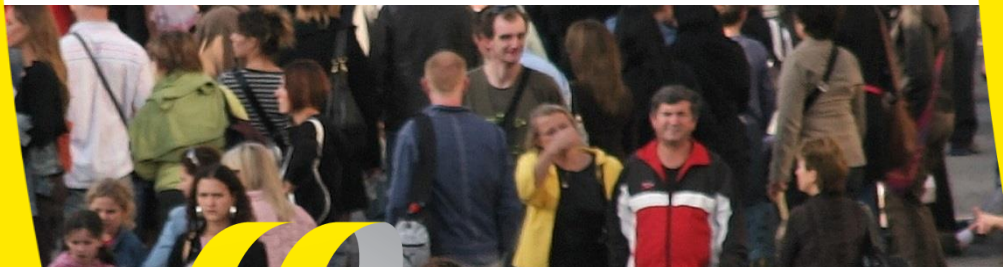




Milieueffecten van wijzigingen in de autobelastingen

Arno Schroten



Inhoudsopgave

01 Inleiding

02 Vergroening van de
autobelastingen in
vogelvlucht

03 Vier belastingscenario's

04 Resultaten

05 Conclusies

Bijlage A Overzicht daadwerkelijk ingevoerde autobelastingen

Bijlage B Overzicht belastingscenario's



Inleiding

Aanleiding

Het kabinet heeft haar plannen voor de autobelastingen voor de periode 2017-2020 aangekondigd in de Autobrief II. Deze plannen zullen in september 2015 worden besproken in de Tweede Kamer.

In het kader van deze nieuwe plannen voor de autobelastingen wil Natuur & Milieu graag inzicht hebben in de totale effecten op CO₂-uitstoot en energieverbruik door personenauto's van de verschillende aanpassingen in de autobelastingen. Zowel voor aanpassingen doorgevoerd in het verleden, als voor de aangekondigde aanpassingen. In de doorrekening van de effecten van Autobrief 2 worden deze niet weergegeven (PRC en TNO, 2015¹). Deze effecten zijn echter wel van belang voor de afspraken uit het SER Energieakkoord (max. 25 Mton CO₂ in 2030 en 15-20 PJ energiebesparing).

Daarnaast wil Natuur & Milieu graag inzicht in de invloed van de veranderingen in de autobelastingen op de gemiddelde belastingdruk voor een nieuwe auto.

Natuur & Milieu heeft CE Delft daarom opdracht gegeven om de milieu- en lastendrukeffecten van wijzigingen in de autobelastingen door te rekenen. De resultaten van deze doorrekeningen zijn weergegeven in deze rapportage.

¹ PRC en TNO (2015), Beleidseffecten Autobrief II, Rotterdam/Delft



Inleiding

Doelstelling

Het doel van deze studie is om in kaart te brengen wat de milieueffecten en de effecten op gemiddelde belastingdruk zijn van gedane en aangekondigde aanpassingen in de autobelastingen.

Het gaat om de gevolgen op:

- De totale CO₂-uitstoot van personenauto's in Nederland.
- Het totale energieverbruik door personenauto's in Nederland.
- De gemiddelde belastingdruk voor nieuwe personenauto's in Nederland.



Inleiding

Methodiek

Om de gevolgen te onderzoeken zijn vier belastingscenario's, die een goede afspiegeling vormen van de belangrijkste (aangekondigde) wijzigingen in de autobelastingen, doorgerekend.

Door de resultaten voor deze vier belastingscenario's met elkaar te vergelijken kan inzicht verkregen worden in de (milieu)effecten die de verschillende aanpassingen in de autobelastingen hebben (gehad).

