

Nota naar aanleiding van het verslag**Inhoudsopgave**

I. ALGEMEEN	2
1. Inleiding	2
2. De energie-investeringsaftrek, de milieu-investeringsaftrek en de willekeurige afschrijving op milieubedrijfsmiddelen	4
3. Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde fiets van de zaak	7
4. Autobelastingen	11
4.1. Afschaffing teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer	15
4.2. Versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet) .	21
5. Aanpassing Wet uitwerking Autobrief II	23
6. Milieubelastingen.....	24
6.1. Schuif van elektriciteit naar aardgas	24
6.2. Verlagen belastingvermindering energiebelasting	30
6.3. Verhogen tarief afvalstoffenbelasting	33
7. Verminderen van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen	36
8. Budgettaire aspecten	41
9. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger	43
10. Uitvoeringskosten Belastingdienst.....	44

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

Het kabinet heeft met interesse kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van de VVD, de PVV, het CDA, D66, GroenLinks, de SP, de PvdA, de ChristenUnie, DENK en de SGP.

Hierna wordt bij de beantwoording van de vragen zo veel mogelijk de volgorde van het verslag aangehouden, met dien verstande dat gelijklopende of in elkaars verlengde liggende vragen tezamen zijn beantwoord. Vragen die geen directe relatie hebben met de maatregelen uit het voorliggende wetsvoorstel worden op een later moment bij afzonderlijke brief beantwoord. Het ligt voor de hand deze brief na afronding van het parlementaire traject van dit wetsvoorstel begin 2019 aan uw Kamer te sturen.

De leden van de fracties van de VVD en het CDA vragen om te reageren op de commentaren van de Nederlandse Orde van Belastingadviseurs (NOB) en het Register Belastingadviseurs (RB). Deze reactie vindt zo veel mogelijk plaats waar dat onderwerp in deze nota aan bod komt. Op commentaar die geen directe relatie heeft met de maatregelen uit het onderhavige wetsvoorstel wordt niet ingegaan.

De leden van de fractie van D66 wijzen op het spanningsveld tussen fiscale vergroening en het uithollen van de belastinggrondslag. Alhoewel het kabinet met ambitie wil inzetten op verdere vergroening van het stelsel is het zich bewust van dit dilemma. Naast op fiscale vergroening gerichte maatregelen zal ook de autonome ontwikkeling van de energietransitie naar verwachting gaan leiden tot substantiële uitholling van bestaande grondslagen (energiebelasting; autobelastingen). In de appreciatie van het voorstel voor hoofdlijnen van een klimaatakkoord kondigt het kabinet daarom aan dat het zich, als onderdeel van de verkenning voor de verbetering van het belastingstelsel, zal buigen over de mogelijkheden deze endogene belastingderving op te vangen. In het voorjaar van 2019 ontvangt uw Kamer een brief over de aanpak van de verkenning.

De leden van de fractie van de VVD vragen waarom gericht en makkelijker inkomensbeleid kan worden gevoerd via de inkomstenbelasting dan via de energiebelasting. Dit komt doordat het inkomen wel een bekend gegeven is in de inkomstenbelasting en niet in de energiebelasting. Via de inkomstenbelasting is het hierdoor relatief eenvoudig gericht inkomensbeleid te voeren, bijvoorbeeld door de hoogte van een tarief of een heffingskorting af te laten hangen van het inkomen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen naar aanleiding van het onderzoek van het Centraal Planbureau (CPB) naar toekomstig klimaatbeleid of een belastingpakket kan worden gepresenteerd waarbij het besteedbare inkomen met

3,5% tot 4% aan de onderkant toeneemt. Het kabinet kan binnen de gestelde budgettaire kaders geen belastingpakket maken waarbij de laagste inkomens er 3,5% tot 4% in koopkracht op vooruitgaan ten opzichte van de huidige situatie. Komend jaar gaan verreweg de meest huishoudens erop vooruit, ook als de energierekening hoger wordt. Hier staat namelijk een grotere lastenverlichting tegenover. Bij de verdere uitwerking van toekomstig klimaatbeleid in het klimaatakkoord is een evenwichtige lastenverdeling tussen huishoudens een belangrijk aandachtspunt voor het kabinet. Het CPB zal het uiteindelijke klimaatakkoord doorrekenen op inkomenseffecten.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen het kabinet te reageren op de inbreng van MVO Nederland inzake de verdere vergroening van het belastingstelsel. Het kabinet heeft met belangstelling kennisgenomen van het rapport. Het rapport bevat verschillende interessante aanzetten die door het kabinet reeds worden omarmd. Zo sluit het pleidooi van een schuif van lasten op arbeid naar de indirecte belastingen aan bij de inzet van het kabinet in het regeerakkoord. Ook de oproep voor een bodemprijs voor de CO₂-uitstoot en het belasten van vliegverkeer sluit aan bij de voorstellen die het kabinet uitwerkt voor de introductie van een CO₂-minimumprijs voor elektriciteitsopwekking en een vliegbelasting. Per saldo worden milieubelastingen in het regeerakkoord met structureel € 2 miljard verhoogd. In het kader van het klimaatakkoord wordt gesproken over eventuele verdere stappen waaronder de fiscale stimulering van nulemissieauto's. Bij fiscale vergroening is de maatvoering een aandachtspunt. Zo moet bij verhogen van milieubelastingen rekening worden gehouden met de gevolgen voor de concurrentiepositie van het bedrijfsleven en de lasten voor huishoudens. Instrumenteel gebruik van de belastingen moet daarnaast fiscaal inpasbaar zijn en niet leiden tot ongebreidelde complicering van het stelsel. Daarbij is de uitvoerbaarheid een belangrijke randvoorwaarde. Het kabinet start een verkenning naar de bouwstenen voor een nieuw belastingstelsel.¹ Daarbij zullen de ideeën uit het rapport van MVO Nederland worden betrokken.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen wat er met de koopkrachtcijfers gebeurt als er, zoals het CPB heeft aangegeven, rekening mee wordt gehouden dat het energiebeleid een sterker negatief inkomenseffect heeft op lagere dan op hogere inkomens. Deze leden vragen daarnaast naar het percentage binnen de laagste inkomensgroep dat er dan op achteruitgaat. Deze koopkrachtcijfers zijn onbekend, omdat volgens de gebruikelijke systematiek van het CPB energielasten meelopen met de inflatie. De Minister van Financiën heeft tijdens de afgelopen Algemene Financiële Beschouwingen toegezegd om in samenspraak met het CPB te bezien wat de mogelijkheden zijn voor de manier waarop energielasten worden

¹ Kamerstukken II 2018/19, 35000 IX, nr. 4.

meegenomen in de koopkrachtberekeningen. Uw Kamer zal te zijner tijd worden geïnformeerd over de uitkomst van dit gesprek.

