



Uitwerking duurzame alternatieven verordeningen lokale heffingen

Parkeerbelastingverordening als instrument om duurzaamheidsdoelen te realiseren

1 Te ondersteunen duurzame ontwikkelingen via parkeerbelastingen

In het regeerakkoord van het kabinet Rutte III staat dat het kabinet streeft Nederland mobiel en bereikbaar te houden. Tegelijkertijd neemt het kabinet maatregelen om de belasting voor het klimaat, de luchtkwaliteit en de leefomgeving te beperken. De VNG steunt de inzet van fiscale instrumenten in de lokale heffingen om duurzaamheidsdoelen te behalen. Deze Uitwerking gaat over de mogelijkheden binnen de parkeerbelastingen.

Het kabinet heeft doelstellingen op het gebied van klimaat en de verbetering van de luchtkwaliteit. In het regeerakkoord stelt het kabinet expliciet dat door het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze auto's gemeenten de luchtkwaliteit (in binnensteden) kunnen verbeteren. Met tariefdifferentiatie in de parkeerbelastingen is dus met name beoogd de luchtkwaliteit te verbeteren. Wij hebben gemerkt dat ook bij gemeenten de ambitie er is om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Los van de mogelijkheid om via de parkeerbelastingen duurzaamheidsdoelstellingen te behalen, zou ook gekeken kunnen worden naar de mogelijkheid om parkeerplaatsen aan te wijzen waar uitsluitend met 'schone voertuigen' geparkeerd mag worden. De Wegenverkeerswet geeft het college de mogelijkheid krachtens een verkeersbesluit de in het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en RVV 1990 aangewezen verkeerstekens en onderborden te plaatsen. Deze kunnen o.a. strekken tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer. Met een dergelijke maatregel ontstaat een ruimer aanbod voor schone voertuigen.

2 Uitwerking in de (model)verordening parkeerbelastingen

In veel, met name grote en middelgrote, gemeenten wordt parkeren belast. Dit gebeurt door een parkeervergunning voor bewoners in een bepaald gebied of door het betalen van een uur- of dagtarief. De parkeerbelastingen die gemeenten nu heffen, kunnen worden gedifferentieerd naar parkeerduur, parkeertijd, de ingenomen oppervlakte en ligging van de parkeerplaats. Dit is geregeld in artikel 225, lid 8, van de Gemeentewet¹. Differentiatie naar milieukenmerken van voertuigen, zoals de emissie, is nu niet toegestaan. Hiervoor is dus een wijziging van de Gemeentewet nodig. De staatssecretaris van Infrastructuur en Water en de minister van Binnenlandse Zaken en

¹ Art. 225 lid 8 Gemeentewet luidt: Het tarief van de in het eerste lid bedoelde belastingen kan afhankelijk worden gesteld van de parkeerduur, van de parkeertijd, van de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten.

Koninkrijksrelaties hebben zich positief uitgesproken over de mogelijkheid van differentiatie van parkeertarieven naar milieukeurmerken. Daartoe bereiden de ministeries gezamenlijk een wetsvoorstel voor. Het gaat naar verluidt om zowel straatparkeren als vergunningparkeren.

In het verleden is er al een wetsvoorstel gemaakt voor differentiatie van parkeerbelastingen naar milieukeurmerken². Als we het wetsvoorstel van destijds als uitgangspunt nemen dan zou artikel 225 van de Gemeentewet als volgt kunnen worden gewijzigd:

In het eerste lid opnemen dat parkeerbelastingen kunnen worden geheven 'in het kader van de parkeerregulering en de verbetering van de luchtkwaliteit', en in het achtste lid opnemen dat het tarief afhankelijk kan worden gesteld van de parkeerduur, van de parkeertijd, van de ingenomen oppervlakte, van de ligging van de terreinen of weggedeelten en van de milieukeurmerken van het voertuig. Als gemeenten (ook) willen sturen op klimaat/CO₂ moet gekozen worden voor een bredere formulering, bijvoorbeeld dat parkeerbelastingen kunnen worden geheven 'in het kader van de parkeerregulering en de verbetering van de milieukwaliteit'.

Om misverstanden te voorkomen en eenduidigheid te bevorderen zal de wetgever daarnaast nadere regels moeten geven over wat onder 'de milieukeurmerken van een voertuig' wordt verstaan en op welke wijze de gemeente daarnaar kan differentiëren in het tarief. Dit vergt een aanpassing van het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen. Differentiatie is in beginsel mogelijk naar alle kenmerken die zijn opgenomen in het voertuigregister. Nagegaan moet worden welke voertuigkenmerken van invloed zijn op de luchtkwaliteit, en dus in aanmerking komen als aanknopingspunt voor de differentiatie van de parkeerbelastingen. Mogelijke aanknopingspunten zijn bijvoorbeeld: CO₂-uitstoot, Euroklasse, aanwezigheid roetfilter, brandstofsoort, gewicht en datum eerste toelating.

