel is een verschuiving van belasting van andere grondslagen naar milieu. Vlees heeft een relatief zwaar milieu-effect (fosfaten en stikstof) en zou daarom in het hogere BTW-tarief moeten vallen [4].

Fiscaal belang

Extra inkomsten voor de overheid van 1 miljard gulden per jaar (indien de vleesconsumptie gelijk blijft).

Verwacht milieu-effect

- Afname van mestprobleem uit varkenshouderij.
- Vermindering ruimtegebruik per geproduceerde voedingswaarde.
- Afname van de varkensstapel.
- Afname van milieudruk met 1,0%: afname van stikstof met 6 kton per jaar.
- Afname van fosfor met 0,6 kton per jaar; en
- Afname van uitstoot van ammoniak met 1 kton per jaar.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen [2]

- De definitie van 'wat is vlees' kan een probleem opleveren. In geval van het vaststellen van een (arbitraire) grens van de hoeveelheid vleesproduct in een product zal het hogere BTW-tarief zorgen voor een prikkel in de richting van die grens [4].
- Argumenten als: het stukje vlees van 'de gewone man wordt aangetast'.
 - De kosten kunnen naar de lage inkomens worden teruggesluisd, zodat men er per saldo niet op achteruitgaat.

- BTW heffing is een instrument dat past in een belastingverschuiving, echter het geeft niet direct een prikkel tot minder gebruik van bestrijdingsmiddelen en de emissie van nutriënten: milieuheffingen (= inputheffingen) doen dat wel.
- BTW heffen op vlees heeft niet zo heel veel zin omdat BTW-heffing niet doorwerkt als prikkel in de bedrijfskolom als prikkel om duurzamer vlees te produceren (iedere ondernemer kan namelijk zijn BTW aftrekken) Het werkt alleen vanuit de consumentenkant. [5]
 - Het is veel beter om een accijns in te voeren op vlees. Deze werkt namelijk wel door in de bedrijfskolom [5].
- Hoe wil je zo'n BTW heffing doorrekenen in producten die maar gedeeltelijk uit vlees bestaan (zoals bijvoorbeeld kroket)? Gezien het feit dat BTW aftrekbaar is voor de producent en de kroketverwerker, werkt een hoog BTW tarief voor puur vlees niet door in de afzonderlijke producten. Er moet dus voor elk product opnieuw een keuze worden gemaakt. Dan krijg je dezelfde discussie als die in 1989 speelde dat er een tarief was voor luxe voedsel en basisvoedsel en overal discussie over kan ontstaan. Dit is destijds afgeschaft omdat het te ingewikkeld was [5].
 - Indien een accijns wordt ingevoerd op niet-duurzaam geproduceerd vlees, kan deze wel worden doorgerekend naar producten die maar gedeeltelijk uit vlees bestaan gezien accijns een last is voor alle producenten en verwerkers in de vleesproducerende keten [5].

Bronverwijzing

- 1 Romijn, B., et al.
Inventarisatie milieuschadelijke subsidies in Nederland, AIDEnvironment i.s.m. Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Amsterdam, 1997
- 2 Wit, R.C.N.
Opties voor vergroening van het fiscale stelsel (interne notitie), Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1999
- 3 Gesprek met Marc Davidson, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 6 september 1999
- 4 Gesprek met Ron Wit, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 21 september 1999
- 5 Gesprek met Wieger Visser, Ministerie van LNV, Den Haag, 3 november 1999

3.3.4 Aanpassing van BTW-tarieven en accijnzen

Beschrijving van de optie

Op Europees niveau invoering van een verlaagd BTW-tarief (0% of 1%) voor biologische producten. Het verlagen van de accijnzen op biologisch bier (bijv. verlaging van f 6,- per hectoliter, is 2 cent per flesje). Ook verlaging van accijns voor andere biologische dranken, zowel alcoholisch als frisdranken.

of:

Een volledige herziening van het Nederlandse belastingstelsel waarbij landbouwproducten in het 9% of 10% tarief vallen en biologische en milieuvriendelijk diensten/producten in het BTW-tarief van 5% vallen.



Doel van vergroeningsoptie

Door het 'ecologiseren' van de BTW tarieven kunnen er voordelen ontstaan voor de consument, het milieu, de werkgelegenheid, het inkomen in de landbouw en de kosten van EU-landbouwsubsidies.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

Per product zal het effect van de accijnsaanpassing zeer verschillend zijn. Bijvoorbeeld biologische zuivelproducten kunnen sterk concurrerend worden met de gangbare zuivelproducten waardoor steeds meer melkveebedrijven zullen omschakelen naar biologisch (gunstig voor afname van nitraat- en ammoniakvervuiling).

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Bart Jan Krouwel, Rabobank Nederland en Jeroom Remmers, Stichting Natuur en Milieu, Utrecht, 19 november 1999
- 2 Financieel en fiscaal stimuleringsinstrumentarium ten behoeve van de groei van de biologische landbouw (voorlopige versie), Rabobank Nederland, 1999

3.3.5 Invoeren van BTW op vliegtickets dan wel heffing op vliegtickets

Beschrijving van de optie

Bij de aanschaf van een vliegticket wordt de normale BTW wordt betaald die geldt voor het kopen van alle producten.

Alternatief is invoering van een vaste heffing per ticket. Voor bestemmingen buiten Europa wordt een dubbel tarief geheven t.o.v. de toeslag voor vliegzeuren binnen Europa. De opbrengst van de heffingen gaat naar de landen waar vanuit gevlogen wordt.

Als specifiek geval kan ook nog gedacht worden aan het volgende: personen die een vliegzeis maken voor toeristische doeleinden betalen een extra heffing [9].

Doel van vergroeningsoptie

Rechtvaardigheidsoverweging, ter compensatie van de BTW vrijstelling van de luchtvaart [3] of inderdaad de huidige indirecte steun aan de luchtvaart afschaffen [5], [6], [7] en [8].

Daarbij resulteert een optimaler gebruik van middelen, verhoging welvaart en verlaging uitstoot van emissies als gevolg van een verlaagde vraag.

Doel van de specifieke heffing voor vliegzeuren met toeristische doeleinden is dat de schade die toerisme aanbrengt (o.a. emissies, ruimte etc.) belast wordt. [9]

Fiscaal belang

Heffing van: 2,00-9,00 \$/passagier voor Europese bestemmingen.
4,00-18,00 \$/passagier voor niet-Europese bestemmingen.

Bij het invoeren van BTW resulteren inkomsten voor de overheid van 572 miljoen gulden (uitgaande van BTW-tarief van 17,5%, vliegen is immers geen eerste levensbehoefte) of 196 miljoen gulden (uitgaande van een tarief van 6%, gelijk aan de concurrerende binnenlandse vervoerswijzen).

Verwacht milieu-effect

Het aantal passagierskilometers (volume) zal afnemen. Hierdoor zullen de emissies afnemen met 8 à 12%. De heffing stuurt echter niet op de milieuefficiëntie van de luchtvaart [2].

Bij het invoeren van BTW op de vliegtickets zal het aantal luchtvaartpassagiers en het goederenvervoer zal met 8% dalen (uitgaande van prijselasticiteit van -0,5, bij BTW van 17,5%). Dit betekent een afname van 0,5 Mton CO₂-emissie [4].

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Geen stimulans voor vliegtuigmaatschappijen om emissie te reduceren.
- De heffing grijpt niet aan op de vervuiler [3].
- In geval van invoeren van BTW op vliegtickets moet de regeling geharmoniseerd worden in de EU.
 - Ticketheffing levert minder problemen in Europees verband.
- De BTW-verhoging op vliegtickets, naar het normale tarief is mogelijk zonder Europese afstemming, het effect daarvan is niet in rapporten berekend, maar naar verwachting fors kleiner dan een BTW-verhoging in Europees verband.

Bronverwijzing

- 1 Bleijenberg, A.N., R.C.N. Wit
A European environmental aviation charge: feasibility study, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 2 Dings, J.M.W., W.J. Dijkstra, R.C.N. Wit
European aviation emissions: trends and attainable reductions, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1997
- 3 Gesprek met Jos Dings, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 23 september 1999
- 4 Bleijenberg, A.N., M.D. Davidson en B.A. Leurs,
Klimaatschadelijke subsidies: inventarisatie voor Nederland, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 5 Romijn, B., et al.
Inventarisatie milieuschadelijke subsidies in Nederland, AIDEnvironment i.s.m. Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Amsterdam, 1997
- 6 De Wit, G., R. Wit, H. Taselaar, E. Wasch
Vergroening van het belastingstelsel: opties vanuit een lange-termijn perspectief, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1996
- 7 Gesprek met Marc Davidson, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 6 september 1999
- 8 Gesprek met Ron Wit, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 21 september 1999
- 9 Gesprek met Vincent van den Bergen, Ministerie van VROM, directie Internationale Milieuzaken, Den Haag, 3 november 1999



4 Energie

In dit cluster zijn alle opties opgenomen die op energie betrekking hebben, met uitzondering van BTW-opties (die in het cluster algemeen zijn gerangschikt), en met uitzondering van energie ten behoeve van specifieke toepassingen, zoals motorbrandstoffen, die onder het thema verkeer en vervoer zijn terug te vinden.

Verscheidene opties zijn gericht op de REB, de Regulerende Energiebelasting. Deze zijn in één paragraaf bij elkaar gezet.

4.1 Nationaal, haalbaar op korte termijn: REB-gerelateerde opties

4.1.1 REB-verhoging in combinatie met een energiebesparingsfonds

Beschrijving van de optie

Alle huishoudens en openbare gebouwen betalen per gebruikte kWh elektriciteit een extra heffing. Per huishouden komt dat neer op een heffing van f 4,50 à f 7,50. Deze heffing komt boven op de CO₂-tax die alle huishoudens, openbare gebouwen en de commerciële sector moeten betalen.

Het geld wordt in een fonds gestopt waarmee subsidie ter beschikking wordt gesteld voor ontwikkeling, marketing, aanschaf en toepassing van elektriciteitsbesparende apparaten en installaties. Ook kan met het fonds de conversie van een elektrisch verwarmingssysteem naar een collectief verwarmingssysteem (op aardgas of stadsverwarming) worden gesubsidieerd.

Met dit systeem kan ook naar andere stimuleringsmaatregelen worden gekeken, zoals energiepremies voor energiezuinige elektrische apparaten en zuinige bouw. (In navolging van Denemarken.)

Ook kunnen de extra inkomsten gebruikt worden om huishoudens de mogelijkheid te bieden een extra hypotheek op te nemen voor energiebesparende maatregelen mits de verwachte maandelijkse besparing op de energiekosten hoger is dan de maandelijkse aflossing van de hypotheek. (In navolging van de Verenigde Staten).

Nog een andere mogelijkheid is dat voor energiebesparende maatregelen in bestaande gebouwen hypotheekleningen worden verstrekt met rentes die 1% onder de marktrente liggen (in navolging van Duitsland), dan wel het regelen van renteaftrekbaarheid of zachte leningen.

In Nederland is het mogelijk om een groene hypotheekrente te krijgen vanuit de regeling Groen Projecten van VROM, LNV en Financiën. Deze hypotheekleningen gaan echter om de aankoop van het huis en niet om de toepassing van energiebesparende activiteiten [2]. Deze regeling zou minder bureaucratisch vormgegeven moeten worden. Doel is immers een effectieve maatregel [4].

of:

De kosten voor het nemen van energiebesparende isolatiemaatregelen in bestaande woningen zijn aftrekbaar van de inkomstenbelasting. Alleen de toepassing van bepaalde keurmerken komen hiervoor in aanmerking (in navolging van Frankrijk.)

In Nederland is er wel een vergelijkbaar systeem. Dit is echter geïnitieerd door de energiebedrijven. Hier gaat het om een MAP-heffing die geïnd wordt op het energiegebruik van de consumenten en met het geld worden een zelfde soort activiteiten ondernomen als met het Deense energiebesparingsfonds [2].

De opbrengsten kunnen ook gebruikt worden voor verdere stimulering van Ecoteams en zachte leningen voor milieu-/energievriendelijke aankopen [3].

Doel van vergroeningsoptie

Het bevorderen van elektriciteitsbesparing, door zowel 'straffen' als 'belonen'.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Het is de vraag wat de noodzaak is van positieve prikkels bovenop de huidige energieprijzen [3].
 - Voor energiebesparing in openbare gebouwen zijn mogelijk nog wel extra stimulansen nodig [3].
- Het is van belang om een coherent geheel van energiebesparingsmaatregelen in te zetten, en daarom is misschien aansluiting bij de huidige MAP-heffing noodzakelijk [3].

Met betrekking tot de terugsluis in de vorm van mogelijkheden in de sfeer van hypotheekrenten:

- In Nederland bestaat reeds volledige aftrek van hypotheekrente en dus is deze maatregel slechts aanvullend voor de maatregelen die nu nog niet onder de waarde van de opstal vallen, roerende zaken [3].
- Uitvoeringstechnisch gezien is er het probleem van identificatie van energiebesparende maatregelen die in aanmerking komen voor de aftrek [3].

Een alternatieve benaderingswijze in plaats van het creëren van een fonds door een additionele heffing bovenop de REB is het versterken van het bestaande systeem van positieve prikkels zoals die nu in het kader van de REB zijn geregeld. Naar verwachting is het draagvlak daarvoor groter dan voor een bestemmingsheffing bovenop de huidige regulerende heffing.

Bronverwijzing

- 1 Van der Werff, T., F. Rooijers, J. Verlinden
Nederlands energiebesparingsbeleid langs de meetlat, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft 1998
- 2 Gesprek met Saeda Moorman, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 15 september 1999
- 3 Gesprek met Arie Leder en Bas Gen, Ministerie van Financiën, Den Haag, 23 november 1999
- 4 Gesprek met Daan Dijk, Rabobank Nederland, Utrecht, 27 oktober 1999



4.1.2 REB verdiepen en verbreden

Beschrijving van de optie

De Regulerende Energie Belasting (REB) wordt zowel verdiept als verbreed.

- De verdieping houdt in dat de REB zal worden gedifferentieerd naar milieu-inhoud van de energiedrager. Dit houdt in dat een zwaarder regulerend effect wordt nagestreefd, zodat de uitstoot van CO₂ niet alleen teruggedrongen wordt door substitutie naar duurzamere energiedragers, maar ook door een lagere vraag naar fossiele energie in het algemeen. Dit kan ook bereikt worden door vraag naar energie met minder CO₂-inhoud (denk aan warmte).
- De verbreding van de huidige REB-heffing betekent dat de huidige maximale gebruiksgrenzen waarover REB moet worden betaald, worden afgeschaft, dan wel dat de heffing ook – eventueel met andere heffingshoogten – gaat gelden voor hogere verbruiksschijven. Dit betekent dat bedrijven en industrieën voor hun volledige gebruik REB gaan betalen. Ter compensatie voor deze bedrijven zal tegelijkertijd de vennootschapsbelasting worden verlaagd.

Doel van vergroeningsoptie

Er zijn meerdere doelstellingen waaraan tegemoet gekomen wordt door invoering van deze maatregel. Enerzijds wordt de REB gekoppeld aan het klimaatbeleid door niet enkel duurzame energie te stimuleren maar alle energievormen die minder CO₂ uitstoten (naar rato van de CO₂-vermindering). Anderzijds wordt energiebesparing bij bedrijven gestimuleerd door hen ook naar verhouding te laten betalen voor hun energiegebruik maar wel de kosten terug te sluisen via een verlaging van de vennootschapsbelasting.

Fiscaal belang

Extra inkomsten voor de overheid uit de REB, echter het grootste gedeelte zal weer teruggesluisd worden naar de bedrijven. Voor winstgevendende en/of energie-extensieve bedrijven is de maatregel erg voordelig. Voor marginaal draaiende en/of energie-intensieve bedrijven gaat de maatregel geld kosten.

Verwacht milieu-effect

Energiebesparing, effect op CO₂-uitstoot van energieproducenten.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Door invoering van een volledige REB voor bedrijven wordt de concurrentiepositie van (vooral) de energie-intensieve bedrijven aangepakt.
- Bedrijven die voldoende winst maken gaan er waarschijnlijk toch nog op vooruit. Verder trekt de maatregel andere bedrijven met grote winstmarges aan om naar Nederland te komen; of het verdwijnen van enkele minder goed lopende c.q. sterk energie-intensieve bedrijven daarmee voldoende wordt gecompenseerd is nog een open vraag.

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Jip Lenstra, Ministerie van VROM, directie Lucht en Energie, Den Haag, 22 oktober 1999

4.1.3 Belasten van afvalwarmte

Beschrijving van de optie

Het belasten van de lozing van afvalwarmte, bijvoorbeeld door uitbreiding van de werking van de REB naar afvalwarmte. Kan mogelijk ook in de WVO (Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren) worden geregeld.

Doel van de vergroeningsoptie

Het stimuleren van efficiënt met warmte omgaan en ook het gebruik van WKK daarmee stimuleren. Op deze wijze wordt bevorderd dat warmte die nu door industrieën als afval wordt afgevoerd, in de toekomst benut gaat worden.