2. De energie-investeringsaftrek, de milieu-investeringsaftrek en de willekeurige afschrijving op milieubedrijfsmiddelen

De leden van de fracties van GroenLinks, de SGP, de SP en de VVD vragen naar de onderbouwing voor de verlaging van het aftrekpercentage van de energie-investeringsaftrek (EIA) van 54,5% naar 45%. In juni 2018 is door de Minister van Economische Zaken en Klimaat (EZK) de evaluatie van de EIA aan uw Kamer gezonden. De evaluatie is opgesteld door onderzoeksbureau CE Delft. Dit rapport geeft gevolg aan de periodieke evaluatieverplichting van de belastinguitgaven op grond van Regeling Prestatiegegevens en Evaluatieonderzoek. Een aanbeveling uit het rapport is om een verlaging van het effectieve aftrekpercentage van de EIA te overwegen. De reden voor deze (herhaalde) aanbeveling is de constatering dat de hoogte van het voordeel beperkter van belang is dan het bestaan van de regeling en meer specifiek de Energielijst. De verhoging van het aftrekpercentage in 2016 van 41,5% naar 58% heeft niet geleid tot een groter bruto-investeringseffect. Daarnaast volgt uit het rapport dat de verlaging van het effectieve aftrekpercentage kan leiden tot minder 'freeriders' in financiële zin (freeriders zijn ondernemers die zonder de EIA ook energie-investeringen hadden gedaan, omdat deze investeringen al kosteneffectief waren). In lijn met de aanbevelingen in het rapport beperkt het kabinet het huidige aftrekpercentage van 54,5% in het onderhavige wetsvoorstel tot 45%. Het nettobelastingvoordeel wordt daardoor weliswaar iets verlaagd, maar blijft voldoende om ondernemers te prikkelen tot het treffen van energie-investeringen. Het vrijvallende budget blijft binnen de EIA beschikbaar en zal worden besteed aan verbreding van de EIA in verband met het klimaatakkoord.

De leden van de fractie van de SGP vragen naar de budgettaire consequenties van de verlaging van het EIA-percentage. Daar zijn geen budgettaire consequenties aan verbonden. Het vrijvallende budget blijft binnen de EIA beschikbaar en zal worden besteed aan verbreding van de EIA in verband met het klimaatakkoord.

De leden van de fractie van de SP vragen welke gedragseffecten worden verwacht van de verlaging van het EIA-percentage van 54,5% naar 45%. De leden van de fractie van de VVD vragen hoe gevoelig de gebruikers zijn voor veranderingen en hoeveel minder investeringen deze beperking oplevert en hoeveel minder investeringen een verlaging tot 40% zou opleveren. Uit het eerdergenoemde evaluatierapport blijkt dat het precieze aftrekpercentage in beperkte mate bepalend is voor de effectiviteit van de regeling. De verhoging van het aftrekpercentage van 41,5% naar 58% in 2016 heeft nog niet geleid tot een groter bruto-investeringseffect. Op basis hiervan worden nauwelijks gedragseffecten verwacht van een verlaging naar 45% of 40%.

De leden van de fractie van de VVD vragen wie de EIA-regeling gebruiken. In het genoemde evaluatierapport besteden de onderzoekers uitgebreid aandacht aan de gebruikers. Uit paragraaf 3.5 (investeringen naar sector) van het rapport blijkt bijvoorbeeld dat de meeste aanvragen zijn gedaan door de detailhandel, de sector fokken en houden van dieren, de voedingsvervaardigingssector, de sector overige zakelijke dienstverlening en landbouw en de sector jacht en dienstverlening voor landbouw en jacht.² Naar investeringsvolume staan de energiesector, de detailhandel en de voedingsmiddelenindustrie op de eerste, respectievelijk tweede en derde plek.

De leden van de fractie van de VVD vragen naar de effectiviteit en de doelmatigheid van de EIA. In het eerdergenoemde evaluatierapport van CE Delft is de effectiviteit en doelmatigheid van de EIA onderzocht. De regeling is er volgens CE Delft goed in geslaagd om investeringen in energiezuinige bedrijfsmiddelen te stimuleren. Zoals vaak bij een subsidie of belastingaftrek wordt de effectiviteit van de regeling daarbij wel ingeperkt door het bestaan van zogenoemde freeriders. Naast de effecten op investeringen (vraagkant van energiebesparende technieken) is ook gekeken naar de zogenoemde aanbodkant van deze technieken en de innovatie van energiezuinige technieken. De dynamiek in de Energielijst en dan met name de voortdurende aanscherping van efficiëncynormen is een belangrijke aanjager voor leveranciers en producenten om de zuinigheid van apparaten te verbeteren. Dit geldt zelfs voor buitenlandse leveranciers.

De onderzoekers concluderen dat de kosteneffectiviteit van de EIA relatief gunstig is, zowel vanuit het perspectief van bedrijven en overheid als vanuit nationaal perspectief. Over de evaluatieperiode schatten de onderzoekers de nationale kosteneffectiviteit – gecorrigeerd voor het aandeel freeriders – op € 15 – € 17 per ton CO₂-reductie. De uitvoerings- en apparaatskosten zijn in lijn met andere subsidieregelingen. De kosten van RVO.nl en Belastingdienst samen zijn gemiddeld € 326 per melding of ruim € 5 miljoen jaarlijks voor de gehele uitvoering.

In totaal is in de periode tussen 2012 en 2016 € 4,2 miljard aan energiezuinige investeringen met de EIA ondersteund. Dit heeft geleid tot een geschatte jaarlijkse energiebesparing van 12–27 Petajoule (PJ) en een jaarlijkse CO₂-reductie van 0,7 tot 1,5 Megaton (Mton). Met name de attentiewaarde van de maatregelen op de Energielijst is een stimulans voor investeringen in energiezuinige bedrijfsmiddelen. De dynamiek in de Energielijst en met name de voortdurende aanscherping van efficiëncynormen is een belangrijke aanjager voor leveranciers en producenten om de zuinigheid van apparaten te verbeteren. De financiële prikkel draagt ook bij,

² Uit het evaluatierapport van CE Delft blijkt dat het overgrote deel van de aanvragen (meer dan 90%) positief wordt beschikt.

maar het precieze aftrekpercentage is in beperktere mate bepalend voor de effectiviteit van de regeling.

De leden van de fracties van de VVD en DENK vragen wat het budgettaire beslag is van de EIA, de milieu-investeringsaftrek (MIA) en de willekeurige afschrijving op milieubedrijfsmiddelen (Vamil).

In bijlage 9 bij de Miljoenennota is in tabel 9.3.1 een overzicht opgenomen van het budgettair belang van fiscale regelingen, waaronder de EIA, MIA en Vamil.

Tabel 1: Overzicht van het budgettair belang van fiscale regelingen (Miljoenennota, tabel 9.3.1)

Tabel 9.3.1. Fiscale regelingen 2014-2019, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen)							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Gemiddeld % groei '14-'19
EIA	124	107	144	135	147	147	3,5%
MIA	58	102	108	114	99	107	13,0%
Vamil	25	30	20	27	40	32	5,1%

De leden van de fractie van de VVD vragen naar de verwachte ontwikkeling van de EIA, MIA en Vamil in de komende jaren, zowel beleidsmatig als endoгеen. Het betreft gebudgetteerde regelingen zodat de ontwikkeling wordt begrensd door het beschikbare budget. Bij het opstellen van de Energielijst en de Milieulijst wordt hiermee rekening gehouden. Voor 2019 zijn de budgetten gelijk aan de budgetten voor 2018, behoudens een schuif van € 8 miljoen tussen het budget van de MIA en de Vamil.

In 2014 heeft een budgetschuif van de MIA naar de Vamil plaatsgevonden van € 8 miljoen, ter compensatie van de incidentele overschrijding in 2013 van het Vamil-budget als gevolg van de stimulering van zuinige auto's. Inmiddels is de incidentele overschrijding ruimschoots gecompenseerd en wordt deze budgetschuif uit 2014 vanaf 2019 ongedaan gemaakt.

