

MANIFEST

Een toekomstbestendig belastingstelsel

Deze publicatie kan vrij worden verspreid, graag met bronvermelding.

De Groene *Zaak*
ondernemers voor een duurzame economie

NATUUR
& MILIEU

GREENPEACE

Duurzame Energie Koepel



Het belastingstelsel instellen op de circulaire economie van morgen

De grondslagen van het huidige Nederlandse belastingstelsel zijn de afgelopen decennia niet of nauwelijks gewijzigd. Dat maakt dat dit stelsel in veel opzichten aansluit bij een economisch paradigma dat velen inmiddels als achterhaald beschouwen: economische groei, zonder rekening te houden met de zogenaamde 'externe effecten' van producten of diensten. Economische activiteiten die bijvoorbeeld leiden tot schaarste aan grondstoffen, grond-, lucht-, of watervervuiling, klimaatverandering en verlies aan biodiversiteit worden licht belast. De kosten van deze externe effecten worden dus niet bij de gebruiker en/of vervuiler gelegd, maar bij de burger (hier of elders in de wereld) of 'doorgeschoven' naar komende generaties.

"Voor de noodzakelijke energietransitie is een herziening van de belastingen cruciaal. Het 'vervuiler betaalt' principe moet hier leidend zijn, met bijvoorbeeld een hogere heffing voor CO₂ uitstoot. Dan krijgt duurzame energie een eerlijke kans, maken burgers en bedrijven de optimale keuze om de uitstoot te verminderen en worden subsidies uiteindelijk overbodig."

Kees Jan Rameau Lid Raad van Bestuur, Eneco

Ook in andere opzichten voldoet ons belastingstelsel niet. Zo wordt arbeid relatief zwaar belast, wat leidt tot 'offshoring' van economische activiteit naar lagelonenlanden. Ook worden arbeidsintensieve activiteiten als onderhoud, reparatie, renovatie en afvalscheiding (te) snel economisch onrendabel, wat het huidige lineaire take-make-waste model alleen maar versterkt.

Als we werkelijk de ambitie (en de wil!) hebben onze samenleving te verduurzamen, moeten we daad bij woord voegen en niet alleen duurzaam ondernemerschap bevorderen, maar ook niet-duurzaam ondernemerschap ontmoedigen. Want Nederland loopt op dit moment niet bepaald voorop als het gaat om duurzaamheid. Om een simpel voorbeeld te noemen: nog altijd is een bosje gangbaar geproduceerde wortelen veel te goedkoop, omdat de milieubelastende productiemethode niet wordt doorberekend in de verkoopprijs. Het wordt tijd dat dit nu wel gaat gebeuren. Onder andere door 'vergroening' van het belastingstelsel.

Matthijs Bierman Algemeen directeur Triodos Bank Nederland

Samengevat kan worden gesteld dat het huidige belastingstelsel nog niet is ingesteld op de economie van morgen. Vrijwel alle politieke partijen onderkennen dit en onderschrijven de noodzaak van een (meer of minder fundamentele) hervorming. Dat is positief, want de afgelopen decennia is er niet of nauwelijks discussie gevoerd over de manier waarop het belastingstelsel zo kan worden ingericht dat het een 'activerende' rol speelt bij het creëren van toekomstbestendige economische groei¹. Inmiddels wordt breed ingezien dat om de welvaart van huidige en toekomstige generaties te garanderen, economische groei hand in hand zal moeten gaan met behoud van klimaat, milieu en natuur: groene groei. Cruciaal daarvoor zijn de juiste fiscale randvoorwaarden: fiscale regels die actief bijdragen aan de ontwikkeling van een duurzame, toekomstbestendige (circulaire) economie.

¹ Als gevolg daarvan is het belastingstelsel de afgelopen jaren eerder de 'verkeerde' kant op ontwikkeld. Zo staat de indicator 'aandeel groene belastingen' sinds 2001 in het rood (CBS, Monitor Groene Groei). Het aandeel 'groene' belastingen is sinds 2008 licht gedaald, mede door het afschaffen van een aantal kleinere belastingen.