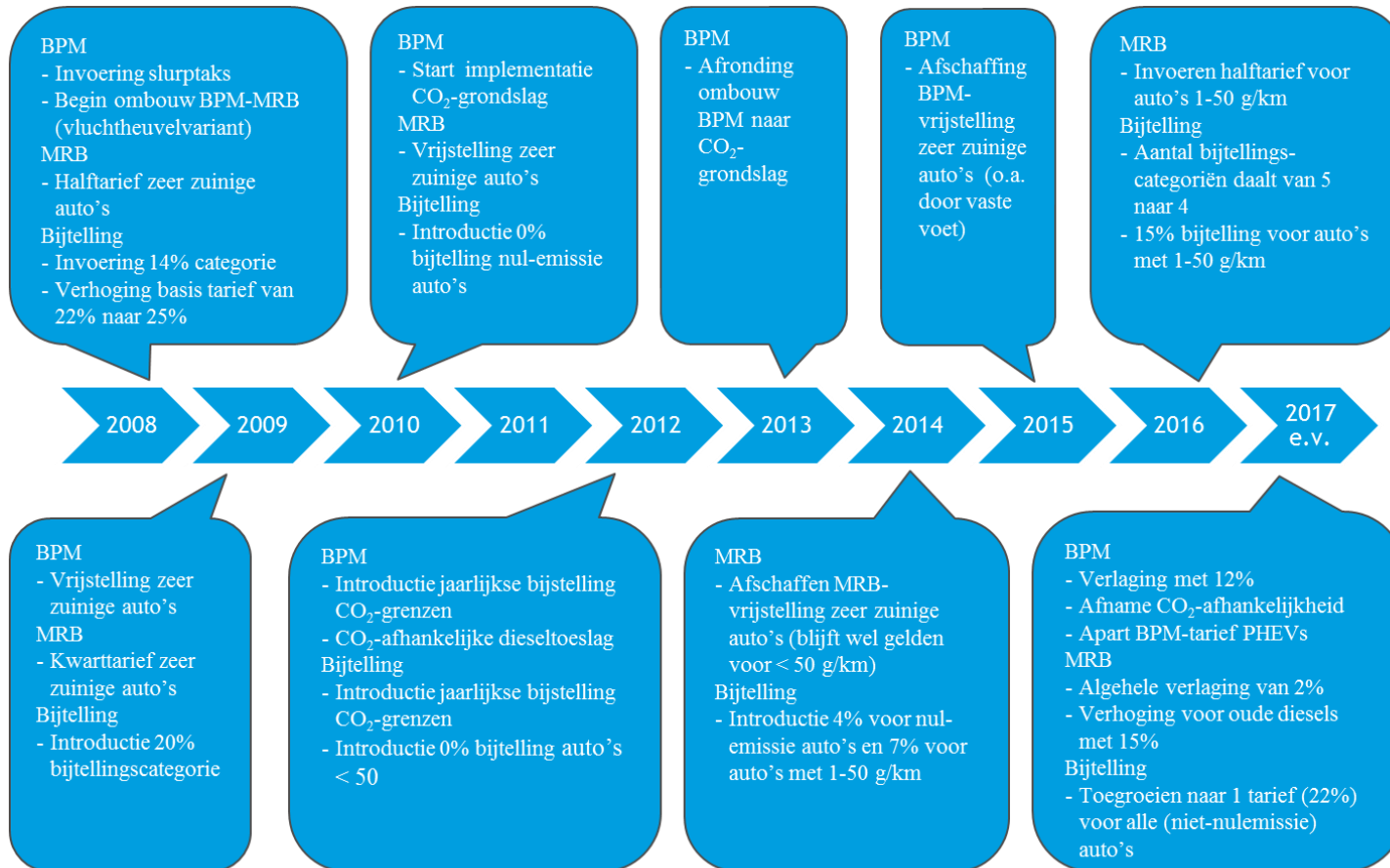
Voor de doorrekening van de verschillende belasting-scenario's wordt gebruikt gemaakt van het veel gebruikte autobezitsmodel Dynamo 2.3. We maken dus gebruik maken van een ander model dan PRC in de doorrekeningen voor Financiën (waarin het CarbonTax-model wordt gebruikt). Mogelijke verschillen tussen beide studies kunnen hier wellicht (gedeeltelijk) door verklaard worden.

De invloed van autobelastingen op de aanschaf van (semi-)elektrische auto's kan met Dynamo 2.3 niet goed worden gemodelleerd. Hiervoor zijn daarom aanvullende berekeningen uitgevoerd.



Vergroening van de autobelastingen in vogelvlucht

Sinds 2008...



7

Voor meer gedetailleerde informatie (o.a. over CO₂-grenzen en -tarieven), zie Bijlage A.

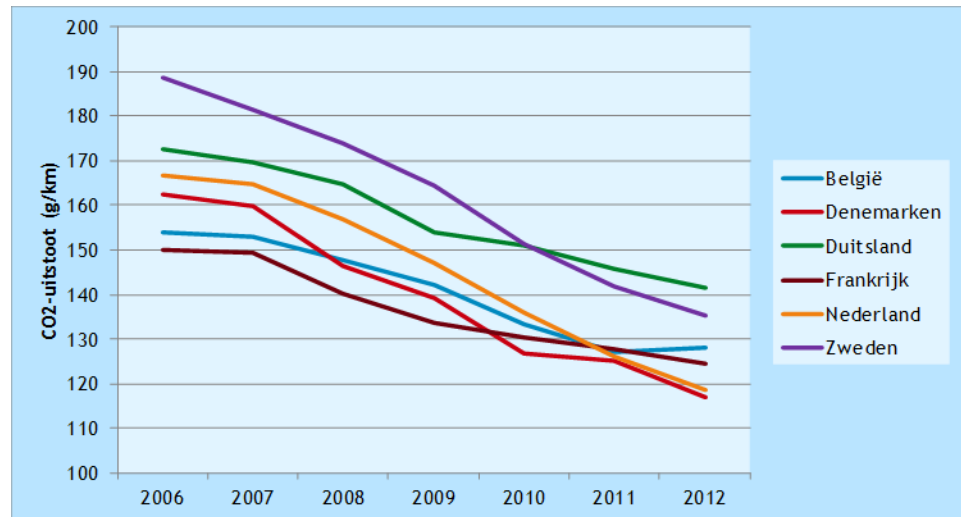


Vergroening van de autobelastingen in vogelvlucht

Vergroening van autobelastingen is effectief geweest

Vergroening van de autobelastingen is de afgelopen tien jaar effectief geweest in het stimuleren van de verkoop van zuinige auto's.

Waren de Nederlandse auto's voor de invoering van de stimuleringsregelingen via de BPM en bijtelling minder zuinig dan het Europese gemiddelde, inmiddels zijn de nieuw verkochte auto's in Nederland het meest zuinig van alle Europese lidstaten.



Bron: EEA - Monitoring of CO₂ emissions of passenger cars, bewerking CE Delft.



Vier belastingscenario's

Belastingscenario's

Om de effecten van de belangrijkste wijzigingen in de autobelastingen in kaart te brengen zijn een viertal belastingscenario's doorgerekend.

Belastingpakket 2012: hierbij worden de autobelastingen zoals die in 2012 golden doorgezet in de periode 2013-2020. Dit scenario weerspiegelt een hoge mate van vergroening.

