

Fiscaal-technische kanttekeningen bij de vervanging van de bestaande autobelastingen – BPM, MRB en Eurovignet – door de kilometerheffing

In dit rapport beoordelen wij vanuit fiscaal perspectief het rapport ‘Overgangseffecten variabilisatie BPM, MRB en Eurovignet’ van 13 maart 2007 (hierna het rapport). Onze analyse bestaat uit drie onderdelen. In het eerste onderdeel plaatsen wij enkele algemene opmerkingen. In het tweede deel gaan wij in op de concrete voorstellen zoals die in voornoemd concept worden gepresenteerd en ten slotte doen wij een aantal aanbevelingen. Onze suggesties hebben wij door middel van inspringende tekstblokken opgenomen. Gelet op de beperkte tijd die ons ter beschikking heeft gestaan hebben wij onze opmerkingen niet in detail kunnen onderbouwen, hetgeen ook is overeen gekomen met de opdrachtgever. Tevens dient in ogenschouw te worden genomen dat wij uitsluitend beschikken over bovengenoemd rapport, alsmede de reacties van BOVAG en RAI vereniging (Mogelijkheden voor afschaffing BPM bij invoering km-beprijzing) en van de heer Lebouille (Lasten- en budgetneutraliteit bij afbouw BPM) daarop.

1. Algemeen

In het concept-rapport is een aantal alternatieven verkend om per 2012 de huidige autobelastingen –BPM, MRB en Eurovignet – geheel of ten dele om te zetten in een kilometerheffing. Uitgangspunt daarbij is dat die operatie voor zowel de autobezitter als de overheid geheel neutraal verloopt.

1. Vraag is waarom dit uitgangspunt – bij voorbaat – zo strikt wordt gehanteerd. Jaarlijks worden er allerlei fiscale maatregelen genomen die leiden tot lastenverlichting, dan wel lastenverlichting voor bepaalde groepen belastingplichtigen en tot meer- of minderopbrengsten voor de overheid, zonder dat compensatie plaatsvindt. Bovendien zou de invoering van de kilometerheffing een gelegenheid kunnen zijn om de bestaande belastingdruk en de samenstelling daarvan op autogebruikers kritisch en in samenhang te bezien. Wij menen om deze redenen dat er op voorhand helemaal niet zo veel argumenten zijn om strak aan dit uitgangspunt vast te houden, temeer niet daar het slechts een schijnzekerheid oplevert nu de gedragseffecten van de operatie moeilijk in te schatten zijn en daarmee dus ook de uiteindelijke uitkomsten. Het loslaten van dit strakke uitgangspunt kan ertoe leiden dat meer alternatieven in aanmerking komen, c.q. voorgestelde alternatieven meer mogelijkheden bieden. Voorts dient bij het omzetten van de bestaande autobelastingen in de kilometerheffing aandacht te worden besteed aan de verschillen in fiscale uitgangspunten en beginselen, die aan de belastingen ten grondslag liggen en fiscaal-technische verschillen die daartussen bestaan. In het rapport wordt daaraan bij het opstellen van de alternatieven geen aandacht besteed.

Met name de BPM staat al sinds lange tijd onder druk. Het (rechts)karakter ervan is onduidelijk. De belasting wordt in Nederland als een verbruiksbelasting aangemerkt. Tot 1993 was de BPM neergelegd in de Wet OB 1968 en werd ze aangeduid als Bijzondere Verbruiksbelasting personenauto's en motorfietsen. Als gevolg van Europese wetgeving is de heffing per 1 januari 1993 verzelfstandigd en is de BPM ingevoerd. De BPM kreeg daarmee het karakter van een accijns, maar mocht om Europeesrechtelijke redenen die naam niet dragen. In tegenstelling tot de kilometerheffing die aansluit bij het gebruik van de auto, knoopt de BPM namelijk in beginsel aan bij de besteding van het inkomen.