De leden van de fractie van het CDA vragen of kan worden bevestigd dat eind 2020 opnieuw getoetst zal moeten worden of de EIA, MIA en Vamil nog voldoen aan de vanaf 2021 geldende verordeningen. De leden van de fractie van D66 vragen of de MIA en Vamil op basis van de vrijstellingsverordeningen die vanaf 2021 zullen gelden in ongewijzigde vorm gehandhaafd kunnen blijven. Het kabinet neemt aan dat genoemde leden de Europese vrijstellingsverordeningen voor staatssteun (algemeen, landbouw en visserij) bedoelen. Het klopt dat de genoemde verordeningen geldig zijn tot en met 31 december 2020. De Europese Commissie is

nog niet gekomen met voorstellen voor nieuwe verordeningen. De MIA en Vamil zullen in 2020 inderdaad getoetst moeten worden aan de per 2021 geldende verordeningen. Het is dan ook niet zeker dat de MIA en Vamil in ongewijzigde vorm gehandhaafd kunnen blijven na 2020. Dit geldt niet voor de EIA, omdat die regeling geen steunmaatregel is.

De leden van de fractie van het CDA vragen welke toets wordt aangelegd bij de jaarlijkse aanpassingen van de Energielijst. Bij de jaarlijkse wijzigingen en vernieuwingen van de lijst wordt getoetst via de besparingsnorm of technieken tot de meest energiebesparende behoren. Daarnaast worden technieken die gangbaar in de markt zijn van de Energielijst verwijderd. De technieken op de Energielijst zijn dus energiebesparend ten opzichte van de gangbare alternatieven.

De leden van de fractie van D66 vragen wanneer het onderzoek naar het verminderen van freeriders naar verwachting naar uw Kamer zal worden verzonden en of al een inschatting gegeven kan worden bij welke technieken veel of juist weinig freeriders te verwachten zijn. Het onderzoek naar het verminderen van freeriders zal voor de zomer van 2019 naar uw Kamer worden verzonden. Op dit moment is nog geen eenduidige inschatting te geven bij welke technieken sprake is van (relatief) veel of weinig freeriders. Dit wordt meegenomen in het genoemde onderzoek.

3. Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde fiets van de zaak

De leden van de fracties van de VVD en het CDA vragen waarom gebruik zal worden gemaakt van de regeling voor de ter beschikking gestelde fiets van de zaak. De leden van de fractie van het CDA vragen waarom werkgevers niet een fiets in eigendom zullen geven. Los van de aan de keuze verbonden fiscale aspecten kunnen werkgevers kiezen voor het ter beschikking stellen van een fiets, zo geeft de branche aan, bijvoorbeeld met het oog op een meer langdurige binding aan de werkgever of het ontzorgen van de werknemer qua onderhouds- en verzekeringskosten voor de fiets. De huidige fiscale regels om de waarde te bepalen van het privévoordeel van een ter beschikking gestelde fiets van de zaak worden in de praktijk echter als een belemmering ervaren om een fiets ter beschikking te stellen. Het met een vereenvoudiging van de regels wegnemen van deze belemmering zal naar verwachting leiden tot een toename van het aantal fietsen van de zaak.

De leden van de fractie van de PVV vragen of aan werknemers tegelijkertijd zowel een auto van de zaak als een fiets van de zaak ter beschikking mag worden gesteld. Dat is het geval. Deze leden vragen voorts naar de toename van de CO₂-uitstoot als iemand zijn woon-werkafstand van 30 kilometer dagelijks met een elektrische fiets van de zaak gaat afleggen. Dergelijke woon-werkafstanden worden op dit moment normaliter nog afgelegd met het openbaar vervoer of de auto. De

kans dat iemand een dergelijke afstand dagelijks met een gewone fiets aflegt, is niet zo groot. Indien iemand als gevolg van deze vereenvoudiging gebruik gaat maken van een elektrische fiets in plaats van het openbaar vervoer of de auto leidt dit, ook als rekening wordt gehouden met het dagelijks opladen van de accu van de elektrische fiets, tot een afname van de CO₂-uitstoot.

De leden van de fractie van het CDA merken terecht op dat de aanschafprijs van een "gewone" niet-elektrische fiets in veel gevallen voor werknemers niet de voornaamste drempel zal zijn om met de fiets naar het werk te gaan. Dat neemt niet weg dat een goede niet-elektrische fiets die geschikt is voor het dagelijkse woon-werkverkeer voor veel mensen een forse investering kan zijn. Een fiets die door de werkgever ter beschikking wordt gesteld kan in dat geval een goede stimulans voor de werknemer zijn om op het gebruik van de fiets over te schakelen. Deze leden vragen verder naar neveneffecten als milieuverlies die kunnen optreden, bijvoorbeeld als werknemers door de forfaitaire bijtelling in het vervolg met de elektrische fiets naar het werk gaan in plaats van met een gewone fiets. Dit effect kan zich inderdaad voordoen. De verwachting is echter dat de elektrische fiets vooral een interessante optie is voor de wat grotere afstanden – zowel zakelijk als privé – die de werknemer normaliter niet met de fiets, maar met het openbaar vervoer of de auto zou afleggen.

De leden van de fractie van het CDA vragen om te bevestigen dat de bijtelling niet geldt voor fietsen van de zaak die alleen zakelijk worden gebruikt. Ook het RB heeft hiernaar gevraagd. Voor de bijtelling is relevant of de fiets mede voor privédoeleinden ter beschikking staat. Daarvan kan ook sprake zijn als de fiets feitelijk alleen zakelijk wordt gebruikt. Met andere woorden: als de fiets mede voor privédoeleinden ter beschikking staat, maar feitelijk alleen zakelijk wordt gebruikt, is een bijtelling van toepassing. Deze leden vragen ook waarom woon-werkverkeer voor de fiets van de zaak als privé geldt. Ook het RB en de NOB vragen hiernaar. Het woon-werkverkeer wordt ook voor de ter beschikking gestelde fiets gezien als zakelijk. Echter, met het oog op de eenvoud, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid is in de voorgestelde wettekst opgenomen dat een fiets die voor woon-werkverkeer ter beschikking staat, geacht wordt ook voor privédoeleinden ter beschikking te staan. In die gevallen is het namelijk eenvoudig om de fiets mede voor privédoeleinden te gebruiken, terwijl dit in de praktijk nauwelijks controleerbaar is. Het RB vraagt hoe moet worden omgegaan met de situatie waarin een werkgever fietsen bij het bedrijf houdt. De Belastingdienst gaat er op dit moment van uit dat bij zogenoemde dienstfietsen geen sprake is van een aan een werknemer ter beschikking gestelde fiets. Dat blijft ook onder de voorgestelde fietsregeling het geval. Het gaat daarbij om fietsen waarvan de beschikkingsmacht bij de werkgever blijft en die meteen na gebruik weer bij de werkgever worden gesteld en niet voor woon-werkverkeer worden gebruikt. Verder vragen de leden van de fractie van het CDA of uit de artikelen 3.20a, eerste lid, Wet IB 2001 en 13ter, eerste lid, Wet LB

1964 niet volgt dat voor de bijtelling de waarde van de fiets op het moment van de belastingplicht relevant is. Dat is niet het geval. In het vierde lid van deze artikelen is opgenomen dat onder de waarde van de fiets wordt verstaan de in Nederland door de fabrikant of importeur publiekelijk kenbaar gemaakte consumentenadviesprijs van de fiets. Zoals ook in de memorie van toelichting is toegelicht, gaat het daarbij om de oorspronkelijke nieuwwaarde.