Belastingpakket 2015: hierbij worden de autobelastingen zoals die in 2015 gelden doorgezet voor de periode 2016-2020.

Belastingpakket 2016: hierbij worden de autobelastingen zoals die zijn aangekondigd voor 2016 gehandhaafd in de periode 2017-2020.

Belastingpakket Autobrief II: hierbij wordt voor de periode 2017-2020 uitgegaan van de autobelastingen zoals die in de Autobrief II worden gepresenteerd.



Vier belastingscenario's

Aannames

De scenario's zijn gebaseerd op een aantal aannames.

Voor alle scenario's is aangenomen dat de CO₂-grenzen en/of tarieven in de BPM en bijtelling jaarlijks worden aangepast in lijn met de autonome ontwikkeling van de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's. Op deze manier wordt belastingderving voorkomen.

Voor alle scenario's geldt dat in de jaren voordat het scenario ingaat de daadwerkelijk ingevoerde (of voor 2016 aangekondigde) autobelastingen gelden.

Een overzicht van de structuur van de daadwerkelijk ingevoerde autobelastingen kan worden gevonden in Bijlage A. Bij de resultaten worden de effecten van de daadwerkelijk ingevoerde belastingen weergegeven als trend 2010-2014.

Een overzicht van de belangrijkste elementen van de verschillende belastingscenario's is weergegeven in Tabel 1 op de volgende sheet. Een meer gedetailleerd overzicht van de verschillende scenario's kan worden gevonden in Bijlage B.



Belastingscenario's

Overzicht belastingscenario's

Tabel 1: Belangrijkste elementen van de verschillende belastingscenario's

Scenario	BPM	MRB	Bijtelling
Belastingpakket 2012	<ul style="list-style-type: none">- Continuering BPM-systeem 2012. CO₂-grenzen worden jaarlijks aangescherpt.	<ul style="list-style-type: none">- Nihil tarief zeer zuinige auto's blijft gehandhaafd. CO₂-grenzen hiervoor worden jaarlijks aangepast.	<ul style="list-style-type: none">- Voor nulemissieauto's geldt 0% bijtelling.- Voor overige auto's blijven 14%, 20% en 25% gelden.- CO₂-grenzen van laatste drie categorieën worden jaarlijks aangescherpt.
Belastingpakket 2015	<ul style="list-style-type: none">- Continuering BPM-systeem 2015. CO₂-grenzen worden jaarlijks aangescherpt.	<ul style="list-style-type: none">- Nihil tarief voor auto's met CO₂-uitstoot van max. 50 g/km blijft gehandhaafd.	<ul style="list-style-type: none">- Vijf bijtellingscategorieën: 4%, 7%, 14%, 20% en 25%.- CO₂-grenzen van laatste drie categorieën worden jaarlijks aangescherpt.
Belastingpakket 2016	<ul style="list-style-type: none">- Continuering BPM-systeem 2016. CO₂-grenzen worden jaarlijks aangescherpt.	<ul style="list-style-type: none">- Halftarief voor auto's met CO₂-uitstoot van 1-50 g/km.	<ul style="list-style-type: none">- Vier bijtellingscategorieën: 4%, 15%, 21% en 25%.- CO₂-grenzen van laatste twee categorieën worden jaarlijks aangescherpt.
Belastingpakket Autobrief II	<ul style="list-style-type: none">- Stapsgewijze verlaging BPM tot -12% in 2020.- Afbouw CO₂-differentiatie BPM (o.a. door verhoging vaste voet).- Aparte BPM-tarieven voor PHEV's.	<ul style="list-style-type: none">- Algehele MRB-verlaging van 2%.- Vanaf 2019 verhoging MRB met 15% voor dieselauto's met fijnstofuitstoot > 5 mg/km.- Halftarief voor auto's met CO₂-uitstoot van 1-50 g/km in 2018 en 2019, vol tarief vanaf 2019 (maar wel 300 kg. kilocorrectie).	<ul style="list-style-type: none">- Stapsgewijze groei naar 1 bijtellingscategorie (22%) voor alle niet-nulemissie auto's in 2019.

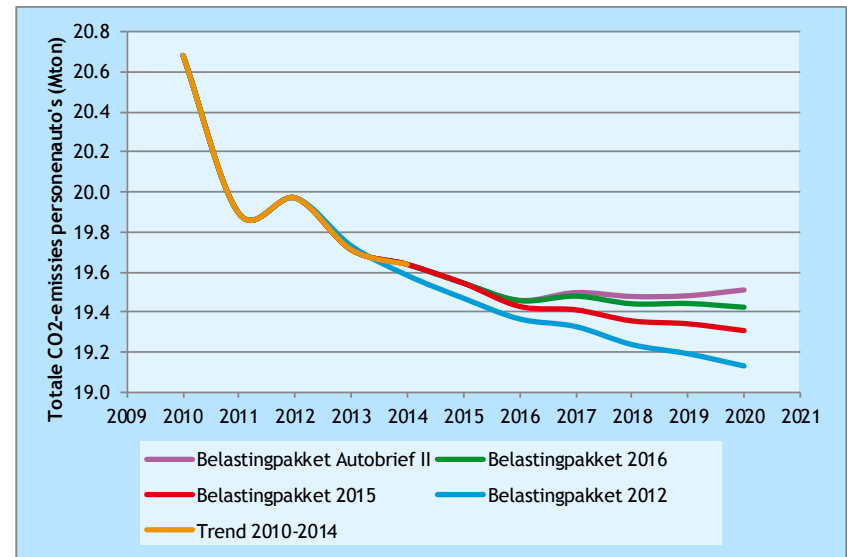


Resultaten

Ontwikkeling totale CO₂-emissies personenauto's

De verschillen in de ontwikkeling van gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe auto's in de verschillende scenario's vertalen zich ook door verschillen in totale CO₂-emissies van personenauto's. De laagste CO₂-emissies in 2020 worden gerealiseerd bij voortzetting van de autobelastingen uit 2012, nl. ca. 19,1 Mton. Bij invoering van de plannen uit Autobrief II komen de totale CO₂-emissies ca. 0,4 Mton hoger uit.