Verminderen van de belastingdruk op arbeid

Aangezien een (fundamentele) belastingherziening maar zeer zelden op de politieke agenda staat, is het van groot belang dat nu de juiste fiscale beleidskeuzes worden gemaakt. Hoewel de politieke meningen daarover (uiteeraard) uiteenlopen, lijkt er consensus te bestaan over het feit dat de herziening moet leiden tot een vermindering van de lasten op arbeid. Door de lasten op arbeid te verlagen wordt arbeid goedkoper en dat leidt tot meer werkgelegenheid, deels in (arbeidsintensieve) sectoren die nu een marginaal bestaan leiden zoals reparatiediensten en diensten gericht op hergebruik, renovatie en onderhoud. Dat heeft niet alleen veel economische voordelen, maar is ook in maatschappelijk opzicht van grote waarde. Werk wordt immers meer en meer gezien als een conditio sine qua non voor persoonlijke en sociale ontplooiing en welzijn. Zeker in een tijd waarin de (jeugd)werkloosheid hoog is, is dit een belangrijk argument voor het verminderen van de belastingdruk op arbeid.

"De manier waarop het belastingstelsel is ingericht bepaalt voor een belangrijk deel de vorm van de economie. Laten we het daarom gebruiken om te stimuleren wat overvloedig is en te belasten wat schaars is. Dit is een noodzakelijke stap op weg naar een circulaire economie met duurzame economische groei, lokale werkgelegenheid en leveringszekerheid op het gebied van grondstoffen en energie.

Voor de gehele Nederlandse economie biedt het de kans om wereldwijd koploper te worden op het gebied van circulair ontwerpen en produceren, recycling en logistiek. Een positie die kan worden verzilverd door de export van kennis, diensten en producten. Dit vraagt echter wel om een koerswijziging: momenteel is arbeid te duur en vervuiling bijna gratis. Een nieuw belastingstelsel kan en moet daar verandering in brengen."

Rob Boogaard CEO Interface EMEA

Een vermindering van de lasten op arbeid leidt echter ook tot een vermindering van de inkomsten van de overheid. De vraag is hoe dit gecompenseerd kan worden. Het rapport 'New plan. Fiscal reforms for an inclusive, circular economy. Case study the Netherlands' van The Ex Tax Project² bijvoorbeeld biedt een antwoord op deze vraag. Dit rapport, dat met behulp van de vier grote accountantskantoren tot stand is gekomen, stelt dat een lastenverlichting op arbeid gerealiseerd kan worden door een 'verschuiving' van de belasting naar andere grondslagen, te weten het gebruik van primaire grondstoffen en fossiele energie enerzijds, en mobiliteit anderzijds. Door dit te doen ontstaat bovendien nieuwe economische groene groei³.

Naar een activerend stelsel

Aangezien een fundamentele belastingherziening maar zeer zelden op de politieke agenda staat, is het van groot belang dat nu de juiste fiscale beleidskeuzes worden gemaakt. Dat wil zeggen naast de keuze voor een algemene grondslag, zoals inkomens, de keuze voor een specifieke grondslag. Daarbij moet die laatste keuze, in onze ogen, vallen op een duurzame circulaire toekomstbestendige belastinggrondslag voor banen, voor bedrijven en voor onze leefomgeving. In de visie van de opstellers van dit rapport is dit de enige toekomst: de circulaire economie, waarbij grondstoffen hergebruikt worden en daarmee het milieu ontzien. Het belastingstelsel moet dit faciliteren.

² <http://ex-tax.com/files/4314/1693/7138/The-Extax-Project-New-Era-New-Plan-report.pdf>

³ Ook andere instanties zoals de OECD verwachten een neutraal tot licht positief effect op de werkgelegenheid als de belastingdruk verschuift van de productiefactoren arbeid en kapitaal naar de factor milieu.