Fiscaal belang

-

Milieu-effecten

De invoering van WKK-installaties krijgt een stimulans hetgeen een redelijk milieu-effect met zich mee kan brengen.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Notitie ten behoeve van voorliggende studie, Rob Cuelenaere en Aldo Looijenga, Ministerie van VROM, directie Lucht en Energie, 5 augustus 1999

4.2 Nationaal; creatief en interessant voor de langere termijn

4.2.1 Beïnvloeding leefstijlen via belastingmaatregelen

Beschrijving van de optie

Huishoudens kunnen zich vrijwillig bij de belasting opgeven dat ze een hogere energiebelasting (REB) willen gaan betalen. In ruil hiervoor krijgen ze een creditcard waarmee ze korting kunnen krijgen op 'lifestyle' artikelen. 'Lifestyle' artikelen zijn producten met een marginale energie-inhoud t.o.v. hun prijs. Bijvoorbeeld een design bankstel, of een cursus tekenen etc. Van deze vooraf geregistreerde en goedgekeurde producten kan het huishouden een bepaald percentage van de kosten aftrekken van de belasting.

Doel van de vergroeningsoptie

Het stimuleren van de aankoop van energie-arme producten en diensten. Hiermee moet met name het indirecte energiegebruik van huishoudens worden teruggebracht.

Fiscaal belang

Deze maatregel kost misschien wel iets meer voor de overheid dan dat ze ervoor terug krijgt, echter dat kan een bewuste keuze zijn indien men werkelijk wil dat mensen anders over energie en producten gaan nadenken.

Verwacht milieu-effect

-



Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Jip Lenstra, Ministerie van VROM, directie Lucht en Energie, Den Haag, 22 oktober 1999



5 Emissies en materialen

In dit cluster worden enkele opties beschreven die aangrijpen bij emissies en (gebruik van) materialen (en afvalstoffen).

5.1 Nationaal; kansrijk, maar vergt nog nader onderzoek

5.1.1 Pakket van maatregelen om verzuring en smogvorming tegen te gaan

Beschrijving van de optie

Voor het tegen gaan van verzuring en smog moeten allereerst maatregelen worden getroffen in de vervoerssector, daarnaast worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Een heffing op de uitstoot van SO₂ van circa f 5,- per kg voor grote vaste bronnen.
- Een heffing op de uitstoot van NO_x van circa f 10,- per kg voor grote vaste bronnen.
- Een heffing op de uitstoot van VOS van circa f 10,- per kg voor grote vaste bronnen.

Deze maatregelen gelden vooral de raffinaderijen, de industrie en de energiesector.

Doel van vergroeningsoptie

Tegengaan van verzuring en smogvorming.

Fiscaal belang

Verwachte inkomsten van ongeveer 1,6 miljard gulden in 2010, uitgaande van een afnemende uitstoot van de stoffen.

Verwacht milieu-effect

Toename van technologische maatregelen ter voorkoming van de uitstoot en een verminderd energiegebruik. Als gevolg hiervan een minimale reductie van:

- 8,7 kton voor SO₂;
- 6,1 kton voor NO_x;
- 2,5 kton voor VOS.

Daarnaast als bijkomende milieu-effect een reductie van de CO₂-uitstoot met 3,2 kton als gevolg van een verminderd energiegebruik.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Het meten van VOS-emissies is moeilijk; bij grote bronnen is het evenwel nog wel te doen.
- Exacte vaststelling van de hoeveelheid SO₂, NO_x en VOS uitstoot per bedrijf is lastig.
 - De afrekening van SO₂ met grote bedrijven kan plaats vinden op basis van de emissiekenmerken van de aanwezige installaties. Voor kleinere bedrijven zal een schatting gemaakt moeten worden op basis van de uitstoot SO₂ per eenheid energie (het werkt dan als een energieheffing).

Bronverwijzing

- 1 De Wit, G., R. Wit, R., H. Taselaar, E. Wasch
Vergroening van het belastingstelsel: opties vanuit een lange-termijn perspectief, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1996
- 2 Gesprek met Ron Wit, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 21 september 1999
- 3 Duijse, van, P., H. Heijnes, C. Sedee
Effecten van een emissieheffing voor NO_x en SO₂ voor stationaire bronnen in Nederland, Instituut voor Toegepaste Milieu-Economie (TME), Den Haag, 1997

5.1.2 Tegengaan van broeikasgassen, anders dan CO₂

Beschrijving van de optie

Heffingen op de 'overige' broeikasgassen, proportioneel aan de bijdrage aan het broeikas-effect.

Doel van vergroeningsoptie

Het terugdringen van overige broeikasgassen. Een relatief beperkte terugdringing van deze gassen heeft immers een sterker effect op het broeikas-effect.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- De overige broeikasgassen zijn in de regel moeilijker te meten, hetgeen problemen kan opleveren.

Bronverwijzing

- 1 Opmerking van de begeleidingscommissie ten aanzien van het ontbreken van fiscale prikkels met betrekking tot overige broeikasgassen, Ministerie van VROM, 1 oktober 1999, Den Haag
- 2 Ministerie van VROM
Uitvoeringsnota Klimaatbeleid, Den Haag, 1999

5.1.3 Heffing op PVC

Beschrijving van de optie

Een heffing op het gebruik van PVC en de opbrengsten van deze heffing gebruiken om de recycling van PVC te stimuleren.

Doel van de vergroeningsoptie

Het verminderen van PVC-afval en het stimuleren van het hergebruik van PVC.

Fiscaal belang

-

Milieu-effecten

-



Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Zoals in het algemeen geldt bij productheffingen, komen de volgende knelpunten naar voren: de samenstelling van producten kan niet voor alle producten duidelijk worden vastgesteld en kan fors variëren door de tijd, importen moeten op eenzelfde manier worden belast als de binnenlandse productie, hetgeen in strijd kan zijn met WTO-verdragen en de heffingen zijn vaak fraudegevoelig.

Bronverwijzing

- 1 Ministerie van VROM, schriftelijk via Dennis Blansjaar, Ministerie van VROM, 7 oktober 1999
- 2 Gesprek met Arie Leder en Bas Gen, Ministerie van Financiën, Den Haag, 23 november 1999

5.1.4 Fiscale stimulering van duurzaam geproduceerd hout

Beschrijving van de optie

Subsidie op duurzaam geproduceerd hout of een heffing op niet-duurzaam geproduceerd hout.

Doel van de vergroeningsoptie

Het stimuleren van het gebruik van duurzaam geproduceerd hout om zo doende de schade aan tropisch regenwoud en dergelijke terug te dringen.

Fiscaal belang

-

Milieu-effecten

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Ministerie van VROM, schriftelijk via Dennis Blansjaar, Ministerie van VROM, 7 oktober 1999

5.1.5 Betalen van afvalverwijderingskosten bij aanschaf van een product

Beschrijving van de optie

Op het moment dat een consument in de winkel een product koopt, betaalt hij onmiddellijk al voor de hoeveelheid afval die aan het product vast zit (o.a. verpakking). De afvalkosten worden berekend als een toeslag per gewichtseenheid afval (in een later stadium kan ook de milieuschadelijkheid van het afvalproduct worden meegenomen in de hoogte van de heffing).

Doel van vergroeningsoptie

Terugdringen van de afvalstromen door elke consument te laten betalen voor de verwerking van het afval dat hij bij de aanschaf van een product genereert (vervolg op diftar-systeem waarbij mensen als het afval wordt opgehaald betalen voor de hoeveelheid afval die men aanbiedt).

Fiscaal belang

De exacte financiële consequenties van het systeem zijn nog niet te overzien.

De (lokale) overheid krijgt in principe evenveel geld binnen als nu via de afvalstoffenheffing. Ook de klant (bezien over geheel Nederland) blijft hetzelfde betalen. Wel kunnen er grote financiële verschillen ontstaan ten opzichte van de huidige lokale situaties (de huidige afvalheffingsbedragen per gemeente zijn nogal afwijkend). Bovendien zullen mensen die veel consumeren en veel afvalproducten kopen meer aan afvalkosten gaan betalen dan voorheen, terwijl de consument die bewust inkoop goedkoper uit zal zijn.

Verwacht milieu-effect

Consumenten zullen bewuster inkopen en ook duidelijker merken hoeveel afval elk product dat ze kopen met zich meebrengt. Echter een grote preventieve en/of regulerende werking zal waarschijnlijk niet uitgaan van het systeem aangezien de afvalbedragen laag zijn ten opzichte van de productprijzen.

In het kassasysteem zit geen financiële prikkel tot afvalscheiding. Wel is het mogelijk om zo'n prikkel in het systeem in te bouwen.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Het draagvlak bij het bedrijfsleven voor het kassasysteem lijkt momenteel beperkt.
- Organisatie van het kassasysteem is niet erg gemakkelijk omdat het over meerdere schijven heen loopt: winkel voor incassering afvalgeld, landelijk orgaan voor beheer van alle afvalgeld en gemeenten voor uitvoering van afvalverwijdering.
- De maatregel lijkt enigszins op BTW, hetgeen niet toegestaan is volgens de 6^e EU-richtlijn.
- Eigenlijk zou de hele milieulast in de prijszetting moeten worden meegenomen, echter praktisch gezien is dat nauwelijks uitvoerbaar.
- Hoge kosten voor omschakeling van infrastructuur terwijl gedragsverandering minimaal zal zijn doordat de prijsprikkel marginaal is [3].
- Berekend per eenheid gewicht dus geen sturing mogelijk op schadelijkheid van producten [3].
 - de schadelijkheid kan wel meegewogen worden, maar daartoe zijn eerst de overige stappen nodig.

Bronverwijzing

- 1 Vroonhof, J.T.W., G.J. de Weerd
Afval aan de kassa, een eerste uitwerking, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1999
- 2 Gesprek met Jan Vroonhof, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 16 september 1999
- 3 Discussie tijdens brainstormsessie over afval en materialen, Delft, 4 november 1999

5.1.6 Heffing op geluid

Beschrijving van de optie

Er wordt een heffing ingesteld op geluid. De precieze heffingsgrondslag zou nog nader moeten worden onderzocht. Een mogelijke opzet is een forfaitaire heffing (op bedrijven, apparaten, verkeersmiddelen e.d.), waarbij de veroorzaker kan aantonen dat de feitelijke geluidshinder lager is.



Doel van vergroeningsoptie

Doel is het verminderen van de geluidsbelasting.

Fiscaal belang

Potentieel hoge opbrengst: meer dan f 1 miljard per jaar.

Verwacht milieu-effect

Nader te onderzoeken, waarschijnlijk sterk afhankelijk van de heffingsgrondslag.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Van belang is lessen te trekken uit de ervaringen met de wet op de geluidshinder.
- Veel geluidsbronnen zijn slechts potentiële geluidsbronnen, die niet continu geluid produceren. Koppeling aan werkelijke geluidsproductie is wenselijk. Voor verkeer en vervoer wellicht te realiseren door de geluidsheffing te combineren met een kilometerheffing.

Bronverwijzing

- 1 Brainstormsessie in het kader van dit project (zie ook bijlagen A en B), Delft, november 1999

5.2 Nationaal; creatief en interessant voor de langere termijn**5.2.1 Materiaalintensiteit van producten belasten****Beschrijving van de optie**

Over elk product wordt per kilogram een belasting betaald

Andere optie is om de belasting zo op te leggen dat het een combinatie is van sturen op verlaging van materiaalintensiteit en energie-intensiteit. Op die manier ontstaat er vanzelf een prijsoptimum.

Doel van vergroeningsoptie

Doel van de productbelasting is om een impuls te geven om met minder materiaal meer te doen (dematerialisatie). Mensen bewuster met materiaal om te laten gaan: immateriële invulling van maatschappelijk behoeften. Dematerialisatie heeft ook vaak een energiebesparend effect.

Fiscaal belang

Extra inkomsten voor de overheid.

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Om een optimum te kunnen genereren moeten bij de aankoopbeslissing van de consument alle belangrijke aspecten vanzelf worden meegenomen. Dit betekent dat ook de consumptie van elektriciteit gedurende de verdere levensduur van het product in de prijs moet zijn verdisconteerd. Of dat bij de bouw van een gebouw rekening wordt gehouden met extra lichtinval (= minder elektriciteitsgebruik) en daarvoor een premie krijgt. Dit is echter zeer moeilijk te realiseren of men moet er voor kiezen om

iedereen dubbel voor zijn materiaal- & elektriciteitsgebruik te laten betalen.

- De belastinggrondslag is 'vaag' en fraudegevoelig, en daardoor lastig in de praktijk in te voeren [2].

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Ronald Frederiksz, Ministerie van VROM, directie Strategische Planning, Den Haag, 18 oktober 1999
- 2 Gesprek met Arie Leder en Bas Gen, Ministerie van Financiën, Den Haag, 23 november 1999



6 Landbouw, ruimte en bodem

6.1 Nationaal, haalbaar op korte termijn

6.1.1 Premie op een laag mineralenoverschot

Beschrijving van de optie

Bedrijven die een laag mineralenoverschot hebben krijgen een premie. Het mineralenoverschot is gedefinieerd als het verschil tussen de input van mineralen in het bedrijf (veevoer, mest, kunstmest) t.o.v. de output (dierlijke mest, producten vlees en groenten).

Met dit systeem wordt al geëxperimenteerd. Overigens kan in deze regeling aangesloten worden bij de Duurzame Ondernemers Aftrek (DOA) die ingevoerd wordt.

Doel van vergroeningsoptie

Stimuleren van een zorgvuldig gebruik van mineralen.

Fiscaal belang

Extra kosten voor de overheid. Deze kosten kunnen eventueel betaald worden uit de mineralenheffing (die al bestaat) voor boeren met een te hoge mineralenbalans.

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Mogelijk fraudegevoelig (afhankelijk van controle en handhaving MINAS)

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Rob van Lint, Ministerie van VROM, directie Drinkwater, Water en Landbouw, Den Haag, 18 oktober 1999

6.1.2 Aantrekken vreemd vermogen voor duurzame landbouwbedrijven

Beschrijving van de optie

Biologische landbouwbedrijven kunnen gebruik maken van commanditaire vennoten die niet belastingplichtig zijn over het door hen geïnvesteerde bedrag in het bedrijf en die niet aansprakelijk zijn voor het doen en laten van het bedrijf (geen rechtspositie). Per biologisch bedrijf kan een commanditair vennootschap worden opgericht bestaande uit bijvoorbeeld particuliere ondernemers.

Deze regeling bestond al maar wordt in het belastingplan van de 21^e eeuw afgeschaft, behalve voor de film- en scheepsindustrie, omdat men wil stimuleren dat daarin geïnvesteerd wordt. Voor biologische bedrijven zou de regeling ook staande moeten blijven.

Doel van vergroeningsoptie

Het aantrekkelijker maken voor particulieren om te investeren in biologische bedrijven.

Fiscaal belang

Naar verwachting een zeer klein belang, gezien er niet veel particulieren zijn die door deze regeling over de streep worden getrokken om te gaan investeren. Over het algemeen is het toch familie en vrienden die geld bijeen legt om het bedrijf op te starten en dat doen ze ook zonder de fiscale regeling.

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Bart Jan Krouwel, Rabobank Nederland en Jeroom Remmers, Stichting Natuur en Milieu, Utrecht, 19 november 1999
- 2 Financieel en fiscaal stimuleringsinstrumentarium ten behoeve van de groei van de biologische landbouw (voorlopige versie), Rabobank Nederland, 1999

6.1.3 Verruiming van de fiscale voorziening van bodemsanering en de kosten egalisatie reserve

Beschrijving van de optie

De fiscale voorziening voor bodemsanering geldt niet meer alleen voor terreinen waarvan de vervuiling van de grond als 'urgent' is getypeerd maar ook voor 'ernstig' vervuilde grond.

De kosten egalisatie reserve geldt niet alleen meer voor bedrijven die zelf de verontreiniging hebben veroorzaakt maar ook voor bedrijven die vervuilde grond (type 'ernstig') hebben aangekocht.

type 'urgent':	de vervuiling geeft problemen bij het huidige functiegebruik van de grond (de eis hangt dus af van het gebruik van de grond: bedrijventerrein, woningbouw, speelplaats, natuurgebied).
type 'ernstig':	ernstig vervuilde grond; echter bij huidige gebruik van het terrein niet schadelijk voor de directe gezondheid.
type 'niet ernstig':	de vervuiling is niet erg risicovol; er wordt vanuit de overheid geen beleid gevoerd om deze vervuiling aan te pakken.
fiscale voorziening:	de kosten van de sanering die pas over een aantal jaar daadwerkelijk gemaakt zullen worden, mogen nu vast gereserveerd worden en volledig afgetrokken worden van de belastbare winst (voorwaarde is dat de voorgenomen sanering al is aangemeld bij het bevoegd gezag). Hierdoor heeft het bedrijf gedurende enkele jaren de rentewinst van het belastingvoordeel.
egalisatie reserve:	ook bij deze regeling kan het bedrijf zijn verwachte investering vooraf opgeven aan de belasting. Echter hij mag het bedrag niet in één keer volledig opboeken maar slechts 1/x-deel (x = tijdsduur in jaren tot het moment dat het bedrijf daadwerkelijk gaat saneren. De rentewinst is hierdoor stukken kleiner dan in het geval van de fiscale voorziening.