Opvallend is dat de totale CO₂-uitstoot bij Autobrief II vanaf 2019 weer gaat stijgen, daarmee een jarenlang dalende trend doorbrekend. Naast het feit dat dit scenario leidt tot een langzamere daling van de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's, resulteert het ook in extra auto's (door verlaging BPM) en daarmee tot meer kilometers en CO₂-emissies.



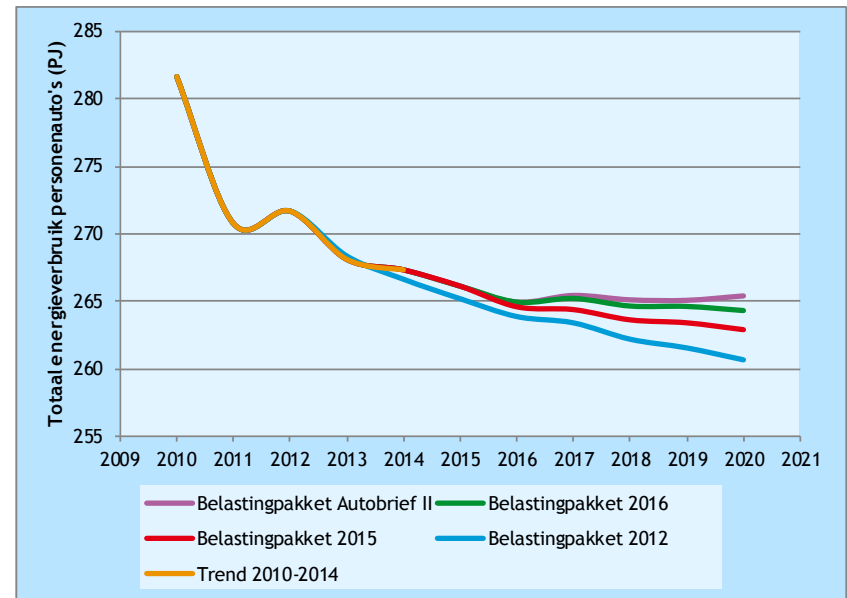
Noot: Het gaat om Tank-to-Wheel praktijkemissies van alle in Nederland gereden kilometers.



Resultaten

Ontwikkeling totaal energieverbruik personenauto's

Het totale energieverbruik van personenauto's ontwikkelt zich in de verschillende scenario's in lijn met de ontwikkelingen in de totale CO₂-emissies. Bij voortzetting van de autobelastingen uit 2012 komt het totale energieverbruik uit op 261 PJ. Bij toepassing van Autobrief II komt het totale energieverbruik ca. 5 PJ hoger uit.



Noot: Het gaat om finaal energieverbruik van alle in Nederland gereden kilometers.



Resultaten

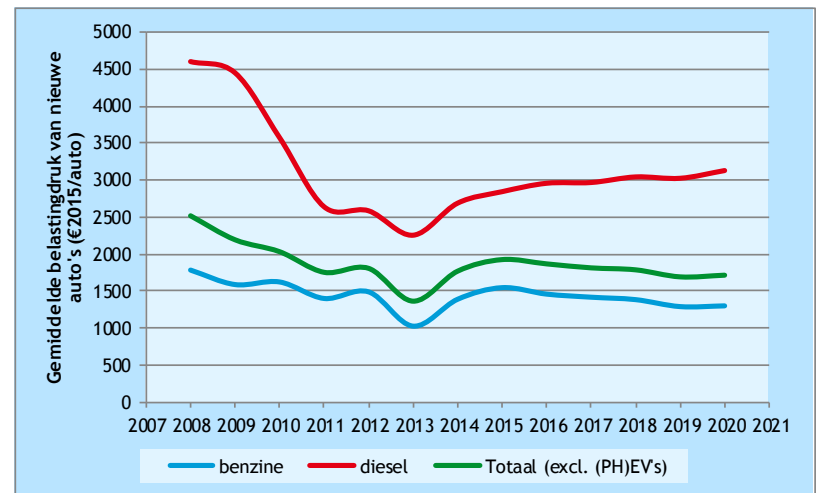
Ontwikkeling gemiddelde belastingdruk per auto

De vergroening van de autobelastingen heeft de afgelopen jaren geleid tot een forse belastingderving. PRC en TNO (2014) schatten voor 2013 een totale derving van de inkomsten uit de BPM, MRB en bijtelling in van ca. € 1,8 miljard (t.o.v. 2008).

Zoals duidelijk wordt uit de figuur is de gemiddelde belastingdruk op een conventionele privéauto tussen 2008 en 2014 met ca. 30% afgenomen. Voor de komende jaren wordt een verdergaande afname van de belastingdruk op privéauto's verwacht (ca. 12% tussen 2015 en 2020), bij toepassing van het vastgestelde beleid (2016) en de plannen uit de Autobrief II. Dit is vooral het gevolg van de gedeeltelijke afbouw van de BPM. Hier staat wel een lastenverhoging voor leaseauto's tegenover (niet zichtbaar in de figuur).