De BPM is verschuldigd ter zake van de registratie van een personenauto, een motorrijwiel of een bestelauto (sinds medio 2005) in het krachtens de Wegenverkeerswet 1994 aangehouden register van opgegeven kentekens en wordt in verband hiermee aangemerkt als een registratiebelasting. De Europese Commissie heeft in 2005 een voorstel voor een richtlijn ingediend waarbij alle Europese registratiebelastingen op auto's in 2016 moeten zijn afgeschaft.¹ De verschillen tussen die registratiebelastingen zijn namelijk zodanig groot dat er ernstige (prijs)verstoringen op de Europese automarkt vanuit gaan, terwijl ze vaak complexe grenscorrecties vereisen met daaraan verbonden relatief hoge administratieve lasten. Verder kan worden gewezen op recente Europese jurisprudentie op grond waarvan de Nederlandse BPM-wetgeving op een aantal essentiële punten in strijd is met het huidige Europese recht; ook vele buitenlandse registratiebelastingen zijn door het HvJ EG (deels) in strijd bevonden met het EU-recht en zijn er bovendien nog procedures ter zake aanhangig bij het HvJ EG.²

2. De hiervoor geschetste situatie/gegevenheden doen de vraag opkomen waarom de vervanging van de BPM niet in een breder Europees perspectief wordt beoordeeld nu ook andere lidstaten uiteindelijk hun registratiebelasting moeten afschaffen en ook ongetwijfeld op zoek gaan naar alternatieven. Het ligt anno 2007 wel zeer voor de hand dat onder die omstandigheden niet elke lidstaat zelf op zoek gaat naar oplossingen. Wij bevelen derhalve aan te bezien of en zo ja op welke wijze andere lidstaten de gerezen problematiek aanpakken en voor zoveel mogelijk tot een eensluidende benadering te komen en vervolgens daar de overgangsproblematiek op aan te passen. In de toelichting bij de eerder aangehaalde concept-richtlijn worden reeds een aantal beleidsopties aangegeven. Naast de afschaffing van de registratiebelastingen, waaronder de BPM op auto's, wordt daarin een systeem van restitutie van in bestaande auto's geïncorporeerde registratiebelastingen voorgesteld. Voorts wordt voorgesteld de heffingen van de bestaande autobelastingen, waaronder de registratiebelastingen vanaf 2009 voor ten minste 25% en vanaf 2011 voor ten minste 50% afhankelijk te maken van de CO₂-uitstoot van de auto. Overigens is een belangrijk uitgangspunt bij het opstellen van de concept-richtlijn dat de bestaande registratiebelastingen zullen worden omgezet in een motorrijtuigenbelasting. Bij de vormgeving van de kilometerheffing dient echter het Europese

¹ Voorstel Com (2005) 261 def., 05 juli 2005

² Voor een overzicht van relevante jurisprudentie zij verwezen naar bijlage 2 bij de Brief van de minister van Financiën van 28 september 2006 (Kamerstukken II, 2006-2007, 30 804, nr. 5)

beleidsuitgangspunt van koppeling aan de CO2-uitstoot te worden verwerkt. In dit verband is het denkbaar de heffing te relateren aan de milieuklassen waarin auto's worden ingedeeld (A-H). Deze koppeling zou niet alleen vanuit milieuoverwegingen interessant kunnen zijn, maar bovendien is het zo dat er zeer vermoedelijk een redelijk verband bestaat tussen de waarde van de auto en daarmee de BPM enerzijds en de uitstoot van milieuvervuilende stoffen anderzijds.

3. In het voorgaande is geconstateerd dat de BPM het karakter heeft van een bestedingsbelasting. Een optie zou zijn het ombouwen van de bestaande belasting (een registratieheffing) in een verbruiksbelasting, gerelateerd aan de verwachte CO2-uitstoot van de auto. Inbouw daarvan in de BTW zou mede om uitvoeringstechnische redenen aanbeveling verdienen. Echter op grond van art. 12 Zesde Richtlijn t/m 2006 (art. 96 Zesde Richtlijn vanaf 2007) is het instellen van een hogere tarief dan het normale (in Nederland momenteel) niet mogelijk. Overwogen zou echter kunnen worden om het inbouwen van de mogelijkheid van een hoger BTW-tarief voor milieuvervuilende producten, waaronder auto's in de BTW-wetgeving in Europees verband aan de orde te stellen. Een en ander zal dan wel moeten worden vertaald in een wijziging van de Zesde richtlijn. Voorlopig zou het een optie zijn te overwegen de bestaande BPM het karakter te geven van een bijzondere verbruiksbelasting, waarbij de heffing wordt gekoppeld aan de verwachte CO2-uitstoot van de auto. Dit ligt in ieder geval in de lijn van de eerdere aangehaalde richtlijn. Bovendien is hiertoe te meer reden nu uit het rapport blijkt dat de auto's ten gevolge van de afschaffing zwaarder worden en uit dien hoofde dus meer vervuילend zullen worden; een dergelijke ontwikkeling staat haaks op het overheidsbeleid.