Doel van vergroeningsoptie

Zorgen dat de drempel voor bedrijven om het terrein te gaan saneren kleiner wordt, door meer doelgroepen (minder vervuilde grond en/of koper van vervuilde grond), die serieuze plannen hebben tot bodemsanering, te laten profiteren van de fiscale voordelen.

Fiscaal belang

De aftrek van saneringskosten wordt door de regeling in de tijd 'naar voren gehaald'. Dit leidt tot uitstel van belastingbetaling. Het rentevoordeel van toekomstige saneerders vertaalt zich in een rentenadeel voor de fiscus.

Verwacht milieu-effect

Meer terreinen waarvan de bodem zal worden gesaneerd.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- De huidige maatregel van de fiscale voorziening werkt nog lang niet optimaal gezien bedrijven niet graag de sanering vooraf willen aanmelden bij het bevoegd gezag. Door deze aanmelding wordt namelijk bij de provincie bekend dat er op dat terrein vervuilde grond is. In het geval van ernstig vervuilde grond mag de provincie een deadline stellen voor wanneer de bodem gesaneerd moet zijn. Het kan dus zijn dat een bedrijf, dat gebruik van de fiscale voorziening wil maken omdat het haar terrein over 10 jaar wil saneren, van de provincie ineens de verplichting krijgt de grond binnen 4 jaar schoon te hebben gemaakt. Bedrijven willen deze beslissing liever niet uit handen geven en zijn daarom huiverig om van de regeling gebruik te maken.
 - De voorwaarden om gebruik te mogen maken van de fiscale voorziening zouden los gekoppeld kunnen worden van de provincie. Bijvoorbeeld door een bedrijf een contract te laten sluiten met de belastingdienst waarin ze aangeeft serieus plannen te hebben om te gaan saneren.

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Jan van Wijngaarden, Ministerie van VROM, directie Bodem, Den Haag, 18 oktober 1999
- 2 Discussienotitie subwerkgroep fiscaliteit, in het kader van de interdepartementale heroverweging bodemsanering, Den Haag, 1996

6.1.4 Bodemsanering van particulieren aftrekbaar van de belastingen

Beschrijving van de optie

Particuliere huizenbezitters kunnen de kosten van bodemsanering aftrekken van de inkomstenbelasting in verband met de eigen woning. De regeling is tijdelijk (voor 5 of 10 jaar). Dit geldt bijvoorbeeld voor de vervuiling van lekkende olietanks. Het saneren van de olietanks is in het verleden met behulp van subsidies gebeurd, de hier voorgestelde optie is dan ook bedoeld om de bodemvervuiling van die lekkende olietanks te kunnen saneren.

Doel van vergroeningsoptie

Doel van de maatregel is het financieel ondersteunen van particulieren die geconfronteerd zijn met de kosten van het opruimen van bodemverontreiniging van ondergrondse tanks. (Kosten gemiddeld zo'n f 25.000,- à f 100.000,- gulden.) Nu zijn de kosten vaak zo hoog dat er helemaal niets aan gedaan wordt.

Fiscaal belang

Minder belastingopbrengst door extra aftrekpost.

Verwacht milieu-effect

Extra gevallen waarin de bodem wordt gesaneerd.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Het Ministerie van Financiën heeft in 1995 negatief op dit voorstel gereageerd. Er werden geen mogelijkheden gezien om particulieren die onder de zogenaamde 'eigen-woningregeling' vallen, de kosten van sanering ten laste van het inkomen te laten brengen. Ook voor verhuurders zag men geen mogelijk zijn om de hogere onderhoudskosten (dan het standaardbedrag) op te voeren bij de belasting.
 - Het is niet bekend of het ministerie van Financiën deze redenatie nog steeds onderschrijft.

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Jan van Wijngaarden, Ministerie van VROM, directie Bodem, Den Haag, 18 oktober 1999
- 2 Discussienotitie subwerkgroep fiscaliteit, in het kader van de interdepartementale heroverweging bodemsanering, Den Haag, 1996

6.2 Nationaal; kansrijk, maar vergt nog nader onderzoek

6.2.1 Terugsluizen van inkomsten uit heffingen op stikstof en nitraat

Beschrijving van de optie

De inkomsten uit de bestaande heffing op stikstof en nitraat (op basis van het MINAS-systeem) kunnen als volgt worden teruggesluisd:

- Een boerenbedrijf kan gebruik maken van allerlei fiscale maatregelen zoals VAMIL, MIA, groen beleggen, duurzame ondernemingsaftrek (DOA) indien het voldoet aan het 'bredere groen label convenant'.

of:

- Premie voor het afvoeren van mest uit gebieden die zijn aangewezen als fosfaatverzadigde gronden. Dezelfde regeling voor grondwatergebieden.

of:

- Premie voor de meest milieuvriendelijke mestverwerkingsmethode waardoor automatisch een financiële prikkel ontstaat richting de methode met de meeste prioriteit.

Doel van vergroeningsoptie

- Nu gelden de meeste fiscale regelingen alleen voor biologische bedrijven maar ook 'groene' of diervriendelijke bedrijven zouden ervan moeten kunnen profiteren, om deze extra te stimuleren.
- In fosfaatverzadigde gronden spoelt alle mest direct uit naar het grondwater en heeft het opbrengen van mest daardoor meer schadelijke impact dan in andere gebieden.
- Het opzetten van een soort 'Ladder van Brinkhorst' waarbij de kostprijs van de verwerkingsmethode (incl. subsidie en heffingen) overeenstemt met de prioriteit die aan de verwerkingsmethode wordt gegeven.



Fiscaal belang

De kosten van bovenstaande opties worden betaald uit de heffingen op stikstof en nitraat.

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

1 Gesprek met Jeroom Remmers, Stichting Natuur en Milieu, Utrecht, 19 november 1999

6.2.2 Belasting op minerale inputs**Beschrijving van de optie**

Alle minerale inputs zoals bijvoorbeeld stikstof en krachtvoer worden belast. Hierdoor wordt dierlijke mest opgewaardeerd ten opzichte van kunstmest.

Doel van vergroeningsoptie

Het terugdringen van mineralenoverschotten op de Nederlandse bodem. Deze optie is een variant op de optie in 6.3.1, maar dan op inputzijde in plaats van outputzijde.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Het is niet duidelijk hoe deze importheffing zich verhoudt tot handelsverdragen; verder is de effectiviteit niet zo groot als een inputheffing, maar is de controleerbaarheid groter [1].

Bronverwijzing

1 Gesprek met Daan Dijk, Rabobank Nederland, 27 oktober 1999, Utrecht

6.2.3 Ruimtebelasting met natuurcompensatie**Beschrijving van de optie**

Er wordt een heffing ingesteld op ruimtelijke transacties (waarbij de functie van ruimte verandert van onbebouwd naar bebouwd). Voorzover bekend is in Tsjechië een dergelijk systeem ingevoerd.

Doel van vergroeningsoptie

Doel van de optie is het verminderen van de ruimtelijke druk, met name die welke zich uit in teloorgang van groene gebieden.

Fiscaal belang

Onbekend, maar mogelijk groot potentieel. Kan een redelijk robuuste grondslag vormen.

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Draagvlak kan verloren gaan doordat een nog compactere bewoning resulteert terwijl de collectieve ruimte wel in stand blijft.
- Verdeling 'collectieve' en particuliere ruimte is onzeker punt: wat levert de meeste welvaart?
- Een deel van de differentiatie tussen ruime locaties en minder ruime locaties is reeds in de markt aanwezig (m²-prijs varieert fors tussen regio's), m.n. voor de woningmarkt.

Bronverwijzing

- 1 Brainstormsessie in het kader van dit project (zie ook bijlagen A en B), Delft, november 1999

6.2.4 Invoering van een natuurheffing voor de landbouw

Beschrijving van de optie

Landbouwbedrijven betalen jaarlijks een natuurheffing. Met dit geld worden bedrijven gesubsidieerd die extra aandacht schenken aan natuurbeheer. (het gaat dan bijvoorbeeld om bedrijven die aan weidevogelbeheer doen).

Doel van vergroeningsoptie

Meer aandacht voor de natuurwaarden vanuit de landbouw.

Fiscaal belang

Voor de overheid zijn er geen extra kosten. Landbouwbedrijven die veel aan natuurbeheer doen gaan erop vooruit, andere landbouwbedrijven gaan meer betalen dan in de huidige situatie.

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- De maatregel is in strijd met de huidige begrotingssystematiek, die inkomsten en uitgaven scherp scheidt.

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Rob van Lint, Ministerie van VROM, directie Drinkwater, Water en Landbouw, Den Haag, 18 oktober 1999

6.2.5 Fiscaal beloningssysteem voor consumenten die duurzame producten kopen

Beschrijving van de optie

Vergelijkbaar systeem met Airmiles en Bonusmiles waarbij de consument punten kan sparen door de aankoop van biologische en milieuvriendelijk producten. De punten kunnen ingewisseld worden tegen kortingen en/of leuke dingen voor de mens.

Het fiscale deel van de optie bestaat uit de mogelijkheid in aanmerking te komen voor een Duurzame Consumenten Aftrek (DCA).

Doel van vergroeningsoptie

-



Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Mensen die zeer weinig producten aankopen (gunstig vanuit optie de-materialisatie en consuminderen) worden in dit systeem gedupeerd [1].
 - Spaarpunten kunnen ook worden toegekend op basis van het % van de producten die biologisch worden gekocht, echter wel fraudegevoelig.

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Bart Jan Krouwel, Rabobank Nederland en Jeroom Remmers, Stichting Natuur en Milieu, Utrecht, 19 november 1999
- 2 Financieel en fiscaal stimuleringsinstrumentarium ten behoeve van de groei van de biologische landbouw (voorlopige versie), Rabobank Nederland, 1999

6.2.6 Heffing op het in gebruik nemen van schone grond

Beschrijving van de optie

Voor het in gebruik nemen van schone grond moet een heffing betaald worden.

Doel van vergroeningsoptie

Doel van de maatregel is om het weer in gebruik nemen van vervuilde grond aantrekkelijker te maken. Zonder deze maatregel blijft vervuilde grond in binnensteden vaak braak liggen en wijkt men uit naar de buitenzijde van de stad. Daar wordt nieuwe schone grond in gebruik genomen.

Fiscaal belang

Extra inkomsten voor de overheid die kunnen worden aangewend om vervuilde bodem te saneren.

Verwacht milieu-effect

Effectiever ruimtegebruik: minder uitdijende steden (de maatregel bevordert compact bouwen in de binnensteden door gebruik te maken van de terreinen die daar vrij liggen).

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- De maatregel heeft pas echt een sturend effect op het moment dat de heffing op de schone grond even hoog is als de kosten van de sanering van de vervuilde grond. Zo'n hoge heffing is echter niet realistisch dus vanuit die kostenoverweging blijft het altijd voordeliger om voor het bedrijventerrein schone grond aan te kopen.
 - Echter ook zonder dat de heffing volledig de kosten van bodemsanering dekt kan de maatregel effect hebben omdat mensen toch bewuster gaan nadenken over de in gebruik name van de schone grond t.o.v. de voordelen van de vervuilde grond (die bijvoorbeeld met openbaar vervoer beter bereikbaar is).
 - De maatregel ondersteunt het beleid om compact te bouwen: o.a. gebruik maken van bedrijventerreinen in de binnensteden).

- Het geld van de heffing wordt gebruikt voor bodemsanering, hierdoor heeft de maatregel in totaal een positief effect op het terugdringen van de hoeveelheid vervuilde grond.
- Als een projectontwikkelaar schone grond wil kopen wordt hij 'gestraft' met een heffing, dit past niet in het beleid van 'de vervuiler betaalt' [2].

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Jan van Wijngaarden, ministerie VROM, directie Bodem, Den Haag, 18 oktober 1999
- 2 Discussienotitie subwerkgroep fiscaliteit, in het kader van de interdepartementale heroverweging bodemsanering, Den Haag, 1996

6.2.7 Parkeren belasten

Beschrijving van de optie

Personen die parkeren worden daarvoor financieel belast. Ook het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen aan werknemers (zowel op het bedrijf als thuis) kan gezien worden als extra loon in natura en zal daarom belast worden.

Over alle 'publieke' parkeerplaatsen moet een extra belasting moeten worden betaald. Dit kan bijvoorbeeld door landelijk van elke regionaal geïnde gulden een percentage te eisen (5%) [1] en [3].

Doel van vergroeningsoptie

Doel is om parkeerplaatsen, die mobiliteit faciliteren, extra te belasten. Indien een bedrijf een goede parkeervoorziening heeft, stimuleert dit mensen om met de auto naar het werk te gaan. Daardoor staat echter wel elke ochtend en avond het wegennet vol waardoor de wegen moeten worden uitgebreid en er extra ruimteschaarste komt.

Ook parkeerplaatsen in de stad waar een parkeermeter bij staat zijn blijkbaar populaire plekken waar een ruimteprobleem aanwezig is. Hiervoor moet (ook op landelijk niveau) voor worden betaald. [2]

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Door de regeling wordt de mobiliteit van werknemers beperkt. Dit kan ertoe leiden dat de spanning op de arbeidsmarkt toeneemt. Deze spanning geldt in het algemeen tussen de flexibiliteit van de arbeidsmarkt en de mobiliteit.
- Er is geen statistische informatie aanwezig over het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein en daarmee is de heffingsgrondslag voor dat gedeelte moeilijk te bepalen.

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Jasper Tils, Ministerie van V&W, directie Mobiliteitsmarkt, Den Haag, 22 oktober 1999
- 2 Gesprek met Vincent van den Bergen, Ministerie van VROM, directie Internationale Milieuzaken, Den Haag, 3 november 1999
- 3 Verslag van Brainbox Prijsbeleid, Ministerie van V&W, 1998
- 4 Gesprek met Wieger Visser, Ministerie van LNV, Den Haag, 3 november 1999



6.2.8 Saneringskosten als kostenpost opvoeren

Beschrijving van de optie

Bedrijven die een vervuild terrein hebben aangekocht voor een prijs waarin de vervuiling is verrekend, en het terrein gaan saneren kunnen de kosten na invoering van deze optie voortaan als kostenpost in hun boekhouding boeken. Pas als het bedrijf het terrein weer verkoopt wordt de waarde stijging doorgerekend en betaalt het bedrijf alsnog belasting over het totale bedrag (winstbelasting). Tot nu toe worden deze kosten direct als waarde stijging van het terrein geboekt en mogen niet als kosten worden gezien.

Doel van vergroeningsoptie

Het aantrekkelijker maken voor bedrijven om vervuilde grond te gaan saneren.

Fiscaal belang

De optie leidt tot uitstel van belastingbetaling.

Verwacht milieu-effect

Meer terreinen waarvan de bodem wordt gesaneerd.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

1 Gesprek met Jan van Wijngaarden, ministerie VROM, directie Bodem, Den Haag, 18 oktober 1999

6.3 Nationaal; creatief en interessant voor de langere termijn

6.3.1 Heffing op emissies van fosfaat en stikstof

Beschrijving van de optie

Invoering van een heffing op zowel fosfaat als stikstof voor alle boeren:

- Een fosfaatheffing van f 5,- per kg/ha voor fosfaatverliezen boven het niveau van evenwichtsbemesting. Voor fosfaatverliezen boven 30 kg/ha wordt zelfs een heffing ingevoerd van f 20,- per kg/ha.
- Een stikstofheffing van f 1,50 per kg/ha voor stikstofverliezen boven het niveau van evenwichtsbemesting.

Doel van vergroeningsoptie

Afname van fosfaat en stikstof emissies tot het doelniveau uit de 'Integrale Notitie' van 20 kg/ha fosfaat en 180 kg/ha stikstof. (Oftewel opheffen van heffingsvrije voet tussen evenwichtsbemesting en vastgestelde verliesnormen.)

Fiscaal belang

Verwachte inkomsten uit de heffing in 2010 (nadat de sectoren maatregelen hebben getroffen) van ongeveer 555 miljoen gulden.

Verwacht milieu-effect

Boeren zullen nieuwe milieuvriendelijke productiemethoden ontwikkelen. In 2010 zal hierdoor de uitstoot van fosfaat en stikstof door de landbouw af zijn genomen tot respectievelijk 20 kg/ha en 180 kg/ha.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Huidige plannen van minister Brinkhorst van Landbouw: afzetcontracten voor mest. Deze plannen zouden het heffingen systeem overbodig maken [2].
- Er worden vraagtekens gezet bij het idee van evenwichtsbemesting; het systeem is daarom wellicht niet ideaal om een heffingensysteem op te baseren.
- Het betreft ook hier een inputheffing, hetgeen niet is waar de beleidsmakers voor hebben gekozen.

