

## VOORWOORD

Vier jaar na de vorige druk werd het (hoog) tijd voor een volgende druk. Ik prijs mij gelukkig dat alle onderdelen weer bewerkt zijn. We hebben na vele jaren trouwe dienst afscheid genomen van Dick Ravelli en Martin Koster, en verwelkomen Piet Bervoets als de opvolger voor het onderdeel verontreinigingsheffing en zuiveringsheffing. De opzet is in de basis dezelfde gebleven, een overzicht van de milieubelastingen in Nederland geschikt voor zowel praktijk als studie. Het eerste hoofdstuk is ingrijpend gewijzigd. Daarin zijn de fiscale aspecten van de voorstellen van de zogeheten klimaattafels, die op 21 december 2018 zijn aangeboden, opgenomen en becommentarieerd. Een belangrijk verschil met eerdere drukken is de huidige grote belangstelling voor het milieu en mede voor milieubelastingen. Daarom wordt aan het einde van het vernieuwde eerste hoofdstuk ook kort aandacht besteed aan –enkele- milieuvriendelijke bepalingen in de directe belastingen. Het eerste hoofdstuk is geheel voor verantwoordelijkheid van ondergetekende.

Nijmegen, 21 januari 2019

Evert Wasch, eindredacteur



# INHOUDSOPGAVE

**Voorwoord** / V

**Lijst van gebruikte afkortingen** / XXVII

HOOFDSTUK 1

**Milieuheffingen, het belaste milieu** / 1

- 1.1 Inleiding / 1
- 1.2 Heffingen en belastingen / 1
- 1.3 Een terug- en vooruitblik / 3
  - 1.3.1 Regulerende heffingen / 5
  - 1.3.2 Niet-regulerende heffingen / 5
  - 1.3.3 Milieuheffingen als sluitpost / 6
- 1.4 De vervuiler betaalt / 7
- 1.5 Met zijn allen? / 8
- 1.6 De Urgenda-zaak, de les van de rechter / 11
- 1.7 Klimaattafels. Algemeen en belastingmaatregelen / 15
- 1.8.1 Nader over fiscaliteit klimaattafels. Verfijning/aanpassing bestaande heffingen / 20
- 1.8.2 De bestaande energiebelasting nader beschouwd / 20
- 1.8.3 Schuiven en compenseren of een ander alternatief? / 21
  - 1.8.3.1 Woningtypen en EB / 27
  - 1.8.3.2 Lagere inkomens ontzien / 28
  - 1.8.3.3 Vrijstelling aan de voet / 28
  - 1.8.3.4 De EB/ODE het juiste middel? / 28
- 1.8.4 De groene auto / 29
  - 1.8.4.1 Algemeen / 29
  - 1.8.4.2 Klimaatakkoord financiële en fiscale stimulering groene auto en groen rijden / 30
  - 1.8.4.3 Andere vormen van bekostiging mobiliteit / 31
- 1.8.5 Andere autobelasting / 32
- 1.8.6 Gele hesjes in Nederland verenigt u! / 33
- 1.8.7 Tenslotte, Verbreding / 34
- 1.9 Belangrijke doeleinden wel of niet via fiscale weg. / 38
  - 1.9.1 Algemeen. Beperkte toepassing fiscaliteit / 38
  - 1.9.2 Een internationale nul op de meter(NOM) scan(INOM-scan) / 39
    - 1.9.2.1 Bevolkingsgroei en de ontwikkelingsvariant / 40
    - 1.9.2.2 Andere mogelijkheden van de ontwikkelingsvariant / 41

- 1.9.3 Consumptiecontingentering, op de bon (en niet op de bonnefooi) dus / 41
- 1.9.4 INOM variabelen voor eigen land, optimalisatie / 43
- 1.9.5 Bestaande en nieuwe fiscale maatregelen voor het milieu / 44
- 1.9.5.1 Bestaande fiscale ondernemersfaciliteiten / 44
- 1.9.5.2 Andere tegemoetkomingen ondernemers / 47
- 1.9.5.3 Investeren voor niet-ondernemers. DIA ca. / 47
- 1.9.5.4 Fietsen maar / 49
- 1.9.6 Samenvatting op hoofdlijnen / 49
- 1.9.7 Afronding / 51

## HOOFDSTUK 2

### **Europese aspecten van milieuheffingen / 53**

- 2.1 Inleiding / 53
- 2.2 Milieubeleid en milieuheffingen in het VWEU / 53
- 2.2.1 Milieuactieprogramma's / 55
- 2.3 Nationale milieuheffingen en de secundaire wetgeving van de EU / 56
- 2.3.1 Accijnsrichtlijnen en milieuheffingen / 56
- 2.3.1.1 Belastingen op niet-accijnsproducten / 58
- 2.3.2 Harmonisatie van belastingen op energie: voorgeschiedenis en Commissievoorstellen / 59
- 2.3.3 Richtlijn 2003/96/EG; herstructurering van belastingen op energieproducten en elektriciteit / 61
- 2.3.3.1 Producten onderworpen aan harmonisatie / 62
- 2.3.3.2 Onderscheid zakelijk gebruik – niet-zakelijk gebruik / 63
- 2.3.3.3 Vrijstellingen / 64
- 2.3.3.4 Vrijstellingen voor de (energie-intensieve) industrie / 66
- 2.3.3.5 Heffingssystematiek / 67
- 2.4 Milieuproductrichtlijnen en milieuheffingen / 68
- 2.5 VWEU en milieuheffingen / 70
- 2.5.1 Verbod op douanerechten en heffingen van gelijke werking / 70
- 2.5.2 Fiscaal discriminatieverbod / 71
- 2.5.3 Verbod op kwantitatieve beperkingen van de invoer / 73
- 2.5.4 Steunmaatregelen en subsidies / 74

## HOOFDSTUK 3

### **Wet belastingen op milieugrondslag / 79**

- 3.1 Inleiding en milieuratio / 79
- 3.2 Historie / 81
- 3.2.1 Stelsel van algemene belastingen op brandstoffen / 81
- 3.2.2 Verbreding grondslag / 81
- 3.3 Belasting op leidingwater / 82
- 3.3.1 Begripsbepalingen / 83
- 3.3.2 Grondslag / 85
- 3.3.3 Belastbaar feit / 85

- 3.3.4 Belastingplichtige / 86
- 3.3.5 Maatstaf van heffing / 86
- 3.3.6 Tijdstip verschuldigheid / 87
- 3.3.7 Tarief leidingwaterbelasting / 88
- 3.3.8 Herrekening / 88
- 3.3.9 Vrijstellingen / 88
- 3.3.10 Teruggaaf / 89
- 3.3.11 Administratieplicht / 89
- 3.4 Afvalstoffenbelasting / 90
- 3.4.1 Systematiek afvalstoffenbelasting / 90
- 3.4.1.1 Begripsbepalingen / 91
- 3.4.1.2 Definitie afvalstoffen / 91
- 3.4.1.3 Aansluiting bij Wet milieubeheer / 91
- 3.4.1.4 Definitie begrip zeer laag radioactief afval / 91
- 3.4.1.5 Definitie begrip verwijderen / 92
- 3.4.1.6 Definitie begrip nuttige toepassing / 92
- 3.4.1.7 Definitie begrip storten / 92
- 3.4.1.8 Definitie begrip inrichting / 92
- 3.4.1.9 Definitie begrip baggerspecieafvalstoffen / 93
- 3.4.1.10 Definitie begrip stoffen / 94
- 3.4.1.11 Definitie begrip preparaat / 94
- 3.4.1.12 Definitie begrip percolaat / 94
- 3.4.1.13 Definitie begrip stortgas / 94
- 3.4.1.14 Verordening overbrenging afvalstoffen / 95
- 3.4.1.15 Definitie begrip zuiveringsslib / 95
- 3.4.2 Stoffen niet gerekend tot afvalstoffen / 95
- 3.4.3 Heffingsgrondslag / 95
- 3.4.4 Fictie verwijdering alle afgegeven afvalstoffen / 96
- 3.4.5 Fictie totale gewicht afvalstoffen / 96
- 3.4.6 In Nederland bewerkte buitenlandse afvalstoffen / 97
- 3.4.7 Rechtsvermoeden van verwijdering / 97
- 3.4.8 Import afvalstoffen / 97
- 3.4.9 Export afvalstoffen / 97
- 3.4.9.1 Heffingsgrondslag verbreed / 98
- 3.4.9.2 Brengen buiten Nederland ter verwijdering / 98
- 3.4.9.3 Verbreding maatstaf van heffing / 98
- 3.4.9.4 Aanvraag en inhoud beschikking ILT / 99
- 3.4.9.5 Termijn indiening aanvraag beschikking ILT / 99
- 3.4.9.6 Intrekking beschikking ILT / 100
- 3.4.9.7 Ambtshalve afgifte beschikking ILT / 100
- 3.4.9.8 Afvalstoffenbelastingheffing en delegatiebepalingen / 100
- 3.4.9.9 Toezicht naleving administratieve verplichtingen / 101
- 3.4.9.10 Nadere regels ten behoeve van de uitvoering / 101
- 3.4.9.11 Geen of minder belasting verschuldigd / 101
- 3.4.9.12 Tijdstip verschuldigheid bij verwijdering buiten Nederland / 102
- 3.4.9.13 In/uit-methodiek / 103

- 3.4.9.14 Tarief bij overbrenging uit Nederland / 103
- 3.4.10 Vrijstelling baggerspecie / 104
- 3.4.11 Belastingplichtige / 104
- 3.4.12 Maatstaf van heffing en verschuldigdheid / 104
- 3.4.13 Tijdstip van verschuldigdheid / 105
- 3.4.14 De in/uit-methodiek / 105
- 3.4.15 Belastingvermindering naar verhoudingsgetal / 106
- 3.4.16 Berekening verhoudingsgetal / 106
- 3.4.17 Herrekening verhoudingsgetal / 107
- 3.4.18 Vermindering verschuldigde belasting / 107
- 3.4.19 Tarief afvalstoffenbelasting / 108
- 3.4.20 Vrijstelling baggerspecie / 108
- 3.4.21 Vrijstelling zuiveringsslib / 109
- 3.4.22 Vrijstelling afgifte asbest / 109
- 3.4.23 Teruggaafregelingen / 110
- 3.4.24 Administratieplicht houder inrichting / 111
- 3.4.25 Administratieplicht verhoudingsgetal / 111
- 3.4.26 Administratieplicht overbrenging afvalstoffen / 111
- 3.5 Kolenbelasting / 112
  - 3.5.1 Begripsbepalingen / 112
  - 3.5.2 Uitbreiding begrip uitslag / 113
  - 3.5.3 Inperking begrip uitslag / 114
  - 3.5.4 Uitbreiding begrip invoer / 115
  - 3.5.5 Grondslag / 116
  - 3.5.6 Belastbaar feit / 116
  - 3.5.7 Belastingplichtige / 117
  - 3.5.8 Inrichting / 117
  - 3.5.9 Vergunning voor een inrichting / 117
  - 3.5.10 Tijdstip verschuldigdheid / 119
  - 3.5.11 Heffing bij invoer / 119
  - 3.5.12 Maatstaf van heffing / 119
  - 3.5.13 Tarief kolenbelasting / 120
  - 3.5.14 Raffinaderijvrijstelling / 120
  - 3.5.15 Vrijstelling duaal gebruik / 121
  - 3.5.16 Voorwaarden vrijstellingen / 122
  - 3.5.17 Teruggaaf / 122
  - 3.5.18 Vermis en verloren gaan / 123
  - 3.5.19 Administratieplicht / 124
- 3.6 Energiebelasting / 124
  - 3.6.1 Begripsbepalingen / 124
    - 3.6.1.1 Motorrijtuig / 124
    - 3.6.1.2 Elektriciteitsbeurs / 125
    - 3.6.1.3 Gasbeurs / 125
    - 3.6.1.4 Verbruikperiode / 125
    - 3.6.1.5 Eindfactuur / 126
    - 3.6.1.6 Aansluiting / 127