4. Zoals bij punt 1 reeds is aangegeven dient bij de omzetting van de bestaande autobelastingen in de kilometerheffing aandacht te worden besteed aan de verschillen in fiscale uitgangspunten en beginselen, die aan de belastingen ten grondslag liggen en fiscaal-technische verschillen die daartussen bestaan. Voor wat betreft de BPM moet bij de ombouw in een kilometerheffing rekening worden gehouden met onder andere (1) het verschil in heffingsmaatstaf tussen beide heffingen en (2) de huidige vrijstellingen die de BPM kent. Ook de verschillen in heffingstechniek moeten worden gezien (zie hierna bij punt 13)

5. Wij achten het opmerkelijk dat er gezocht is naar een nieuwe heffing die gerelateerd is aan het aantal kilometers zonder te bezien of er niet langs een andere weg tot een eenvoudiger oplossing gekomen kan worden. Ons inziens is dat in beginsel het geval: het aantal kilometers dat een auto aflegt hangt immers nauw samen met het benzinegebruik. Het benzineverbruik per auto ligt gemiddeld tussen 1:10 en 1:15. Anders gezegd: het aantal liters brandstof geeft een redelijk goede indicatie van het aantal gereden kilometers. Het zou dan ook een optie kunnen zijn om de kilometerheffing te verwerken in de brandstoffenprijs door daarop een opslag te leggen. Deze methodiek is weliswaar enigszins ruwer, maar aanzienlijk eenvoudiger uitvoerbaar (zie ook punt 13.). Als bezwaar zou men verder kunnen aanvoeren dat de benzineprijs door de opslag wellicht aanzienlijk zal stijgen, maar tegelijkertijd is er het voordeel dat buitenlanders die gebruik maken van het Nederlandse wegensstelsel de facto meebetalen. Dat is bij het systeem van de kilometerbeprijzing niet het geval.

Daar staat tegenover dat de buitenlanders de heffing kunnen ontgaan door te tanken voordat ze de grens met Nederland overgaan. Ook grensbewoners zullen wellicht net over de grens gaan

tanken. Deze effecten zullen zich echter minder dan wel niet voordoen, als ook onze omringende landen een dergelijk systeem van kilometerheffing introduceren. Ook dit aspect pleit voor een nadere afstemming van de vormgeving van de heffing van autobelastingen met de andere lidstaten van de EU.

Een bijkomend voordeel van de optie een opslag te leggen op de benzineprijs is dat automobilisten die rijden in relatief zuinige auto's die over het algemeen ook het minst milieuvriendelijk zijn, hierbij voordeel zullen hebben. Dit ligt in lijn met de in de toelichting op de concept-richtlijn geformuleerde doelstellingen.

2. Kanttekeningen

a. Omzetting BPM in de kilometerheffing en kasschuifprobleem

Het kernprobleem van de omzetting van de BPM is dat de km-prijs gerelateerd is aan de 'jaarsituatie' (het aantal gereden km) en de BPM eenmalig verschuldigd is, namelijk gerelateerd aan de aanschafprijs en verschuldigd is ten tijde van de aanschaf (preciezer: de registratie).