Arbeidskosten verlagen is noodzakelijk en uitstekend maar lang niet voldoende. Een belangrijke eerste eenvoudige stap om duurzaamheid als uitgangspunt te hanteren is bij het bepalen van het BTW tarief. Producten of diensten die veel vervuiling of klimaatverandering veroorzaken – en daarmee hoge externe kosten – vallen in het hoge BTW tarief dat ook verhoogd mag worden. Duurzame producten, zoals isolatiemateriaal, zonnepanelen, groene daken, reparatie- en onderhoudswerkzaamheden, groenten moeten in het lage BTW tarief vallen. Niet duurzame producten zoals fossiele brandstoffen en vlees moeten in het hogere tarief vallen. Met de extra belastinginkomsten op niet-duurzame producten en diensten, ontstaat er voldoende ruimte om de belasting op arbeid te verlagen. En bouw de fiscale voordelen voor de fossiele sector af. Trek de belasting op gas bijvoorbeeld gelijk met de belasting op elektriciteit en breng de fiscale voordelen voor vrachtverkeer in lijn met ons omliggende landen

Door het groeiende bewustzijn van onze klanten en de snelle ontwikkeling van de technologie, zal duurzame, decentraal opgewekte energie elk jaar een groter onderdeel gaan worden van ons energiesysteem. Het is onze taak dat iedereen onder gelijke condities toegang geeft tot deze duurzame energie; naast een zo'n laag mogelijke drempel voor klanten om over te stappen gaat dit ook over een eerlijke verdeling van de kosten en de baten. Een fiscaal stelsel dat duurzame energie (en restwarmte) stimuleert, aangevuld met een prikkel om piekbelasting te voorkomen, zal het duurzame potentieel Nederland enorm activeren.

Pallas Agterberg Directeur Strategie Alliander

Steeds meer bedrijven hebben het model van winstmaximalisatie inmiddels verlaten en streven naar financiële continuïteit waarbij de zorg voor milieu en maatschappelijk draagvlak een essentiële randvoorwaarde is. Deze bedrijven zorgen voor een economie die op termijn stabiel en sterker is. Een belastingstelsel dat actief bijdraagt aan de ontwikkeling van zo'n duurzame, toekomstbestendige (circulaire) economie is daarbij onmisbaar en versnelt deze ontwikkeling. Zo wordt business case van duurzame koplopers en de mainstream die wil veranderen een stuk gunstiger en wordt de ruimte voor "vervuilende" achterblijvers verkleind.

De urgentie is groot

Een ingrijpende belastingherziening vergt een zorgvuldig proces, waarin effecten worden doorberekend en waar nodig worden verzacht. Er is derhalve alle reden om de herziening van ons belastingstelsel gericht op een stabiele duurzame en sociale economie zorgvuldig voor te bereiden. De opstellers van dit rapport pleiten er daarom voor een taskforce in te stellen die als opdracht krijgt om op belangrijke thema's als energie, mobiliteit, voedsel en grondstoffen toekomstbestendige hervormingsvoorstellen te ontwikkelen.

Tegelijkertijd pleiten zij ervoor dit proces op korte termijn te starten met een realistische, maar harde deadline. De urgentie is namelijk groot. Voor duurzame koplopers en mainstream in het bedrijfsleven is een belastingverschuiving van arbeid naar natuurlijke hulpbronnen en vervuiling cruciaal om hun business case te versterken. Willen we naar een economie waarin grondstoffen, een schone leefomgeving en natuur een reële prijs krijgen als basis voor de welvaart van onze én toekomstige generaties, dan zullen we nu echte stappen moeten zetten.