- 3.6.1.7 Installatie voor warmtekrachtkoppeling / 127
- 3.6.1.8 Installatie voor blokverwarming / 127
- 3.6.1.9 Hernieuwbare energiebronnen / 128
  - 3.6.1.10 Biomassa / 128
  - 3.6.1.11 Zuivere biomassa / 128
  - 3.6.1.12 Normaalkubiekemeter / 129
  - 3.6.1.13 Aardgas / 129
  - 3.6.1.14 Distributienet aardgas / 129
  - 3.6.1.15 Elektriciteit / 130
  - 3.6.1.16 Distributienet elektriciteit / 130
  - 3.6.1.17 Brandstof / 130
  - 3.6.1.18 Energie-intensief bedrijf / 130
  - 3.6.1.19 Kosten aankoop energieproducten en elektriciteit, productiewaarde en toegevoegde waarde / 131
- 3.6.1.20 Compressed Natural Gas (CNG) / 131
  - 3.6.1.21 CNG-vulstation / 131
  - 3.6.1.22 Zakelijk verbruik / 132
  - 3.6.1.23 Niet-zakelijk verbruik / 132
  - 3.6.1.24 Coöperatie / 132
  - 3.6.1.25 Vereniging van eigenaars / 132
  - 3.6.1.26 Productie-installatie / 132
  - 3.6.1.27 Postcodesysteem / 133
  - 3.6.1.28 Postcodegebied / 133
  - 3.6.1.29 Begrip levering / 133
- 3.6.2 Grondslag / 133
- 3.6.3 Belastbaar feit / 134
  - 3.6.3.1 Levering van aardgas en elektriciteit via een aansluiting / 134
  - 3.6.3.2 Belastbaar feit aardgas / 135
  - 3.6.3.3 Belastbaar feit elektriciteit / 135
  - 3.6.3.4 Aansluiting / 135
  - 3.6.3.5 Levering van aardgas aan CNG-vulstation / 136
- 3.6.4 Duurzame zelfopwekking elektriciteit door kleinverbruiker / 137
- 3.6.5 Aanvullende belastbare feiten / 138
  - 3.6.5.1 (a) Levering anders dan via een aansluiting / 138
  - 3.6.5.2 (b) Aardgas verkregen via gasbeurs; elektriciteit verkregen via elektriciteitsbeurs / 139
  - 3.6.5.3 (c) Verbruik van aardgas en elektriciteit door leveranciers / 140
  - 3.6.5.4 (d) Eigen verbruik van de winner/producent / 140
- 3.6.6 Leveringen aan doorleverancier / 140
- 3.6.7 Vrijstelling zelfopwekking / 141
- 3.6.8 Aanvullende vrijstellingen / 143
  - 3.6.8.1 (a) Elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen / 143
  - 3.6.8.2 (b) Elektriciteit opgewekt met een noodinstallatie / 144
  - 3.6.8.3 (c) Stortgas, rioolwaterzuiveringsgas en biogas / 144
  - 3.6.8.4 (d) Elektriciteit uit installatie voor warmtekrachtkoppeling / 144
- 3.6.9 Btw en zonnestroom / 145

3.6.10	Raffinaderijvrijstelling / 145
3.6.11	Belastingplichtige / 145
3.6.12	Fiscaal vertegenwoordiger / 146
3.6.13	Maatstaf van heffing / 147
3.6.14	Tijdstip verschuldigdheid / 147
3.6.15	Geleverde hoeveelheden / 148
3.6.16	Meerdere leveranciers / 148
3.6.17	Tarief energiebelasting / 148
3.6.17.1	Tarief aardgas / 149
3.6.17.2	Tarief nihil / 150
3.6.17.3	Tarief CNG / 150
3.6.17.4	Tarief elektriciteit / 151
3.6.17.5	Tarief groeiproses glastuinbouwproducten / 152
3.6.17.6	Tarief glastuinbouwondernemer in moeilijkheden / 153
3.6.17.7	Tarief laadpalen / 154
3.6.18	Vrijstelling lokaal duurzaam opgewekte energie / 155
3.6.18.1	Vormgeving / 155
3.6.18.2	Toepassingsvoorwaarden / 157
3.6.18.3	Productie en verbruik elektriciteit vinden in elkaars nabijheid plaats (nabijheids criterium) / 158
3.6.18.4	Van rijksweg geen andere bijdrage voor productie-installatie of opwekking elektriciteit / 158
3.6.18.5	Leden coöperatie of VVE / 158
3.6.18.6	Tijdstip toepassing verlaagd tarief / 159
3.6.18.7	Garanties van oorsprong / 159
3.6.18.8	Beschikking aangewezen coöperatie of VVE / 159
3.6.18.9	Investeringszekerheid / 160
3.6.18.10	Hoeveelheidsgrenzen aardgas en elektriciteit / 160
3.6.18.11	Hoeveelheidsgrenzen aardgas glastuinbouw / 160
3.6.18.12	Hoeveelheidsgrenzen blokverwarming / 161
3.6.18.13	Hoeveelheidsgrenzen zakelijk verbruik met tarief niet-zakelijk verbruik / 161
3.6.19	Herrekening wegens afwijkende verbruikperiode / 161
3.6.20	Geleverde hoeveelheid aardgas gemeten in Nm <sup>3</sup> / 162
3.6.21	Belastingvermindering / 162
3.6.22	Vrijstellingen / 163
3.6.22.1	Aardgas en elektriciteit gebruikt voor opwekking elektriciteit / 163
3.6.22.2	Installatie met elektrisch rendement van minimaal 30 procent / 164
3.6.22.3	Aardgas gebruikt voor chemische reductie en elektrolytische en metallurgische procedés / 164
3.6.22.4	Aardgas gebruikt voor mineralogische procedés / 165
3.6.22.5	Aardgas gebruikt anders dan als brandstof als additief of als vulstof / 165
3.6.22.6	Administratieve verplichtingen / 165
3.6.23	Teruggaaf energie-intensieve bedrijven / 166
3.6.24	Teruggaaf blokverwarming / 167
3.6.25	Teruggaaf verschillende leveranciers / 168
3.6.26	Teruggaaf zakelijk verbruik / 169



- 3.6.27 Teruggaaf maatschappelijke instellingen / 170
- 3.6.27.1 Teruggaaf gebouwen openbare eredienst en openbare bezinningsbijeenkomsten / 170
- 3.6.27.2 Teruggaaf non-profitinstellingen / 170
- 3.6.27.3 Teruggaaf onroerende zaak hoofdzakelijk in gebruik bij meer dan één instelling / 170
- 3.6.27.4 Statuut Burgerlijk Wetboek / 171
- 3.6.27.5 Teruggaaf verbruiker / 171
- 3.6.27.6 Teruggaaf beheerder / 171
- 3.6.27.7 Uitvoeringsregelgeving / 172
- 3.6.28 Teruggaaf bepaalde bestemmingen / 172
- 3.6.28.1 Teruggaaf opwekken elektriciteit / 172
- 3.6.28.2 Teruggaaf chemische reductie en elektrolytische en metallurgische procedés / 172
- 3.6.28.3 Teruggaaf verbruik anders dan als brandstof, als additief of vulstof / 172
- 3.6.28.4 Uitvoeringsregelgeving / 173
- 3.6.29 Teruggaaf vaart op Uniewateren / 173
- 3.6.30 Administratieplicht / 174
- 3.6.31 Administratieplicht belastingplichtige / 174
- 3.6.32 Administratieplicht installatie zuivere biomassa / 175
- 3.6.33 Administratieplicht installatie biomassa / 175
- 3.7 Vliegbelasting / 176

#### HOOFDSTUK 4

##### **Accijns van minerale oliën / 179**

- 4.1 Milieuratio / 179
- 4.2 Europese belasting / 181
- 4.3 Implementatie in Nederland / 182
- 4.4 Definities minerale oliën / 183
- 4.5 Zes categorieën minerale oliën / 187
- 4.6 Maatstaf van heffing en tarief / 188
- 4.6.1 Accijnsgoederen van de zes categorieën / 188
- 4.6.2 Oliën en andere producten gebruikt als motorbrandstof, als additief of als vulstof in motorbrandstoffen / 188
- 4.7 Belastingplichtige / 190
- 4.8 Belastbaar feit / 190
- 4.9 Verschuldigdheid / 191
- 4.10 Accijnsschorsingsregeling / 192
- 4.10.1 Gesloten stelsel van onderling verbonden accijnsgoederenplaatsen en belastingentrepots / 192
- 4.10.2 Verlegging heffingsmoment / 193
- 4.10.3 Accijnsgoederenvervoer / 193
- 4.10.4 Excise Movement Control System (EMCS) / 194
- 4.10.5 Accijnsschorsingsregeling en invoerrechten / 195
- 4.10.6 Vergunning / 195
- 4.10.7 Veraccijnsde goederen / 195

- 4.11 Vrijstellingen / 196
  - 4.11.1 Vrijstelling niet-brandstof, verwarming, of additief in motorbrandstof / 196
  - 4.11.2 Raffinaderijvrijstelling / 197
  - 4.11.3 Vrijstelling bestemming die niet of niet voldoende uit de goederen zelf blijkt / 197
  - 4.11.4 Vrijstelling aandrijving van schepen en scheepsbehoeften / 198
  - 4.11.5 Vrijstelling voortstuwing van luchtvaartuigen / 198
  - 4.11.6 Vrijstelling bevoorrading schepen en luchtvaartuigen / 199
  - 4.11.7 Vrijstelling onderzoek, kwaliteitscontroles en smaaktesten / 199
  - 4.11.8 Vrijstelling reizigersbagage / 199
  - 4.11.9 Vrijstelling diplomaten, internationale organisaties en buitenlandse strijdkrachten / 199
- 4.12 Teruggaaf / 200
  - 4.12.1 Teruggaaf opwekking elektriciteit / 200
  - 4.12.2 Teruggaaf in plaats van aanspraak op vrijstelling / 201
  - 4.12.3 Teruggaaf teloorgaan en vernietiging onder ambtelijk toezicht / 201
  - 4.12.4 Teruggaaf overbrenging veraccijnsde goederen naar derde land / 202
  - 4.12.5 Teruggaaf inslag veraccijnsde goederen in accijnsgoederenplaats / 202
  - 4.12.6 Teruggaaf overbrenging veraccijnsde goederen naar andere lidstaat / 202
  - 4.12.7 Teruggaaf voorkoming dubbele accijnsheffing door onregelmatigheid / 202
  - 4.12.8 Teruggaaf luchtvaartuigen / 203
  - 4.12.9 Teruggaaf glastuinbouw / 203
  - 4.12.10 Teruggaaf instellingen openbare eredienst, openbare bezinningsbijeenkomsten, non-profit / 204
  - 4.12.11 Teruggaaf biobrandstoffen / 204
  - 4.12.12 Teruggaaf vloeibaar gemaakt aardgas, methaan en biogas / 205
  - 4.12.13 Teruggaaf ten hoogste het bedrag dat aan accijns is voldaan / 205