De leden van de fractie van het CDA hebben ook gevraagd naar de bepaling van de waarde in het economische verkeer van de fiets op het moment dat de fiets – na een periode van terbeschikkingstelling – in eigendom overgaat op de werknemer. Die waarde is van belang voor de hoogte van het loon in natura dat is verbonden aan de overgang van de eigendom van de fiets. Naar het oordeel van het kabinet is de markt voor gebruikte fietsen groot genoeg om te kunnen bepalen wat de waarde in het economische verkeer van de fiets op dat moment is.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of is overwogen om de bijtelling voor de fiets van de zaak in het geheel af te schaffen. De leden van de fractie van de fractie van de PvdA vragen waarom niet is gekozen voor een vrijstelling. De leden van de fractie van DENK vragen waarom geen percentage van 0% wordt gehanteerd. De leden van de fracties van de PvdA en van de ChristenUnie vragen om een toelichting op de hoogte van het percentage van 7%. Ook het RB vraagt hoe het percentage van 7% is bepaald. Daarnaast vragen de leden van de fracties van de PvdA, de ChristenUnie en de SGP, evenals de NOB, waarom dit afwijkt van het verlaagde bijtellingspercentage voor nulmissieauto's van de zaak. De huidige regeling resulteert in een privévoordeel (loon in natura) dat gemiddeld uitkomt op 7% van de waarde van de fiets. De voorgestelde forfaitaire regeling sluit daar (budgetneutraal) bij aan, zodat voor de gemiddelde gebruiker de bijtelling op grond van het forfait overeenkomt met de huidige bijtelling. Het kabinet ziet – mede gelet op de in absolute zin beperkte bijtelling – geen aanleiding om een lager bijtellingspercentage dan 7% te hanteren. De verwachting is dat van het vereenvoudigen van de bijtelling voor de fiets van de zaak voldoende stimulering uitgaat. Een lager bijtellingspercentage heeft, in tegenstelling tot het voorliggende voorstel, bovendien budgettaire gevolgen. Overigens staat het de werkgever vrij om vanuit de vrije ruimte van de werkkostenregeling een fiets met vrijstelling van loonbelasting ter beschikking te stellen aan zijn werknemer.

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom het kabinet kiest voor een ingewikkelde bijtellingsregeling voor de fiets van de zaak, gelet op de uitvoeringsproblemen bij de Belastingdienst en de budgettaire opbrengst van de regeling. Deze leden vragen ook of de omvang van bijtellingsregeling wel opweegt tegen de toegenomen complexiteit. De voorgestelde bijtellingsregeling is juist minder complex dan de huidige fiscale regels om de waarde van het privévoordeel van een ter beschikking gestelde fiets van de zaak te bepalen. De regeling draagt in

die zin juist bij aan de beoogde complexiteitsreductie voor zowel de Belastingdienst als het bedrijfsleven.

De leden van de fractie van de SGP vragen of de mogelijkheid tot het geven van een onbelaste reiskostenvergoeding van € 0,19 per zakelijke kilometer vervalt. Dat is niet het geval. Werkgevers hebben verschillende (fiscale) mogelijkheden om hun werknemers te stimuleren de fiets te pakken voor bijvoorbeeld het woon-werkverkeer. Het ter beschikking stellen van een fiets van de zaak is er daarvan een. Werkgevers houden de mogelijkheid om voor zakelijke kilometers (waaronder ook woon-werkverkeer is begrepen) te kiezen voor een onbelaste kilometervergoeding van maximaal € 0,19 per kilometer voor zover deze kilometers zijn afgelegd met de eigen fiets van de werknemer. Het is echter niet mogelijk een onbelaste kilometervergoeding te geven voor zakelijke kilometers die met de door de werkgever ter beschikking gestelde fiets worden afgelegd.

De leden van de fractie van DENK vragen hoeveel de bijtelling per fiets bedraagt. In de memorie van toelichting staat een voorbeeld van een (elektrische) fiets van € 2000. Voor deze fiets geldt een jaarlijkse bijtelling van € 140. Uitgaande van een gemiddeld marginaal tarief van 42% leidt dat tot een belastingheffing van € 58 per jaar, oftewel minder dan € 5 per maand.

In aanvulling op het voorgaande, ga ik hierna in op enkele andere door de NOB en het RB aangedragen punten inzake de ter beschikking gestelde fiets van de zaak. De NOB verzoekt om een zo spoedig mogelijke invoering in plaats van invoering per 1 januari 2020. Vanuit het oogpunt van een zorgvuldige invoering voor zowel het bedrijfsleven als de Belastingdienst is het niet mogelijk de regeling eerder in werking te laten treden dan per 1 januari 2020. Het RB vraagt voor de fiets van de zaak om een regeling die vergelijkbaar is met de overgangsregeling van 60 maanden voor de auto van de zaak. Het RB doelt hier op de op de CO₂-uitstoot van de auto gebaseerde milieukorting op de bijtelling voor de auto van de zaak, die na wijziging van de korting nog maximaal 60 maanden van toepassing kan blijven. Dit overgangsrecht voor de bijtelling voor een auto van de zaak ziet alleen op de korting op de bijtelling (het privévoordeel) en niet op de bepaling van de waarde van de auto van de zaak waarover het privévoordeel van die ter beschikking gestelde auto wordt berekend. De bijtelling blijft berekend over de (oorspronkelijke) catalogusprijs van de auto. Pas na 15 jaar wordt een eventuele bijtelling berekend over de waarde in het economische verkeer van de auto op dat moment. De in het onderhavige wetsvoorstel opgenomen forfaitaire bijtelling voor de fiets van de zaak gaat net als bij de auto van de zaak uit van de consumentennieuwprijs en voorziet niet in een aanpassing daarvan bij het ouder worden van de fiets. Gekozen is voor een eenvoudige regeling met één percentage om de waarde van het privévoordeel te bepalen zonder onderscheid naar soort fiets

of leeftijd van de fiets. Overigens is met de bijtelling voor de fiets van de zaak een relatief gering bedrag gemoeid.

4. Autobelastingen

De leden van de fracties van de SGP en de VVD vragen welke groepen geraakt worden door het afschaffen van de teruggaaf van belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) voor vrijwilligersvervoerprojecten. Ook vragen zij of er mogelijkheden zijn deze groepen tegemoet te komen om disproportionele schade te voorkomen. Bepaalde vormen van vervoer van personen die overeenkomsten vertonen met taxivervoer zijn uitgezonderd van de Wet Personenvervoer 2000. Deze wet is niet van toepassing op personenvervoer per auto, niet zijnde openbaar vervoer, als:

- de betaling voor dat vervoer niet meer is dan de kosten van de auto en eventuele bijkomende kosten van dat vervoer, en
- het vervoer niet wordt verricht in het kader van de uitoefening van een beroep of bedrijf. Het gaat dan bijvoorbeeld om vervoer door onderwijsinstellingen ten behoeve van hun leerlingen, vervoer door tehuizen, verpleeginrichtingen e.d. ten behoeve van hun vaste bewoners. Omdat de Wet personenvervoer 2000 niet van toepassing is op dergelijk vervoer, geldt er geen recht op teruggaaf van BPM. Op grond van een goedkeuring in het Kaderbesluit van 23 november 2015 (nr. 2015/1382M) bestaat er toch recht op teruggaaf van BPM wanneer overigens aan alle voorwaarden voor de taxiteruggaaf in de Wet BPM 1992 wordt voldaan. In hoeverre er na 1 januari 2020 kostenstijgingen zullen ontstaan voor de vrijwilligersvervoersprojecten hangt af van de toekomstige keuze op het moment dat (een deel) van het huidige wagenpark wordt vervangen. Op dit moment zijn er al milieuvriendelijke en zelfs emissievrije alternatieven voorhanden. Als er straks al sprake is van hogere kosten, dan zullen deze net zoals in geval van het doelgroepenvervoer niet worden gecompenseerd.

De leden van de fractie van het CDA vragen om een schatting van de btw die Nederland niet ontvangt omdat auto's in Duitsland worden gekocht. Deze leden vragen voorts welke maatregelen het kabinet neemt om de parallelimport te stoppen en welk streefcijfer het kabinet daarbij voor ogen heeft.