Concrete handvatten voor een toekomstbestendig belastingstelsel

BTW

Er is in Nederland sprake van een hoge lastendruk op arbeid. Die druk wordt nog versterkt door de 'ad valorem' basis van de BTW. Het kunstmatig verhogen van de kosten van arbeid leidt ertoe dat consumenten en bedrijven eerder kiezen voor de aanschaf van nieuwe producten dan voor (arbeidsintensiever) onderhoud en reparatie. Vakmensen op de arbeidsmarkt krijgen daardoor onvoldoende kans economische meerwaarde te leveren en zitten te vaak werkeloos aan de kant. Het huidige belastingstelsel draagt bij aan het in stand houden van deze impasse. De BTW is onderdeel van dit probleem en kan een onderdeel van de oplossing worden als de huidige herziening van het belastingstelsel wordt benut.

Voorstellen voor de korte termijn, binnen de huidige wettelijke kaders:

- Benut de ruimte die Europa laat voor sociale/culturele diensten door het onderbrengen van diensten die direct bijdragen aan de circulaire economie en energiebesparende middelen in het lage BTW-tarief te plaatsen. Op basis van het argument dat goed wonen een eerste levensbehoefte is, zouden ook energiebesparende maatregelen zoals isolatie, tochtwering, micro-WKK, zonnepanelen, etc.⁴ onder het lage BTW-tarief gebracht kunnen worden. Deze verlaging kan gecompenseerd worden door het hoge BTW-tarief te verhogen. Onder andere Denemarken, Ierland, Italië, Polen, Finland en Zweden hanteren een top BTW-tarief dat boven het Nederlandse tarief ligt. Ook zou het hoge BTW-tarief kunnen gelden voor alle dierlijke voedingsmiddelen, zoals vlees en zuivel, en het lage BTW-tarief voor duurzame plantaardige voedselproducten zoals groenten en fruit.
- Introduceer een duurzaamheids criterium- en/of circulair criterium voor het lage BTW-tarief. Het wettelijk EU-kader (Directive 2006/112/EC) dient te worden aangepast, zodat ook duurzaamheid een criterium wordt voor het onderbrengen van een product of dienst in een laag BTW-tarief⁵. Een mogelijk bezwaar is dat moeilijk sluitend valt te definiëren welke producten of diensten 'duurzaam' zijn. Een oplossing kan zijn om te beginnen met een beperkte lijst producten en diensten waarvan de bijdrage aan duurzaamheid onomstotelijk bewezen is, zoals isolatiemateriaal, zonnepanelen, reparatie- en onderhoudswerkzaamheden. Op basis van dit criterium kan het BTW-tarief gedifferentieerd worden. Die differentiatie is het grootst als het EU wettelijk kader een 0-tarief toelaat op basis van het duurzaamheids-criterium. Het aanstaand Europees voorzitterschap, waarin circulaire economie centraal staat, is een uitgelezen kans om deze verandering op Europese schaal door te voeren.

⁴ Dit geldt alleen voor mensen die ouder zijn dan 60 en voor huishoudens met een laag inkomen die subsidies of bijstand krijgen, zie <https://www.gov.uk/vat-consumers/vat-on-energysaving-products>

⁵ Over deze aanpassing van de BTW-richtlijn liep recent een discussie binnen de Ecofin raad, de Europese raad voor Ministers van Financien en Economie. We stellen voor dat Nederland die discussie heropend.

Energie, enkele voorbeelden

CO₂-heffing

De meeste zuivere vorm van het internaliseren van externe kosten via de energiebelasting is de introductie van een CO₂-component binnen de energiebelasting (bijv. minimaal € 50/ton CO₂). Dit betekent dat de belastingen een CO₂-deel kennen, gekoppeld aan de koolstofinhoud (over de hele keten) van de brandstof en een energiedeel, gekoppeld aan de energie-inhoud. Deze belasting op CO₂ dient gekoppeld te worden aan de opwekkingsvorm, waardoor er een stimulans ontstaat voor zowel hernieuwbare energie als andere schonere opwekkingsvormen. De CO₂-component kan gecorrigeerd worden met de ETS-prijs en daar geleidelijk naartoe groeien (dus uitfaseren indien de ETS-prijs gaat stijgen). Dit mechanisme heeft ook een effect op de uitgaven van de SDE+ middelen; die kunnen hierdoor lager worden.