Bronverwijzing

- 1 De Wit, G., R. Wit, H. Taselaar, E. Wasch
Vergroening van het belastingstelsel: opties vanuit een lange-termijn perspectief, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1996
- 2 Gesprek met Ron Wit, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 21 september 1999

6.4 Lokale opties

6.4.1 Invoering OZB voor landbouwgrond

Beschrijving van de optie

Onroerend zaak belasting (OZB) moet ook over het gebruik van landbouwgrond betaald gaan worden.

Doel van vergroeningsoptie

Einde maken aan de indirecte subsidie van de landbouw waardoor de kostprijs van landbouwproducten verlaagd wordt. Landbouw is namelijk een relatief milieuschadelijke sector die niet 'lump sum' gesubsidieerd zou moeten worden. Milieucriteria zouden hier een oplossingen kunnen vormen.

Fiscaal belang

Extra opbrengsten voor de overheid van 48 à 160 miljoen gulden per jaar.

Verwacht milieu-effect

Onbekend.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Ingrijpen in de landbouw ligt in Nederland gevoelig. Maatregelen waarbij de landbouw het financieel zwaarder krijgt worden niet doorgevoerd [2].
 - Er moet een regeling worden bedacht waarmee het geld van de heffing op grondwater weer teruggesluisd wordt naar de sector [2].



Bronverwijzing

- 1 Romijn, B., et al.
Inventarisatie milieuschadelijke subsidies in Nederland, AIDEnvironment i.s.m. Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Amsterdam, 1997
- 2 Gesprek met Marc Davidson, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 6 september 1999

6.4.2 Invoering OZB voor verkeersinfrastructuur

Beschrijving van de optie

De vrijstelling van de OZB belasting (Onroerende-zaakbelasting) op infrastructuur wordt opgeheven. Andere ruimtegebruikers betalen het ook dus waarom zou infrastructuur uitgesloten worden van deze kostenpost. Per f 3.000,- aan economische waarde moet f 10,- worden betaald.

Doel van vergroeningsoptie

Het transport laten betalen voor de werkelijke kosten en daardoor een vermindering van de milieu-effecten en een optimaler gebruik van de financiële middelen [3].

Het gebruik van ruimte voor infrastructuur gelijk behandelen als het gebruik van ruimte voor andere functies [4].

Fiscaal belang

Opbrengsten (met een minimale en maximale berekening) liggen tussen de 36 en 630 miljoen gulden voor de gemeenten, dit is afhankelijk van de waarde van de infrastructuur.

Verwacht milieu-effect

De klimaatschade als gevolg van de infrastructuur is moeilijk te berekenen omdat vele modaliteiten gebruik maken van de voorzieningen. Indien alle kosten worden toegerekend aan het personen- en goederenwegverkeer en uitgegaan wordt van een prijselasticiteit van respectievelijk $-0,3$ en $-0,9$, dan is de vermindering van CO₂-uitstoot tussen de 6 en de 93,6 kton.

Tevens ook vermindering van andere milieu-effecten die aan het verkeer zijn gerelateerd [4].

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Het is een gemeentelijk instrument en de Rijksoverheid kan de maatregel niet opleggen [4].
 - De Rijksoverheid zou minimum tarieven voor ruimte kunnen opleggen die de gemeenten zouden moeten heffen [4].
- De gemeente heft de OZB en de landelijke overheid moet de OZB op infrastructuur betalen [3].
 - Via doorrekening in de MRB betalen uiteindelijk toch de gebruikers [3].

Bronverwijzing

- 1 Bleijenberg, A.N., M.D. Davidson en B.A. Leurs,
Klimaatschadelijke subsidies: inventarisatie voor Nederland, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 2 Romijn, B., et al.
Inventarisatie milieuschadelijke subsidies in Nederland, AIDEnvironment i.s.m. Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Amsterdam, 1997

- 3 Gesprek met Marc Davidson, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 6 september 1999
- 4 Gesprek met Bas Leurs, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 6 september 1999
- 5 Gesprek met Ron Wit, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 21 september 1999

6.4.3 Bij taxatie waarde grond voor OZB afzien van eventuele verontreinigingen

Beschrijving van de optie

In de Wet Waardering Onroerende Zaken (WOZ) een bepaling opnemen dat bij de vaststelling van de waarde expliciet geen rekening gehouden dient te worden met een waardedrukkend effect van een eventuele aanwezige bodemverontreiniging. Hierdoor wordt voor zowel vervuilde als schone grond dezelfde OZB betaald.

Doel van vergroeningsoptie

Het opheffen van de huidige redenen voor eigenaren van vervuilde grond om niet over te gaan tot sanering (gezien dan de waarde van de grond stijgt en er een hogere OZB betaald moet worden).

Bij de verkoop van het terrein vervalt de OZB-vrijstelling voor dat gedeelte van de waarde dat door de sanering is bereikt. Het doel hiervan is dat de eigenaar geen extra kosten maakt bij de sanering en dus minder belemmingen kent.

Fiscaal belang

Extra inkomsten uit de OZB.

Verwacht milieu-effect

Meer stukken grond die gesaneerd zullen worden.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Jan van Wijngaarden, Ministerie van VROM, directie Bodem, Den Haag, 18 oktober 1999
- 2 Discussienotitie subwerkgroep fiscaliteit, in het kader van de interdepartementale heroverweging bodemsanering, Den Haag, 1996



7 Verkeer en vervoer

7.1 Nationaal; haalbaar op korte termijn

7.1.1 Accijnsvrijstelling voor biofuels

Beschrijving van de optie

Klimaatneutrale energiedragers (zoals de meeste biofuels) krijgen een accijnsvrijstelling. Hierdoor kunnen ze gemakkelijker concurreren met andere autobrandstoffen (benzine, diesel, LPG) die wel accijns moeten betalen.

Doel van vergroeningsoptie

Stimuleren van de ontwikkeling en het gebruik van biofuels.

Fiscaal belang

Minder overheidsinkomsten uit brandstofaccijns voor de overheid (over een aantal jaar).

Verwacht milieu-effect

Daling van de CO₂-uitstoot, mogelijk stijging van het ruimtebeslag door gebruik van biomassa.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

1 Gesprek met Jip Lenstra, Ministerie van VROM, directie Lucht en Energie, Den Haag, 22 oktober 1999

7.1.2 Laag accijnstarief voor motorbrandstoffen met een laag zwavelgehalte

Beschrijving van de optie

Differentiatie in accijnstarief (net als met loodvrij) afhankelijk van het zwavelgehalte.

Doel van vergroeningsoptie

Brandstoffen met een laag zwavelgehalte mogen aan de pomp niet duurder zijn dan andere brandstoffen

Fiscaal belang

Levert minder accijnsinkomsten op, tenzij op hoogzwavelige brandstoffen meer accijns wordt geheven.

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Paul van Wessem, Ministerie van VROM, directie Geluid en Verkeer, Den Haag, 18 oktober 1999

7.2 Nationaal; kansrijk, maar vergt nog nader onderzoek

7.2.1 Elektronische kilometerheffing

Beschrijving van de optie

De maatregel behelst de invoering van een betaalsysteem waarmee de congestie op het hoofdwegenet tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggedrongen. Daarnaast wordt de maatregel zo uitgevoerd dat het een zo groot mogelijke bijdrage aan het milieu levert. Hiervoor zal het systeem landelijk worden ingevoerd en worden overal plaatsbepalingssystemen geplaatst waarmee het voertuig zelfstandig regelmatig zijn positie peilt.

Het verschil met de optie van rekeningrijden is dat bij deze maatregel de externe kosten inclusief de schaarste in rekening worden gebracht aan de gebruiker.

Het tarief van kilometerheffing zal niet alleen worden gedifferentieerd naar tijdstip, voertuigtype en plaats op de weg maar ook naar brandstofgebruik en emissie-uitstoot. Bovendien zal het systeem worden gebruikt om de maximumsnelheid beter te handhaven: ook dit heeft een positief milieu-effect.

Het is mogelijk om de motorrijtuigenbelasting (gedeeltelijk) op te nemen in het systeem van elektronische kilometerheffing; hierdoor zullen de vaste kosten van het autogebruik dalen en de variabele kosten stijgen. (Deze maatregel voor het vrachtvervoer met daarbij de compensatie voor de extra kosten staat verder uitgewerkt onder de paragrafen 7.3.1 en 7.3.2).

Een voordeel van deze regeling ten opzichte van een brandstofheffing is dat er geen 'grenseffecten' optreden en dus geen aantasting van de concurrentiepositie optreedt [2].

De maatregel kan niet binnen 2 jaar worden ingevoerd omdat het plaatsbepalingssysteem nog technische aanpassingen behoeft. Daarom kan als 'eerste fase' een elektronische kilometerheffing worden ingevoerd die puur op het aantal gereden kilometers gestuurd. Alle auto's krijgen een nieuwe - minder fraudegevoelige - kilometerteller in hun auto en op basis daarvan wordt bepaald hoeveel men moet betalen (vast bedrag per kilometer). In deze eerste fase kan dus niet naar tijd en plaats gedifferentieerd worden [6].

Doel van vergroeningsoptie

In tegenstelling tot de gangbare ideeën over rekeningrijden, wordt bij de elektronische kilometerheffing de maatregel ook ingezet als instrument voor het milieubeleid. Bovendien worden de marginale maatschappelijke kosten van het verkeer daadwerkelijk in rekening gebracht bij de gebruikers. Hiervoor moet het systeem gericht zijn op de verhoging van de variabele auto-kosten. De optie heeft de mogelijkheid in zich om alle marginale maatschappelijke kosten (waaronder milieukosten) in rekening te brengen.



Fiscaal belang

De invoeringskosten zijn enige miljarden guldens. Het maatschappelijk saldo van baten en kosten voor de samenleving is waarschijnlijk positief.

Verwacht milieu-effect

Het grootste milieu-effect zal worden bereikt indien het systeem landelijk wordt ingezet. In dat geval moet gekozen worden voor een plaatsbepalingssysteem.

Daarnaast kan een groter milieu-effect worden bereikt wanneer er een goed terugkoppelingssysteem is dat de voertuigbestuurders actief stimuleert om de kosten t.g.v. rekeningrijden zoveel mogelijk te beperken.

Welke milieudoelen bereikt kunnen worden is afhankelijk van [4]:

- de hoogte van de heffing;
- de mate van differentiatie van de heffing (wordt er gedifferentieerd op zuinigheid van de motor?);
- het gebruikte inningssysteem (in hoeverre is er terugkoppeling naar de gebruiker over welk gedeelte van de kosten bepaald wordt door het gereden aantal kilometers, welk gedeelte door het tijdstip waarop hij rijdt en welk gedeelte door zijn onzuinige rijgedrag?).

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Met de plaatsbepalingssystemen is het lastig om te bepalen wie de eventuele wanbetalers zijn.
- Het is van belang voor het regulerende effect van de heffing, dat verkeersdeelnemers van tevoren weten aan welke heffing ze onderhevig zijn. Dit is een moeilijk punt, wanneer daadwerkelijke drukte op een bepaald wegvak op een bepaald tijdstip in de heffing meegenomen gaat worden [5].
- Er zijn nog enkele jaren ontwikkeling nodig om plaatsbepalingssystemen algemeen toepasbaar te maken.
- De plaatsbepalingssystemen worden gecontroleerd met steekproefcontroles, is dat voldoende om het systeem te handhaven?
- De publieke opinie over het systeem hangt af van de fraudegevoeligheid van het systeem.
 - Er moet voor worden gezorgd dat het systeem niet te ontduiken is en dat de pakkans bij het niet betalen van de heffing bijna 100% is.
- Het draagvlak voor het systeem hangt af van in hoeverre men het gevoel krijgt 'gepakt' te worden, en men zich daar tegen af wil zetten [4].
- Waarborg van de privacy van mensen; veel mensen willen dat hun vrijheid om te gaan en staan waar ze willen niet beperkt mag worden doordat ergens wordt bijgehouden welke routes men rijdt.
 - Mensen vinden het idee van de 'big brother' misschien minder erg als ze het systeem ook zien als een optie waarbij autodiefstallen altijd kunnen worden achterhaald [4].
- Ook buitenlandse voertuigen moeten betalen, daarvoor moeten ze of ook een apparaatje in hun auto hebben of worden geregistreerd en rekening achteraf krijgen (op dezelfde wijze als geldt voor Nederlandse wanbetalers).
- Om de invoering geregeld te krijgen is er een Europese standaard nodig.
- De gevolgen van elektronische kilometerheffing via het GPS-systeem voor het dataverkeer zijn nog niet te overzien. Elke 2 minuten gaat er naar ca. 7 miljoen auto's een signaal uit en wordt een signaal teruggezonden naar de satelliet. Het is onduidelijk of een dergelijke data-uitwisseling mogelijk is [4].

- Ook bij de invoering van de elektronische kilometerheffing is nog een knelpunt: de nieuwe kilometerteller moet eerst in alle auto's worden gemonteerd.

Bronverwijzing

- 1 Roos, J.H.J., P. Janse
Rekeningrijden en het milieu, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1996
- 2 Wit, R.C.N., B.A. Leurs, G. de Wit
Kosten en baten van milieuconvenanten in vergelijking met marktconforme instrumenten, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1999
- 3 Dings, J.M.W., P. Janse, B.A. Leurs, M.D. Davidson
Efficiënte prijzen voor het verkeer, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1999
- 4 Gesprek met Pieter Janse, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 8 september 1999
- 5 Gesprek met Daan Dijk, Rabobank Nederland, Utrecht, 27 oktober 1999
- 6 Gesprek met Jasper Tils, Ministerie van V&W, directie Mobiliteitsmarkt, Den Haag, 22 oktober 1999

7.2.2 Afschaffen van overdrachtsbelasting

Beschrijving van de optie

De overdrachtsbelasting die betaald moet worden als men een huis koopt/verkoopt wordt afgeschaft. Dit zou gelijktijdig moeten gebeuren met de afschaffing van het reiskostenforfait, en geldt voor werkenden.

Doel van vergroeningsoptie

Vermindering van de woon-werk afstand. Door mensen geen vergoeding meer te geven voor hun woon-werk kosten (afschaffen reiskosten forfait) en tegelijk de drempel om te verhuizen te verlagen (geen kosten meer voor overdrachtsbelasting) worden mensen gestimuleerd om dichterbij hun werk te gaan wonen.

Fiscaal belang

De overheid mist een grote inkomstenpost als de overdrachtsbelasting wordt afgeschaft.

Verwacht milieu-effect

Minder autoverkeer, minder congestie.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Voor twee verdiemers is het soms onmogelijk om beiden bij hun werk te wonen.

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Ronald Frederiksz, Ministerie van VROM, directie Strategische Planning, Den Haag, 18 oktober 1999

7.2.3 MRB-tarief afhankelijk maken van brandstofgebruik

Beschrijving van de optie

De MRB van personenauto's afhankelijk maken van het gemiddelde brandstofgebruik van de auto i.p.v. van het gewicht.



Doel van vergroeningsoptie

Mensen die een auto kopen met een hoog brandstofgebruik zullen voor de milieuschade die dat toebrengt moeten betalen.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

Het brandstofgebruik van nieuwe auto's zal afnemen.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- De BPM wordt al naar brandstofgebruik gedifferentieerd.
 - Een combinatie van een gedifferentieerde BPM en MRB kan het wederzijds effect alleen maar versterken.

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Paul van Wessem, Ministerie van VROM, directie Geluid en Verkeer, Den Haag, 18 oktober 1999

7.2.4 Verlaging MRB en verhoging dieselaccijns

Beschrijving van de optie

Verlaging van de motorrijtuigenbelasting tot Europees minimum waarbij tegelijkertijd de dieselaccijns wordt verhoogd.

Doel van vergroeningsoptie

Verminderen van de milieuproblemen van het goederenwegvervoer door variabilisatie van de kosten.

Meer directe kostentoekenning aan het gebruik van het voertuig en niet aan het bezit.

Verwacht milieu-effect

Vervoerders:

- inzet van zuiniger vrachtauto's;
- zuiniger rijgedrag van chauffeurs;
- efficiëntere logistiek.

Verladers:

- aanpassen logistiek proces;
- beperken van afstanden tussen productiecentra, distributiecentra en afnemers.

Verwacht effect is een afname van de emissies van het goederenwegvervoer met ca. 0,75% (uitgaande van een prijselasticiteit van -1 , een kilometerprijs van f 2,25 en een dieselaccijns van anderhalve cent per kilometer [4]).

Fiscaal belang

Budgetneutraal zowel voor de overheid als voor de sector goederenwegverkeer als geheel. Echter wel verschuiving van de kosten binnen de sector waarbij vrachtauto's die meer dan het gemiddeld aantal kilometers rijden meer zullen gaan betalen.

Verschuiving van vaste naar variabele kosten van ongeveer f 100 miljoen/jaar (= ca. 0.015 cent per kilometer).