## HOOFDSTUK 5

### **Autobelastingen / 207**

- 5.1 Belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 / 207
  - 5.1.1 Milieuratio / 207
  - 5.1.2 Inleiding tot de BPM / 208
  - 5.1.3 Belastbaar feit / 209
  - 5.1.4 Definities / 211
    - 5.1.4.1 Autobus / 211
    - 5.1.4.2 Bestelauto / 211
    - 5.1.4.3 Catalogusprijs / 212
    - 5.1.4.4 Kentekenregister / 212
    - 5.1.4.5 Hoogte en lengte en constructietechnische afwerking laadruimte / 212
    - 5.1.4.6 Laadruimte / 212
    - 5.1.4.7 Verschil in hoogte tussen cabine en laadruimte / 212
    - 5.1.4.8 Hoogte cabine / 213
    - 5.1.4.9 Lengte cabine / 213
    - 5.1.4.10 Lengte laadruimte / 213
    - 5.1.4.11 Hoogte vaste wand / 213

- 5.1.4.12 Meest naar achteren gelegen bevestigingspunt / 213
- 5.1.4.13 Ondoorzichtig en vormvast materiaal / 214
- 5.1.4.14 Zijruiten / 214
- 5.1.4.15 Vaste, vlakke laadvloer / 214
- 5.1.4.16 Motorrijwiel / 214
- 5.1.4.17 Netto catalogusprijs / 215
- 5.1.4.18 Normale gebruiksschade / 215
- 5.1.4.19 Personenauto / 215
- 5.1.4.20 Vrachtauto / 215
- 5.1.4.21 Bijzondere personenauto – kampeerauto / 216
- 5.1.4.22 Rechten bij invoer / 216
- 5.1.4.23 Registreren of registratie / 216
- 5.1.4.24 Uitbreiding begrip registratie / 216
- 5.1.4.25 Toegestane maximum massa / 217
- 5.1.5 Belastingplichtige / 217
- 5.1.5.1 Degene op wiens naam het voertuig is gesteld in het kentekenregister / 217
- 5.1.5.2 Degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft / 217
- 5.1.6 Wijze van heffing / 217
- 5.1.6.1 Aangiftebelasting / 217
- 5.1.6.2 Voldoening en aangifte gelijktijdig vóórdát het voertuig op naam is gesteld / 218
- 5.1.6.3 Leeftijdskorting / 218
- 5.1.6.4 Naheffing kan plaatsvinden vóór registratie voertuig / 218
- 5.1.6.5 Bekendmaking naheffingsaanslag zowel door inspecteur als door ontvanger / 218
- 5.1.6.6 Kantoor Belastingdienst gesloten / 219
- 5.1.6.7 Belastingdienst gesloten en controle / 219
- 5.1.6.8 Vertegenwoordiging bij tenaamstelling in kentekenregister / 219
- 5.1.6.9 Voldoening BPM per tijdvak / 220
- 5.1.7 Tarief / 220
- 5.1.7.1 Tarief personenauto / 220
- 5.1.7.2 Tarief bestelauto / 222
- 5.1.7.3 Nultarief / 222
- 5.1.7.4 Catalogusprijs nieuwe personenauto of bestelauto / 222
- 5.1.7.5 Catalogusprijs gebruikte personenauto, motorrijwiel of bestelauto / 222
- 5.1.7.6 Nieuwe of gebruikte personenauto, motorrijwiel of bestelauto / 223
- 5.1.7.7 Nauwelijks gebruikt is nieuw / 224
- 5.1.7.8 Staat (nieuw of gebruikt) op tijdstip van belastbare feit / 225
- 5.1.7.9 Begunstigend beleid tot 16 juni 2010 / 225
- 5.1.7.10 Catalogusprijs ander voertuig / 226
- 5.1.7.11 Catalogusprijs niet bekend / 226
- 5.1.7.12 Niet fabrieksmatig vervaardigd voertuig / 226
- 5.1.7.13 Tijdstip inschrijving kentekenregister of eerste ingebruikneming vóór 1 januari 1993 / 226
- 5.1.7.14 Bijzondere uitvoering en accessoires / 226
- 5.1.7.15 Meting CO<sub>2</sub>-uitstoot / 226
- 5.1.7.16 Herrekening CO<sub>2</sub>-uitstoot conform correlatiemethode / 227
- 5.1.7.17 Finale vaststelling CO<sub>2</sub>-uitstoot / 227

- 5.1.8 Fiscaal discriminatieverbod – artikel 110 VWEU / 228
- 5.1.8.1 Waarde gebruikte auto bij invoer / 228
- 5.1.8.2 In strijd met artikel 110 VWEU / 230
- 5.1.8.3 Artikel 1 van het Eerste Protocol bij het EVRM / 231
- 5.1.8.4 Vermindering gebruikte auto's / 231
- 5.1.8.5 Afschrijving / 231
- 5.1.8.6 Afschrijving volgens de uitvoeringsregeling / 231
- 5.1.8.7 Afschrijving marge-auto / 232
- 5.1.8.8 Afschrijving kampeerauto / 232
- 5.1.8.9 Afschrijving schadeauto / 233
- 5.1.8.10 Afschrijving bij tariefverlaging / 234
- 5.1.8.11 Afschrijving vóór 1 januari 2010 / 235
- 5.1.8.12 Volledige afschrijving bestelauto / 235
- 5.1.8.13 Volledige afschrijving personenauto of motorrijwiel / 235
- 5.1.8.14 Tijdstip eerste ingebruikneming onbekend / 236
- 5.1.8.15 Koerslijst / 237
- 5.1.8.16 Meer dan normale gebruiksschade – taxatierapport / 237
- 5.1.8.17 Gegevens gebruikt bij vaststellen afschrijving / 237
- 5.1.8.18 Voertuig in ongewijzigde staat voor controle beschikbaar houden / 239
- 5.1.8.19 Wederinvoer / 240
- 5.1.8.20 Opnieuw te naam stellen in kentekenregister / 240
- 5.1.8.21 Lagere BPM op enig tijdstip sinds eerste ingebruikneming gebruikt voertuig / 240
- 5.1.8.22 Veroordeling werkelijk gemaakte proceskosten / 240
- 5.1.8.23 Verrekening eerder voldane BPM / 241
- 5.1.8.24 Vordering vertegenwoordiger op principaal / 242
- 5.1.8.25 Vordering principaal op vertegenwoordiger / 242
- 5.1.9 Naheffing / 242
- 5.1.9.1 BPM niet voldaan bij gebruik van de openbare weg / 242
- 5.1.9.2 Voertuig in andere staat gebracht – niet langer voldoen aan voorwaarden nultarief / 242
- 5.1.9.3 Wijziging CO<sub>2</sub>-uitstoot / 243
- 5.1.9.4 Naheffing van degene op wiens naam het voertuig voorafgaand was gesteld / 243
- 5.1.9.5 Meer CO<sub>2</sub>-uitstoot – feitelijk ter beschikking staan / 244
- 5.1.10 Vrijstellingen / 244
- 5.1.10.1 Bedrijfsvoorraad / 244
- 5.1.10.2 Militaire voertuigen / 244
- 5.1.10.3 Bestelauto's op naam van een ondernemer / 245
- 5.1.10.4 Uitgeleende bestelauto / 245
- 5.1.10.5 Niet langer voldoen aan voorwaarden vrijstelling / 246
- 5.1.10.6 Wijziging tenaamstelling bestelauto / 247
- 5.1.10.7 Bestelauto met vrijstelling wordt personenauto / 247
- 5.1.10.8 Personenvervoer in laadruimte bestelauto / 247
- 5.1.10.9 Bedrag vrijstelling niet als BPM verschuldigd / 248
- 5.1.10.10 Bedrag vrijstelling als BPM verschuldigd / 248
- 5.1.10.11 Vrijstelling voertuigen voor specifieke doeleinden / 249
- 5.1.11 Teruggaaf / 249

- 5.1.11.1 Brengen buiten Nederland – uitvoer / 249
- 5.1.11.2 Permanent karakter / 249
- 5.1.11.3 Voorwaarden teruggaaf / 250
- 5.1.11.4 Unierechtelijk algemeen belang en evenredigheidsbeginsel / 251
- 5.1.11.5 Tijdelijk gebruik Nederlands wegennet / 251
- 5.1.11.6 Rest-BPM / 251
- 5.1.11.7 Rente / 252
- 5.1.11.8 Niet gebonden aan kentekenregister / 252
- 5.1.11.9 Wederuitvoer / 252
- 5.1.11.10 Voorwaarden wederuitvoer / 253
- 5.1.11.11 Teruggaaf verleend mits BPM ooit voldaan / 253
- 5.1.11.12 Voldane BPM verminderd met tabelbedrag / 254
- 5.1.11.13 Terbeschikkingstelling voertuig in Nederland / 255
- 5.1.11.14 Buiten Nederland geregistreerde auto's gebruikt door in Nederland wonende werknemers / 256
- 5.1.11.15 Voorwaarden buiten Nederland geregistreerde auto's gebruikt door Nederlands ingezetenen buiten Nederland / 256
- 5.1.11.16 Voorwaarden buiten Nederland geregistreerde auto's gebruikt vanuit buiten Nederland door in Nederland wonende personen / 257
- 5.1.11.17 Voorwaarden buiten Nederland geregistreerde auto's bij aanspraak op vrijstelling van rechten van invoer / 257
- 5.1.11.18 Andere periode van terbeschikkingstelling / 258
- 5.1.11.19 Niet langer voldaan aan voorwaarden voor verrekening / 258
- 5.1.11.20 Kennisgeving aan inspecteur / 259
- 5.1.11.21 Teruggaaf specifieke voertuigen / 259
- 5.1.11.22 Voorwaarden politievoertuigen / 260
- 5.1.11.23 Voorwaarden brandweervoertuigen / 260
- 5.1.11.24 Voorwaarden ambulances / 260
- 5.1.11.25 Voorwaarden rouwauto's / 261
- 5.1.11.26 Voorwaarden voertuigen gevangenenvervoer / 261
- 5.1.11.27 Voorwaarden voertuigen voor vervoer van rolstoelgebruikers in groepsverband / 261
- 5.1.11.28 Voorwaarden dierenambulances / 262
- 5.1.11.29 Voorwaarden voertuigen voor geldtransport / 262
- 5.1.11.30 Goedkeuring bepantserde auto's / 262
- 5.1.11.31 Goedkeuring voertuigen rampen en calamiteiten / 263
- 5.1.11.32 Bestelauto's type chassiscabine / 263
- 5.1.11.33 Goedkeuring lichte vuilnisauto's / 263
- 5.1.11.34 Afleveringskosten / 263
- 5.1.11.35 Niet langer voldaan aan de voorwaarden / 264
- 5.1.11.36 Wijziging tenaamstelling / 264
- 5.1.11.37 Teruggaaf bestelauto's ingericht voor gehandicapte persoon / 264
- 5.1.11.38 Gehandicapte ander dan degene op wiens naam de bestelauto is gesteld / 265
- 5.1.11.39 Rechthebbende / 265
- 5.1.11.40 Aanspraak op teruggaaf / 265
- 5.1.11.41 Maximum bedrag teruggaaf / 266

