

48. Invoeren CO <sub>2</sub> -component in de grondslag van de MRB	
Thema: Fiscale vergroening	
<i>Omschrijving van de maatregel</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Invoeren van een CO<sub>2</sub>-component in de grondslag van de MRB in plaats van een deel van de gewichtgrondslag. De nieuwe grondslag voor de MRB wordt dan zowel CO<sub>2</sub> als gewicht. Er zijn verschillende opties voor de maatvoering van deze maatregel: welk deel van de gewichtgrondslag wordt vervangen door de CO<sub>2</sub>-component en hoe progressief wordt de CO<sub>2</sub>-component. Overgang kan alleen voor nieuwverkochte auto's, of met terugwerkende kracht vanaf een bepaald bouwjaar, zoals Duitsland in 2012 heeft gedaan (auto's vanaf 2009 betaalden toen MRB naar rato van CO<sub>2</sub> in plaats van cilinderinhoud).</li> </ul>	
<i>Doel</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Belastingdruk op het bezit van niet-nulemissie-auto's vergroten en belastingdruk op nulemissie-auto's verlagen.</li> <li>Versnelling van de vervanging van auto's met grotere uitstoot (CO<sub>2</sub>) voor nieuwe meer milieuvriendelijke auto's zoals nulemissie-auto's</li> </ul>	
<i>Achtergrond/rationale</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Een hogere MRB voor auto's met een hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot in combinatie met de (huidige) vrijstelling voor nulemissie-auto's leidt tot een sterkere prikkel voor de vervanging van oudere/zwaardere meer milieuvriendelijke auto's door meer milieuvriendelijke modellen.</li> <li>De grondslag van de MRB is het gewicht van een voertuig. Deze grondslag is historisch bepaald en kan niet vanuit externe effecten van extra gewicht gerechtvaardigd worden. Een CO<sub>2</sub>-component kan dat wel.</li> <li>Het nihilstarief in de MRB voor een emissievrije auto's geldt tot en met 2024. In 2025 betaalt men voor deze personenauto's 25% van het dan geldende reguliere MRB-tarief. Vanaf 2026 betaalt men voor deze personenauto's 100% van het reguliere MRB-tarief. Een CO<sub>2</sub>-component in de MRB zou betekenen dat emissievrije auto's minder MRB gaan betalen dan (even zware) auto's met een verbrandingsmotor.</li> </ul>	
<i>Effecten</i>	
Economie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwaardere auto's betalen nu meer MRB.</li> <li>Elektrische auto's zijn door de accu's zwaarder dan gemiddeld. Vanaf 2026 zullen deze auto's ook het reguliere MRB-tarief moeten betalen. Een CO<sub>2</sub>-component in de MRB zou betekenen dat emissievrije auto's minder MRB gaan betalen dan (even zware) auto's met een verbrandingsmotor.</li> </ul>
Budgettaire aspecten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deze maatregel kan budgetneutraal worden ingevoerd. Door de CO<sub>2</sub>-component en de toename van nulemissieauto's in de komende jaren zal de opbrengst wel afnemen (grondslagerosie).</li> </ul>
Milieueffecten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vergt nader onderzoek en is afhankelijk van de vormgeving.</li> </ul>
Overige effecten	<ul style="list-style-type: none"> <li>De herverdeling van de belastingdruk kan denivellerend uitwerken omdat oude auto's veelal een hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben en dus meer belast worden.</li> </ul>
Uitvoeringsaspecten	<p>Structuurwijziging (groot)</p> <p>Niet mogelijk voor de ratioanalisatie MRB en wegzetten technische schuld (voorzichtige schatting: in de loop van 2022)</p>