Wanneer de Gemeentewet gemeenten de mogelijkheid geeft parkeertarieven te differentiëren naar milieukeurmerken (gemeentelijke autonomie is het uitgangspunt) dan zal de gemeenteraad - als hij gebruik wil maken van die mogelijkheid - dat vervolgens in de gemeentelijke verordening parkeerbelastingen moeten regelen.

3 Uitvoeringspraktijk

Voordat heffing naar milieukeurmerken van een voertuig mogelijk wordt, zijn er echter zowel beleidsmatig als praktisch/operationeel nog een aantal hobbels te nemen. Denk daarbij aan de vraag of een lager tarief alleen zou moeten kunnen gelden voor volledig zero emissie voertuigen, of dat dit gradueel kan worden ingesteld per duurzaamheidsklasse. Daarbij spreekt het akkoord over 'auto's', terwijl het voor de hand ligt om dit te verruimen naar voertuigen die onder de parkeerbelasting vallen. In de uitvoering gaat het bijvoorbeeld om de beschikbaarheid van voertuiggegevens³, de handhaving en investeringen die wellicht nodig zijn. Bijvoorbeeld voor het aanpassen van parkeerapparatuur.

Het differentiëren van de tarieven op grond van milieukeurmerken van een voertuig zal eenvoudiger te realiseren zijn voor vergunningparkeren. Wanneer in de basisregistratie voertuigen (BRV) informatie over de emissie van een voertuig is opgenomen en de gemeente deze informatie bij de aanvraag van een parkeervergunning eenvoudig kan controleren dan kan de gemeente daarmee rekening houden bij het tarief dat zij voor de parkeervergunning in rekening brengt.

Van belang is zodoende een goede koppeling van gemeenten met het voertuigregister, en duidelijkheid over de milieukeurmerken van een voertuig. Als die er niet is zal het voor gemeenten lastig handhaven zijn.

4 Rechtvaardiging fiscale maatregelen (juridische houdbaarheid)

Wanneer de Gemeentewet die mogelijkheid biedt, dan geeft dat een rechtvaardigingsgrond voor het heffen van parkeerbelastingen naar milieukeurmerken. De gemeenteraad zal dan - als hij daadwerkelijk gebruik maakt

2 In 2006 heeft de minister van BZK hiertoe al een voorstel gedaan. Wegens gebrek aan draagvlak op ambtelijk en ministerieel niveau om de Gemeentewet aan te passen, is dit wetsvoorstel uiteindelijk niet bij de Tweede Kamer ingediend. Het wetsvoorstel destijds zag enkel op vergunningparkeren.

3 Zie voor welke gegevens authenticatie zijn http://www.stelselvanbasisregistraties.nl/authenticatie_gegevens/ en <http://www.stelselvanbasisregistraties.nl/begrippen/zonderbegrip/BRV/Emissie>

van die mogelijkheid om parkeertarieven te differentiëren naar milieukeurmerken - bij het vaststellen van de belastingverordening die beleidskeuze in de belastingverordening moeten beargumenteren en vastleggen. Is er in de gemeente een probleem met de luchtkwaliteit. Waarom hanteert de gemeente lagere tarieven voor emissieloze voertuigen of hogere tarieven voor dieselveertuigen?

5 Planning⁴

- April 2018 eerste schets van de denkrichting hoe invulling wordt gegeven aan het regeerakkoord⁵;
- Eind 2018 consultatie decentrale overheden, adviesaanvraag adviesorganen en/of internetconsultatie;
- Zomer 2019 adviesaanvraag Raad van State;
- Najaar 2019 start parlementaire behandeling Tweede en Eerste Kamer (doorlooptijd wetstrajecten is meestal ongeveer 2 jaar);
- Beoogde inwerkingtreding 1 januari 2021.

4 Planning zoals bekend in september 2018; deze planning kan wijzigen. Het is de staatssecretaris er aan gelegen de wet spoedig, maar ook zorgvuldig, in te voeren. Voorop staat volgens het Rijk dat gemeenten een regeling hebben waar ze goed mee uit de voeten kunnen.

5 <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=861aab06-08c7-4a1a-85cd-529f1ab50120&title=Uitwerking%20harmonisering%20milieuzones%20en%20differentiatie%20van%20parkeertarieven.pdf>

**Vereniging van
Nederlandse Gemeenten**

Nassaulaan 12
2514 JS Den Haag
+31 70 373 82 00
info@vng.nl

Mei 2018

vng.nl