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Verlaging MRB stuit op praktische bezwaren omdat Nederlandse registratie van vrachtauto's niet overeenkomt met EU-regels.
- Totale afschaffing van de MRB wordt op dit moment door de EU-richtlijnen verboden.
- De dieselaccijns kan door de Nederlandse regering zelfstandig worden vastgesteld echter bij te grote prijsverschillen met de buurlanden gaan er ongewenste 'grenseffecten' optreden, zoals ook in het regeerakkoord reeds staat. (De dieselaccijns kent in de EU-wetgeving alleen een minimum niveau).

Bronverwijzing

- 1 Davidson, M.D., P. Janse
Variabilisatie in het goederenwegvervoer, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 2 Davidson, M.D.
Inkomenseffecten van prijsmaatregelen in het verkeer, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1996
- 3 De Wit, G., R. Wit, H. Taselaar, E. Wasch
Vergroening van het belastingstelsel: opties vanuit een lange-termijn perspectief, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1996
- 4 Gesprek met Pieter Janse, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 8 september 1999

7.2.5 Opheffen verlaagd MRB-tarief en vrijstelling BPM voor bestelwagens

Beschrijving van de optie

Afschaffen van verlaagd tarief Motor Rijtuigen Belasting (MRB) voor bestelwagens. Daarnaast bovendien afschaffing voor de vrijstelling van de BPM voor bestelwagens. Bij de invoering van deze maatregel worden beide belastingen opgehoogd tot het niveau van de personenauto. Een alternatieve uitvoeringswijze voor deze optie is 7.2.6.

Doel van vergroeningsoptie

Elimineren oneigenlijk gebruik van bestelwagens.

Fiscaal belang

De regel levert de overheid ongeveer 2,5 miljard gulden per jaar op (1 miljard voor MRB en 1,5 miljard voor BPM). De opbrengst hiervan zou gebruikt kunnen worden voor het verlagen van de vennootschapbelasting of andere belastingen om bedrijven te compenseren.

Naar verwachting wordt slechts een klein gedeelte van het bestelwagenpark gebruikt door sectoren waarvoor de ophoging van de kosten gevaarlijk is voor hun internationale concurrentiepositie. Terugsluizing van de opbrengsten moet negatieve effecten van de regeling op deze bedrijven voorkomen.

Verwacht milieu-effect

Ondanks dat het om een verhoging van de vaste kosten gaat, leidt het waarschijnlijk tot een aanzienlijk milieu-effect.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-



Bronverwijzing

- 1 Wit, R.C.N.
Opties voor vergroening van het fiscale stelsel (interne notitie), Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1999
- 2 Dings, J.M.W., P. Janse, B.A. Leurs, M.D. Davidson
Efficiënte prijzen voor het verkeer, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1999
- 3 Dings, J.M.W., W.J. Dijkstra, D. Metz
Snelheidsbegrenzing van bestelwagens en lichte trucks, effecten op milieu en economie, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 4 Gesprek met Jos Dings, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 23 september 1999

7.2.6 Snelheidsbegrenzers voor bestelwagens verplicht stellen via fiscale eisen

Beschrijving van de optie

Bestelwagens die in aanmerking willen komen voor de 'grijs kentekenwetgeving' (nultarief BPM en verlaagd MRB-tarief) moeten in de toekomst een snelheidsbegrenzer hebben (naast de huidige technische eisen/ voorwaarden die voor de bestelwagen gelden).

Een alternatieve uitvoeringswijze van deze optie is 7.2.5.

Doel van vergroeningsoptie

Invoering van snelheidsbegrenzers voor bestelwagens om de milieu-effecten van te hard rijden terug te dringen. Een indirect effect van de regeling is dat waarschijnlijk het privé gebruik van bestelwagens zal afnemen, dit is voordelig voor de schatkist omdat er dan meer geld binnenkomt aan MRB en BPM.

Fiscaal belang

Verwachte extra inkomsten doordat minder oneigenlijk gebruik zal worden gemaakt van het 'grijze kenteken' van ca. 200 miljoen gulden. Dit geld komt uit de heffingen op de MRB en BPM die alle autobezitters (incl. bestelwagens zonder grijs kenteken) moeten betalen.

Verwacht milieu-effect

Verwachte reductie van CO₂ in het bestelwagenpark, met 6,9% (264 kton) in 2010 indien een snelheidsbegrenzing op 100 km/uur wordt geëist. Voor NO_x geldt onder deze voorwaarden een reductie van ca. 15% (1,2 kton).

Daarnaast nog extra emissiereducties door optimalisatie van motor en aandrijfveer op de instelsnelheid. Vermindering van de uitstoot van PM₁₀, HC, CO [1].

Positieve neveneffecten zijn een toename van de veiligheid, afname van geluidsoverlast en afname van de congestie [2].

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Dings, J.M.W., W.J. Dijkstra, D. Metz
Snelheidsbegrenzing van bestelwagens en lichte trucks, effecten op milieu en economie, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 2 Gesprek met Jos Dings, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 23 september 1999

7.2.7 Bevordering van LPG in huisvuilwagens

Beschrijving van de optie

Doel is om het LPG gebruik van huisvuilwagens te stimuleren. Alleen een accijnsverlaging voor LPG (zoals aangekondigd in het belastingplan van de 21^e eeuw) zal hiervoor niet voldoende zijn. Gezien deze wagens al een MRB-vrijstelling hebben moet er bijvoorbeeld wel MRB worden betaald indien ze op diesel blijven rijden.

Bronverwijzing

1 Gesprek met Paul van Wesseem, Ministerie van VROM, directie Geluid en Verkeer, Den Haag, 18 oktober 1999

7.2.8 Heffing op emissies en/of geluidsniveau voor 'Landing and Take-off' (LTO)

Beschrijving van de optie

Invoering van een emissieheffing per kilogram CO₂ en NO_x die vrij komt gedurende het landen en opstijgen. Of gedifferentieerd naar geluidsniveau van de vliegtuigen.

Het bedrag wordt geïnd tegelijk met de normale landingsbelasting. De opbrengsten van de heffing worden verdeeld over de verschillende landen naar verhouding van de LTO emissies van alle (Europese en niet-Europese) vliegtuigen op het grondgebied van het land [1].

De heffing kan ook door alleen Nederland worden ingevoerd; alle emissies die ruwweg 30 kilometer rond Schiphol en onder 950 meter hoogte worden uitgestoten, worden belast. Er is al een (ander soort) LTO-heffing ingevoerd bij de luchthavens van Zürich en Stockholm [4].

Doel van vergroeningsoptie

Terugbrengen van de emissies van vliegtuigen die vooral lokaal invloed hebben zoals NO_x, CO en PM₁₀ en terugbrengen van de geluidsoverlast. [5]

Fiscaal belang

Heffingsniveau zie paragraaf 7.4.1.

Verwacht milieu-effect

Emissiereductie van 5 à 10% tussen 1992 en 2025 (t.o.v. Business as Usual scenario) van de totale emissie van Europese vluchten. Dit is het gevolg van een daling van de LTO-emissies met 25 à 35% [1].

De heffing zal het meeste invloed hebben op korte-afstandsvluchten (zoals binnenlandse vluchten). Voor deze korte soort vluchten zal een overstap naar andere (over het algemeen schonere) vervoersvormen gestimuleerd worden [4].

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Voor de vliegtuigmaatschappijen zorgt de maatregel voor extra kosten.
 - Een oplossing is om een budgetneutrale LTO-heffing in te voeren waarbij het geld wordt teruggesluisd per vervoerde passagier of ton vracht. Op die manier worden vliegtuigmaatschappijen gestimuleerd om zo weinig mogelijk emissies uit te stoten per inkomende passagier/ton [5].

Bronverwijzing

- 1 Bleijenberg, A.N., R.C.N. Wit
A European environmental aviation charge: feasibility study, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 2 Dings, J.M.W., W.J. Dijkstra, R.C.N. Wit
European aviation emissions: trends and attainable reductions, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1997
- 3 Dings, J.M.W., P. Janse, B.A. Leurs, M.D. Davidson
Efficiënte prijzen voor het verkeer, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1999
- 4 Wit, R.C.N.
Opties voor vergroening van het fiscale stelsel (interne notitie), Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1999
- 5 Gesprek met Jos Dings, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 23 september 1999
- 6 Gesprek met Ron Wit, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 21 september 1999

7.2.9 Brandstofheffing voor de luchtvaart op binnenlandse vluchten

Beschrijving van de optie

De vrijstelling van vliegtuigbrandstoffen voor accijnsheffing voor binnenlandse vluchten wordt opgeheven.

Doel van vergroeningsoptie

Minder vervuiling en CO₂-uitstoot door het vliegverkeer.

Het tegengaan van concurrentievervalsing tussen verschillende transportmiddelen zoals weg-, spoor- en watervervoer [3].

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

De prijs van vliegtickets zal door de accijnsheffing met ca. 38% stijgen. Hierdoor zal het aantal luchtvaartpassagiers voor binnenlandse vluchten met ca. 19% dalen (prijselasticiteit van -0,5). Goederenvervoer zal een ongeveer zelfde daling mogen verwachten. Daarnaast zal de vliegtuigindustrie meer aandacht gaan besteden aan brandstof-efficiency. Ook de uitstoot van stikstofoxiden en de geluidshinder zal afnemen.

Echter een deel van deze personen en vrachten zullen met andere vervoersmiddelen worden vervoerd, deze substitutie is niet meegenomen.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Romijn, B., et al.
Inventarisatie milieuschadelijke subsidies in Nederland, AIDEnvironment i.s.m. Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Amsterdam, 1997
- 2 De Wit, G., R. Wit, H. Taselaar, E. Wasch
Vergroening van het belastingstelsel: opties vanuit een lange-termijn perspectief, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1996
- 3 Gesprek met Marc Davidson, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 6 september 1999

- 4 Gesprek met Jos Dings, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 23 september 1999

7.2.10 Accijnsvrijstelling voor biobrandstoffen in de binnenvaart en pleziervaart

Beschrijving van de optie

De binnenvaart en pleziervaart krijgen accijnsvrijstelling indien ze op biobrandstoffen varen. (Net als in Duitsland.)

Doel van vergroeningsoptie

Stimulatie van het gebruik van biobrandstoffen.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Paul van Wessem, Ministerie van VROM, directie Geluid en Verkeer, Den Haag, 18 oktober 1999

7.2.11 Infrastructuurheffing voor spoorvervoer

Beschrijving van de optie

Er wordt een infrastructuurheffing voor het spoor ingevoerd. Elk jaar wordt de heffing iets hoger tot dat tenminste de onderhouds- en beheerskosten van de infrastructuur door de gebruikers zelf gedragen wordt. Eventuele extra lasten voor de vervoerders (concurrentie met andere vervoerssoorten) kunnen worden verlicht door prestatie gebaseerde exploitatiesubsidies te verschaffen.

Doel van vergroeningsoptie

Prikkels uitdelen om het spoor zoveel mogelijk vervoersprestatie te genereren (efficiënter gebruik van ruimte). Daarnaast wordt het bedrijfseconomisch aantrekkelijk om de capaciteit op te voeren zodat er bespaard wordt op infrastructuur (en daardoor minder inname van ruimte en minder doorsnijding van landschappen).

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

Beter ruimtegebruik.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-



Bronverwijzing

- 1 Dings, J.M.W., P. Janse, B.A. Leurs, M.D. Davidson
Efficiënte prijzen voor het verkeer, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1999
- 2 Gesprek met Jos Dings, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 23 september 1999

7.3 Nationaal; creatief en interessant voor de langere termijn

7.3.1 Afschaffing Eurovignet en invoering van elektronische kilometerheffing of elektronische road pricing

Beschrijving van de optie

Het Eurovignet (dat oorspronkelijk is ingesteld als voorloper van een elektronische kilometerheffing) wordt bij de invoering van deze maatregel afgeschaft. De heffing die er voor in de plaats komt wordt op een dusdanige wijze ingevoerd dat de totale inkomsten en uitgaven per onderscheiden type vrachtauto gelijk blijven.

Er kan gekozen worden om een elektronische kilometerheffing in te voeren waarbij er bakens langs de weg worden geplaatst en de voertuigen per gereden kilometer worden afgerekend. Een andere optie is om elektronische road pricing (zie ook paragraaf 7.2.1) in te voeren waarbij continu wordt bijgehouden wat voor voertuig met welke snelheid op welk tijdstip zich waar bevindt. Dit systeem kan bijvoorbeeld via een satelliet communiceren met de vrachtauto's. Bij deze optie kan de heffing worden gedifferentieerd naar plaats, tijd, soort motor etc.

Elektronische kilometerheffing is een maatregel die op middellange termijn (2005) realiseerbaar is. Elektronische road pricing is een maatregel die op lange termijn (2010) beschikbaar is³.

Een alternatieve uitvoeringswijze is optie 7.3.2.

Doel van vergroeningsoptie

Verminderen van de milieuproblemen van het goederenwegvervoer door variabilisatie van de kosten binnen de huidige Europese richtlijnen.

Meer directe kostentoe rekening aan het *gebruik* van het voertuig en niet aan het bezit.

Fiscaal belang

Budgetneutraal zowel voor de overheid als voor de sector goederenwegverkeer als geheel. Echter wel verschuiving van de kosten binnen de sector waarbij vrachtauto's die meer dan het gemiddeld aantal kilometers rijden meer zullen gaan betalen.

Verschuiving van vaste naar variabele kosten van ongeveer *f* 200 miljoen/jaar. Kilometerheffing van 3 cent per kilometer voor zware vrachtauto's.

Verwacht milieu-effect

Zie paragraaf 7.2.4.

Een kilometerheffing (zonder afschaffing van het Eurovignet) kan leiden tot een afname van 16% van de voertuigkilometers en een afname met 9% van

³ De hier genoemde termijnen, waarop invoering mogelijk is, zijn overgenomen uit het aangehaalde rapport uit 1998.

de ton kilometers. De afname van de CO₂-emissie van het goederenverkeer zal dan ongeveer 10% bedragen [2].

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- De afschaffing van het Eurovignet vereist een herziening van de afspraken met de andere Europese landen, ondanks dat het volgens de EU-richtlijnen wel toegestaan is dat een land het Eurovignet afschaft.
- Voor het systeem van elektronische kilometerheffing en elektronische road pricing dient de wet te worden aangepast.
- Bij elektronische road pricing is het de bedoeling de prijs te differentiëren naar tijd en plaats. Hoe deze differentiatie vorm moet krijgen is echter nog onduidelijk.

Bronverwijzing

- 1 Davidson, M.D., P. Janse
Variabilisatie in het goederenwegvervoer, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 2 Kågeson, P., J.M.W. Dings
Electronic kilometre charging for heavy goods vehicles in Europe, European Federation for Transport and Environment i.s.m. Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Stockholm & Delft, 1999
- 3 Gesprek met Pieter Janse, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 8 september 1999

7.3.2 Verlaging afdracht loonbelasting en sociale premies en invoering van elektronische kilometerheffing of elektronische road pricing

Beschrijving van de optie

De afdrachten van loonbelasting en premie volksverzekeringen worden voor het beroepsgoederenvervoer verlaagd met 10%. Tegelijkertijd wordt er, alleen voor beroepsgoederenvervoer, een elektronische road pricing (eerst elektronische kilometerheffing) ingevoerd op een dusdanige wijze dat de totale inkomsten en uitgaven gelijk blijven.

De elektronische kilometerheffing is een systeem waarbij er bakens langs de weg worden geplaatst en de voertuigen per gereden kilometer worden afgeteld. Bij elektronische road pricing (zie ook paragraaf 7.2.1) wordt continu bijgehouden wat voor voertuig met welke snelheid op welk tijdstip zich waar bevindt. Dit systeem kan bijvoorbeeld via een satelliet communiceren met de voertuigen. Bij deze optie kan de heffing worden gedifferentieerd naar plaats, tijd, soort motor etc.

Elektronische kilometerheffing is een maatregel die op middellange termijn (2005) realiseerbaar is. Elektronische road pricing is een maatregel die op lange termijn (2010) beschikbaar is⁴.

Een alternatieve uitvoeringswijze is optie 7.3.1.

Doel van vergroeningsoptie

Het doel van de maatregel is het verminderen van de milieuproblemen van het goederenwegvervoer door variabilisatie van de kosten binnen de huidige Europese richtlijnen.

Meer directe kostentoe rekening aan het *gebruik* van het voertuig.

⁴ De hier genoemde termijnen, waarop invoering mogelijk is, zijn overgenomen uit het aangehaalde rapport uit 1998.



Fiscaal belang

Budgetneutraal zowel voor de overheid als voor de sector goederenwegverkeer als geheel. Echter wel verschuiving van de kosten binnen de sector waarbij vrachtauto's die meer dan het gemiddeld aantal kilometers rijden meer zullen gaan betalen.

Verschuiving van vaste naar variabele kosten van ongeveer f 300 miljoen/jaar. Kilometerheffing van 4 cent per kilometer voor alle beroepsgoederenwegvervoer.