6. De vraag is of deze benadering in economische zin in essentie wel juist is: immers de BPM is weliswaar op een tijdstip verschuldigd maar wordt in een periode van tien jaar (art. 10 BPM) 'afgeschreven' over de gebruiksduur/waardedaling van de auto en is dus ook toe te rekenen aan die jaren. In deze benadering komt de BPM veel dichterbij het systeem van een kilometerheffing, temeer wanneer men zich realiseert dat een hoger jaarlijks kilometrage (dus een hoge jaarlijkse kilometerheffing) gepaard gaat met een hogere waardedaling en dus van een hogere afschrijving en toe te rekenen BPM. Zodra de auto ouder wordt gaat dit uiteraard niet meer op. Slaan we de hiervoor gesuggereerde weg in dan kan tot het volgende worden geconcludeerd: de BPM-druk op het totale autobestand per 01 januari 2012 bedraagt volgens het rapport circa € 15 mld. Dit bedrag heft de overheid in feite als voorschot. Het zou wat betreft overgangsregiem het fraaiste zijn in een keer over te stappen, maar dit vergt een eenmalige terugbetaling aan de autobezitters van voornoemd bedrag hetgeen budgettair onhaalbaar lijkt. Wellicht zou het kasschuifprobleem kunnen worden opgelost door het (tijdelijke) budgettaire gat te dichten door een beroep te doen op de kapitaalmarkt voor het afsluiten van een (tijdelijke) staatslening. De kosten daarvan, de rente die daarover is verschuldigd, zou in de kilometerheffing verwerkt kunnen worden, waardoor de financiering budgettair-neutraal kan geschieden. Een ons inziens goed alternatief is dat de autobezitters tot het bedrag van de 'rest-BPM' per 1 januari 2012 een vorderingsrecht krijgen op de overheid waarmee ze de toekomstige kilometerheffing kunnen betalen. In deze variant doen zich vermoedelijk ook de schokkeffecten m.b.t de prijs niet voor want de BPM blijft in een oude auto zitten als vordering; daar betaalt een eventuele toekomstige koper van zo'n 'BPM-auto' voor: hij koopt immers een auto met 'vorderbare of verrekenbare kilometers'. Nieuwe auto's worden wel goedkoper maar daar moet voortaan een km-prijs voor worden betaald; voor oudere auto's geldt dat daarvoor geen km-prijs wordt betaald zolang de BPM-vordering niet 'opgesoupeerd' is. Het in het rapport gesignaleerde anticipatiegedrag lijkt aldus ook te worden beperkt (het voorgaande is

vergelijkbaar met de certificaatvariant als genoemd in hoofdstuk 6 van het rapport). Ons inziens is aan deze benadering ten onrechte vrijwel geen aandacht besteed.

b. Vervanging van de motorrijtuigenbelasting

In het rapport wordt nauwelijks aandacht besteed aan de (fiscaal-technische) ombouw van de MRB. Impliciet wordt er vanuit gegaan dat deze heffing qua werking min of meer identiek is aan de kilometerheffing.

7. De vraag is of dat wel terecht is. De MRB is een houderschapsbelasting, die geen verband houdt met het aantal kilometers dat met de auto wordt gereden³. De hoogte van de MRB is onder andere gekoppeld aan de aard van de auto – personenauto, bestelauto, dan wel vrachtauto –, de zwaarte van de auto en de brandstofkeuze. Het verband tussen genoemde factoren en het aantal gereden kilometers staat zeker niet bij voorbaat vast. Daarnaast gelden er een aantal vrijstellingen, waarvan het niet vanzelfsprekend is, gezien het verschil in aard en doelstelling van de MRB, dat ze ook voor de kilometerheffing zullen moeten gelden. Het tegendeel lijkt ons het geval. Een nader onderzoek naar (fiscale implicaties van) de omzetting van de MRB in een kilometerheffing lijkt ons daarom noodzakelijk.

c. Provinciale opcenten motorrijtuigenbelasting

Ten aanzien van de provinciale opcenten op de MRB worden twee varianten uitgewerkt, namelijk (1) het variabeliseren van de opcenten en het implementeren daarvan in de kilometerheffing en (2) het omzetten daarvan – als bron van inkomsten voor de provincies – in een ingezetenenbelasting. De eerste variant dient ons inziens binnen de gekozen uitgangspunten de voorkeur te hebben. Bedacht moet worden dat de kring van ingezetenen van een provincie, waaraan de nieuwe heffing zal worden gekoppeld ruimer is dan de kring van de binnen die provincie wonende automobilisten, zodat omzetting bij voorbaat niet neutraal kan plaatsvinden. Variabilisering van de opcenten en implementering daarvan in de kilometerheffing roept echter wel de nodige vragen op. De opcenten variëren momenteel tussen zo'n 65% en ruim 80%⁴. Voorts blijkt bij globale beoordeling de hoogte van de opcenten die de verschillende provincies hanteren niet of nauwelijks samen te hangen met de verkeersintensiviteit binnen de provincies⁵. De verschillen in hoogte van de provinciale opcenten blijkt meer samen te hangen met de verschillen in de behoefte aan budgettaire middelen van de provincies. Variabiliseren kan er toe

³ Dat wordt zelfs als belangrijke reden voor omzetting in een kilometerheffing genoemd.

⁴ Het maximum aantal te heffen opcenten is voor de periode 1 april 2007 tot en met 31 maart 2008 gesteld op 105.