- 5.1.11.42 Niet langer voldaan aan voorwaarden / 266
- 5.1.11.43 Wijziging tenaamstelling bestelauto / 266
- 5.1.11.44 Overlijden gehandicapte / 267
- 5.1.11.45 Personenvervoer in laadruimte bestelauto / 267
- 5.1.11.46 Alleen teruggaaf BPM bij voldoening BPM / 267
- 5.1.11.47 Personenauto voor openbaar vervoer of taxivervoer / 268
- 5.1.11.48 Aanspraak op teruggaaf / 269
- 5.1.11.49 Niet langer voldaan aan voorwaarden / 269
- 5.1.11.50 Wijziging tenaamstelling / 270
- 5.1.11.51 Teruggaaf niet verschuldigd als BPM / 270
- 5.1.11.52 Bedrag teruggaaf als BPM verschuldigd / 270
- 5.1.11.53 Teruggaaf personenauto voor openbaar vervoer of taxivervoer / 271
- 5.1.11.54 Afschaffing met overgangsrecht / 271
- 5.1.12 Tariefwijzigingen / 272
- 5.1.12.1 Faciliteit bij tariefsverhoging / 272
- 5.1.12.2 Faciliteit bij tariefsverlaging / 273
- 5.1.12.3 Indexering / 273
- 5.1.13 Zekerheid / 273
- 5.1.13.1 Stellen van zekerheid voor verschuldigde BPM / 273
- 5.1.13.2 Berekening zekerheid / 273
- 5.1.14 Controle / 274
- 5.2 Motorrijtuigenbelasting 1994 / 274
- 5.2.1 Milieuratio – Schoon en zuinig / 274
- 5.2.2 Zuinig / 275
- 5.2.3 Volledig elektrische auto's / 275
- 5.2.4 Geharmoniseerde testmethode CO<sub>2</sub>-uitstoot lichte voertuigen / 275
- 5.2.5 Inleiding tot de MRB / 276
- 5.2.6 Definities / 276
- 5.2.6.1 Motorrijtuig / 276
- 5.2.6.2 Personenauto / 277
- 5.2.6.3 Inrichtingsvereisten personenauto / 277
- 5.2.6.4 Personenauto van meer dan 3.500 kilogram / 277
- 5.2.6.5 Laadruimte personenauto / 278
- 5.2.6.6 Bestelauto / 278
- 5.2.6.7 Motorrijwiel / 278
- 5.2.6.8 Autobus / 278
- 5.2.6.9 Vrachtauto / 279
- 5.2.6.10 Aanhangwagen / 279
- 5.2.6.11 Koppelinrichting / 279
- 5.2.6.12 Bedrijfsvoorraad / 279
- 5.2.6.13 Herstelbedrijf / 279
- 5.2.6.14 Eigen massa / 279
- 5.2.6.15 Toegestane maximum massa / 279
- 5.2.6.16 Maximum massa vrachtauto voorzien van koppelinrichting / 280
- 5.2.6.17 Richtlijn / 280
- 5.2.6.18 Kentekenregister / 280

- 5.2.6.19 Tenaamstelling / 280
- 5.2.6.20 Weg / 280
- 5.2.7 Belastingplichtige / 280
- 5.2.7.1 Op wiens naam het voertuig is gesteld / 280
- 5.2.7.2 Feitelijk ter beschikking / 281
- 5.2.7.3 In buitenland geregistreerd / 281
- 5.2.7.4 Uitzondering kentekenplicht / 281
- 5.2.7.5 Hoofdverblijf in Nederland buitenlandse niet-ondernemer / 281
- 5.2.7.6 Hoofdverblijf in Nederland buitenlandse ondernemer / 281
- 5.2.7.7 Ter beschikking van een ander / 281
- 5.2.7.8 Voertuig zonder kenteken / 282
- 5.2.8 Wijze van heffing / 282
- 5.2.8.1 Tijdvak / 282
- 5.2.8.2 Aanvang tijdvak / 282
- 5.2.8.3 Voertuig zonder kenteken / 282
- 5.2.8.4 Voertuig in het buitenland geregistreerd / 282
- 5.2.9 Aangifte en tijdstip van betaling / 283
- 5.2.9.1 Aangiftebelasting / 283
- 5.2.9.2 Voldaan bij aanvang tijdvak / 283
- 5.2.9.3 Doen van aangifte / 283
- 5.2.9.4 Doen van aanvullende aangifte / 283
- 5.2.10 Teruggaaf / 284
- 5.2.11 Nultarief personenauto / 284
- 5.2.11.1 Standaardtarief personenauto / 284
- 5.2.11.2 Brandstoftoeslag voor personenauto's niet aangedreven door benzine / 284
- 5.2.11.3 Aangedreven door diesel / 285
- 5.2.11.4 Aangedreven anders dan door benzine of diesel / 285
- 5.2.11.5 Aangedreven door aardgas / 285
- 5.2.11.6 Elektromotor / 285
- 5.2.11.7 Kampeerauto / 285
- 5.2.11.8 Nultarief bij CO<sub>2</sub>-uitstoot nul gram per kilometer / 286
- 5.2.11.9 Meting CO<sub>2</sub>-uitstoot / 286
- 5.2.11.10 Herrekening CO<sub>2</sub>-uitstoot conform correlatiemethode / 287
- 5.3 Belasting zware motorrijtuigen (BZM) / 287
- 5.3.1 Milieuratio / 287
- 5.3.2 Inleiding tot de BZM / 289
- 5.3.2.1 Eurovignetverdrag / 289
- 5.3.2.2 Unieraamwerk fiscale harmonisering wegvervoer / 290
- 5.3.2.3 Eurovignetrichtlijn I / 291
- 5.3.2.4 Eurovignetrichtlijn I nietig / 292
- 5.3.2.5 Eurovignetrichtlijn II / 292
- 5.3.2.6 Vernieuwingsvoorstellen / 292
- 5.3.2.7 Vernieuwingsvoorstel COM(2017)275 / 293
- 5.3.2.8 Vernieuwingsvoorstel COM(2017)276 / 293
- 5.3.2.9 Actualisering milieudifferentiatie / 294
- 5.3.3 Belastbaar feit / 294

- 5.3.3.1 Gebruik autosnelwegen in Nederland / 294
- 5.3.3.2 Algemene bestemming / 295
- 5.3.3.3 Regelmatige en duurzame deelneming aan de mededinging / 295
- 5.3.4 Definities / 296
  - 5.3.4.1 Zwaar vrachtvoertuig / 296
  - 5.3.4.2 Toegestane maximum massa / 296
  - 5.3.4.3 Weg / 296
  - 5.3.4.4 Autosnelweg / 296
  - 5.3.4.5 Categorie NIET-EURO / 297
  - 5.3.4.6 Categorie EURO I / 297
  - 5.3.4.7 Categorie EURO II / 297
  - 5.3.4.8 Categorieën EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV en EURO V / 297
  - 5.3.4.9 Categorie EURO VI en schoner / 297
- 5.3.5 Voorwerp van belasting / 298
  - 5.3.5.1 Geheven van ieder zwaar vrachtvoertuig afzonderlijk / 298
  - 5.3.5.2 Tezamen met de getrokken aanhanger of oplegger / 298
  - 5.3.5.3 Algemene bestemming / 298
  - 5.3.5.4 Uitsluitend bestemd of gebruikt voor goederenvervoer over de weg / 299
  - 5.3.5.5 Verkoop van producten vanuit het zware vrachtvoertuig / 299
  - 5.3.5.6 Vuilniswagens / 300
- 5.3.6 Belastingplichtige / 301
  - 5.3.6.1 Drie categorieën houders / 301
  - 5.3.6.2 Regulier gekentekende vrachtvoertuigen / 302
  - 5.3.6.3 Niet gekentekende vrachtvoertuigen / 302
  - 5.3.6.4 Buitenlandse vrachtvoertuigen / 302
  - 5.3.6.5 Feitelijk gebruik door een ander gedurende langere periode / 302
  - 5.3.6.6 Bij voor bezwaar vatbare beschikking / 303
  - 5.3.6.7 Feitelijk gebruiker / 303
- 5.3.7 Heffingstijdvak / 303
  - 5.3.7.1 Tijdvak van een dag / 303
  - 5.3.7.2 Tijdvak van een week / 304
  - 5.3.7.3 Tijdvak van een maand / 304
  - 5.3.7.4 Tijdvak waarvoor een certificaat kan worden aangeschaft / 304
  - 5.3.7.5 Aangifte via internet / 304
- 5.3.8 Tarief / 305
  - 5.3.8.1 Tijdvak van één jaar / 305
  - 5.3.8.2 Tijdvak van één maand / 305
  - 5.3.8.3 Tijdvak van één week / 305
  - 5.3.8.4 Tijdvak van één dag / 306
  - 5.3.8.5 Aantal assen / 306
  - 5.3.8.6 Tarief vanaf 1 juli 2019 of 1 januari 2020 / 306
  - 5.3.8.7 Tijdvak van één jaar / 307
  - 5.3.8.8 Tijdvak van één maand / 307
  - 5.3.8.9 Tijdvak van één week / 308
  - 5.3.8.10 Tijdvak van één dag / 308
  - 5.3.8.11 Euronorm niet geregistreerd / 308



- 5.3.8.12 Duiding zwaar vrachtvoertuig zonder Euronorm in kentekenregister of kentekenbewijs / 308
- 5.3.9 Aangifte / 309
- 5.3.9.1 Voldoening op aangifte / 309
- 5.3.9.2 Digitaal aangifte doen / 310
- 5.3.10 Naheffing en boete / 310
- 5.3.10.1 Regime naheffing en beboeting / 310
- 5.3.10.2 Boetebeleid / 310
- 5.3.11 Teruggaaf / 311
- 5.3.11.1 Voorwaarden teruggaafverlening / 311
- 5.3.11.2 Gecombineerd vervoer / 311
- 5.3.11.3 Gebruik voor begin- of eindtraject over de weg / 312
- 5.3.11.4 Periode teruggaaf / 312
- 5.3.11.5 Administratieve vereisten / 312
- 5.3.12 Vrijstelling / 313
- 5.3.12.1 Militaire zware vrachtvoertuigen / 313
- 5.3.12.2 Zware vrachtvoertuigen voor politie / 313
- 5.3.12.3 Zware vrachtvoertuigen voor brandweer / 314
- 5.3.12.4 Zware vrachtvoertuigen behorend tot bedrijfsvoorraad / 314
- 5.3.12.5 Zware vrachtvoertuigen voor aanleg en onderhoud wegen / 315
- 5.3.12.6 Zware vrachtvoertuigen voor geringe afstand over de weg / 315
- 5.3.12.7 Zware vrachtvoertuigen voor kermis of circus / 316
- 5.3.13 Aanwijzing bepaalde wegen waarvan gebruik aan BZM is onderworpen / 316
- 5.3.14 Controlebevoegdheid / 317
- 5.3.15 Buitenlands betalingsbewijs / 317