De daling in gemiddelde belastingdruk is in het verleden hoger geweest bij diesel- dan bij benzineauto's.

Vanaf 2014 is de daling in de belastingdruk op dieselauto's echter omgebogen. In de periode tot 2020 komt de belastingdruk echter nog niet op het niveau van 2008.



Noot: het gaat hier om een gemiddelde nieuwe privéauto, waarvoor BPM en MRB verschuldigd is. De belastingdruk is bepaald voor het 1^e jaar, waarbij de BPM is afgeschreven over de levensduur van de auto.

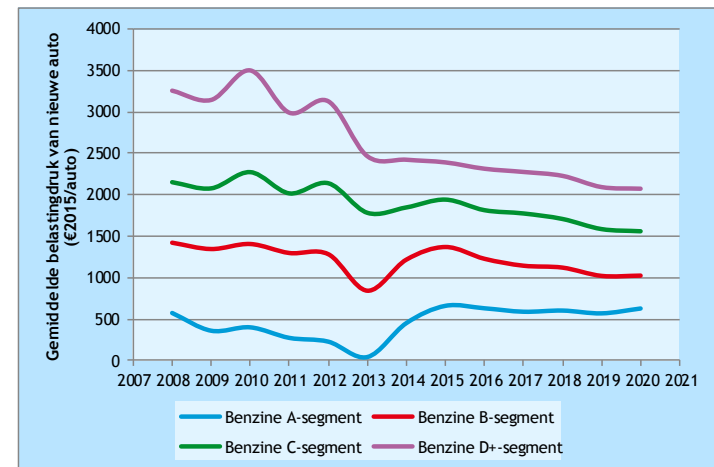
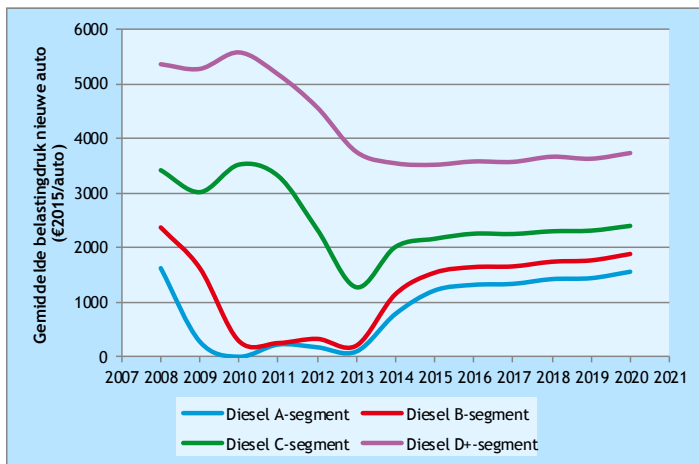


Resultaten

Ontwikkeling belastingdruk per type auto

De onderstaande figuur laat zien dat in de periode tot en met 2013 vooral de belastingdruk op kleine benzineauto's erg laag werd (o.a. door vrijstelling van BPM en MRB.)

Aanpassingen in de autobelastingen hebben er toe geleid dat de belastingdruk op kleine benzineauto's na 2013 is toegenomen. Bij grote benzineauto's is de belastingdruk blijven dalen.



De bovenstaande figuur maakt duidelijk dat de ontwikkelingen bij dieselauto's gelijk zijn aan die bij benzineauto's, vaak in sterkere mate.



Conclusies

Milieueffecten

De verschillende structurele aanpassingen zoals die sinds 2012 zijn gedaan in de autobelastingen of die gepland zijn voor de komende jaren hebben geleid tot minder vergroening.

De totale CO₂-emissies en het totale energieverbruik van personenauto's dalen hierdoor minder snel. Opvallend is dat de totale CO₂-uitstoot bij Autobrief II vanaf 2019 weer gaat stijgen, daarmee een jarenlang dalende trend doorbrekend. Dit is o.a. het gevolg van een stijging in het totale aantal auto's (door verlaging BPM), wat leidt tot meer kilometers en CO₂-emissies.

Het energieverbruik is bij toepassing van Autobrief II 5 PJ hoger dan bij de autobelastingen uit het Belastingpakket 2012.



Conclusies

Gemiddelde belastingdruk privéauto's

De gemiddelde belastingdruk op privéauto's is sinds 2008 sterk gedaald.

Tussen 2008 en 2014 is de gemiddelde belastingdruk op privéauto's met ca. 30% gedaald. Ook in de komende jaren gaat de gemiddelde belastingdruk op privéauto's dalen (ca. 12%) als gevolg van de afbouw van de BPM. Daar staat een lastenverzwaring voor leaseauto's tegenover.