Een tweede route is om de prijs voor emissierechten binnen het Europese ETS-systeem te verhogen. Dit is een langdurige route; het huidige commissievoorstel zal naar alle waarschijnlijkheid niet tot een serieuze CO₂-prijs leiden voor 2020.

Een derde (nationale) optie is om de CO₂-prijs te verhogen tot boven het ETS (extra heffing of een floor price zoals in de UK). Dit wordt in Duitsland overwogen en deze maatregel kan dan parallel in Nederland ingevoerd worden.

Belastingvrijstelling voor zelf opgewekte en gebruikte duurzame energie

Om duurzame energie te stimuleren is een eerste stap in de goede richting om kleinverbruikers (huishoudens en MKB-bedrijven) deels of geheel vrij te stellen van energiebelasting op zelf opgewekte energie, ongeacht de locatie binnen Nederland waar die energie wordt opgewekt. Particulieren kunnen over het algemeen met een lager rendement investeren, hetgeen de effectiviteit van deze stimulering verhoogt. Ten opzichte van salderen op het eigen dak heeft deze maatregel het voordeel dat juist ook beter gelegen locaties worden gekozen, waardoor er meer duurzame stroom per geïnvesteerde euro wordt geproduceerd. Deze regeling biedt ook opties voor eigen opwek voor mensen zonder eigen dak. Voor vrijstelling geldt dan dat aangetoond moet kunnen worden dat de particulier in kwestie (mede) eigenaar is van een duurzame energie installatie waarvan de productie niet voor zijn eigen gebruik is. De vrijstelling geldt vooralsnog tot een maximum van hetgeen de eigenaar in zijn eigen omstandigheid (woon- of MKB-werklocatie) gebruikt. De op deze wijze geproduceerde energie kan vanaf de productielocatie tegen gangbare condities worden verkocht aan een energieleverancier die met de koop daarvan tevens de programmaverantwoordelijkheid over neemt. Deze leverancier mag dan een marktconforme prijs voor de teruggeleverde stroom rekenen, waardoor de eventuele onbalans een prijs krijgt en opslag gestimuleerd wordt. Voor deze locaties buiten het eigen dak zal de slimme meter vereist zijn. Vooralsnog zal de belastingvrijstelling maximaal zijn; bij lagere panelenprijzen tegen een hoge opbrengst zal de korting minder kunnen worden. Naast de eenvoud is een bijkomend voordeel van deze regeling dat knelpunten rondom de complexe postcodeoosregeling verdwijnen.

Gelijkstelling belasting gas en elektriciteit

Voor kleingebruikers is de belasting op elektriciteit qua energie-inhoud een meervoud van de belasting op gas. Geredeneerd vanuit de CO₂-uitstoot is de verhouding met de groei van duurzame energie in toenemende mate scheef, omdat met name de stroomproductie snel verduurzaamt. Door een verschuiving van lasten naar gas ontstaat er een betere business case voor warmtepompen, elektrisch vervoer en energiebesparing. Met de toenemende elektrificatie en energiezuinige woningen is gas bovendien steeds minder een basisbehoefte. Voor zover dat nog wel zo is, zijn er vele andere manieren om koopkrachteffecten te compenseren.