## HOOFDSTUK 6

### **Zuiveringsheffing en verontreinigingsheffing / 319**

- 6.1 Inleiding / 319
- 6.2 De ontstaansgeschiedenis / 320
- 6.2.1 Zuiveringsheffing en verontreinigingsheffing / 320
- 6.2.2 De organisatie van het waterbeheer in Nederland / 320
- 6.2.3 De financiering van het waterbeheer / 321
- 6.2.4 De financiering van het zuiveringsbeheer / 321
- 6.3 Toekomstige ontwikkelingen / 321
- 6.3.1 De toekomst van de zuiveringsheffing / 322
- 6.3.2 De toekomst van de verontreinigingsheffing / 323
- 6.4 Het heffingensysteem / 323
- 6.4.1 Het belastbaar feit / 323
- 6.4.2 De grondslag / 324
- 6.4.3 Zuurstofbindende stoffen / 324
- 6.4.4 Andere stoffen / 324
- 6.4.5 De maatstaf van heffing / 325
- 6.4.6 Methoden ter bepaling van de vervuilingswaarde / 326
- 6.4.7 De hoedanigheidscorrectie / 326

- 6.4.8 Zware metalen en zouten / 327
- 6.4.9 Het belastbare feit / 328
- 6.4.10 Oppervlaktewaterlichaam / 329
- 6.4.11 Zuiveringstechnisch werk / 330
- 6.4.12 IBA / 332
- 6.4.13 Wie is heffingplichtig / 332
- 6.4.14 De vaststelling van de vervuilingswaarde / 333
- 6.4.15 Meting, bemonstering en analyse / 333
- 6.4.16 Frequentie van meting en bemonstering / 334
- 6.4.17 Representatiefstelling belasting per etmaal / 334
- 6.4.18 Heffingplichtige laat voorgeschreven meting ten onrechte achterwege / 334
- 6.4.19 Onregelmatigheden in het lozingspatroon / 335
- 6.4.20 Aftrek vervuilingswaarde van ingenomen water / 336
- 6.5 Een nadere beschouwing van de heffingplichtigen / 337
- 6.5.1 Inleiding: de vervuiler betaalt / 337
- 6.5.2 De huishoudens / 338
- 6.5.2.1 De woonruimten / 338
- 6.5.2.2 Het woonruimteforfait / 341
- 6.5.2.3 Het waterspoor / 343
- 6.5.2.4 Verhuizing / 344
- 6.5.2.5 De recreatiewoning / 344
- 6.5.2.6 De feitelijke gebruiker / 346
- 6.5.3 Bedrijfsruimten / 347
- 6.5.3.1 Het begrip bedrijfsruimte / 347
- 6.5.3.2 Hoofdregel voor aanslagberekening / 349
- 6.5.3.3 Beperkt meten, bemonsteren en analyseren / 349
- 6.5.3.4 De tabel afvalwatercoëfficiënten / 349
- 6.5.3.5 De tabel afvalwatercoëfficiënten, zware metalen en zouten / 351
- 6.5.3.6 Glastuinbouwbedrijven / 351
- 6.5.3.7 Kleine bedrijven / 351
- 6.5.3.8 De feitelijke gebruiker / 352
- 6.6 De vrijstellingen / 352
- 6.7 Tarief / 353

## HOOFDSTUK 7

### **Rioolheffingen** / 355

- 7.1 Inleiding / 355
- 7.1.1 Oorsprong van de rioolheffingen / 355
- 7.1.2 Eén of twee heffingen? / 356
- 7.1.3 Karakter van de heffing / 357
- 7.1.4 Kostendekking / 357
- 7.1.4.1 Kostentoedeling / 357
- 7.1.4.2 Raming van de baten en de lasten / 358
- 7.1.4.3 De wijze van toetsen door de belastingrechter / 359
- 7.1.4.3.1 Algemene rechtsbeginselen / 360

- 7.1.4.3.2 Bewijslast / 360
- 7.1.4.3.3 Het BBV / 362
- 7.1.4.3.4 De rol van belanghebbende / 362
- 7.1.4.4 Schending van de opbrengstnorm / 363
- 7.1.4.5 Toe te rekenen baten en lasten / 364
- 7.1.4.5.1 Baten ter zake / 364
- 7.1.4.5.2 Lasten ter zake / 364
- 7.1.4.5.2.1 Indirecte kosten en overhead / 365
- 7.1.4.5.2.2 Gemengde kosten / 365
- 7.1.4.5.2.3 Oninbaar en kwijtschelding / 367
- 7.1.4.5.2.4 Perceptiekosten / 367
- 7.1.4.5.2.5 Rentelasten / 367
- 7.1.4.5.2.6 Omzetbelasting uit btw-compensatiefonds / 368
- 7.1.4.5.3 Verboden lasten / 369
- 7.2 Belastingobject / 374
- 7.2.1 Perceel / 374
- 7.2.2 Zelfstandig gedeelte / 374
- 7.2.3 Samenstel / 375
- 7.2.4 Objectafbakening in het kader van de Wet WOZ / 376
- 7.3 Belastbaar feit / 378
- 7.3.1 Gemeentelijke riolering / 378
- 7.3.2 Directe of indirecte aansluiting / 379
- 7.3.3 Collectief goed / 380
- 7.4 Belastingplichtige / 383
- 7.4.1 Eigenaar / 384
- 7.4.2 Gebruiker / 384
- 7.4.2.1 Kortstondige verhuur / 384
- 7.4.3 Meerdere eigenaren of gebruikers / 385
- 7.4.4 Kaderrichtlijn water / 386
- 7.4.5 Politieke ontwikkelingen / 388
- 7.5 Maatstaf / 389
- 7.5.1 Vast bedrag per perceel / 390
- 7.5.2 Bedrag afhankelijk van het waterverbruik / 390
- 7.5.3 Bedrag afhankelijk van de grootte van een huishouden / 392
- 7.5.4 WOZ-waarde / 392
- 7.6 Vrijstellingen / 393
- 7.7 Tarief / 394

## HOOFDSTUK 8

### **Grondwaterheffing / 397**

- 8.1 Inleiding / 397
- 8.2 Het karakter van de grondwaterheffing / 398
- 8.3 De provinciale grondwaterheffing / 398
- 8.3.1 Inleiding / 398
- 8.3.2 Belastingplichtigen / 399

- 8.3.3 Heffingsgrondslag / 399
- 8.3.4 De te verhalen kosten / 400
- 8.4 De tarieven / 404
- 8.5 Vrijstellingen / 405
- 8.6 Vereisten verordening / 405

## HOOFDSTUK 9

### **Grondwaterbeschermingsheffing / 407**

- 9.1 Inleiding / 407
- 9.2 De ontstaansgeschiedenis van de huidige regeling / 408
- 9.3 De grondwaterbeschermingsheffing / 409
  - 9.3.1 De aanwijzing van bodembeschermingsgebieden / 409
  - 9.3.2 Het karakter van de heffing / 409
  - 9.3.3 Belastingplichtigen / 410
  - 9.3.4 De met de heffing te verhalen kosten / 410
  - 9.3.5 De heffingsmaatstaf / 411
  - 9.3.6 Het tijdstip van instelling van de heffing / 411
- 9.4 De provinciale heffingverordening / 412
  - 9.4.1 Vereisten heffingverordening / 412
  - 9.4.2 Knelpunten / 413

## HOOFDSTUK 10

### **Ontgrondingenheffing / 415**

- 10.1 Inleiding / 415
- 10.2 Het karakter van de ontgrondingenheffing / 415
- 10.3 De ontgrondingenheffing / 416
  - 10.3.1 Belastingplicht en belastbaar feit / 416
  - 10.3.2 Heffingsgrondslag en tarieven / 416
  - 10.3.3 Vrijstellingen / 416
- 10.4 Geschiedenis van de ontgrondingenheffing / 416
- 10.5 Overige aspecten / 417

## HOOFDSTUK 11

### **Reinigingsheffingen / 419**

- 11.1 Inleiding / 419
  - 11.1.1 Oorsprong van de reinigingsheffingen / 419
  - 11.1.2 Afvalstoffenheffing of reinigingsrechten? / 420
- 11.2 De afvalstoffenheffing / 421
  - 11.2.1 Karakter van de heffing / 421
  - 11.2.2 Inzamelplicht / 422
  - 11.2.3 Belastingobject / 425
  - 11.2.4 Belastingplicht / 427
  - 11.2.5 Kostendekking / 432

- 11.2.5.1 Maximale kostendekking / 432
- 11.2.5.2 Raming van baten en lasten / 433
- 11.2.5.3 Specifieke lasten / 434
- 11.2.6 Heffingsmaatstaf en tarief / 438
- 11.2.6.1 Geen differentiaties verplicht / 438
- 11.2.6.2 Veel gehanteerde heffingsmaatstaven voor de afvalstoffenheffing / 439
- 11.2.6.3 Diftar / 440
- 11.2.6.3.1 Landelijk beleid / 440
- 11.2.6.3.2 Gemeentelijk beleid / 442
- 11.2.7 Vrijstellingen / 445
- 11.3 Het reinigingsrecht / 445
- 11.3.1 Verschillen met de afvalstoffenheffing / 445
- 11.3.2 Bedrijfsafval / 446
- 11.3.3 Kostendekking / 446
- 11.3.4 Heffingsmaatstaven / 446

## HOOFDSTUK 12

### **De nazorgheffing gesloten stortplaatsen / 447**

- 12.1 Inleiding / 447
- 12.2 Karakter van de heffing / 447
- 12.3 Verhaal van kosten van de nazorg / 448
- 12.4 Belastingplichtige / 449
- 12.5 De vaststelling van de nazorgheffing / 449
- 12.5.1 Vaststelling en berekening van de heffing / 449
- 12.5.2 De vereveningsheffing / 451
- 12.5.3 Baggerspeciéstortplaatsen / 451
- 12.6 Zekerheidsstelling / 451
- 12.7 Het provinciale Nazorgfonds / 452
- 12.7.1 Het nazorgfonds / 452
- 12.7.2 Ontvangsten van het nazorgfonds / 452
- 12.7.3 Uitgaven van het nazorgfonds / 452
- 12.7.4 Het risicofonds / 453

## HOOFDSTUK 13

### **Formeelrechtelijke bepalingen / 455**

- 13.1 Inleiding – overzicht kenbronnen / 455
- 13.2 Bevoegde heffingsinstanties / 456
- 13.3 Wet belastingen op milieugrondslag / 457
- 13.4 Accijnzen van minerale oliën / 458
- 13.5 Belasting op personenauto's en motorrijwielen / 459
- 13.6 Grondwaterbeschermingsheffing / 459
- 13.7 Grondwaterheffing / 459
- 13.8 Ontgrondingenbelasting / 460
- 13.9 Afvalstoffenheffing, rioolrechten en reinigingsrechten / 460

- 13.10 Verontreinigingsheffing / 460
- 13.11 Verontreinigingsheffing Rijk / 461
- 13.12 Verontreinigingsheffing waterschappen / 461
- 13.13 Heffingssystemen / 461
- 13.14 Heffing bij wege van aanslag / 462
- 13.15 Heffing bij wege van voldoening op aangifte / 463
- 13.16 Heffing op andere wijze / 463
- 13.17 Meeliften / 464
- 13.18 Bezwaar / 464
- 13.19 Beroep / 465
- 13.20 Hoger beroep / 467
- 13.21 Beroep in cassatie / 469
- 13.22 Belastingrente en invorderingsrente / 469
- 13.23 Belastingrente / 470
- 13.24 Invorderingsrente / 471
- 13.25 Overige formele bepalingen / 472

**Curricula vitae / 473**

**Trefwoordenregister / 475**

## HOOFDSTUK 1

# Milieuheffingen, het belaste milieu

*mr. E.P.J. Wasch*

### 1.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de volgende thema's behandeld. Allereerst komt aan de orde de plaats van milieuheffingen in het fiscaal-juridische kader. Zijn er redenen de milieuheffingen daarbij een aparte plaats toe te kennen of niet? Zo nee, wat is dan het karakter van de verschillende milieuheffingen.