Verwacht milieu-effect

Zie paragraaf 7.2.4.

Verwacht effect is een afname van de emissies van het goederenwegvervoer met ca. 1,75% (uitgaande van een prijselasticiteit van -1 , een vrachtauto kilometerprijs van f 2,25 en een dieselaccijns van 4 cent per kilometer [2]).

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Het is lastig om alleen in de goederenvervoersector de loonkosten en/of sociale premies te verlagen. Hoe baken je de sector af?
 - In de zeescheepvaart bestaat een dergelijke regeling wel en is de sector afgebakend. Voor het goederenwegvervoer is het wellicht moeilijker om de sector af te bakenen [3].
- Voor het systeem van elektronische kilometerheffing en elektronische road pricing dient de wet te worden aangepast.
- Bij elektronische road pricing is het de bedoeling de prijs te differentiëren naar tijd en plaats. Hoe deze differentiatie vorm moet krijgen is echter nog onduidelijk.

Bronverwijzing

- 1 Davidson, M.D., en P. Janse
Variabilisatie in het goederenwegvervoer, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 2 Gesprek met Pieter Janse, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 8 september 1999
- 3 Gesprek met Bas Leurs, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, 6 september 1999

7.3.3 Gebiedsbepaalde belastingen voor bereikbaarheid

Beschrijving van de optie

Bedrijven worden verplicht om per werknemer een bepaald bedrag aan de overheid (provinciaal, landelijk?) te betalen. Met het geld zorgt de overheid ervoor dat het gebied goed bereikbaar wordt met openbaar vervoer. Het systeem kan landelijk ingevoerd worden of enkel voor specifieke gebieden, eventueel kan het ook worden ingevoerd met verhandelbare rechten.

In navolging van het 'Versement transport' in Frankrijk.

Doel van vergroeningsoptie

Stimuleren van openbaar vervoer. Inzicht geven voor bedrijven in de 'aansluitkosten' op het mobiliteitssysteem.

Fiscaal belang

-

Verwacht milieu-effect

-

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

-

Bronverwijzing

- 1 Gesprek met Jasper Tils, Ministerie van V&W, directie Mobiliteitsmarkt, Den Haag, 22 oktober 1999
- 2 Tils, J., A.,
Verslag van brainbox prijsbeleid (interne notitie), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, juli 1998

7.4 Supra-nationaal (EU, WTO)

7.4.1 Europese emissieheffing met terugsluizing naar de deelnemende landen of naar de luchtvaartmaatschappijen

Beschrijving van de optie

De heffing wordt gebaseerd op de hoeveelheid emissies (van o.a. CO₂, NO_x, H₂O en SO₂) van het vliegtuig. Hiervoor zullen de vliegtuigen moeten worden geclassificeerd op basis van hun emissie-uitstoot. De heffing wordt op Europees niveau geïnd en de opbrengst vloeit naar de algemene middelen van de deelnemende landen of naar de luchtvaartmaatschappijen.

Ook vliegtuigen die niet in Europa landen maar er wel overheen vliegen, betalen de heffing.

Doel van vergroeningsoptie

Met name gericht op het terugbrengen van CO₂ en NO_x-uitstoot van vliegtuigen [4].

Milieuvriendelijke vliegtuigmaatschappijen worden beloond terwijl vliegtuigmaatschappijen met hogere emissies dan gemiddeld financieel worden gestraft.

Fiscaal belang

Heffingsniveau: 0,03-0,12 \$/kg CO₂
3,10-12,40 \$/kg NO_x (laag)
2,60-10,40 \$/kg NO_x (hoog)
2,40-9,80 \$/kg SO₂
3,10-12,40 \$/kg VOC

De emissieheffing is budgetneutraal voor de overheden en vliegtuigmaatschappijen als geheel.

Verwacht milieu-effect

Terugsluizing naar de deelnemende overheden:

Bij een heffing die overeenkomt met 0,20\$ per liter brandstof, zal een geschatte energiebesparing van 25 à 35% bereikt worden in 2025 (t.o.v. Business as Usual scenario). Deze energiebesparing komt voort uit betere technologie (vooral voor de vliegtuigmotoren), beter ontwerp en minder passagierskilometers (volume) [2].

Terugsluizing naar de luchtvaartmaatschappijen:

Bij een heffing die overeenkomt met 0,20\$ per liter brandstof, zal een geschatte energiebesparing van 20 à 30% bereikt worden in 2025 (t.o.v. Busi-



ness as Usual scenario). In vergelijking met de terugsluizing naar de deelnemende landen ligt er minder energiewinst in het effect van afnemende passagierskilometers, terwijl de toenemende beladingsfactor, de langere gemiddelde vliegafstand en de grotere omvang van het vliegtuig juist meer zullen bijdragen aan de energiebesparing.

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Belangrijk knelpunt is dat Nederland andere EU-partners mee moet krijgen, hetgeen tot dusverre moeilijk is.
 - Het zoeken van partners kan gradueel gaan: beginnen met een soort Eco-Schengen en vervolgens uitbouwen naar andere partners.
- Een eerlijke verdeling van het geld uit heffingen, tussen de landen onderling, is lastig te bepalen (bij terugsluis naar de landen). Terugsluizing naar de luchtvaartmaatschappijen kan als inefficiënt overkomen, terwijl het eerlijker zou zijn als elke transportsoort zelf voor zijn externe kosten betaalt (en het geld dus niet teruggestruid wordt)
- Voor de berekening van de heffing wordt er uitgegaan van een standaardvlucht. Hierdoor worden geen aanpassingen bereikt in het vlieggedrag (zoals snelheid, vlieghoogte etc.).
- Er is geen internationaal geaccepteerde methode voor het berekenen van de cruise-emissies per type vliegtuig.
- Wanneer de emissieheffing direct aan het brandstofverbruik wordt gekoppeld is er sprake van een verkapte accijns, hetgeen in strijd is met de vrijstelling van accijnzen [7].
 - de vormgeving van de emissieheffing is daarom van groot belang; mits zorgvuldig gekozen is een dergelijke emissieheffing invoerbaar [5].
- Is het wel eerlijk dat de opbrengst van de regeling naar de nationale lidstaten gaat? De emissies van zowel scheepvaart als luchtvaart zijn van niemand, echter ze moeten wel belast worden [6].
 - De opbrengst van de accijns kan naar de UN worden doorgesluisd en in plaats daarvan betalen de UN lidstaten minder contributie. In dat geval worden ook alle UN-lidstaten verplicht mee te doen [6].

Bronverwijzing

- 1 Bleijenberg, A.N., R.C.N. Wit
A European environmental aviation charge: feasibility study, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998
- 2 Dings, J.M.W., W.J. Dijkstra, R.C.N. Wit
European aviation emissions: trends and attainable reductions, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1997
- 3 Dings, J.M.W., P. Janse, B.A. Leurs, M.D. Davidson
Efficiënte prijzen voor het verkeer, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1999
- 4 Gesprek met Jos Dings, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 23 september 1999
- 5 Gesprek met Ron Wit, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 21 september 1999
- 6 Gesprek met Jip Lenstra, ministerie VROM, directie Lucht en Energie, 22 oktober 1999
- 7 Gesprek met Arie Leder en Bas Gen, Ministerie van Financiën, Den Haag, 23 november 1999

7.4.2 Brandstofheffing voor de luchtvaart op Europees niveau (in heffingenpakket)

Beschrijving van de optie

Er wordt een pakket van instrumenten ingevoerd:

- a Een heffing op elke liter brandstof die het vliegtuig tankt. Het heffingsniveau komt hierbij overeen met de gemiddelde emissies van CO₂, NO_x, H₂O en SO₂ per liter brandstof gedurende de gehele vlucht. Elk land krijgt de heffing van brandstof die getankt is in zijn eigen gebied;
- b Een toegevoegde heffing per vliegtuig die overeenkomt met de LTO-emissies (landen en opstijgen) van CO, VOS en NO_x;
- c Emissie standaards voor motoren voor de LTO-, opstijg- en vluchtfasen. De heffingsopbrengst gaat naar de landen van waar uit gevlogen wordt.

Doel van vergroeningsoptie

- a Terugbrengen van CO₂ en NO_x-uitstoot van vliegtuigen.
- b Zie paragraaf 7.2.8.
- c De emissiestandaards zijn nodig om de potentiële negatieve neveneffecten van een brandstofheffing, op NO_x-emissies tijdens de vlucht, te vermijden. Zonder deze standaards is er kans dat de energie-efficiency verbeterd wordt ten koste van een hogere NO_x-emissie.

Fiscaal belang

Heffing van 0,10-0,40 \$ liter.

Verwacht milieu-effect

Bij een heffing die overeenkomt met 0,20\$ per liter brandstof, zal een geschatte energiebesparing van 25 à 35% bereikt worden in 2025 (t.o.v. Business as Usual scenario). Deze energiebesparing wordt vooral bereikt door een afname van het aantal passagierskilometers (volume), een verbetering van de technologie en een optimaler ontwerp van het vliegtuig. In vergelijking met paragraaf 7.4.1 heeft een brandstofheffing een extra voordeel omdat ook het vlieggedrag (vlieghoogte en snelheid) en de vliegroute (kortste route) wordt aangepast (dit heeft echter een relatief klein effect op het uiteindelijke besparingspotentieel) [2].

Knelpunten bij implementatie & eventuele oplossingen

- Er ontstaat een economische verstoring doordat vliegtuigen zullen proberen buiten Europa te tanken (ontwijkgedrag) [3].
- Doordat vliegtuigen extra brandstof tanken voor ze in Europa aankomen zal het vliegtuig extra beladen zijn en daardoor meer energie verbruiken tijdens de vlucht [3].
- Alle bilaterale luchtvaartverdragen moeten eerst ontbonden worden [3].
- Juridische problemen zoals verdrag van Chigago [4].
- Aantasting van concurrentiepositie van Europa [4].
- Is het wel eerlijk dat de opbrengst van de regeling naar de nationale lidstaten gaat? De emissies van zowel scheepvaart als luchtvaart zijn van niemand, echter ze moeten wel belast worden [5].
 - De opbrengst van de accijns kan naar de UN worden doorgesluisd en in plaats daarvan betalen de UN lidstaten minder contributie. In dat geval worden ook alle UN-lidstaten verplicht mee te doen. [5]

Bronverwijzing

- 1 Bleijenberg, A.N., R.C.N. Wit
A European environmental aviation charge: feasibility study, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1998



- 2 Dings, J.M.W., W.J. Dijkstra, R.C.N. Wit
European aviation emissions: trends and attainable reductions, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1997
- 3 Gesprek met Jos Dings, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 23 september 1999
- 4 Gesprek met Ron Wit, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 21 september 1999
- 5 Gesprek met Jip Lenstra, ministerie VROM, directie Lucht en Energie, 22 oktober 1999



Bronnen

Literatuur – CE

Energie

Groene warmte voor NUON, S.A.H. Moorman, F.J. Rooijers, 1999 (vertrouwelijk)

Nederlands energiebeleid langs de meetlat, T.T. van der Werff, F.J. Rooijers, m.m.v. J. Verlinden, 1998

EPL – Energie Prestatie op Locatie: een nieuw energiebesparingsinstrument bij de keuze van een nieuwe energievoorziening, F.J. Rooijers, T.T. van der Werff, S.A.H. Moorman, L.B.M.M. Boels, 1997

Invloed van gemeenten op de realisatie van de optimale energievoorziening in nieuwbouwlocaties, S.A.H. Moorman, F.J. Rooijers, 1997

Verkeer en vervoer

Efficiënte prijzen voor het verkeer – Raming van maatschappelijke kosten van het gebruik van verschillende vervoermiddelen, J.M.W. Dings, P. Janse, B.A. Leurs, M.D. Davidson, 1999

Schoner dan verplicht: advies over opzet stimuleringsplan versnelde invoering Euro 3, B.K. Klimbie, 1999

Een aparte 'paarse' diesel: goed voor het milieu?, J.M.W. Dings, 1998

Variabilisatie in het goederenverkeer, M.D. Davidson, P. Janse, 1998

Cleaner fuels for cleaner vehicles; on the European Auto Oil programme, 1998

A European environmental aviation charge: feasibility study, A.N. Bleijenberg, R.C.N. Wit, 1997

Potential economic distortions of a European environmental aviation charge: background study, R.C.N. Wit, A.N. Bleijenberg, 1997

European aviation emissions: trends and attainable reductions: background study, J.M.W. Dings, W.J. Dijkstra, R.C.N. Wit, 1997

Gedrags- en marketingaspecten van Rekening Rijden: verslag van de deskundigenbijeenkomst, N.A. Ouwehand, P. Janse, D. Metz, 1997

Optimale brandstofmix voor het wegverkeer, J.M.W. Dings, M.D. Davidson, G. de Wit, 1997

VAMIL en EIA voor het goederenvervoer voorstel voor aanvullingen en aanpassingen 1998, W.J. Dijkstra, P. Janse, 1997

Schoon schip in de Nederlandse binnenvaart, J.M.W. Dings, W.J. Dijkstra, S.A.H. Moorman, P. Janse, 1997

Inkomenseffecten van prijsmaatregelen in het verkeer, M.D. Davidson, 1996

Reiskostenforfait tussen handhaving en afschaffing, P. Janse, A.N. Bleijenberg, 1996

Voorstellen voor uitbreiding van de VAMIL-lijst voor het goederenwegvervoer, W.J. Dijkstra, P. Janse, 1996

A European aviation charge: preliminary study, A.N. Bleijenberg, R.C.N. Wit, P.M.J. Mendes de Leon, S.A. Mirmina, D.N.M. Starkie, 1996

Rekening rijden en het milieu, J.H.J. Roos, P. Janse, 1996

Materialen en afvalstoffen

Afval aan de kassa, J.T.W. Vroonhof, G.J. de Weerd, 2000 (nog te verschijnen)

Een afweging van energetische benutting versus materiaalhergebruik van afvalhout, G.C. Bergsma, H. Sas, 1997

Scheiding van bouwafval, J.T.W. Vroonhof, H.J. Croezen, G.J. de Weerd, 1996

Economie

Onderzoek naar milieuschadelijke subsidies, R.C.N. Wit, B.A. Leurs, M.D. Davidson, J. van Swigchem, 2000

De twee kanten van het Waterlooplein: een Amsterdamse studie naar de markt voor milieu en ruimte en de veranderende rol van de overheid, M.D. Davidson, 1999

Opties voor vergroening van het fiscale stelsel, R.C.N. Wit, 1999 (interne notitie)

Kosten en baten van milieuconvenanten in vergelijking met marktconforme instrumenten, R.C.N. Wit, B.A. Leurs, G. de Wit, 1999

Klimaatschadelijke subsidies: inventarisatie voor Nederland, A.N. Bleijenberg, M.D. Davidson, B.A. Leurs, 1998

Inventarisatie milieuschadelijke subsidies in Nederland, B. Romijn, D. Stalenhoef, J. van Wetten, M. Boland, M. van Dorp en G. Bennett (allen AIDEnvironment), G. de Wit, M.D. Davidson, 1997

Vergroening van het belastingstelsel: opties vanuit een langetermijnperspectief, J.B. Taselaar, R.C.N. Wit, G. de Wit, 1996

Literatuur – internationaal

Brännlund, R. en I.-M. Gren, 1999
Green taxes: economic theory and empirical evidence from Scandinavia

Gale, R., S. Barg en A. Gillies, 1995
Green budget reform: an international casebook of leading practices

Norwegian Official Commissions 1996 – 1999
Green taxes: policies for a better environment and high employment



Schlegelmilch, K., Wuppertal Institute, 1998
Energy taxation in the EU and some member states

Schlegelmilch, K., Wuppertal Institute, 1999
Green Budget Reform: countries at the forefront

Vehmas, J., J. Kaivo-oja, J. Luukkanen, P. Malaska, 1999
Environmental taxes on fuels and electricity – some experiences from the Nordic countries, in: *Energy Policy*, nr. 27, p. 343 – 355.