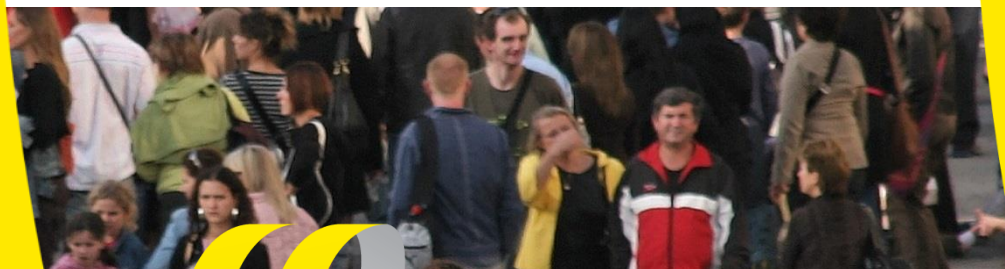
In de periode tot 2014 is de gemiddelde belastingdruk op dieselauto's sterker afgenomen dan bij benzineauto's (ca. 50% t.o.v. 40%). Voor de komende jaren neemt de gemiddelde belastingdruk op diesels wel weer toe, maar blijft onder het niveau van 2008. Bij benzineauto's blijft de gemiddelde belastingdruk in de periode tot 2020 dalen.

Voor zowel diesel- als benzineauto's geldt dat het verschil in belastingdruk tussen zuinige en onzuinige auto's sinds 2012 met ruwweg de helft is afgenomen. Dit is het gevolg van de versobering van de fiscale voordelen voor de allerzuinigste conventionele auto's.





Bijlagen



Bijlage A: Inleiding

Overzicht daadwerkelijk ingevoerde autobelastingen

In deze paragraaf geven we een gedetailleerd overzicht van de BPM, MRB en bijtelling zoals die in de periode 2008-2015 daadwerkelijk hebben gegolden.

Voor 2016 wordt uitgegaan van de in het Belastingplan 2015 aangekondigde wijzigingen in de autobelastingen.

In de vier belastingscenario's is aangenomen dat in de jaren voor invoering van het specifieke belastingscenario (bij Belastingpakket 2016 dus bijvoorbeeld voor 2016) de daadwerkelijk geldende autobelastingen - zoals weergegeven in deze bijlage - gelden.

Het overzicht van de daadwerkelijk ingevoerde autobelastingen is gemaakt op basis van informatie uit de verschillende Belastingplannen voor de periode van 2008-2015.



Bijlage A

Belangrijkste wijzigingen BPM 2008-2015

In de periode 2008-2010 is de BPM stapsgewijs verlaagd via een omzetting naar de MRB in het kader van de 'vluchtheuvelvariant' (in voorbereiding op de invoering van een kilometerprijs).

Tot 2010 was de Netto Cataloguswaarden (NCW) van de auto de grondslag voor de BPM (incl. kortingen voor benzine en LPG-auto's en een toeslag voor dieselauto's). In de periode tot 2010 was daarnaast een bonus-malusregeling gebaseerd op het energielabel voor auto's.

In 2008 werd aan de op NCW gebaseerde BPM een op CO₂-gebaseerde 'slurptaks' toegevoegd, d.w.z. een extra heffing (in € per g/km) voor zeer onzuinige auto's.

In 2009 werden zeer zuinige auto's (< 95 g/km voor diesels en < 110 g/km voor benzine) vrijgesteld van de BPM.

In 2010 wordt CO₂ (stapsgewijs) ingevoerd als grondslag voor de BPM. In de periode 2010-2020 nog in combinatie met NCW, maar vanaf 2013 is de BPM volledig gebaseerd op de CO₂-uitstoot van een auto. De slurptaks en BPM-vrijstelling worden opgenomen in de CO₂-grondslag.

Vanaf 2012 worden de CO₂-grenzen jaarlijks aangescherpt in lijn met de verwachte autonome ontwikkeling van de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's.

In 2015 wordt er een vaste voet in de BPM ingevoerd evenals een BPM-tarief vanaf 1 g/km. Hiermee is de (impliciete) BPM-vrijstelling van zeer zuinige auto's afgeschaft.



Bijlage A

Tarieven BPM 2008-2016

Tabel 2: Tarieven BPM o.b.v. NCW en brandstoftoeslagen

BPM-element	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Percentage o.b.v. NCW	42,3%	40%	27,4%	19,0%	11,1%	0%	0%	0%	0%
Benzine/LPG-korting	1442	1288	1288	824	450	0	0	0	0
Dieseltoeslag	307	366	1076	1526	1900	0	0	0	0
Variabele dieseltoeslag (per g/km, boven 70 g/km; in 2016 boven 67 g/km)	0	0	0	0	40,68	56,13	72,93	86,00	86,00

Tabel 3: CO₂-tarieven BPM (in € per g/km)

BPM-element	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Vaste voet	-	-	-	-	-	175	175
Schijf 0	-	-	-	-	-	6	6
Schijf 1	34	61	94 / 101	125	101	88	69
Schijf 2	126	202	280 / 121	148	121	106	123
Schijf 3	288	471	653 / 223	275	228	205	238
Schijf 4	-	-	- / 559	551	456	411	476

Noot: Per 1 juli 2012 zijn er wijzigingen doorgevoerd in de BPM. De eerste getallen in de kolom '2012' gelden voor de periode tot 1 juli, de tweede getallen voor de periode erna.



Bijlage A

CO₂-grenzen BPM-schijven 2010-2016

Tabel 4: CO₂-ondergrens voor de verschillende BPM-schijven voor bezineauto's

BPM-element	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Schijf 0	-	-	-	-	-	0	0
Schijf 1	110	110	110 / 102	95	88	82	79
Schijf 2	180	180	180 / 159	140	124	110	106
Schijf 3	270	270	270 / 237	208	182	160	155
Schijf 4			- / 242	229	203	180	174

Noot: Per 1 juli 2012 zijn er wijzigingen doorgevoerd in de BPM. De eerste getallen in de kolom '2012' gelden voor de periode tot 1 juli, de tweede getallen voor de periode erna.