Het is buitengewoon lastig om een betrouwbare en realistische inschatting te maken van de budgettaire derving als gevolg van een mogelijk financieel voordeel dat door parallelimport kan worden behaald. Mijn voorganger heeft eerder aan uw Kamer geschreven dat een dergelijke inschatting verregaande aannames vereist, onder meer over de aankoopoverwegingen van de consument als de financiële voordelen van parallelimport niet zouden bestaan.³ Daarbij is van belang dat het aanbod van gebruikte auto's in Nederland niet breed genoeg is om de veelzijdige vraag naar auto's op de Nederlandse tweedehandsmarkt te beantwoorden. Het

³ Kamerstukken II 2017/18, 34775 IX, nr. 8.

kabinet wil niettemin maatregelen treffen die zich richten op bepaalde negatieve gevolgen van parallelimport. In mijn brief van 5 juli 2018 heb ik aangekondigd onderzoek te doen naar onder andere de oprichting van een platform met betrekking tot koerslijsten, een regulering van de taxaties van tweedehands importauto's, het aantal bezwaar- en beroepschriften alsook maatregelen om de kentekenhouder te informeren over lopende bezwaar- en beroepsprocedures, en om via het kentekenregister van de RDW inzichtelijk te maken welke fiscale afschrijving voor de onderhavige auto van toepassing is.

De leden van de fractie van het CDA vragen welke maatregelen het kabinet gaat nemen om te voorkomen dat de dieselauto's die door Duitse maatregelen fors goedkoper gaan worden massaal naar Nederland worden geïmporteerd. Het Duitse dieselakkoord kan ertoe leiden dat meer oudere dieselauto's vanuit Duitsland worden geëxporteerd, waardoor er meer oudere dieselauto's in andere Europese landen terecht komen. In Europees verband is door Nederland en andere landen, zoals Bulgarije, Polen en Slowakije, aandacht gevraagd voor deze problematiek. Overigens heeft Nederland in vergelijking met andere Europese landen een zeer laag aandeel dieselauto's. De relatief hoge BPM en motorrijtuigenbelasting (MRB) voor dieselauto's in Nederland maken deze voertuigen voor veel mensen minder aantrekkelijk dan bijvoorbeeld benzineauto's. Uiteraard zal ik de ontwikkelingen – in samenwerking met de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat - nauwgezet volgen en afwegen of die aanleiding geven om maatregelen te treffen.

De leden van de fractie van het CDA vragen hoeveel belastingkorting een Tesla Model S versie P90D krijgt die in 2018 op naam gesteld wordt en voor vijf jaar geleased wordt. Daarbij gaat het om de BPM, btw, MRB en bijtelling (uitgaande van het hoogste tarief). Tevens vragen deze leden of het daarbij nog uitmaakt of de auto gereden wordt door een werknemer of een ondernemer. Verder vragen zij wat de gemiddelde subsidie is per gereden kilometer en hoeveel de subsidiekosten bedragen per bespaarde ton CO₂-uitstoot (well-to-wheel, opgewekte elektriciteit tegen de Nederlandse energiemix). Het genoemde model heeft een cataloguswaarde van € 129.200 en een gewicht van 2267 kg. Deze auto is vrijgesteld voor de vaste voet in de BPM van € 356. Dit is een eenmalig bedrag. Voor deze auto geldt een korting op de bijtelling waardoor deze uitkomt op 4% in plaats van 22% over de cataloguswaarde. Dit leidt tot een bruto voordeel van € 23.256 in de bijtelling. Dit voordeel geldt voor vijf jaar, na deze vijf jaar geldt het voordeel dat op dat moment op deze auto van toepassing is. Uitgaande van het tarief in de hoogste schijf voor 2018-2022 komt het netto voordeel over vijf jaar uit op € 58.884. Voor de MRB geldt een vrijstelling. De MRB bij een auto die op benzine rijdt met hetzelfde gewicht bedraagt, inclusief opcenten (voor de provincie Overijssel als benadering voor het gemiddelde van de opcenten), € 1580 in 2018. Voor een auto op diesel is dit € 2776. In prijzen 2018 bedraagt dit over vijf jaar voor benzine € 7900 en voor diesel € 13.880. In de btw geldt geen

belastingvoordeel voor de aanschaf van elektrische auto's. De totale subsidie over vijf jaar komt in vergelijking met een auto op benzine, respectievelijk diesel, uit op € 67.140, respectievelijk € 73.120.

Bij een werknemer wordt de bijtelling opgeteld bij het fiscale loon. Bij een ondernemer wordt de bijtelling als onttrekking in aanmerking genomen en bij de winst opgeteld. Een ondernemer heeft onder voorwaarden nog recht op aftrekposten als de zelfstandigenaftrek en de mkb-winstvrijstelling. Deze beïnvloeden de (hoogte van de) grondslag en daarmee kan het marginale tarief verschillen voor een werknemer en ondernemer, uitgaande van eenzelfde fiscaal loon als winst. De leden vragen naar het effect uitgaande van het hoogste tarief, dus in dit geval levert dat geen verschil op. Elektrisch aangedreven voertuigen kunnen tot een bedrag van €50.000 ook in aanmerking komen voor de milieu-investeringsaftrek (MIA).

Uitgaande van een gemiddeld aantal kilometers over vijf jaar van 90.000 bedraagt de gemiddelde subsidie per km 75 à 80 cent. In het TNO-rapport TNO 2015 R10386 is een gemiddelde CO₂-emissie per kilometer berekend voor een middenklasse voertuig met verschillende brandstoffen. In het TNO-rapport TNO 2014 R10665 is een analyse gemaakt van de CO₂-emissie voor kleine particuliere auto's, middenklasse auto's en grote zakelijke auto's. Op basis van deze rapporten bedraagt de gemiddelde subsidie voor deze Tesla circa € 5000 tot € 10.000 per bespaarde ton CO₂, afhankelijk van met welke brandstof vergeleken wordt en uitgaande van de well-to-wheel, opgewekte elektriciteit tegen de Nederlandse energiemix.

De leden van de fractie van het CDA vragen wat er met Mitsubishi Outlanders gebeurt die uit de leasetermijn lopen. Deze leden vragen of deze auto's nu massaal worden geëxporteerd. De Mitsubishi Outlander is een plug-in hybride voertuig (PHEV) waarvoor met name in de periode 2011 – 2015 forse fiscale voordelen golden. Die voordelen hebben ertoe geleid dat er vanaf eind 2016 een kleine 100.000 PHEV's in Nederland rondrijden. Met de Wet uitwerking Autobrief II heeft het vorige kabinet de fiscale behandeling van PHEV's per 1 januari 2017 genormaliseerd. Sindsdien lijkt het aantal PHEV's in Nederland stabiel. Uit cijfers van RVO.nl blijkt dat er dit jaar (tot en met september) 3.106 PHEV's zijn geëxporteerd. Van massale export lijkt daarom vooralsnog geen sprake. Voor PHEV's geldt tot en met 2020 een halftarief in de MRB. Door deze maatregel worden PHEV's aantrekkelijker voor de Nederlandse tweedehands autokoper. Voorts vragen de leden van het CDA of het kabinet een schatting kan maken van de totale subsidie die aan dergelijke auto's is gegeven en welke CO₂-reductie daarmee gerealiseerd is. Voor het maken van een dergelijke schatting van het totale bedrag aan fiscale voordelen dat aan PHEV's is besteed, moeten aannames gedaan worden over de leaseperiode, en de gemiddelde CO₂-uitstoot van PHEV's. Daarnaast

moeten aannames gemaakt worden met betrekking tot de auto's waarmee vergeleken wordt qua gewicht en gemiddelde CO₂-uitstoot. Een grove inschatting is dat de fiscale voordelen in de BPM, MRB en bijtelling in de afgelopen vijf jaar rond de € 2 miljard aan gederfde inkomsten hebben gekost. Op basis van de gemiddelde CO₂-uitstoot per km voor middenklasse benzineauto's, dieselauto's en PHEV's uit het TNO-rapport TNO 2015 R10386 bedraagt de besparing van PHEV's aan CO₂-uitstoot circa 100.000 tot 260.000 ton over de afgelopen 5 jaar, afhankelijk van met welke brandstof vergeleken wordt (benzine of diesel) en uitgaande van de well-to-wheel, opgewekte elektriciteit tegen de Nederlandse energiemix en een gemiddelde van 18.000 gereden kilometers per jaar.