Een degressievere energiebelasting

Binnen het huidige (onvolmaakte) stelsel kan een vergroening gerealiseerd worden door het aantal schijven terug te brengen tot twee en deze te verbreden. Daarmee wordt ook het aantal tarieven teruggebracht en komt een systeem in zicht dat meer recht doet aan het beginsel 'de vervuiler betaalt'. Voor elektriciteit kan gedacht worden aan een tarief van 12 cent per kWh (eerste schijf) voor middelkleine energiegebruikers met een verbruik tot 10.000.000 kWh, en één apart tarief van 2 cent/kWh voor grootverbruikers vanaf 10.000.000 kWh. Voor gas zouden eveneens twee schijven kunnen gelden, in aanvulling op de bovengenoemde gelijkstelling van elektriciteit en gas. Grootverbruikers zouden bij aantoonbaar internationaal concurrentienadeel belastingkorting kunnen krijgen, echter onder voorwaarde van aantoonbare realisatie van energie-efficiëntie doelen. Hierdoor wordt de hefboom voor het nemen van effectieve procesmaatregelen groter. Terugsluis is mogelijk via lastenverlichting, verhoging van de belastingvermindering elektriciteitsaansluiting of EIA.

Salderingszekerheid voor de lange termijn

De huidige markt voor zonne-energie is voor ongeveer 75% afhankelijk van de huidige salderingsregeling. Om de banengroei die hiermee gepaard gaat te behouden en de transitie naar duurzame energie niet te vertragen, is een stabiel overheidsbeleid cruciaal. Op den duur zou er een (prijs)prikkel moeten komen om de onbalansproblemen van stroompieken en dalen door decentrale opwekking en afname te bestrijden. Hiervoor kan een systeem van prijsflexibiliteit via de energieleveranciers worden geïntroduceerd, dat aanvullend werkt op de energiebelasting. De belastingvrijstelling moet wel blijven bestaan, ook na 2020.

Apart tarief voor elektrisch vervoer

De nieuwkomer op de stroommarkt 'elektrisch vervoer' belandt in het huidige systeem bijna altijd automatisch in het tarief van de kleinverbruikers. De marktprijs voor de benodigde energie (4-5ct/kWh) wordt daardoor ongeveer een factor vijf verhoogd door enkel belasting; ongekend vergeleken met gas, diesel of benzine. De business case voor openbare laadinfrastructuur is daarmee extra moeilijk. De aankomende jaren is publiek geld (rijk, provincie, gemeenten) nodig om openbaar elektrisch laden onder de prijs van benzine/diesel-tankens te houden. Zonder die stimulering betalen mensen met een eigen oprit en eigen landpunt maar liefst 50% minder dan mensen die geen eigen oprit hebben en die zijn aangewezen op publiek

laden in de straat. Een apart en tijdelijk (laag) tarief voor de energiebelasting voor publieke laadpalen kan dit probleem voor een groot deel oplossen en kan de business case voor marktpartijen aantrekkelijk maken.

Belasting op restwarmte

Restwarmte van de industrie en elektriciteitscentrales wordt meestal geloosd op oppervlaktewateren, terwijl deze ook nuttig kan worden gebruikt voor het verwarmen van kassen, kantoren en woningen. De Warmtebrief sorteert daar ook duidelijk op voor. De economische waarde van restwarmte is echter te laag om nuttig gebruik te stimuleren en lozen is relatief eenvoudig. Voorstel is daarom om een belasting in te voeren voor het lozen van warmte op het oppervlaktewater of in de lucht. Deze belasting bedraagt 3 euro per gigajoule geloosde warmte en geldt alleen voor grote bedrijven die vallen onder de Europese IPPC-richtlijn. Bedrijven die investeren in nuttig gebruik van restwarmte kunnen (tijdelijk) een deel van de belastingopbrengsten gebruiken om meerkosten te financieren. De opbrengsten voor de schatkist zijn ruwweg 0,9 miljard euro per jaar. Hiervan wordt tijdelijk een deel gebruikt om investeringen van bedrijven te ondersteunen en de investeringen in warmtenetten en omschakeling van aardgas naar warmte te ondersteunen. Omdat woningen en kantoren minder warmte hoeven op te wekken leidt dit tot een jaarlijkse besparing van 2 megaton CO₂.