Vervolgens komt aan de orde de vraag welke maatregelen in een ruim en eng milieukader mogelijk zijn met gebruikmaking van het fiscale instrument. Daarna wordt aandacht besteed aan het ontwerp-Klimaatakkoord van 21 december 2018. Vervolgens worden de bestaande Wbm-belastingen op energie, alsmede de autobelastingen bekeken op hun merites én of ze beter anders zouden kunnen worden ingericht om het milieu te dienen. Daarna wordt de Urgenda-zaak (Urgenda tegen de Staat der Nederlanden inzake de eis om de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen voortvarender te betrachten) behandeld. Ook aan de orde komt de vraag naar een mogelijke alternatieve financiering van het, of beter gezegd, een Klimaatakkoord. Nieuw is het aanstippen van de wenselijkheid van een (mondiale) aanpak van de bevolkingsgroei en hoe daarmee mogelijk om te gaan.

### 1.2 Heffingen en belastingen

In de loop van 1990 is uitgebracht het rapport van de Commissie ter bestudering van het begrip 'belastingen' aan de vereniging voor belastingwetenschap (VBW). In dit rapport komt de Commissie tot de slotsom dat er geen aanleiding is een verschil te maken tussen overheidsheffingen en belastingen.

De definitie van beide luidt:

'belastingen c.q. overheidsheffingen in juridische zin zijn alle betalingen die de overheid op grond van een publiekrechtelijke regeling, uitsluitend of mee ter verwerving van inkomsten door de in die regeling aangewezen lichamen, en anders dan op grond van een privaatrechtelijke overeenkomst, dwangmatig en overeenkomstig algemene regelen vordert'.

De Commissie baseert zich daarbij op het feit dat haar niet gebleken is van een zodanig verschil tussen belastingen en andere overheidsheffingen, dat aan de belastingen een aparte plaats binnen het kader van de door de overheid te vorderen dwangbetalingen zou toekomen. Hetzelfde constateert de Commissie ten aanzien van vroeger als afzonderlijke categorie beschouwde overheidsheffingen, zoals bijvoorbeeld retributies en bijdragen. Deze conclusie is in de latere discussie overgenomen en in belangrijke wetenschappelijke

publicaties (Hofstra/Stevens, Inkomstenbelasting) geïncorporeerd. Dit betekent dat er geen basis is voor het maken van een juridisch verschil tussen diverse overheidsheffingen.

Het nut van het nauwkeurig beschrijven van de inhoud van een juridisch belastingbegrip is volgens die Commissie dat:

- wat de wetgeving betreft een ruim belastingbegrip de eenheid van het stelsel van overheidsheffingen zomede de noodzakelijke uniformiteit van de gebruikte juridische formuleringen en grondbegrippen bevordert;
- de rechtsbescherming van de burger wordt verbeterd doordat de voor de belasting grondwettelijk vastgelegde volledige zeggenschap van de wetgever over de heffing, daaronder begrepen de thans soms aan lagere organen overgelaten vaststelling van de tarieven (bijvoorbeeld dat van de verontreinigingsheffing rijkswateren), in een ruimer belastingbegrip ook voor de andere daaronder begrepen heffingen geldt. Bovendien, aldus diezelfde Commissie, maakt een ruimer belastingbegrip het mogelijk dat de burger, voor zover doelmatig, voor alle daaronder vallende overheidsheffingen toegang verkrijgt tot dezelfde rechter;
- beleidsmatig het inzicht in het financiële overheidsbeleid en in de op de individuele burger drukkende collectieve lasten kan vergroten.

Met betrekking tot de vraag of alle heffingen gebracht dienen te worden onder de eerste verantwoordelijkheid van de Minister van Financiën, is de genoemde Commissie van mening dat deze vraag allereerst door de politiek beantwoord moet worden.

Wel acht zij het essentieel dat het overzicht over alle rijksheffingen aanwezig is. Daarom zal naar haar opvatting de Minister van Financiën eerstverantwoordelijke dienen te zijn bij alle heffingen met een zuiver financieringskarakter en ten minste medeverantwoordelijke bij heffingen bij een niet uitsluitend financieringskarakter.

Het beheer over de heffingen behoeft niet noodzakelijkerwijs bij voormelde bewindsman te liggen.

Wel acht de Commissie het mogelijk om ook in de hiervoor gegeven ruime opvatting van het begrip belastingen in beleidsmatig opzicht te komen tot een onderscheid tussen algemene en bijzondere heffingen.

Algemene heffingen staan dan tegenover de overheidstaak als geheel en worden niet verbonden met een onderdeel daarvan.

Bijzondere heffingen staan dan tegenover een bepaalde taak of bepaald onderdeel van een overheidstaak.

Wanneer een bepaalde overheidstaak de sympathie heeft van een groep of wanneer een bepaalde taak in het bijzonder ten voordele strekt van een bepaalde groep, kan het van nut zijn om een bijzondere heffing in te stellen. Als voorbeeld van dit laatste noemt de Commissie de direct zichtbare milieueffingen, waarvan als bijzondere heffing een opvoedende werking kan uitgaan.

Dit laatste sluit nauw aan bij een van de voordelen die Monod de Froideville in zijn proefschrift over bestemmingsheffingen verbonden acht aan de instellingen van bestemmingsheffingen.

### *Conclusie*

- Uit juridisch oogpunt is er geen reden om een onderscheid tussen overheidsheffingen en belastingen te maken.



- Uit beleidsoogpunt kan het aanbeveling verdienen een bijzondere overheidsheffing in te stellen waar de burgers een bijzonder belang hebben bij een overheidstaak c.q. voor die taak sympathie kunnen opbrengen.
- De Minister van Financiën dient eerstverantwoordelijke te zijn bij heffingen met een financieringskarakter. Bij heffingen met een (gedeeltelijk) ander karakter dient hij minstens medeverantwoordelijke te zijn.
- Aangezien er geen verschil is tussen heffingen en belastingen dienen de algemene belastingwetten van toepassing te worden verklaard op alle overheidsheffingen.

### 1.3 Een terug- en vooruitblik

Soms is het nuttig om oude geschriften weer eens open te slaan. In 1979 verscheen de voorloper van dit boek onder de naam: 'het belaste milieu'. Anders dan hoofdzaken milieueffingen kende het slechts mij als enig auteur. Ik denk er overigens met veel genoegen aan terug. Waar het me om gaat is dat in dat boek een stuk inleiding zit met een verrassende actualiteit. En om die reden las ik dat stuk tekst hierbij in:<sup>1</sup>

(..) milieuproblematiek in ruime zin zou kunnen worden gezien als het vraagstuk van de GROEI. Immers, of het nu gaat om meer mensen op één oppervlak, meer voedsel voor eenzelfde aantal mensen, dezelfde energie voor meer mensen of varianten van deze criteria, het gaat in wezen allemaal om de vraag of Groei als zodanig wenselijk geacht kan worden. In de economie wordt bij de berekening van de economische groei veelal uitgegaan van de procentuele, vóór prijsstijging gecorrigeerde toename van het Bruto nationaal Product (BNP). Het BNP wordt berekend door optelling van de toegevoegde waarde van goederen en diensten door bedrijven en de overheid. De aldus ontstane volumetoename resulteert na aftrek van de afschrijvingen in het Nationaal Inkomen netto marktprijzen en na correctie met de bevolkingsgroei in het reële nationale inkomen per hoofd van de bevolking. De toeneming van deze laatste post wordt meestal als bepalend voor de groei beschouwd.

In economische kringen heeft men het probleem van de wenselijkheid van *Groei hoe dan ook* aan de orde gesteld. Men heeft zich afgevraagd of het wenselijk is dat men zich als uitvloeisel van de beleidlijnen op milieu-hygiënisch gebied voornamelijk gaat bezighouden met het kwantificeren van de gevolgen van de milieuverontreiniging of dat men zich wellicht met de traditionele doelstellingen moet gaan bezighouden. Deze discussie is goed op gang gekomen naar aanleiding van de Urgentienota Milieuhygiëne en er zijn twee stromingen in te onder kennen. Enerzijds Nentjes, Pen e.a., die met alle vooraanstaande milieugroeperingen van mening zijn, dat: "Wij de groei van de bevolking en de groei van het eisenpakket per hoofd alsmede de kwaliteit daarvan zeker niet moeten bevorderen; dat is van een op groeien gerichte instelling naar een op afremmen gerichte instelling moeten trachten over te gaan en dat wij niet alleen zullen moeten afremmen waar het evident noodzakelijk is, maar ook op die gebieden waar nog geen noodsituatie is, maar waar dat afremmen zonder al te grote offers kan plaatsvinden".

---

1 *Het belaste milieu*, hoofdstuk 2, het milieuprobleem, ons probleem. Begrippen en normen. Onderdeel milieubesparende groei, p. 23 e.v.

Nentjes<sup>2</sup> stelt dat een aantal sterk verwaarloosde kwalitatieve aspecten van het menselijk welzijn centraal moeten worden gesteld, te weten:

- “Het bevrijden van de samenleving uit haar fixatie op geproduceerde goederen als bron van welvaart.
- Voorrang van de kwaliteit van de werkgelegenheid boven de kwantiteit van de werkgelegenheid (...).
- Grotere economische gelijkheid.
- Een grotere leefruimte per hoofd van de bevolking.
- Het bewaren en herstellen van natuurgebieden, landschappen en cultuurgronden, en als belangrijkste:
- Het voorkomen van een totale milieuvergiftiging, die een einde zou maken aan de menselijke samenleving”.

Het door bijvoorbeeld Lambooi<sup>3</sup> als revolutionair bestempelde kiezen vóór volumevermindering welke slechts bereikt kan worden door absolute bevolkingsvermindering, het liquideren van bepaalde industrieën, vermindering van het autogebruik met daaraan noodzakelijk gekoppelde bewoningsconcentratie ten behoeve van het openbaar vervoer acht Nentjes een reële, bepaald niet revolutionaire ombuiging. (...). Zijn betoog heeft als essentie: of actieve bevolkingspolitiek, of een maatschappij die zich concrete beperkingen oplegt in de geest van de voornoemde kwalitatieve aspecten. Hij concludeert dat, wanneer een plan is vastgesteld voor het beknotten en afsterven van bepaalde takken van productie, dit waarschijnlijk kan worden uitgevoerd met een gefaseerde opvoering van naar product gedifferentieerde indirecte belastingen. (...)