De leden van de fracties van de ChristenUnie, de PvdD en de SGP vragen of het beperken van de milieukorting op de bijtelling voor volledig emissieloze auto's leidt tot ongewenste gedragseffecten, zoals het overstappen naar een conventionele auto met verbrandingsmotor, hogere CO₂-uitstoot en een verslechterende milieukwaliteit in Nederland. De leden van de fracties van de ChristenUnie en de SGP geven daarbij aan dat een belangrijke vooronderstelling bij deze maatregel zou zijn dat het aantal betaalbare elektrische auto's met een grote actieradius relatief fors zou toenemen en dat zij constateren dat deze verwachting tot op heden niet is uitgekomen. De leden van de fractie van ChristenUnie vragen of het niet logischer is de "cap" van € 50.000 uit te stellen gelet op de geactualiseerde doelstellingen van het kabinet inzake elektrisch rijden in relatie tot het klimaatakkoord en, indien ik hiertoe bereid ben, hoe ik denk over dekkingsmogelijkheden als het verhogen van de MRB voor bestelwagens op diesel of het verhogen van de bijtelling voor youngtimers. Tot slot vragen de leden van de fractie van de SGP of het kabinet de analyse deelt dat de verwachting dat er betaalbare elektrische auto's met een voor de zakelijke veelrijder praktische actieradius op de markt zouden komen niet is uitgekomen en of het kabinet bereid is deze aanpassing in de bijtelling uit te stellen.

Het kabinet heeft hoge ambities met betrekking tot emissievrij rijden. Maar de constatering dat het aanbod van betaalbare elektrische auto's met een acceptabel accubereik onvoldoende is toegenomen deel ik niet. Op de website van RVO.nl staat een overzicht van beschikbare en binnenkort te verwachten volledig elektrische auto's.⁴ Hieruit blijkt dat het aanbod van betaalbare volledig elektrische auto's met een acceptabel accubereik jaarlijks toeneemt. In tabel 1 is het overzicht van het huidige en toekomstige aanbod opgenomen. Op genoemde website wordt een overzicht gegeven van de verkopen van de verschillende volledig elektrische auto's. Daaruit blijkt dat het afgelopen jaar ook het marktaandeel van de relatief goedkopere elektrische auto's toeneemt. Daarnaast is er echter ook een toename in het aanbod van duurdere elektrische auto's met een fors motorvermogen en hoog

⁴https://www.rvo.nl/sites/default/files/2018/10/2018_09_Statistics%20Electric%20Vehicles%20and%20Charging%20in%20The%20Netherlands%20up%20to%20and%20including%20September%202018.pdf

energieverbruik. In dit hogere segment van elektrische auto's is het absolute voordeel van de verlaging van de bijtelling loonbelasting/inkomstenbelasting groter aangezien de verlaging een percentage is van de catalogusprijs. Deze vorm van stimulering acht het kabinet onnodig en inefficiënt, gezien het doel van de korting. Daarnaast acht het kabinet het van belang om te kijken naar het verschil in behandeling met conventionele auto's in hetzelfde segment. Bij een nieuwe auto met een cataloguswaarde van € 85.000 komt de bijtelling in 2019 bij de elektrische variant per saldo uit op 11%, terwijl die van de conventionele variant 22% bedraagt. Daarmee zijn elektrische auto's ook in dit segment nog altijd een stuk aantrekkelijker in de bijtelling. De grens van € 50.000 acht het kabinet daarom voldoende hoog om stimulering van elektrische auto's niet te beperken en dus uitsluitend het financiële voordeel van het luxe segment te beperken. De begrenzing van de milieukorting in de bijtelling draagt daarmee bij aan het voorkomen van overstimulering. Het kabinet is dan ook niet bang dat deze begrenzing zal leiden tot een overstap naar conventionele auto's met een verbrandingsmotor, een hogere CO₂-uitstoot of verslechterende milieukwaliteit. Het kabinet ziet dan ook geen aanleiding de met ingang van 1 januari 2019 geldende beperking van de korting op de bijtelling zoals hiervoor omschreven uit te stellen.

Tabel 2: meest recente beschikbare volledige elektrische personenauto's in Nederland (bron: RVO.nl)

Model	Bereik	prijs	Beschikbaar sinds/vanaf
Renault Zoe R110	165 – 360 km	€ 35.090	September 2018
Renault Zoe R90	165 – 360 km	€ 32.890	Augustus 2018
Hyundai Kona Electric 64 kWh	280 – 595 km	€ 39.195	Augustus 2018
Nissan e-NV200 Evalia	130 – 285 km	€ 41.925	April 2018
Nissan e-NV200 Evalia	130 – 285 km	€ 41.925	April 2018
Jaguar I-Pace	285 – 585 km	€ 80.330	Maart 2018
Nissan Leaf (40kWh)	170 – 360 km	€ 34.890	Februari 2018
DS 3 Crossback e-Tense	210 – 455 km	€ 37.500	Juli 2019
Tesla model 3	265 – 540 km	€ 38.000	Juni 2019
Mercedes EQC 400 4MATI	270 – 540 km	€ 70.000	Juni 2019
Tesla Model 3 Long Range Performance	325 – 645 km	€ 70.000	Maart 2019
Kia e-Niro 39 kWh	170 – 365 km	€ 33.000	Maart 2019
Tesla Model 3 Long Range Dual Motor	330 – 665 km	€ 55.000	Maart 2019
Hyundai Kona Electric 39 kWh	175 – 380 km	€ 35.000	Maart 2019
Nissan Leaf E-Plus	245 – 520 km	€ 40.000	Maart 2019
Tesla Model 3 Long Range	350 – 715 km	€ 50.000	Maart 2019
Audi e-tron	285 – 580 km	€ 84.100	Februari 2019
Kia e-Niro 64 kWh	275 – 575 km	€ 38.000	December 2018
BMW i3s 120 Ah	160 – 355 km	€ 45.695	November 2018
BMW i3 120 Ah	160 – 365 km	€ 41.995	November 2018

4.1. Afschaffing teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer

De leden van de fractie van de VVD vragen wat wordt verstaan onder taxi's en openbaar vervoer. De BPM-teruggaafregeling ziet op het openbaar vervoer of taxivervoer in de zin van de Wet personenvervoer 2000. Het openbaar vervoer is

aldaar gedefinieerd als voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of via een geleidesysteem voortbewogen voertuig. Onder taxivervoer wordt verstaan personenvervoer per auto tegen betaling en tegelijkertijd niet valt onder openbaar vervoer.