Mobiliteit, enkele voorbeelden

Aansluiting bij kilometerprijs voor het vrachtverkeer

De meeste landen in Europa heffen een kilometerprijs voor vrachtwagens, waarbij ook de buitenlandse transportbedrijven meebetalen aan de kosten van de infrastructuur en vervuiling. Invoering hiervan in Nederland levert dus geen concurrentienadeel op voor Nederlandse transportbedrijven. Als het geld ingezet wordt voor lagere loonkosten, dan verbetert het juist de concurrentiepositie ten opzichte van (goedkope) buitenlandse chauffeurs. Omdat de systemen hiervoor al zijn uitontwikkeld en langere tijd in gebruik zijn, is dit makkelijk in te voeren. Aangesloten kan worden bij de Duitse of Belgische MAUT, die zijn gedifferentieerd naar mate van vervuiling.

Compensatie onbedoelde inkomstenderving van de autobelastingen

Vergroening in de autobelastingen vooral is uitgemond in belastingvoordelen, in plaats van deze vorm te geven via budgetneutrale tariefdifferentiaties. Daardoor zijn de kosten voor de overheid onnodig hoog. Ook hebben de lagere prijzen geleid tot meer auto's, meer autokilometers en daarmee meer files en parkeerdruk. Alleen al bij de BPM (Belasting Personenauto's en Motorvoertuigen) loopt de schatkist jaarlijks circa 1 miljard per jaar mis doordat de CO₂ grenzen sinds 2006 onvoldoende zijn aangepast op de marktontwikkelingen ⁶.

⁶ Policy research en TNO, 2014

Beperking en stapsgewijze afbouw onbelaste reiskostenvergoeding

Verhoog tegelijk het niveau van de bijtelling tot een kostendekkend niveau. De verruiming van de vrijstellingsregeling voor de reiskostenvergoeding in 2004 heeft een sterke groei van het woon-werkverkeer opgeleverd. De regeling kost nu circa 1,4 miljard per jaar en zorgt voor 10 %-15% meer files en 2%-4% meer CO₂-uitstoot (PBL, 2012). Een geleidelijke afbouw is cruciaal om abrupte veranderingen te voorkomen. Een eerste stap kan zijn om de maximale aftrek opnieuw te beperken tot 30 km en 16 cent per kilometer. De opbrengsten kunnen worden teruggesluisd via een belastingverlaging op arbeid. Naast milieuvordelen, minder files en een besparing op infrastructuurkosten levert het daarmee een koopkrachtbehoud en een stimulering van de werkgelegenheid.

Afschaffen van het belastingvoordeel van bestelwagens ten opzichte van personenauto's

Het afschaffen van het huidige belastingvoordeel voor bestelauto's ten opzichte van personenauto's levert circa 0,5 tot 2 miljard euro (PBL, 2012). De opbrengst is mede afhankelijk van de vraag of ook de belastingen op kleine vrachtauto's worden aangepast en van de vraag hoe een gelijkwaardige bpm en motorrijtuigenbelasting eruit komt te zien. Differentiatie van de tarieven naar milieukeurmerken maakt het ook aantrekkelijker om schone en zuinige bestelwagens aan te schaffen waardoor deze maatregel ook een positief vergroeningseffect heeft.

Mobiliteitsbelasting per kilometer voor personenauto's

Een slimme kilometerprijs staat al lang hoog op de agenda van zowel marktpartijen, NGO's en deskundigen. Simpelweg omdat het de meest effectieve maatregel is om milieuwinst te boeken, files te bestrijden en te besparen op de aanleg van nieuwe infrastructuur. Ook in het recente SER Energieakkoord zijn afspraken gemaakt om de invoering voor te bereiden. Daarbij is het cruciaal om de prijs te differentiëren per kilometer én afhankelijk te maken van het verbruik en vervuiling van de auto.