Tabel 5: CO₂-ondergrens voor de verschillende BPM-schijven voor bezineauto's

BPM-element	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Schijf 0	-	-	-	-	-	0	0
Schijf 1	95	95	95 / 91	88	85	82	79
Schijf 2	155	155	155 / 143	131	120	110	106
Schijf 3	232	232	232 / 211	192	175	160	155
Schijf 4			- / 225	215	197	180	174

Noot: Per 1 juli 2012 zijn er wijzigingen doorgevoerd in de BPM. De eerste getallen in de kolom '2012' gelden voor de periode tot 1 juli, de tweede getallen voor de periode erna.



Bijlage A

Tarieven en grenzen slurptaks

Tabel 6: CO₂-grenzen en tarieven van de slurptaks

	2008	2009
CO₂-grenzen		
Benzine	> 232	> 192
Diesel	> 212	> 176
Tarieven (€ per g/km)		
Benzine	110	125
Diesel	110	125



Bijlage A

Belangrijkste ontwikkelingen MRB 2008-2016

Voor de MRB zijn de volgende ontwikkelingen meegenomen.

Stapsgewijze verhoging van de MRB in de periode 2008-2010 als gevolg van de 'vluchtheuvelvariant' (stapsgewijze omzetting van de BPM naar de MRB in voorbereiding op de invoering van een kilometerprijs).

MRB-kortingen en -vrijstellingen voor nul-emissie en zeer zuinige auto's. Een overzicht hiervan is weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 7: Overzicht van percentage MRB-tarief dat geldt voor nul-emissie en zeer zuinige auto's

CO ₂ -uitstoot	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dieselauto's									
0	50%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
1-50	50%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%
51-95	50%	25%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%
>95	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Benzineauto's									
0	50%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
1-50	50%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%
51-110	50%	25%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%
>110	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



Bijlage A

Tarieven en structuur bijtelling 2008-2016

Tabel 8: Overzicht en ontwikkeling CO₂-grenzen voor de verschillende bijtellingscategorieën

Bijtellingscategorie	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dieselauto's									
0%			0	0	0-50	0-50			
4%							0	0	0
7%							1-50	1-50	
14%	0-95	0-95	1-95	1-95	51-91	51-88	51-85	51-82	
15%									1-50
20%		96-116	96-116	96-116	92-114	89-112	86-111	83-110	
21%									51-106
25%	> 95	> 116	> 116	> 116	>114	>112	>111	> 110	> 106
Benzineauto's									
0%			0	0	0-50	0-50			
4%							0	0	0
7%							1-50	1-50	
14%	0-110	0-110	1-110	1-110	51-102	51-95	51-88	51-82	
15%									1-50
20%		111-140	111-140	111-140	103-132	96-124	89-117	83-110	
21%									51-106
25%	> 110	> 140	> 140	> 140	> 132	> 124	> 117	> 110	> 106



Bijlage B

Scenario 1: Belastingpakket 2012 - BPM

Periode 2008-2012

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven BPM.

Periode 2013-2020

CO₂-grondslag

Voor de jaren na 2012 een trendmatige continuering van dit belastingregime: de CO₂-grenzen en -tarieven worden in lijn met de autonome CO₂-ontwikkeling van nieuwe auto's aangepast.

Dieseltoeslag

Variabele dieseltoeslag houden we in de periode t/m 2015 in lijn met de daadwerkelijke ontwikkeling.

Dit betekent:

- Stapsgewijze verhoging tarief naar € 86,00 in 2015.
- CO₂-grens blijft voor deze periode constant op 70 g/km.

In de jaren na 2015 veronderstellen we:

- Dat het tarief constant blijft op € 86,00.
- De CO₂-grens jaarlijks naar beneden wordt aangepast in lijn met de autonome CO₂-ontwikkeling nieuwe auto's.



Bijlage B

Scenario 1: Belastingpakket 2012 - MRB en bijtelling

MRB

Periode 2008-2012

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven MRB.

Periode 2013-2020

Voor zeer zuinige auto's wordt voor de gehele periode een nihil tarief voor de bijtelling verondersteld. De CO₂-grens waarbij auto's worden geclassificeerd als zuinig wordt jaarlijks naar beneden bijgesteld, in lijn met de autonome ontwikkeling in de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's.

Bijtelling

Periode 2008-2012

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven bijtelling.

Periode 2012-2020

Voor auto's met een CO₂-uitstoot van max. 50 g/km geldt 0% bijtelling.

Voor overige auto's blijven 4 bijtellingscategorieën gelden: 0%, 14%, 20% en 25%. De CO₂-grenzen voor de 14%, 20% en 25% bijtellingscategorieën worden jaarlijks aangepast in lijn met de autonome CO₂-ontwikkeling. Hierbij gaan we er niet vanuit dat de grenzen voor diesel en benzine naar elkaar toegroeien.



Bijlage B

Scenario 2: Belastingpakket 2015

BPM

Periode 2008-2015

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven BPM.

Periode 2016-2020

Voor de jaren na 2015 een trendmatige continuering van dit belastingregime: de CO₂-grenzen en -tarieven worden in lijn met de autonome CO₂-ontwikkeling van nieuwe auto's aangepast.

MRB

Periode 2008-2015

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven MRB.

Periode 2016-2020

Nihil tarief voor auto's met een CO₂-uitstoot < 50 g/km wordt gehandhaafd.