Gesteld dat we Groei als uitgangspunt blijven beschouwen, dan zal deze in ieder geval anders dan tot dusver gedefinieerd dienen te worden. Baanbrekend werk op dit punt verrichtte Hueting<sup>4</sup>. Eertijds vrije goederen worden in de hooggeïndustrialiseerde staten schaars, er komt een -soms maar al te goed merkbaar - tekort aan schoon water, zuivere lucht, vrije grond voor recreatie. In het Nationaal Inkomen zal dit dienen te worden meegenomen door correcties voor:

- I. De productie van maatregelen om de milieu-achteruitgang op te heffen (geluidswallen, waterzuiveringsinstallaties, et cetera).
- II. Achteruitgang, veroorzaakt door in de toekomst te compenseren schaarste.

Dit hoeft niet puur in geld te worden gewaardeerd, maar dient wel te worden aangegeven.

Als we nu onze blik richten op het heden dan kunnen we niet anders dan constateren dat Groei voorop staat. Er is niet een moment geweest waarop is aangestuurd op iets anders dan Groei. Bijna vijf decennia lang hebben we alleen flankerende maatregelen op milieugebied genomen. En dat betekent kort en goed dat we veel van de kwaliteit van onze leefomgeving hebben opgeofferd voor meer materieel gewin. Ik schrijf bewust **niet** materiële welvaart, omdat daarvan geen sprake is aangezien de kosten van dat gewin niet of niet voldoende mee zijn gewogen, hetzij in geld als correctie op het nationaal inkomen dan wel in ge- en verboden of belastingen ter compensatie van de aantasting van de leefomgeving.

Zijn wij in Nederland achtergebleven om ons actief bezig te houden met onze milieuaantasting, het meest beschamende is wel de houding van de Verenigde Staten die zich totaal aan zijn verantwoordelijkheid daarvoor onttrekt onder de huidige president. Na de

2 ESB nr. 2482, d.d. 19-1-1972, p. 304 e.v. De economisch politieke konsekventies van Professor Pen.

3 Verslag van een landelijke economenconferentie in zake Financiering Milieubeheer, Erasmus Universiteit 23 en 24 februari 1973, p. 2.

4 Reeds in 1970 in “Wat is de natuur ons waard”, Wereldvenster. Later in zijn diss.

Tweede Wereldoorlog is er een internationaal tribunaal, dat van Neurenberg, opgericht om Duitse oorlogsmisdadigers te berechten, onder meer vanwege hun misdaden tegen de mensheid. Ik ben geneigd om de oprichting van een dergelijk tribunaal, maar dan op milieugebied, aan te bevelen en daarbij onder meer de Verenigde Staten, maar niet zij alleen, ook andere landen als Congo, Brazilië en China, te dagvaarden. Het zou immers wel eens zo kunnen zijn dat alle stappen die we hier in Nederland en verder in de wereld, met name in Europa, zetten om het milieu te beschermen volledig teniet worden gedaan door de houding van die landen. Maar goed, terug naar de leerstof.

### 1.3.1 *Regulerende heffingen*

De Koning van de milieuheffingen is de regulerende. Een regulerende heffing beoogt namelijk het terugdringen of afremmen van vervuiling en het stimuleren van schonere productieprocessen. Het milieudoel wordt dus optimaal gerealiseerd door het fiscale instrument. Daarnaast staan de heffingen met een redistributieve functie, waarmee wordt beoogd om de overheid middelen te verschaffen om het tegengaan en terugdringen van vervuiling te financieren.

Een regulerende heffing is een aanjager, ermee wordt een milieudoel nagestreefd. Het sprekendste voorbeeld ervan is de heffing op de verontreiniging van oppervlaktewater. Men hief opdat de bedrijven gingen zuiveren. Zuiveren was dus voordeliger dan belasting betalen. Op het moment dat de zuivering is voltooid kan de heffing worden opgeheven. Zeker bij grote, te reguleren vervuilingen is dit een doeltreffend instrument gebleken.

Vrij algemeen bestaat de overtuiging dat het gebruik van heffingen in combinatie met subsidies zijn nut heeft als het gaat om direct aanwijsbare grote vervuilingen of vervuilers. Eis is daarbij wel dat de mogelijkheid van een substituut voor de belaste vervuiling aanwezig moet zijn. Groot voordeel van deze heffingen is de flexibiliteit ervan. Ze kunnen snel worden ingevoerd, hoeven niet exact te worden afgebakend wat hoogte betreft en kunnen dan ook als een soort 'trial and error'-methode in het milieubeleid worden beschouwd.

### 1.3.2 *Niet-regulerende heffingen*

Alle heffingen die niet reguleren zijn niet-regulerende heffingen. Men kan ook zeggen alle heffingen die niet een regulerend doel hebben behoren tot deze categorie. Nu is het zo dat iedere heffing als hij maar hoog genoeg is automatisch reguleert. Het schijnt zo te zijn dat er in Zweden heffingen bestaan van meer dan 100%. Alleen een zonderling of idealist zal dan activiteiten uitoefenen die onder die heffing vallen. Het regulerende effect is door de tariefstelling een feit. Maar daarmee kom je automatisch in een ander gebied terecht. Dat van het maatschappelijk fatsoen. Als je een heffing introduceert met een hoog, eventueel progressief tarief, die men niet kan ontlopen is dat in feite een straf.<sup>5</sup> Bewoners van woningen kunnen op hun energieverbruik bezuinigen, maar slechts tot op zekere hoogte. Als iemand

5 In een vorige druk werd hieraan een aparte passage gewijd. Daarin kwam de zogenaamde Erdrosselungssteuer aan de orde, een belasting die door zijn hoogte ander gedrag afdwingt. De conclusie was dat het desalniettemin een belasting blijft. Ook in een rapport van een commissie van de Vereniging voor Belastingwetenschap wordt deze Steuer als belasting aangemerkt.

een oud huis bewoont en er alles aan gedaan heeft om het energievriendelijk te maken en dan voor het restverbruik van energie hoog wordt belast is dat onjuist. De heffing schiet zijn doel voorbij. Dergelijke gevallen behoren geregeld te worden door fysieke reguleringen, maatregelen als ge- en verboden. In dit geval energievoorschriften. Aan de andere kant van het spectrum staan maatregelen die, ongeacht de woonsituatie, een bepaald meerverbruik belasten omdat het uitgaat boven een gewenst gemiddeld verbruik. Dan heeft de heffing geen ander doel dan een bovengemiddeld verbruik af te straffen. Men kan er dan voor kiezen om te betalen of elders te gaan wonen. Dat zie je ook in deze tijden. Woningen die goed zijn geïsoleerd en waar veel aan zonne-energie is gedaan brengen meer op dan woningen waarmee minder milieubewust is omgegaan.

Een regulerende heffing is dus duidelijk afgebakend. Zij heeft een rol als milieu-instrument. De niet-regulerende heffingen zijn veel diffuser.

Die laatsten hebben soms onomwonden geen milieu-insteek. De Rijksmilieubelastingen hebben van meet af aan als hoofddoel gehad verlichting van de belastingdruk op arbeid door het geven van een compensatie van de verlaging op die belasting (door met name de ODE opslag erop is dit beeld veranderd).

Diverse regionale milieubelastingen hebben eveneens zonder meer als doel het verschaffen van algemene middelen voor de lagere overheid. Waren er vroeger veel bestemmingsbelastingen op dat terrein, dat is thans veel minder. Het is natuurlijk voor een overheid veel eenvoudiger om heffingen met een algemene strekking in te stellen, dan om het risico te lopen discussies te krijgen met contribuabelen bij bestemmingsbelastingen over allerlei deelvragen. Als: ben ik wel de gebate van de voorziening en (of) is er wel een redelijke kostentoe rekening gemaakt. Die tendens is al zo'n 20 jaar zichtbaar en is het sterkst bij de rioolbelastingen. Hadden we voorheen heffingen ter zake van de aansluiting op en de lozing in het riool, thans kan ter zake van het hebben en gebruiken van een riool worden volstaan met het heffen op basis van de WOZ-waarde. Veel eenvoudiger en dus doelmatiger en, wat ook de burger zal appreciëren, goedkoper. Dat daarmee praktisch inkomenspolitiek wordt bedreven, wordt eenvoudigweg op de koop toe genomen.

### 1.3.3 *Milieueffingen als sluitpost*

In deze dagen van het zoeken naar middelen voor de schatkist kunnen bepaalde heffingen met een milieuaspect ook gebruikt worden om bezuinigingen te realiseren, anders gezegd de schatkist extra te vullen. Dat is onmiskenbaar het geval met de gedifferentieerde wegebelaasting. Het milieuaspect daarvan is de differentiatie in uitstoot CO<sub>2</sub>. Voor 2014 wordt deze opeens ten aanzien van een bepaalde categorie, met name dieselauto's, sterk aangescherpt. Natuurlijk is het bij de invoering van een mechanisme met uitstoot-specificaties bekend geweest dat de criteria daarvoor zouden (kunnen) worden verzwakt. Dit is en was bekend voor eenieder die een auto aanschafte. Maar er zit iets achterbaks in de manier waarop het gebeurt. Dat zit hem in het feit van het geschonden vertrouwen. Mensen die een milieu (lees uitstoot) zuinige auto aanschaffen, moeten er op kunnen vertrouwen dat de fiscale voordelen en met name het voordeel van het niet betalen van wegebelaasting gedurende enkele jaren zal gelden. Het past niet om het ene jaar een auto te faciliteren en hem bruusk

het jaar daarop te belasten. Dit kan alleen worden opgelost door de criteria, desnoods met een schaal waarin de aanscherping van de uitstoot is ingebouwd, voor meerdere jaren te laten gelden. Ik ben daar een groot voorstander van. Het is uiteraard ook in het belang van de auto-industrie, fabrikanten en dealers, omdat ook die dan weten waarop ze zich wat betreft respectievelijk productie en voorraad hebben te richten.

#### 1.4 De vervuiler betaalt

In de praktijk is dit een van de belangrijkste uitgangspunten bij milieubeleid. Er bestaat overigens internationaal geen overeenstemming over wat het precies dient in te houden. In het Nederlandse beleid wordt het zo uitgelegd dat het redelijk is dat de vervuilers de kosten van het tegengaan en beëindigen van de vervuiling dragen, daar zij van die vervuiling de oorzaak zijn.

Vanuit economische hoek zijn er de nodige kanttekeningen geplaatst bij het toepassen van het beginsel.<sup>6</sup> Zo wijst Geelhoed er op, dat:

- Er altijd een grens is aan de toelaatbare druk op de milieucomponenten. Boven die grens mag de vervuiler niet meer volstaan met betalen, maar moet hij stoppen.
- De heterogeniteit van de omgeving noodzaakt tot een gevarieerde vaststelling van de grenzen van de milieubelasting.
- Er sprake is van een toenemende druk op de omgeving door de toenemende welvaart en bevolking, waardoor steeds meer activiteiten, die nu nog als relatief belastend kunnen worden beschouwd, moeten worden getoetst op hun negatieve effecten, waardoor de vraag of er wel vervuild mag worden steeds belangrijker wordt dan de vraag wie betaalt.