Literatuur – nationaal

Boon, den, H., 1999
Notitie ten behoeve van voorliggende studie
E-Connection, Bunnik

Diverse maatschappelijke organisaties (Christelijk Nationaal Vakverbond, Federatie Nederlandse Vakbeweging, Vakcentrale voor Middelbaar en Hoger Personeel, Greenpeace Nederland, Stichting Natuur en Milieu, Vereniging Milieudefensie), 1999
Het belastingstelsel kan groener! – Fiscale mogelijkheden voor eerlijker prijzen, suggesties voor de werkgroep Vergroening van het fiscale stelsel II
Utrecht

Folmer, H.
Vergroening van het belastingstelsel, pre-advies van prof. dr. H. Folmer
Tilburg/Wageningen

Koutstaal, P.R., 1998
Discussiestuk Verhandelbare CO₂ reductie-certificaten
ECN, Petten

Ministerie van Financiën, 1999
Miljoenennota 2000
Den Haag

Ministerie van Financiën, 1999
Concept-werkprogramma werkgroep vergroening van het fiscale stelsel II
Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998
Verslag van Brainbox Prijsbeleid
Den Haag

Ministerie van VROM, 1996
Discussienotitie subwerkgroep fiscaliteit in het kader van de interdepartementale heroverweging bodemsanering
Den Haag

Ministerie van VROM, 1999
Notitie ten behoeve van voorliggende onderzoek, door R. Cuelenaere en A. Looijenga
Den Haag

Ministerie van VROM, 1999
Uitvoeringsnota Klimaatbeleid
Den Haag

Rabobank Nederland en Stichting Natuur en Milieu, 1999
Notitie (concept) Financieel en fiscaal instrumentarium ten behoeve van
groei van de biologische landbouw
Utrecht

Sociaal Cultureel Planbureau, 1999
Verspilde energie?
Den Haag

Instituut voor Toegepaste Milieu-Economie (TME), 1997
Effecten van een emissieheffing voor NO_x en SO₂ voor stationaire bronnen in
Nederland, P. van Duijse, H. Heijnes en C. Sedee
Den Haag

Interviews

Centrum voor energiebesparing en schone technologie:

Marc Davidson
Jos Dings
Pieter Janse
Bas Leurs
Saeda Moorman
Jan Vroonhof
Ron Wit

Ministerie van VROM:

dhr. Van den Bergen, directie Internationale Milieuzaken
dhr. Frederiksz, directie Strategische Planning
dhr. Lenstra, directie Lucht en Energie
dhr. Van Lint, directie Drinkwater, Water en Landbouw
dhr. Van Wessem, directie Geluid en Verkeer
dhr. Van Wijngaarden, directie Bodem

Diversen:

dhr. Dijk, Rabobank Nederland, Stafgroep Duurzame Ontwikkelingen
dhr. Krouwel, Rabobank Nederland, Stafgroep Duurzame Ontwikkelingen

dhr. Gen, Ministerie van Financiën, directie Verbruiksbelastingen
dhr. Leder, Ministerie van Financiën, directie Verbruiksbelastingen
dhr. Van der Vaart, Ministerie van Financiën

dhr. Remmers, Stichting Natuur en Milieu

dhr. Tils, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Mobiliteitsmarkt

dhr. Visser, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij

Deelnemers brainstormsessie

Algemeen

Jan de Vries (Stichting Natuur en Milieu);
Jochem Jantzen (Instituut voor Toegepaste Milieu-Economie);
Pieter Hamelink (Ministerie van VROM, directie Bestuurszaken);
Dennis Blansjaar (Ministerie van VROM, directie Bestuurszaken);
Theo van Bellegem (Ministerie van VROM, directie Bestuurszaken).



Verkeer en vervoer, landbouw en ruimte

Paul Poppink (Transport en Logistiek Nederland);
Jerome Remmers (Stichting Natuur en Milieu);
Henk Merkus (Ministerie van VROM, directie Drinkwater, Water en Landbouw).

Afval, materialen en emissies uit diffuse bronnen

Egbert Dijkgraaf (OcFEB);
Peter Hermens (Ministerie van VROM, directie Afvalstoffen);
Evelien van Hercules (Ministerie van VROM, directie Afvalstoffen).

Energie

Henk den Boon (E-Connection);
John Baken (EcoFys);
Rob Cuelenaere (Ministerie van VROM, directie Lucht en Energie)



Nieuwe opties voor een groener fiscaal stelsel

Resultaat van de brainstormsessie

Bijlagen

Delft, februari 2000

Opgesteld door: B.A. Leurs
N.H. Manderveld





A Opties uit de brainstormsessie (inclusief discussie)

A.1 Inleiding

Deze bijlage geeft de resultaten van de brainstormsessie die in het kader van dit project is georganiseerd. Deze resultaten zijn niet zover uitgewerkt als de opties die in de hoofdtekst en presenteren we daarom hier apart.

In deze bijlage komen de opties aan bod waarover iets langer doorgediscussieerd is. In steekwoorden hebben we de discussie daarbij weergegeven. Daarbij staat ook de termijn genoemd waarop de deskundigen de optie invoerbaar achten. Deze termijn werd (vanzelfsprekend) niet door iedereen gedragen maar geeft een eerste inschatting.

Overigens staan de deelnemers aan de brainstormsessie in de lijst met bronnen. Bijdrage aan de brainstormsessie wil niet zeggen dat de deelnemers de opties ook onderschrijven, noch dat ze aanspraak kunnen maken op het intellectueel eigendom van de ideeën.

A.2 Resultaten

Chipknip bij inleverpunten voor afval.

1 jaar.

- Techniek voor de chipknip techniek is al bekend.
- Beter systeem dan DIFTAR.
- De vraag is of het politiek haalbaar is.
- Een ander probleem kan zijn dat de huidige inleverbakken niet voor deze techniek bruikbaar zijn: er mag immers geen steen doorheen gegoid worden.
- Wellicht is het beter om het bij een persoon in te leveren, dat is immers ook goed voor werkloosheid.
- Er zijn al gesprekken over gaande, want er zijn problemen met het behalen van recyclingsdoelen.
- Afweging t.o.v. alternatieven die hetzelfde effect beogen.
- Een dergelijk systeem zou kunnen worden uitgebreid met ecomiles (dan krijg je spaarpunten voor inleveren gescheiden producten en bijvoorbeeld ook voor de aankoop van biodynamische producten).
- Allemaal op één pasje: een soort van milieuvriendelijkheidspas.
- Systeem kan ook opgaan in een duurzame consumenten aftrek (vergelijkbaar met de duurzame ondernemersaftrek).

Heffing op energieverlies.

(cq. niet lozen afvalwarmte)

3 jaar.

- Wvo-heffing lozing van afvalwarmte op oppervlaktewater (temperatuurafhankelijk).
- Technisch simpel.

- Relatief kleine optie en daarom verdient integratie met Wet Milieubeheer aanbeveling.

Heffing op geluid/decibellen.

5 jaar.

- Dit kan een goede heffing zijn om structureel inkomsten te genereren, maar het regulerend effect is onduidelijk.
- Onderzoek naar heffingsgrondslag. Als er stillere alternatieven zijn kun je afleiden wat de hoogte zou moeten zijn.
- Van belang om lessen te trekken uit de wet op geluidshinder.
- Opzet zou forfaitair moeten zijn: lagere geluidshinder moet dan door de gebruiker worden aangetoond.
- Potentieel van geluidshinder groot zijn maar wanneer het vervoermiddel niet gebruikt wordt is de werkelijke geluidshinder miniem. Koppelen aan km-heffing is dan een optie.
- Terugsluizen voor stille voertuigen.
- Potentieel hoge opbrengst -> f 1 mrd.
- Begin met verkeer, andere bronnen kunnen daarna komen.
- Meeliften m.b.t. andere instrumenten (WMB, km-heffing).
- Aantekening op kentekenbewijs (goedkeuring RDW -> geluidsklasse).
- Test bij APK.

Regulerende energiebelasting (REB) invoeren voor grootverbruikers, opbrengst gebruiken voor verlagen van de vennootschapsbelasting (VPB).

5 jaar.

- Terugsluizen is belangrijk voor het draagvlak.
- Op de korte termijn haalbaar.
- Politiek moeilijk/technisch makkelijk.
- Verlaging van de vennootschapsbelasting is gewenst door bedrijfsleven.

OZB-verhoging voor onduurzame bouw (woningen + utiliteit)

5 jaar.

- Sterk differentiëren \pm 80% naar gelang de Duurzaam Bouwen- (DUBO-) inhoud.
- Directe stimulans, jaarlijks rekening gepresenteerd.
- Zichtbaar.
- Andere optie: differentiatie tussen overdrachtsbelasting voor 'gewoon' huis en 'DUBO'-huis.
- Extra werkgelegenheid.
- Relatie met huurwaardeforfait.
- OZB heeft meer grondslagen dan (alleen) de energiezuinigheid van een woning.
- Uitzonderingen: monumenten.

Duurzame consumptie aftrek (D.C.A.)

7 jaar.

- Analoog aan Duurzame Ondernemers Aftrek.
- Met name energie en water in huis, voedselaankoop/ecopunten.
- Gecertificeerde huishoudens.
- Handhaafbaarheid kan een probleem opleveren.
- In de inkomstenbelasting kan een forfaitaire aftrek worden ingebouwd.

- Uitvoeringskosten (complex: nutsbedrijven, grootgrutters, openbaar vervoer moeten meewerken, te hoge kosten).
- Nota Milieu & Economie merkt op dat 'duurzame consumptie' moet worden gestimuleerd.
- Chipper kan dienen als oplaadpunt.
- Fraudegevoelige optie.

Heffing op hoog stand-by energieverbruik.

7 jaar.

- Keuring, bijvoorbeeld middels labels.
- Invoeren met uitgebreid labelsysteem.
- Weinig extra ontwerpkosten.
- Mogelijke winst (per apparaat) is 300-600 kWh per jaar.
- EU-traagheid.
- Veel apparaten/soorten maken een gefaseerde invoering noodzakelijk.
- Technisch mogelijk.

Heffing op energie-inhoud (eind-)producten

7 jaar.

- Nationaal invoerbaar.
- Administratief probleem kan zijn hoe de energie-inhoud vast te stellen is.
- Geen informatie over de energie-inhoud van geïmporteerde producten.
- Vanaf welk punt in de levenscyclus meet je de energie-inhoud?
- Bijvoorbeeld op kunstmest als eindproduct.
- Uitvoerbaarheid -> zie bijvoorbeeld alcoholaccijns.
- Heffing direct op energie is effectiever maar deze optie biedt voordelen i.v.m. de concurrentiepositie van het Nederlands bedrijfsleven.

Ruimtebelasting met natuurcompensatie.

5-50 jaar.

- Heffen op ruimtelijke transacties (die functie van ruimte veranderen van onbebouwd naar bebouwd).
- Terugsluizen naar natuur/milieu compensatie (de omgekeerde weg).
- Aansluiten bij burgers -> ergernis, ervaren probleem.
- 'Ruimtedruk' als basis.
- Draagvlak kan verloren gaan doordat een nog compactere bewoning resulteert terwijl de collectieve ruimte wel in stand blijft.
- Verdeling 'collectieve' en particuliere ruimte: wat levert de meeste welvaart.
- Een deel van de differentiatie tussen ruime locaties en minder ruime locaties is reeds in de markt aanwezig (m²-prijs varieert fors), m.n. voor de woningmarkt.

Heffing op meerverbruik per product t.o.v. bench-mark

10 jaar.

- Het Convenant Benchmarking (op gebied van energiegebruik) maakt geen extra verplichtingen mogelijk tot 2012.
- Nationale benchmark is misschien een oplossing.
- Ingewikkeld om op te stellen.
- Er zijn te veel producten: starten met de meest energie-intensieve producten.
- Gefaseerde invoering waar andere instrumenten ontbreken.

- EPA voor utiliteit -> koppeling (gebouw).
 - Energieverbruik per werknemer als basis nemen (kengetallen).
- Geldopbrengst uit heffingsgeld over stort- en verbranden overhevelen naar hergebruik en preventie (= belasten van ongewenste verwerkingsmethode en subsidie voor gewenste verwerkingsmethode).**
10 jaar.

- Dit maakt het financieel voordeliger om te hergebruiken dan te verbranden en voordeliger om te verbranden dan om te storten.
- Gebeurt al een beetje in REB.
- Koppelen aan grondstofheffing (gebruik van primaire grondstof).
- Trekken materiaalintensieve marktsectoren door de maatregel niet weg uit Nederland?
- Invoeren op Europees niveau?
- Hoe controleer je dan in- en uitvoer?
- Probleem ligt minder bij grondstof maar bij verwerking.
- In context van Lansink is het acceptabel (draagvlak bij het publiek).
- Systeem kan snel ingevoerd worden maar hoe zit het met Europese regelgeving?

Heffing omgekeerd evenredig aan beladingsgraad van vervoermiddelen.
10-25 jaar.

- Monitoring is een groot probleem.
- Ook op personenauto's.
- Het kan als een bonus/malussysteem worden ingevoerd: meer dan gemiddelde beladingsgraad levert dan geld op, andersom betaal je.
- Complex instrument.

Vervoersbelasting op eindproducten.
15 jaar.

- Veel schakels in keten -> wegvervoer.
- Aangrijpen op vraag naar vervoer.
- Je kunt dan discriminatie krijgen tussen producten uit verschillende landen. Dit is een belangrijk uitvoeringsprobleem.
- Vervoersintensiteit moeilijk bepalen.
- Koppeling aan Duurzame Consumptie Aftrek maakt het wellicht makkelijker.

Persoonlijk (soft) CO₂-plafond boven plafond progressief heffen.
Doel CO₂-bestedingseffect.
17,5 jaar.

- 2 fasen invoeren: eerst het directe energiegebruik (ruwweg 30% van het totaal), daarna het moeilijkere indirecte energiegebruik).
- Politiek moeilijk haalbaar, het tast de individuele vrijheid aan.
- Veel massagewerk nodig.
- Uitkijken dat het instrument wel consistent met internationaal en nationaal beleid is.
- Veel voorbereidingstijd nodig.
- Zijn er alternatieven?
- Solidariteit/rechtvaardig.
- Begin met de auto, iemand die geen auto rijdt wordt beloond.
- Verhandelbaar -> politiek gevoelig.



Verhandelbare milieu-aandelen (in alle mogelijke vormen).

17,5 jaar.

- Milieu-aandelen voor de burger.
- Overheid stelt plafonds vast.
- De burger kan met de aandelen de markt op: hij krijgt dan een basisinkomen.
- Herverdeling -> nivellerend.
- Uitvoering? Makelaar/beurs/overheid.
- Het is in eerste opzet geen fiscaal instrument.
- Milieuproblemen onder de gemeenschappelijke noemer brengen kan een probleem zijn.
- Controle.

BTW-differentiatie

Gedifferentieerd naar energie- of CO₂-inhoud

20 jaar.

- EU-afhankelijkheid.
- Consumptiebelasting.
- Technisch op de korte termijn mogelijk, politiek pas op de lange termijn.
- Diensten worden nu reeds ten dele in het lage tarief gestopt als experiment, producten nog niet.

Storttarief heffing betalen bij aankoop product in winkel.

50 jaar.

- Het is technisch haalbaar.
- Kan privacy gewaarborgd blijven?
- Ingewikkeld qua opzetten nieuwe infrastructuur.
- Hoge kosten van nieuwe infrastructuur voor systeem.
- Verdwijnen van huidige per gemeente gedifferentieerde afvalstoffenheffing is een voordeel.
- Echter gemeenten moeten zich wel de verantwoordelijk over de afvalverwerking blijven behouden.
- Weinig effect, je betaalt per jaar f 400,= dus voor zaterdagboodschappen maar f 1,= meer.
- Dat levert geen gedragsprikkel.
- Je zou niet het storttarief maar de milieudruk van het product moeten betalen, dan krijg je een hoge heffing, dus een prikkel voor gedragsverandering.
- Echter bij extreme prikkels dan krijg je bijeffecten.
- Concluderend: de kosten/baten verhouding (kosten infrastructuur, baten milieuverandering) is niet goed. Daardoor is de wenselijkheid omstre-den.

Heffing per kg materiaal f 10,= voor consument.

50 jaar.

- Niet wenselijk(over een pak melk betaal je opeens ook 10 gulden heffing, dat is niet in verhouding).
- Politiek onhaalbaar.
- Wordt opgelegd aan de consument.
- Stimuleert lichtere producten.

Kan worden teruggesluisd door het statiegeldsysteem uit te breiden waarbij je bijvoorbeeld de helft van de heffing terugkrijgt indien je het materiaal inlevert.



B Opties uit de brainstormsessie – long list

B.1 Inleiding

Deze bijlage geeft ook resultaten van de brainstormsessie. Daarnaast zijn in deze lijst ook opties opgenomen die op een CE-interne brainstormsessie zijn genoemd.

De opties die in deze bijlage genoemd staan, zijn in de eerste ronde van brainstormen genoemd. Doel van die eerste ronde was het komen tot een uitgebreide lijst van opties, waaruit later een selectie gemaakt kon worden (zie bijlage A).

De in deze bijlage genoemde opties zijn dus nog summierder weergegeven, maar geven wel een goed beeld van welke mogelijkheden nog 'in het vat zitten'. De lijst met opties hebben we zoveel mogelijk gegroepeerd naar thema (afval, energie, etc.) en naar problemen binnen die thema's (denk aan uitputting van voorraden, toenemend materiaalgebruik, etc.).