Bijtelling

Periode 2008-2015

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven bijtelling.

Periode 2016-2020

De vijf bijtellingscategorieën (4%, 7%, 14%, 20% en 25%) worden gehandhaafd. De CO₂-grenzen voor de 14%, 20% en 25% bijtellingscategorieën worden jaarlijks aangepast in lijn met de autonome CO₂-ontwikkeling.



Bijlage B

Scenario 3: Belastingpakket 2016

BPM

Periode 2008-2016

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven BPM.

Periode 2016-2020

Voor de jaren na 2016 een trendmatige continuering van dit belastingregime: de CO₂-grenzen en -tarieven worden in lijn met de autonome CO₂-ontwikkeling van nieuwe auto's aangepast.

MRB

Periode 2008-2016

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven MRB.

Periode 2017-2020

Halftarief voor auto's met een CO₂-uitstoot < 50 g/km.

Bijtelling

Periode 2008-2015

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven bijtelling.

Periode 2016-2020

De vierbijtellingscategorieën (4%, 15%, 21% en 25%) worden gehandhaafd. De CO₂-grenzen voor de 21%, en 25% bijtellingscategorieën worden jaarlijks aangepast in lijn met de autonome CO₂-ontwikkeling.



Bijlage B

Scenario 4: Belastingpakket Autobrief II - BPM

Periode 2008-2016

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven BPM.

Periode 2017-2020

Verlaging van de BPM tot 2020 met 12%, uitgaande van de huidige inschatting van de BPM-inkomsten. We gaan er vanuit dat dit in vier jaarlijkse stappen van 3% wordt gerealiseerd, waarbij de verlaging zowel voor de algemene CO₂-tarieven, de vaste voet en de dieseltoeslag is toegepast.

Afbouw van de CO₂-differentiatie van de BPM door verhoging van de vaste voet (van € 175 naar € 350) en een verlaging van het CO₂-afhankelijke deel van de BPM.

Voor PHEVs gaat een apart BPM-tarief gelden, waarbij PHEVs op basis van praktijkverbruik gelijk getrokken worden met een vergelijkbare conventionele auto.

Dit resulteert in de CO₂-grenzen en -tarieven zoals weergegeven in de volgende tabellen.



Bijlage B: Vervolg Scenario 4: Belastingpakket Autobrief II - BPM

Tabel 9: CO₂-grenzen niet-PHEVs

Tariefschijf	2016	2017	2018	2019	2020
Vrijstelling	0	0	0	0	0
0	79	76	73	71	68
1	106	102	98	95	91
2	155	150	144	139	133
3	174	168	162	156	150
4	> 174	> 168	> 162	> 156	> 150

Tabel 10: CO₂-tarieven niet-PHEVs

	2016	2017	2018	2019	2020
Vaste voet	175	340	329	319	309
0	6	2	2	2	2
1	69	64	62	60	58
2	123	141	132	120	106
3	238	231	217	197	174
4	476	462	434	395	348

Tabel 11: Variabele dieseltoeslag

	2016	2017	2018	2019	2020
CO ₂ grens (startgrens)	67	65	63	61	59
Tarief per g/km	86	83	81	78	76

Tabel 12: BPM-tarieven voor PHEVs

	2017	2018	2019	2020
Vaste voet	0	0	0	0
Schijf 1 - 30 g/km	20	20	30	30
Schijf 31-50 g/km	90	90	125	125
Schijf > 50 g/km	300	300	300	300



Bijlage B: Vervolg Scenario 4: Belastingpakket Autobrief II - BPM

Periode 2008-2016

Gelijk aan daadwerkelijk structuur en tarieven MRB.

Periode 2017-2020

Generieke verlaging van de MRB van 2%. In te voeren in 2017.

Verhoging van de MRB voor dieselauto's met een fijnstofuitstoot van 5 mg/km of meer van 15%, in te voeren in 2019.

Halftarief blijft gehandhaafd voor 2017 en 2018 voor zeer zuinige auto's (1-50 g/km).

In 2019 en 2020 geldt het volledige MRB-tarief voor zeer zuinige auto's, maar kunnen PHEVs wel gebruik maken van een kilocorrectie van 300 kg.



Bijlage B

Scenario 4: Belastingpakket Autobrief II - Bijtelling

Periode 2008-2016

Gelijk aan daadwerkelijke structuur en tarieven bijtelling.

Periode 2017-2020

Afbouw CO₂-differentiatie van de bijtelling door stapsgewijs toe te groeien naar één bijtellingstarief voor andere dan nulemissieauto's. De CO₂-grenzen en -tarieven voor de verschillende bijtellingscategorieën staat weergegeven in de tabel.

Tabel 13: Tarieven en structuur bijtelling in Autobrief II

	2016	2017	2018	2019	2020
Nulemissie	4%	4%	4%	4%	4%
PHEV (1-50 g/km)	15%	17%	19%	22%	22%
Zuinig (51-106)	21%	22%	22%	22%	22%
Overig (> 106 g/km)	25%	22%	22%	22%	22%



Colofon

Delft, CE Delft, augustus 2015

Deze slidesheet is geschreven door:
Arno Schroten

Publicatienummer: 4.H10

Auto's / Koop / Belastingen / Consument / Overheidsbeleid / Scenario's /
Analyse

Opdrachtgever: Natuur & Milieu

Alle openbare CE-publicaties zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft
Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al 35 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.

Contactinformatie

CE Delft: Arno Schroten

015-2150150, schroten@ce.nl