⁵ Overigens worden verhogingen van provinciale opcenten door provincies wel gemotiveerd met een verwijzing naar de verkeersintensiteit binnen de provincies. Zo heeft de provincie Zuid-Holland onlangs aangekondigd de opcenten fors (met 25%) te verhogen ten einde het fileprobleem op te lossen. In hoeverre sprake is van een gelegenheidsargument is niet duidelijk.

leiden dat grote verschillen in kilometerheffingen tussen provincies gaan ontstaan. Bovendien zullen die verschillen leiden tot ongewenste (provinciale grenseffecten). Bezien vanuit de doelstellingen van het nationaal vervoersbeleid lijkt dat een weinig wenselijke situatie.

8. Ons inziens is het het meest evenwichtig - althans indien men de provincies een eigen belastinggebied wil laten behouden - een deel van de kilometerprijs af te staan aan de provincies ter vervanging van het verloren gaan van de provinciale opcenten op de MRB. De verdeling van deze 'opslag' over de provincies kan dan plaatsvinden naar rato van het aantal kilometers weg in de provincie. Overigens dient zich daarbij de vraag aan of er voldoende samenhang is tussen het wegooppervlak, dan wel weglengte in de verschillende provincies en de opbrengsten uit de opcenten MRB in die provincies op 31 januari 2011. Gezien onze eerdere constatering valt dat voorsnog te betwijfelen. Nader onderzoek is op dit punt gewenst zo niet noodzakelijk.

d. Het gelijkheidsbeginsel

Bij het beoordelen van de verschillende alternatieven dient toetsing aan het gelijkheidsbeginsel het uitgangspunt te zijn.

9. Wij vragen ons af in hoeverre die toetsing heeft plaatsgevonden. Dit is van groot belang nu op niet al te lange termijn de wettelijke regels in die zin worden gewijzigd dat wetten – anders dan nu – aan de Grondwet kunnen worden getoetst. De rechtspraak die tot op heden in de fiscale sfeer tot stand is gekomen naar aanleiding van het gelijkheidsbeginsel in de fiscale uitvoeringssfeer zal zich dan gemakkelijk kunnen uitstrekken tot wetgeving.

e. EU-aspecten kilometerheffing

Het wordt niet duidelijk hoe de positie van de buitenlands gekentekende auto's is die gebruik maken van de Nederlandse weg. Het betreft dan vooral inwoners van België, Duitsland en Nederland. Onder voorwaarden zijn deze momenteel geen BPM verschuldigd. Onder de kilometerheffing is dat wel het geval, althans van een specifieke benadering is niet gebleken.

10. Ons inziens kan er ten laste van buitenlands gekentekende auto's geen kilometerheffing geheven worden. Dit zal er in het algemeen toe leiden dat inwoners van Nederland die de Nederlandse weg gebruiken in het nadeel zijn ten opzichte niet-inwoners van Nederland die de Nederlandse weg gebruiken. De vraag is hoe zich dat verhoudt tot het EU-recht; is hierr geen sprake van omgekeerde discriminatie? Wij merken op dat strikt genomen omgekeerde discriminatie/belemmering door het Hof van Justitie niet wordt afgewezen, maar de vraag is wel of het Hof deze lijn zal volhouden en of een lidstaat het moet willen dat buitenlanders gunstiger worden behandeld dan ingezetenen. Wij menen dat die vraag ontkennend zou moeten worden beantwoord.

f. Vluchtheuvelvariant

Wat betreft de vluchtheuvelvariant: als deze variant effectief is, komt de vraag op waarom het dan niet in vier jaar in plaats van in acht jaren kan gebeuren, desnoods onder gelijktijdige verlaging van bijvoorbeeld accijns.

11. De financiële effecten zijn dan in die vier jaren hoger maar het wordt niet duidelijk of die ook onoverkomelijk zijn. In het rapport wordt immers niet helder aangegeven welk niveau van financiële effecten wel en welke niet (meer) aanvaardbaar zijn. Daarnaast is niet duidelijk waarom de MRB-systematiek zonder complicaties de BPM-systematiek kan vervangen. Het lijkt ons, dat dit tot ongelijke behandeling leidt: degenen die in die periode een nieuwe auto kopen hebben meer MRB en minder BPM, maar degenen die geen nieuwe auto kopen hebben meer MRB, terwijl ze eerder ook meer BPM hebben betaald. Dat lijkt nogal onevenwichtig, nog los van het feit dat de bedragen waar het om gaat sterk uiteen kunnen lopen.