B.2 Resultaten

B.2.1 Afval en materialen

Toenemend materiaalgebruik

- Heffing per kg materiaal (f 10,= per kilogram).
- Heffing op materiaalgebruik bij de productie.
- Heffing op modeshows, verbieden van mode, doel is dat producten (zoals bijv. kleding) duurzamer worden gebruikt.
- LCA per materiaal (waarbij rekening wordt gehouden met aspecten zoals energiegebruik, transport, stort), alle milieudruk die met het materiaal samenhangt wordt omgezet in geld (een heffing).
- LCA per eindproduct (of per cluster eindproducten).
- Stofstatiegeldsysteem, heffing op input van materiaal, teruggave van de heffing indien materiaal als product het bedrijf verlaat, dit betekent dat er over alle afval een heffing wordt betaald.
- Heffing per volume-eenheid.
- Heffing per kg per soort materiaal, geld van de heffing wordt gebruikt om productieprocessen die minder materiaal gebruiken te subsidiëren (bijv. melkboeren die hun melk in flessen leveren).
- Accijnzen of heffingen differentiëren naar gewicht (net als BPM voor auto).

Ladder van Lansink: preventie/hergebruik/storten/verbranden

- Een heffing voor producenten per kilogram ter hoogte van het stortbedrag voor elk materiaal dat een productieproces ingaat. Indien uiteindelijk het materiaal niet wordt gestort maar verbrand (hoger op ladder van Lansink) of hergebruikt (nog hoger) wordt het verschil in kostprijs storten-hergebruik teruggegeven aan degene die het product voor hergebruik aanbiedt.
- Heffing voor consument ter hoogte van storttarief per kilogram product dat men koopt.
- Chipknip bij inleverpunten/containers van bijvoorbeeld kleding, glas, papier, plastics.

- Chipknip principe in combinatie met betalen aan de kassa voor het storttarief. Elk product dat je apart aanbiedt voor hergebruik krijg je het storttarief terug met aftrek van het bedrag dat het hergebruik van dat materiaal kost.
- Heffing op niet-gerecycled materiaal: het is momenteel voor een aantal recyclingbedrijven niet rendabel om meerdere producten uit het aangeleverde afval te halen (bijvoorbeeld uit foto-afval wordt wel zilver maar geen zuur gehaald).

Uitputting van voorraden

- EU-heffing op milieu-onvriendelijk hout.
- Heffing op fossiele brandstoffen.
- Oppervlakte delfstoffen (grind, beton- en metselzand): subsidie op alternatieven.
- Quota voor oppervlakte delfstoffen en daarboven een zware heffing.
- Heffing op olie, terugsluizen d.m.v. subsidie op biomassa, zonne-energie, waterstof. Subsidie ook naar ontwikkeling landen om daar alternatieven te vinden (waterkracht, zon en wind).
- Exporteren van 'rotzooi' (afval)verbod.
- Verwijderingsbijdrage die betaald is voor auto's meegeven bij de export naar andere (armere) landen van oude auto's.
- Belasting op alleen wonen (minder huizen → minder bouwmaterialen → oplossing voor tekort aan bouwmaterialen) of subsidie op huwelijken.
- Belasting op oppervlakedelfstoffen koppelen aan hoogwaardigheid van hergebruik.
- Subsidie op half-verharde wegen, belasting op 'mooie' wegen (doel om hoogwaardig asfalteren van wegen te ontmoedigen want kost veel grondstoffen).

Samenstellingen van materiaal (specifieke materialen)

- Heffing op toevoegingen aan plastics en oplosmiddelen in verf etc..
- Landbouwproducten op recept dan korting (of geen heffing).
- 'Slechte' materialen kunnen alleen verkregen worden op recept (dit geldt voor bijvoorbeeld bepaalde bestrijdingsmiddelen voor de landbouw etc.) en over het product wordt dan een aanzienlijk heffingsbedrag betaald. (de heffing mag zeer hoog zijn gezien het materiaal maar in kleine hoeveelheid toegepast wordt in het eindproduct). Variant: heffing wordt alleen betaald indien niet kan worden aangetoond dat het materiaal persé gebruikt worden voor een bepaalde geaccepteerde toepassing.
- Producenten betalen een heffing indien zij 'slechte' materialen (oplosmiddel/chloor) verwerken in hun product.
- Heffing afhankelijk van recyclebaarheid van product.
- Statiegeld op accu's.
- Belasting op 'vuilgewonnen' primaire materialen; daarvoor moet een geleidelijk verloopende schaal van schoon naar vuil worden gedefinieerd die internationaal wordt ingevoerd.
- Hoge heffing invoeren voor gebruik van zware metalen die op de 'zwarte lijst' staan (boetesysteem).

B.2.2 Energie

Consument

Heffingsmogelijkheden zijn de volgende:

- Verspillende apparaten (stand-by, waterbedden).
- Niet A-label-apparaten.



- Persoonlijk CO₂-plafond.
 - Verhandelbaarheid -> afdracht evenredig met hoogte.
 - Heffing erboven.
 - Verhoging belastbaar inkomen.
 - Andere schijf.
- Reiskostenforfait omvormen tot een heffing per kilometer (naarmate vervuilender (luchtvaart)).
- Verhoging OZB indien gebouw onduurzaam.
- Indirecte heffingen: accijnzen op energie/benzine/diesel.
- BTW-differentiatie:
 - ≈ e-verbruik.
 - CO₂.
- BTW verlaagd op duurzame energie.
- BTW op seizoensgebonden voedsel in het 'goede' seizoen verlagen zodat deze producten bevoordeeld worden boven glastuinbouwproducten en importproducten.
- Bevolking:
 - Heffingen per capita.
 - Heffing op geboorte.
 - Afdekken risico's bij geboorte door ouders.
 - Afschaffen van de kinderbijslag.
- Algemene belastingheffing ter compensatie rebound-effect (inkomensmaatregelen).
- REB verhogen en terugsluizen naar wenselijke activiteiten (zoals zorg en openbaar vervoer).
- Duurzaam Bouwen Utiliteitsbouw (energieneutraal -> bonus).
- Afschaffen overdrachtsbelasting (mobiliteit).

Terugsluizen van inkomsten uit bovengenoemde heffingen kan dan via de volgende wegen:

- CO₂-reductieplan voor aanbieders van diensten.
- Stimulering energiezuinige diensten middels cursussen.
- Materialisme: koppelen aan persoonlijke ontwikkeling.

Duurzame energie + klimaatneutraal + import

- Heffing op transportkosten/verliezen.
- VPB-heffing invoeren voor energiedistributiebedrijven.
- Heffing op ontbrekende info.
- Heffing op basis van herkomst/bron.
- Importbelasting.
- Vrijstelling binnenlandse energie.
- Koolstof inhoud producten (direct (o.a. feedstock)/indirect).
- Heffing energie-intensieve producten (nitraat kunststofmest) = heffing op nitraat (inclusief import).
- Heffing op energie-intensieve landbouwproducten (ECOTAX: vrijstelling zuinigste product, perspectief REB).
- Checken REB-vrijstellingen (zoals stadions).
- Energietax naar rato CO₂ per MJ.

Terugsluizen kan op de volgende manieren:

- Bonus voor duurzame energie.
- Onderzoek naar duurzame energie (technologie, demo/ontwikkeling).
- Bevordering export van duurzame energie (energie- en productiemiddelen).

Organisatiestructuur van elektriciteitsmarkt

- Heffing naarmate van grootte electriciteitsdistributiebedrijf.
- Heffing op vastrecht.
- Heffing op variabele kosten.

CO₂ + overige broeikasgassen

- Heffing op methaanemissies (bijvoorbeeld bij affakkelen).
- Heffing op broeikasgassen (bij aanschaf, statiegeld -> verantwoorde verwerking).
- Heffing op aardgas verliezen.
- Heffing methaan bij mestopslag.
- Heffing op verlaging grondwaterstand (veenafbraak tegengaan omdat veen broeikasgassen vasthoudt).
- Ecotax omvormen tot CO₂-tax.
- Heffing op bodemdaling. Op winningsvergunning rekening houdend met milieu-effecten (stimulering CO₂-opslag).
- Heffing op NO₂ als opslaggas voor levensmiddelen.
- CO₂-heffing (op productie) op *uitstoot*.
- CO₂-heffing op cement: bij de productie van cement komt immers veel CO₂ vrij. Door cement te belasten wordt baksteen een voordeliger optie.
- CO₂-heffing op bouw materiaal: doel hiervan is om meer houtskeletbouw te krijgen (hout als biomassa product heeft een CO₂-inhoud van nul, in tegenstelling tot andere bouwmaterialen die een hoge CO₂-inhoud hebben).

Grootverbruik

- Heffing op eindproduct (CO₂-inhoud, energie-inhoud).
- Heffing op groei/meergebruik (bijv. per product).
- Benchmark-heffing op meergebruik.
- Heffing op afvalwarmte die niet gebruikt wordt.
- Heffing op grondwatergebruik (extra) voor korting.
- Heffing op niet-seizoensneutraal grondwatergebruik.
- Heffing evenredig met temperatuur (energieverlies), daarmee lage temperatuuropties stimuleren.
- Heffing op bovengronds transport.
- Heffing op transportkilometers per product (niet-grootverbruikers-neutraal), zo wordt het gerelateerd aan de efficiency van het transport.

B.2.3 Verkeer en vervoer

Ruimte

- Verhandelbare parkeerrechten.
- Parkeervergunning voorwaarde voor aanschaf auto.
- Vrijstelling parkeerbelasting hybride auto's.
- Verhoging parkeertarieven.
- Belasting op parkeerplaatsen.
- Ruimte voor parkeren (e.a. ruimtegebruik) compenseren.

CO₂

- Péage, tarif vert/rouge.
- Vervoersbelasting op eindproducten.
- Verhandelbare kilometers.
- Verhandelbare brandstof.
- Accijnsverschillen opheffen en omzetten in CO₂-gerelateerde accijnzen.
- Accijns opend met CO₂-uitstoot, inclusief andere vervuilende stoffen.



- Fiscus stimuleren schone/zuinige autotechnologie ontwikkelen.
- Geurbelasting.
- Algemeen verhandelbare milieurechten voor burgers.
 - Start met CO₂.
 - Eventueel voor sector verkeer en vervoer.
 - Uitgifte door fiscus.
 - Eventueel verpachten.
- Tachograaftarief (langer rijden, meer betalen).
- Omgekeerd: meer gebruiken is efficiënter!
- Airmiles voor openbaar vervoer.
- Belasten van airmiles.
- Heffing omgekeerd evenredig met beladingsgraad (goederenvervoer, personenvervoer).
- Ruimteheffing (eventueel specifieke bestemming: boeren, natuur en landschap).
- MRB van vrachtwagens differentiëren naar milieuklasse van de motor.
- Aanschafkosten van brommers variëren naar 'schone' en 'vuile' tweewielers.
- MRB van motoren differentiëren naar milieuklasse: tweewielers met katalysatoren worden zo bevorderd.
- Invoeren van mobiliteitslease in plaats van autolease: op deze wijze worden de variabele kosten van het openbaar vervoer nul, evenals de variabele kosten van de huidige lease-auto.

Doorsnijding

- Doorsnijdingsbelasting voor wegbeheerder (aanleg) infrabeheerder.
- Opheffen OZB-vrijstelling op infrastructuur.
- Waterschapsbelasting wegbeheerders.

Accijnsvrijstellingen

- Accijnsvrijstelling op kerosine afschaffen.
- Compensatie voor goederenwegvervoer i.v.m. hogere dieselaccijns afschaffen: deze compensatie (5 cent per liter diesel, vrachtwagens boven 12 ton) levert veel administratieve rompslomp. Tevens krijgt de toepassing van LPG in bussen en distributieverkeer meer kans.
- Afschaffen rode diesel spoor/scheepvaart/landbouw/mobiele werktuigen.

Geluid

- Heffing op decibellen (eventueel gedifferentieerd naar locatie).
- Fiscale stimulans stille auto's.
- Geluidsbelasting op (kleine) vliegtuigen.
- Optrekken landingsrechten lawaaivliegtuigen c.q. beter/prikkelend inzetten.
- Heffing op autogeluidsinstallatie.
- Geluidsbelasting op acceleratie (bij stoplichten etc., vrijstelling voor vliegwielen).
- Geluidsheffing voor railverkeer (aansluiten op de infrastructuurheffing die vanaf 2001 ingaat, differentiëren).

Luchtvaart

- Emissieheffing op de luchtvaart in Nederland.
- Verder differentiatie luchthavengelden naar geluid en emissies op Schiphol.
- Invoeren gedifferentieerde luchthavengelden op overige Nederlandse luchthavens.

Scheepvaart

- Accijns op brandstof, gedifferentieerd naar milieukwaliteit.
- Verwijderingsbijdrage voor olieresten, aansprakelijkheid voor olieresten of oliestatiegeld.
- Fiscaal stimuleren NO_x-katalysator schepen.
- Differentiatie behandeltijd afhankelijk van brandstofkwaliteit.
- Geluidsheffing voor pleziervaart, inclusief waterscooters.
- Vaartuigenbelasting, eventueel lokaal.
- Kilometer-heffing (zee)scheepvaart.
- Heffing geluidshinder treinen.
- Milieugedifferentieerde havengelden, inclusief afgewerkte olie: dit kan ingevoerd worden middels een aparte 'call heffing' waarbinnen de differentiatie kan worden aangebracht.
- Gedifferentieerde vaartuigbelasting voor pleziervaart, met onderscheid naar emissie van de motor, afval en aanwezigheid toilet.

Terugsluisopties

- Terugsluizen openbaar vervoer.
- Witte (groene) fietsenplan.
- Kortingskaart automobielen.
- Niet belasten van OV via werkgever.
- Subsidie zeescheepsbouw koppelen/verhogen aan milieu-eisen motoren.
- Beladingsgraadbelasting als bonus/malus invoeren.
- Algemene subsidies inzetten voor dure doch effectieve maatregelen (boven bepaalde marginale kosten van $x f/kg$ emissie).
- Kilometerteruggave voor fietsers.
- Tol voor auto's gebruik voor premie voor fietsers.

B.2.4 Landbouw en ruimte

Mineralenoverschot

- Quotering + verhandelbaarheid materialen.
- BTW op vlees omhoog.
- Fosforheffing omhoog.
- Afschaffen heffingsvrije voet onder evenwichtsbemestingsniveau.
- Heffing van $f10,-$ per varken per jaar (dit is immers eenvoudiger controleerbaar dan mestheffingen; wel moeten de mesthoeveelheden per varken regelmatig worden gecontroleerd).
- Heffing op veevoer, eventueel gedifferentieerd naar milieubelasting.
- Heffing op niet-gekweekte vis.
- Heffing op onduurzaam gevangen vis.
- Geurbelasting.
- Tractorenbelasting.
- Fosfor-kunstmestbelasting.
- Europese landbouwsubsidies gebruiken voor ecologische landbouw.
- Afschaffen EU-subsidies op productie.
- Schrappen landbouwforfait.

Bestrijdingsmiddelen

- Heffing op bestrijdingsmiddelen.
- Terugsluizen op biologische bestrijdingsmiddelen.
- Differentiatie naar toxiciteit/persistentie.
- Tarieven voor toelatingshouders omhoog.



Ruimte

- Vrijmaken grond voor EHS fiscaal stimuleren (cf. KPMG-rapport).
- Heffing op grondtransacties, differentiatie naar gebruik: kwaliteit klassen.
- Gedifferentieerde overdrachtsbelasting.
- Terugsluizen naar stoppende boeren.
- Schrappen bestemmingswijzigingswinst.
- Maai- en ploegbelasting per hectare.
- Natuurgerelateerde OZB-belasting.
- Natuuromgevingsbelasting.
- Belasten van vermogens natuurverenigingen.
- Heffing op m² ruimte, terugsluizen naar bouwvolume (m³).
- Fonds bij versnippering landschap voor landschapsverfraaiing.
- Heffing op 'verslechtering van ruimte': analoog aan ontwikkeling in Tsjechië: ruimte is ingedeeld in verschillende 'biodiversiteitsklassen', er wordt dan geheven op verschuiving naar een andere klasse.
- Belasting op grondprijzen verhogen zodat de waarde van ongebruikte grond nul wordt: het bezitten van grond levert dan niets meer op.
- Belasting op ruimtegebruik (per m²) behalve voor natuuraanleg: inkomsten uit deze heffing kunnen gebruikt worden voor de ontwikkeling van natuur. Vraag hierbij is of er een differentiatie moet zijn voor de prijs per m² tussen industrie en woongebieden.
- Heffing kan ook worden ingesteld per m² verhard gebied, daarbij is dan met name het doel om de waterbalans op peil te houden. Permeabele (i.e. doorlatende) ondergrond valt dus niet binnen de belastinggrondslag.

B.2.5

Algemeen

- Per land betalen voor footprint.
- Externe kosten in productprijs verdisconteren.
- Heffing op elke Megabyte dataverkeer.
- Negatieve kinderbijslag.
- Strippenkaart (voor milieu, energie, ...).
- Milieubelasting op salaris naast andere instrumenten.
- Vooruitbetalen schaduwprijs van milieuschade bij iedere aanschaf (hond, kind, auto, motor, huis).
- Borg als functie van omvang risico, m.n. bij genetische manipulatie.
- Spaarsysteem (voor eenheid vervuiling sparen).
- Subsidie naar rato van maaswijdte visnet (overbevissing).