De leden van de fractie van het CDA vragen in hoeverre bij doelgroepenvervoer een beroep kan worden gedaan op artikel 15, eerste lid, onderdeel g, Wet BPM 1992 en artikel 15a Wet BPM 1992. In de artikelen 15 Wet BPM 1992 en 15a Wet BPM 1992 is geregeld dat onder bepaalde voorwaarden recht bestaat op een teruggaaf van BPM. Het gaat hier echter niet om teruggaafregelingen specifiek gericht op taxivervoer. Deze artikelen zijn bedoeld om in specifieke gevallen teruggaaf van BPM te verlenen voor rolstoelgebruikers en gehandicapten. De teruggaaf zoals bedoeld in artikel 15a Wet BPM 1992 bevat een regeling voor teruggaaf van BPM aan gehandicapten die een bestelauto in gebruik hebben. In artikel 15, eerste lid, onderdeel g, Wet BPM 1992 gaat het om voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor bedrijfsmatig vervoer van rolstoelgebruikers in groepsverband. Indien aan de strikte voorwaarden van deze artikelen in de Wet BPM 1992 wordt voldaan, bestaat er recht op teruggaaf van BPM.

De leden van de fractie van de SP vragen om een reactie op de aankondiging van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) dat zij de btw wel door moet berekenen aan de eindgebruikers voor het zorgvervoer, omdat deze stijging van de kostprijs niet kan worden doorberekend aan de gemeente of de zorginstellingen. Tevens vragen deze leden hoe het kabinet ervoor zorgt dat dit wordt voorkomen. Voorts vragen de leden van de fractie van de SP of het kabinet kan ingaan op de raming van de extra kosten.

Het verhogen van het verlaagde btw-tarief is een generieke maatregel. Deze geldt dus voor alle goederen en diensten die onder het verlaagde btw-tarief vallen. Op het doelgroepenvervoer is het verlaagde btw-tarief van toepassing. Dit betekent dat de kosten voor doelgroepenvervoer, inclusief btw toeneemt. In welke mate de ondernemer besluit de verhoging van effectief 2,8% door te berekenen aan de afnemer of voor eigen rekening neemt, is niet in algemene zin te beantwoorden. Een gerichte compensatie voor doelgroepenvervoer om te voorkomen dat de kosten door de btw stijgen ligt daarom niet in de rede. Dit zou namelijk een ongelijke behandeling betekenen ten aanzien van de ondernemers in andere branches die goederen leveren of diensten verrichten waarop ook het verlaagde btw-tarief van toepassing is.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen wat het kabinet doet om anticipatie-effecten ten aanzien van de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer in 2019 te voorkomen. Het kabinet is er zich van bewust dat het voor sommige ondernemers een stimulans is om gedurende 2019 nog gebruik te maken van BPM-teruggaafregeling en dus eerder over te stappen op

een nieuwe taxi. Om de sector toch voldoende handelingsperspectief te bieden is er echter voor gekozen om de maatregel niet per 1 januari 2019 in te laten gaan. In de raming is met het anticipatie-effect rekening gehouden.

De leden van de fractie van D66 vragen waarom aan de hand van het gehanteerde milieuarargument niet ook de bijzondere regelingen voor andere voertuigen, zoals voertuigen die zijn ingericht voor geldtransporten of voor bestelauto's, worden afgeschaft. Het argument van kostenstijgingen kan niet als tegenargument worden gehonoreerd nu dat bij de taximaatregel ook niet het geval is. Daarnaast vragen deze leden waarom het kabinet de MRB-vrijstelling voor taxi's handhaaft, waardoor geen volledige vereenvoudiging wordt bereikt. De leden van de fractie van D66 vragen waarom niet aansluitend is gekozen voor het terugbrengen van de lijst met bijzondere regelingen in de BPM en MRB. Ook de leden van de fractie van DENK vragen naar de lijst met bijzondere regelingen in de BPM en MRB.

Het milieuarargument is ook relevant voor de overige in de Wet BPM 1992 en de Wet MRB 1994 opgenomen bijzondere regelingen voor specifieke groepen voertuigen. Deze vrijstellingen, teruggaven, bijzondere tarieven en kortingen voor specifieke groepen voertuigen kennen elk hun eigen achtergrond. Een aanzienlijk deel van deze regelingen leidt ertoe dat milieuprikkels in de BPM en MRB weinig tot geen effect hebben op deze groepen voertuigen. Zo zijn bestelauto's van ondernemers bijvoorbeeld vrijgesteld van BPM en geldt voor deze auto's een fors lager tarief in de MRB. Door deze regelingen bestaat voor kopers van deze voertuigen – in tegenstelling tot bij personenauto's - vrijwel geen fiscale prikkel richting nulemissieauto's. De bestelauto van de ondernemer is immers al vrijgesteld van BPM, ongeacht de CO₂-uitstoot. Om die reden is het voor ondernemers in veel gevallen het meest aantrekkelijk om te kiezen voor een dieselbestelauto in plaats van een schoner alternatief. Het voorbeeld van de bestelauto's geldt overigens in meer of mindere mate ook voor anderen groepen voertuigen zoals oldtimers, politieauto's, ambulances, brandweervoertuigen, lijkwagens, taxi's (MRB), defensievoertuigen, kampeerauto's, kermis- en circusvoertuigen, vuilniswagens, kolkenzuigers, straatveegwagens en voertuigen voor particulier paardenvoer. In het verleden is meerdere malen aandacht geweest voor deze bijzondere regelingen maar dat heeft toen geen nader gevolg gekregen.⁵ Het afschaffen van de bijzondere regelingen maakt geen deel uit van het regeerakkoord. Om die reden heeft het kabinet geen voorstel in het pakket Belastingplan 2019 gedaan om ze af te schaffen. Dat neemt niet weg dat de bijzondere regelingen in de Wet BPM 1992 en Wet MRB 1994, waaronder de MRB-vrijstelling voor taxi's, nader bezien moeten worden. Naast de voordelen voor het milieu is namelijk ook van belang dat het afschaffen van de bijzondere regelingen zal leiden tot vereenvoudiging voor de Belastingdienst.

⁵ Brief van de Staatssecretaris van Financiën van 25 januari 2016, Kamerstukken II 2015/16, 32800, nr. 42.

De leden van de fractie van D66 vragen wat de gevolgen zijn voor de schatkist, de uitvoering en het milieu als de teruggaaf- en vrijstellingsregelingen in de BPM ook zouden vervallen voor andere voertuigen dan taxi's. Ook vragen de leden van de fractie van D66 wat de gevolgen zijn als de MRB-vrijstelling voor taxi's ook zou komen te vervallen, evenals voor de andere voertuigen. Voor de BPM bestaat een vrijstelling voor nulemissieauto's en een teruggaafregeling voor verschillende voertuigen. Deze bedragen volgens de Miljoenennota 2019 circa € 20 miljoen. De BPM-teruggaaf voor taxi's wordt per 2020 afgeschaft. Daarnaast bestaat BPM-teruggaafregeling voor bestelauto's van ondernemers. Het budgettaire belang hiervan is niet bekend. Het totale budgettaire belang van de MRB-vrijstellingen/teruggaafregelingen is circa € 1,3 miljard. Het grootste deel van deze vrijstellingen zit bij bestelauto's van ondernemers. De MRB-vrijstelling voor taxi's wordt voor 2018 geraamd op € 47 miljoen. Als deze regelingen afgeschaft zouden worden, dan zijn (grote) gedragseffecten te verwachten. De opbrengst van afschaffen zal daardoor (een stuk) lager liggen dan de genoemde bedragen. De milieueffecten van het afschaffen van deze bijzondere regelingen zijn niet bekend, maar duidelijk is wel dat afschaffing zal leiden tot een schoner en zuiniger wagenpark. Het afschaffen van deze bijzondere regelingen biedt immers een stevige prikkel om over te stappen op zeer zuinige of emissievrije auto's. Met betrekking tot de gevolgen voor de uitvoering is van belang dat het merendeel van de bijzondere regelingen in de autobelastingen is gericht op kleine groepen voertuigen. Een deel van deze regelingen kan niet worden geautomatiseerd en vergt daarom relatief veel inzet van de Belastingdienst.