g. Korting op inkomstenbelasting

Er wordt als alternatief voor de tegemoetkoming van het dubbel betalen van BPM overwogen te komen tot een belastingtoeslag, analoog aan de reeds bestaande huur- en zorgtoeslag. Die toeslag kan dan eventueel worden verrekend met de verschuldigde inkomstenbelasting

12. Wij zijn van oordeel dat deze variant met name om uitvoeringstechnische redenen geen aanbeveling verdient. Ingeval van huur- en zorgtoeslagen gaat het om inkomensafhankelijke regelingen, die nauw aansluiten bij het begrippenkader van de Wet IB 2001. In het geval van de BPM bestaat in het geheel geen (direct) verband met iemands inkomen. Om die redenen wordt ook de optie van een heffingskorting door ons afgewezen. Bovendien dreigt door het aantal heffingskortingen een wildgroei te ontstaan, welke de inkomstenbelasting alleen maar ingewikkelder maakt.

3. Alternatieven

Hiervoor is bij de kanttekeningen al een aantal (partiële) alternatieven vermeld; hieronder worden nog enkele andere denkrichtingen vermeld.

a. Betekenis heffing- en invorderingssysteem

Voor de beoordeling van onder meer de onderzochte en te bedenken alternatieven is het van belang te weten hoe de heffing en invordering van de kilometerheffing in fiscaal-technische zin vorm zal worden gegeven. In het rapport dat ons is voorgelegd wordt hierop niet ingegaan.

13. Wat betreft de heffings- en invorderingstechnieken kan aan de navolgende mogelijkheden worden gedacht.

a het opleggen van een periodieke aanslag na zelfaangifte

b. voldoening op aangifte

In beide gevallen zou een in iedere auto in te bouwen 'blackbox' als medium/aangifte-/bewijsmateriaal kunnen dienen.

c. Heffing via de benzinepomp.

De benzinepomphouder wordt in dat geval degene die de kilometerheffing afdraagt. Zoals hiervoor is gesuggereerd is het wellicht denkbaar de heffing als onderdeel van de brandstofprijs aan te merken. Alsdan is de heffing en de invordering geheel geen probleem omdat deze dan parallel kan lopen met de heffing en invordering van de BTW en de accijnzen. Een alternatief is om met een soort chipknip(of blackbox) te werken met behulp waarvan de alsnog in de auto geïncorporeerde BPM (bijvoorbeeld aan de pomp) kan worden verrekend. De uitwerking en afweging van dit soort heffingsmethodieken laten wij verder achterwege omdat dit de reikwijdte van de opdracht te buiten gaat.

Een andere overweging die kan pleiten voor de heffingstechniek via de benzineprijs is wat kan worden aangeduid als het buitenlandereffect. Wij wezen daar al eerder op. Het betrekken van autobezitters/verkeersdeelnemers met niet in Nederland geregistreerde auto's zijn moeilijk via aangifte/aanslagsystemen in de heffing van de Nederlandse kilometerheffing te betrekken. Door incorporatie in de benzineprijs kan in ieder geval een deel van de kosten van het gebruik van de Nederlandse weg door buitenlanders op hen worden verhaald⁶.

b. Variabele km-prijzen

De kilometerprijzen zijn in beginsel vast. Het valt te overwegen deze te variabiliseren mits dat maar geschiedt aan de hand van objectieve en meetbare eenheden.

14. Hierbij kan worden gedacht aan een koppeling aan de regio waar wordt gereden, het tijdstip waarop wordt gereden of de mate waarin sprake is van milieuvervuiling, bijvoorbeeld te koppelen aan het CO₂-gebruik of de eerder genoemde groenlabelklasse (A-H) (zie hierover ook hetgeen is opgemerkt bij punt 2) . Dit is ons inziens ook een redelijk benadering in samenhang met de constatering in het rapport dat de afschaffing van de BPM ertoe zal leiden dat duurdere, zwaardere en daarmee veelal meer vervuilende auto's, zullen worden aangeschaft.

Fiscaal Economisch Instituut BV

Rotterdam, 02 mei 2007

Erasmus Universiteit Rotterdam

Dr. D.A. Albregtse/Prof. dr. P. Kavelaars

⁶ Voor een aantal ongewenste neveneffecten zie punt 4.