Belasten vliegverkeer

Terwijl vliegen verreweg de meest vervuilende vorm van transport is, zijn tickets en kerosine nog steeds onbelast, zijn er geen milieuheffingen en weet de sector telkens opnieuw te ontkomen aan deelname aan het ETS. Hoewel het invoeren van BTW op tickets instemming eist van alle Europese lidstaten en deelname aan het ETS van mondiale factoren afhankelijk is, heeft Nederland weldegelijk zelf mogelijkheden om de externe kosten van vliegen beter in de prijs van een ticket of vracht mee te nemen. Dit kan door middel van een heffing per vliegtuigstoel van €30 per vliegbeweging, een heffing van 30 ct/kilo vracht en een Landing/Take Off heffing per vliegbeweging, gedifferentieerd naar NOx uitstoot in de LTO-fase. Naast een eerlijkere prijs zijn deze maatregelen een prikkel om de bezettingsgraad van vliegtuigen te verhogen en met een zo schoon mogelijke vloot te vliegen.

Belastingverschuiving in de praktijk

Steeds meer leegstaande kantoorpanden worden getransformeerd tot appartementen. Daarbij blijft alleen het casco staan; al het overige bouw materiaal wordt verwijderd. Repurpose heeft als eerste in kaart gebracht welke van deze bouwmaterialen geschikt zijn voor hergebruik. Zo kunnen verlichtingssystemen prima een tweede leven krijgen, granieten vensterbanken worden hergebruikt als bankjes en deuren worden getransformeerd tot tafels. Hoewel hergebruik technisch gesproken uitstekend mogelijk is, blijkt dit echter financieel vaak niet uit te kunnen. Met andere woorden: hergebruik is duurder dan nieuw materiaal inkopen. Dit komt doordat nieuwe grondstoffen relatief goedkoop zijn en arbeid in Nederland relatief duur. Onderstaand rekenvoorbeeld laat dit zien.

Projectontwikkelaar A beoogt 3500 m² systeemwand uit een kantoor in Den Haag her te gebruiken in een nieuw te ontwikkelen studentenhuysvesting in een leeg ROC-pand in Utrecht. Hij ziet hier van af: het goedkoopste type systeemwand kost namelijk nieuw circa € 50,- per m². Hergebruik van de bestaande wanden is 20 euro per m² duurder.

Inkoop nieuw	Uurtarief	Uren / m ²	Totaal / m ²
+ Nieuwe metalstud			€ 15,-
+ Plaatsen	€ 45,00	0,77	€ 35,-
= totale prijs			€ 50,-

Hergebruik	Uurtarief	Uren / m ²	Totaal / m ²
+ Demonteren	€ 45,00	0,33	€ 15,-
+ Transporteren			€ 15,-
+ Opslaan op locatie			€ 5,-
+ Plaatsen	€ 45,00	0,77	€ 35,-
= totale prijs			€ 70,-

Stel dat de belasting op grondstoffen 40% hoger is en de belasting op arbeid 40% lager. Dan ziet de berekening er als volgt uit:

Hergebruik met 40% goedkopere arbeid	Uurtarief	Uren / m ²	Totaal / m ²
+ Demonteren	€27,00	0,33	€ 9,-
+ Transporteren			€ 10,-
+ Opslaan op locatie			€ 3,-
+ Plaatsen	€ 27,00	0,77	€ 21,-
= totale prijs			€ 43,-

Kortom: in dat geval is hergebruiken opeens € 7 euro per m² goedkoper! Bijkomende voordelen zijn 1150 uren extra arbeid voor de Nederlandse markt en het voorkomen van productie van 3500 m² nieuwe wanden (gebruik primaire grondstoffen, productie-uitstoot).

Neem voor meer informatie contact op met:

Maurits Hekking (De Groene Zaak):

06 4611 9723,

maurits.hekking@degroenezaak.com

Jan Dirx (Natuur & Milieu):

06 1400 8057,

j.dirx@natuurenmilieu.nl

Joris Wijnhoven (Greenpeace):

06 5206 2973,

joris.wijnhoven@greenpeace.org

Teun Bokhoven (DE Koepel):

06 5464 0720,

teunbokhoven@cs.com