



INTERNATIONALE EN EU-RECHTELIJKE ASPECTEN VAN AUTOBELASTINGEN

Han Kogels
Eramus Universiteit Rotterdam

22 September 2016

- ◆ **UN: 2030 Agenda for Sustainable Development** [september 2015]
- ◆ **Klimaatovereenkomst Parijs** [december 2015 - 195 landen]:
klimaatneutraliteit voor einde 21^{ste} eeuw
(zie ook COM(2016) 482 *Voorstel Verordening verdeling van de inspanningen*)
- ◆ **EC Witboek Stappenplan**: broeikasgasemissies vervoer tegen 2010 ten minste 60% lager dan in 1990 en trend naar volledig emissievrij vervoer (COM(2011) 144)
- Mededeling EC **Europese strategie voor emissiearme mobiliteit**
(COM(2016) 501 – juli 2016)

➤ **Regelgevingskader voor emissiearme mobiliteit [zie volgende slides]**

- Daling emissies zijn geneutraliseerd door meer vraag naar vervoer
- Focus op verbetering efficiëntie
- Innovatie-impuls, meer werkgelegenheid en minder afhankelijk van ingevoerde (!) olie

➤ **Gunstige omgeving voor emissiearme mobiliteit creëren**

- Energie-unie: koppelen van vervoers- en energiesystemen
- Onderzoek, innovatie en concurrentievermogen
- Digitale technologieën
- Nieuwe vaardigheden
- Investerings
- Stedelijk niveau
- Mondiaal niveau (ICAO luchtvaart en scheepvaart)

➤ Regelgevingskader voor emissiearme mobiliteit [1]

○ Optimalisering en efficiënter maken van vervoerssystemen

- Digitale technologieën integreren in duurzame mobiliteitsconcepten
Ontwikkeling multimodaal trans-Europees vervoersnetwerk
Coöperatieve intelligente vervoerssystemen stimuleren

- Eerlijke en efficiënte prijsstelling m.b.t. vervoer

>> *Kilometerbelasting (interoperabele elektronische tolheffing)*

➤ Regelgevingskader voor emissiearme mobiliteit [2]

○ Bevorderen vervoer met emissiearme alternatieve energie

- Nu nog 94% afhankelijk van (ingevoerde) olie
Versnelde invoering emissiearme alternatieven door bijvoorbeeld bijmengingsverplichting geavanceerde biobrandstoffen en synthetische brandstoffen (biomethaan, synthetisch methaan)
>> Er worden geen fiscale instrumenten genoemd
- Betere infrastructuur voor 'tanken' van elektriciteit, aardgas en waterstof

➤ Regelgevingskader voor emissiearme mobiliteit [3]

○ Naar emissievrije voertuigen

- Verdere verbetering van verbrandingsmotoren
Wereldwijde verbeterde World Harmonised Light Vehicle Test Procedure
>> *Reactie op 'sjoemelsoftware' bij aantal autoproducenten*
- Nieuwe CO₂-normen ontwikkelen voor na 2020
Beleidskader met streefcijfers in 2030
Beter informatie voor de consument
>> *Fiscale stimulering emissiearme voertuigen en geen faciliteiten meer voor bedrijfswagens op fossiele brandstoffen*
Strengere emissienormen voor vrachtwagens, bussen en touringcars

Stellingen

1. Voor een versnelde toename van het gebruik van emissiearme brandstoffen wordt het fiscale instrument niet genoemd – vermoedelijk gezien de hoge belastinguitgaven die dat zou meebrengen
2. Kilometerbelasting wordt door de EC aanbevolen, maar wordt gekoppeld aan de voorwaarde van een EU-wijd interoperabel netwerk – de haalbaarheid daarvan op korte termijn is gering
3. Voor een werkelijke harmonisatie van de autogerelateerde belastingen (op de aanschaf, het houden en het gebruiken van de auto) ontbreekt het politieke en economische draagvlak