Deze opmerkingen kunnen tegen het licht van politieke afwegingen worden gelegd. GroenLinks heeft eind 2013 het invoeren van een vleistaks en het herinvoeren van een vliegtaks bepleit. Op zich zijn er vanuit milieuoogpunt goede argumenten voor het invoeren van beide belastingen. Er doen zich echter twee grote problemen voor:

- A) In de internationale verhoudingen is een vliegtaks slechts beperkt toepasbaar. Oorzaak hiervan zijn wereldomvattende verdragen over de vrijheid van vliegverkeer, opgenomen in GATT-verdragen. Bovendien is een ontwijking direct aan de orde. Als de taks of de hoogte van het tarief ervan hoger ligt dan in omringende landen zullen mensen naar die landen uitwijken. Dat zagen we al met de omstreeks 2010 kort gegolden hebbende vliegtaks, die tot een enorme uittocht naar Duitsland leidde. Overigens is nu alsnog een nationale vliegtaks in het vooruitzicht gesteld. Deze belasting heeft geen enkele invloed op de omvang van het vliegverkeer. Bovendien kan de vliegtuigbranche, naar het zich laat aanzien, hem niet aan de consument doorberekenen en er gaat dus geen enkele remmende werking op vluchten van uit. Er komt alleen € 200 miljoen extra in de schatkist en dat is het dan<sup>7</sup>.

6 L.A. Geelhoed in Sociaal-Economische Wetgeving, november 1972, p. 627-659.

7 Daargelaten de later te behandelen eventuele verhoging van dit tarief als compensatie voor een innovatietoeslag op "grijze" auto's, alsmede daargelaten een eventuele niet-invoering van deze belasting als daarover in Europees verband overeenstemming mocht blijken te bestaan. Over dat laatste nader beraad in Ecofin-verband, alsmede op een ministersconferentie in april 2019 én voor een internationale CO<sub>2</sub>-conferentie van en door Nederland in juni 2012.

- B) Wat de vleestaks betreft is het een kwestie van paard (en biefstuk) achter de wagen spannen. In de zestiger en zeventiger jaren was er een grote omschakeling van extensieve veehouderij naar intensieve veehouderij. Reden: de consument moest regelmatig een stukje vlees op zijn bord kunnen krijgen. Er zijn enorme bedragen geïnvesteerd in de ombouw van stallen en daarbij behorende apparatuur om vlees en eieren zo goedkoop mogelijk te produceren. Het belasten daarvan leidt in die situatie tot uitwijkgedrag. De automobilist die 10 tot 20 eurocent per liter kan verdienen op de brandstof rijdt de (Duitse, soms Belgische) grens over, tankt daar, neemt en passant de nodige alcoholhoudende drank mee voor zichzelf en zijn achterban en koopt bij het invoeren van een vleestaks dan ook nog maar wat Schweinebraten en zo.

Wat is hiervan de les: Wil je milieu-ongewenst gedrag via een belasting die tot kostprijsverhoging leidt aanpakken, dan zal daarover internationaal en ten minste interregionaal overeenstemming moeten bestaan. Indertijd, bij het omschakelen van de Nederlandse veehouderij naar intensieve productie, had via voorschriften moeten worden afgedwongen wat nu wordt gestimuleerd, namelijk dierenwelzijn bevorderende maatregelen bij de inrichting van de stallen. Door dat indertijd na te laten, komt men nu voor maatregelen te staan die enorme kosten met zich meebrengen. Het alleen in Nederland invoeren van een vleestaks biedt geen soelaas.

### 1.5 Met zijn allen?

Lemmingen lopen achter elkaar aan en storten zich dan massaal van de rotsen in zee. Het gedrag van de mens lijkt daar sterk op als het om het milieu gaat. Na het verschijnen van het MIT-rapport grenzen aan de groei in 1972 is er bijna niets aan een structurele milieu-aanpak gedaan. Verder dan een autoloze zondag, die overigens niet door milieubewustzijn maar door kwade Arabieren was ingegeven (we steunden Israël te veel) en een aanpak van al te grote verontreiniging van oppervlaktewater (zuiveringsheffing voor bedrijven) plus het zeer zwaar belasten van stroom en gas voor huishoudens (zwaarst van Europa!) en het stimuleren van autogebruik met lage emissies (heffing op uitstoot en stimuleren elektrische auto's) zijn we in die bijna 50 jaar niet gekomen. De welvaart in de zin van steeds meer beschikbare spullen voor steeds meer mensen is enorm toegenomen. Roken, drinken, blowen, vliegen, varen, dagelijks vlees op je bord, het is voor velen, en in ieder geval zeer velen meer dan voorheen, weggelegd. En die zeer velen willen zich dat ook niet (vrijwillig) ontfeggen. Dat komt door de nu overheersende hedonistische mentaliteit. Er zijn genoeg verhalen te bedenken waarom nu juist ik niet mee hoeft te doen met milieubewust, duurzaam, denken en doen (mag ik ook een keer? Ik heb het toch verdiend? Hard genoeg gewerkt toch, nu even ontspannen. Het loopt niet zo'n vaart, et cetera, et cetera).

Kabinetten durven niet door te pakken. De Staten-Generaal evenmin. Onze regering toont geen durf. Dat blijkt bijvoorbeeld uit:

- De voorgestelde vliegbelasting is een doekje voor het bloeden.
- De met vele miljarden in het verleden gestimuleerde stekkerauto's vinden nu voor meer dan de helft hun weg naar het buitenland.
- Een Nederlandse CO<sub>2</sub>-heffing zoals voorgesteld door De Nederlandsche Bank (Centraal Plan Bureau, London School of Economics, etc.) wordt niet bespreekbaar geacht.

- Milieuvervuilende benzine-scootertjes die de fietspaden en het milieu vervuilen zijn niet van meet af aan verboden.
- Rekeningrijden is vloeken in de kerk.
- Een belasting op vlees is er niet.
- Enorme energieverkwisting bij de fabricage van bitcoins wordt niet tegengegaan.
- Fijnstofuitstoot vergt jaarlijks alleen in ons land vele duizenden slachtoffers.
- Het veel te weinig stimuleren van de landbouw en veeteelt in duurzame richting met de daaraan gepaarde vervuiling van landbouwgrond door uitputting en overbemesting.
- Het geknoei van de overheid met fosfaatrechten.
- De energieverkwisting bij – en milieuschade door – dumping van afvalstoffen van drugsproductie.

Het beleid is dus helaas niet anders dan pappen en nathouden. En als het af en toe te gek dreigt te worden, wat bijvoorbeeld zo is met de vanaf 2019 extra stijgende lasten van energie voor huishoudens dan moet er maar wat gepamperd worden door aan de knoppen van de energiebelastingkorting te gaan draaien (diverse partijen bij de behandeling van de belastingvoorstellen voor het jaar 2019 e.v.).

Moraal van het verhaal is dus dat er nauwelijks iets wordt gedaan, omdat men uit politiek lijfsbehoud te bevreesd is om door te pakken. Men krijgt immers consumenten en/of producenten tegen zich. Maar dat geeft politici niet het recht om te roepen dat duurzaamheid iets is voor rijke mensen (Jan Modaal, of met de pet, rijdt niet in een Tesla van meer dan een hele of halve ton). Volksverlakkerij, want daar gaat het niet om. Waar het wel om gaat is het eenvoudig en tegen lage uitvoeringskosten zichtbaar maken van milieuschadelijk handelen.

Wanneer we het eens kunnen zijn over uitgangspunten worden we het ook eens over uitvoeringsmaatregelen.

Mijn keuze voor uitgangspunten is:

1. Maatregelen moeten snel genomen worden.
2. Ze moeten van strategische keuzes getuigen.
3. Ze mogen niet te zeer besteedbare inkomens negatief beïnvloeden.
4. De uitvoeringskosten moeten zo laag mogelijk zijn.
5. De maatregelen dienen niet eenvoudig weglekbaar te zijn, doordat het ongewenste handelen kan worden verplaatst naar een ander land.

Politici kiezen nu nog voor kortstondige maatregelen met een beperkte werking, zoals het sluiten van kolencentrales (ook wel het plukken van het laaghangend fruit genoemd). Strategische keuzes worden te weinig genomen.

De eerlijkheid gebiedt dat het ook niet eenvoudig is en van grote politieke moed, staatsmanschap (M/V) getuigt om dat wèl te doen. Radicaal ingrijpen in het productieproces kan schadelijke gevolgen hebben voor de Nederlandse economie en mogelijk ook voor de samenleving.

De moeilijkste keuze is die waarbij het bestaande welvaartsniveau veranderd, laat staan verlaagd wordt. Toch is die keuze onontkoombaar omdat anders de druk op het milieu door te grote besteding en dus productie en vervuiling te groot is. Er zijn ook positieve effecten van een mindere welvaart, in de zin van minder gerichtheid op besteding. De

centrale plaats die die besteding in ons dagelijks leven heeft gekregen wordt minder en we worden hopelijk wat meer teruggeworpen op zaken als aandacht voor de medemens en intensiever sociaal verkeer. Maar goed, teruggekeerd naar de te treffen maatregelen.

Implementatie uitgangspunten:

Bij de implementatie gaat het om het volgende:

- A) Bepaalde vormen van ongewenst gedrag zoals vliegen, luxe varen, vlees eten en roken dienen aan banden te worden gelegd.
- B) De uitstoot die verbonden is aan het verbruik van fossiele brandstoffen dient te worden teruggedrongen. Consequenties voor industrie, huishoudens en vrachtverkeer, luchtvaart en scheepvaart.
- C) Privé autorijden dient aan banden te worden gelegd omdat het ermee verbonden ruimtebeslag door rijden en parkeren de totale leefruimte te zeer beperkt én omdat de productie van auto's, hoe dan ook aangedreven, te zeer een beslag legt op schaarse middelen.

Het is als met vele zaken, als je problemen lang voor je uitschuift komt er een moment waarop de keuzes die je moet maken hard en ingrijpend zullen zijn. Dat doet zich nu voor met te treffen milieumaatregelen. Immers:

- Door het bij de productie van diverse consumptieartikelen alleen te letten op de prijs is de vraag ernaar alleen maar hoger geworden. Bekende voorbeelden zijn de prijzen van eieren en vlees die bovenal betaalbaar moesten blijven.
- Door internationaal, met name Europees verband, onvoldoende te doen aan een vliegbelasting verplaatst het vakantieverkeer zich in steeds groteren getale met het vliegtuig en heeft de treinreiziger het nakijken (met uitzondering van de eerste paar honderd kilometer). Daarbij mag in positief opzicht worden opgemerkt dat het kabinet zich zal inzetten voor meer maatregelen in Europees verband.<sup>8</sup> Overigens zou een andere tariefopbouw ook kunnen helpen. Daarbij valt te denken aan het juist zwaarder belasten van de korte afstand (700 à 1.000 km) ook al omdat korte vluchten door veel brandstofverbruik bij opstijgen en landen relatief belastender zijn dan lange vluchten.
- Belasting op stroom en gas wordt voor huishoudens weliswaar steeds hoger, maar er zitten diverse weeffouten in die belastingen, waarover later meer.
- De aanpak van zwerfvuil is onvoldoende door het niet verplicht instellen van een stategieverplichting op verpakkingen c.q. een hard verbod op ongewenste verpakkingen.
- Enzovoorts, enzovoorts.

Dat betekent derhalve dat harde ingrepen nodig zijn in:

- het autogebruik en –bezit;
- de bevolkingsgroei;
- het energiegebruik per hoofd van de bevolking;
- het eten van te goedkoop vlees en het drinken van alcohol;
- allerlei pleziertjes als vliegen en varen voor de fun tegen te lage kosten.

<sup>8</sup> Klimaatakkoord van Parijs, nadere onderhandelingen in 2019, streven naar een brede(re) Europese vliegbelasting.