De leden van de fracties van het CDA, D66 en de VVD vragen om een uitsplitsing van de budgettaire opbrengst van de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer naar de categorieën van straattaxi's, contractvervoer, doelgroepenvervoer, zorgvervoer en vrijwilligersvervoersprojecten. De leden van de fractie van het CDA willen ook graag weten welk deel van de opbrengst komt van het openbaar en collectief vervoer dat in de categorie zorgkosten valt.

De leden van de fractie van de SP vragen of kwetsbare groepen, zoals ouderen, leerlingen van speciaal onderwijs en gehandicapten, de kosten van het doelgroepenvervoer zien stijgen en het risico lopen dat hun mobiliteit beperkt wordt. De leden van fractie van de SGP vragen hoeveel van de taxiriten zorg gerelateerd vervoer betreft en wat de verwachte kostprijsverhoging van de voorgestelde maatregel is. De leden van de fractie van D66 vragen op welke wijze het kabinet ervoor zorgt dat deze maatregel niet leidt tot een verschraling van het zorgvervoer.

Bij de toepassing van de BPM-teruggaafregeling kan geen onderscheid gemaakt worden tussen straattaxi's, openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en vrijwilligersvervoersprojecten. Dit komt doordat voertuigen dual ingezet worden.

Het is mogelijk dat een voertuig ingezet wordt voor zowel het doelgroepenvervoer als voor het reguliere straattaxivervoer. De BPM-teruggaaf kan niet afhankelijk worden gemaakt van het type gebruik. Dit is voor zowel de Belastingdienst als de praktijk ondoenlijk. Het is eveneens niet mogelijk om een uitsplitsing te maken van de budgettaire opbrengst van de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling naar de verschillende vervoerscategorieën en aan te geven welk deel in de categorie zorgkosten valt. Voor de BPM-teruggaaf is alleen van belang dat het gaat om openbaar vervoer of taxivervoer in de zin van de Wet personenvervoer 2000. De Belastingdienst beschikt daarom niet over nadere informatie met betrekking tot het type vervoer waarvoor een voertuig wordt ingezet zoals zorgvervoer of doelgroepenvervoer. Er kan enige informatie worden afgeleid uit een onderzoek dat door Ecorys is uitgevoerd in opdracht van KNV. Dit onderzoek beperkt zich tot de leden van de KNV en betreft Kerncijfers KNV taxi- en zorgvervoer 2016 en daarnaast managementinformatie van vijf grote en middelgrote taxiondernemers. Op basis van dit onderzoek zou afgeleid kunnen worden dat circa 15% van alle taxi's een rolstoeltaxi(bus) is en dat circa 36% van de taxi's een (rolstoel)taxibus is. Deze laatste groep betreft taxi's met een relatief hoge CO₂-uitstoot en daarmee een hoge BPM. De verwachting is dat bij de aanschaf van nieuwe taxi's de keuze zal vallen op zuinigere of zelfs emissievrije alternatieven. Deze alternatieven zijn ook al voorhanden. Een eventuele kostenstijging hangt van de uiteindelijke keuze af. Het kabinet verwacht geen grote kostenstijgingen voor gebruikers van taxi's of verschraling van het vervoer en neemt daarom ook geen specifieke maatregelen om dit tegen te gaan.

De leden van de fractie van het CDA vragen of er sprake is van compensatie als de rekening voor bijvoorbeeld gemeenten voor het zorgvervoer hoger uitvalt door het vervallen van de BPM-teruggaafregeling. Verder vragen de leden van de fracties van het CDA, D66 en de SP in hoeverre zorgvervoerders bij met name het rolstoelvervoer handelingsperspectief hebben. Met de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's beoogt het kabinet het taxivervoer verder te vergroenen. Door het afschaffen van deze regeling gaat de CO₂-uitstoot een rol spelen bij de aanschafbeslissing. Het gevolg is dat taxivoertuigen met een hoge CO₂-uitstoot duurder worden. Hiermee krijgen ondernemers een financiële prikkel om (zeer) zuinige of emissievrije voertuigen aan te schaffen. Als bij vervanging van het huidige wagenpark niet verder wordt vergroend, kan het afschaffen van de BPM-teruggaafregeling voor bepaalde auto's leiden tot een hogere rekening voor taxi-ondernemers. De verwachting is echter dat de toekomstige keuze zal vallen op de reeds beschikbare zeer zuinige of emissievrije alternatieven. Voor deze alternatieven geldt een lagere of zelfs geen BPM. In hoeverre er in een specifiek geval een kostenstijging optreedt, hangt daarom af van de toekomstige keuze op het moment dat (een deel) van het huidige wagenpark wordt vervangen. Ook in het doelgroepenvervoer, waaronder het rolstoelvervoer, zijn er al milieuvriendelijke en zelfs emissievrije alternatieven voorhanden. Als er al sprake is van hogere kosten,

dan zullen deze niet worden gecompenseerd. Overigens, om misverstanden te voorkomen, merk ik op dat het afschaffen van de BPM-teruggaafregeling alleen betrekking heeft op de registratie van nieuwe voertuigen en niet op de bestaande taxivloot. Het staat partijen vrij om langer door te rijden tot het moment waarop men van mening is dat er voertuigen beschikbaar zijn die aan hun specifieke wensen en eisen voldoen. Met betrekking tot de vragen naar het handelingsperspectief is verder vermeldenswaardig het recente initiatief van een aantal steden om te komen tot het Zero Emissie doelgroepenvervoer. Op 31 mei jongstleden ondertekenden 32 gemeenten en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer. In het Bestuursakkoord en het bijbehorende convenant spreken de betrokken partijen af dat het door hen verzorgde doelgroepenvervoer vanaf 2025 volledig zero emissie is. Het afschaffen van de BPM-teruggaafregeling draagt eraan bij om dit streven ook waar te gaan maken.

De leden van de fracties van het CDA en D66 vragen welke gedragseffecten op kunnen treden bij de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer en of en in hoeverre hier rekening mee gehouden is in de raming van de budgettaire gevolgen. De leden van de fractie van DENK vragen naar het budgettaire beslag van de afschaffing en zij vragen of de BPM nog wel wordt teruggegeven als een dergelijk voertuig op 31 december 2019 of eerder wordt aangeschaft. De budgettaire opbrengst van de afschaffing wordt geraamd op € 18 miljoen in 2020 en structureel € 35 miljoen vanaf 2021. Zoals in de ramingstoelichtingen bij het pakket Belastingplan 2019 te lezen is, is in de raming rekening gehouden met de volgende gedragseffecten: aanschaf van zuinigere taxi's (met lagere CO₂-uitstoot of volledig elektrische taxi's), afschrijvingsduur verlengen en meer import. In totaal gaan we ervan uit dat de opbrengst hierdoor afgerond 30 procent lager uit zal vallen.

Het voorstel is om de teruggaafregeling per 1 januari 2020 af te schaffen. Voor de teruggaven waarvoor de aanspraak op teruggaaf van belasting uiterlijk 31 december 2019 is ontstaan, geldt dat de bestaande teruggaafmogelijkheid wordt gerespecteerd en dat op die aanvragen verleende teruggaven nog drie jaar lang het bestaande recht van toepassing is. Dit betekent dat, zolang wordt voldaan aan de voorwaarden gedurende de nog niet verstreken duur van de driejaarsperiode, het teruggegeven bedrag aan BPM niet hoeft te worden terugbetaald. Daardoor is het waarschijnlijk dat voor 1 januari 2020 meer taxi's gekocht gaan worden om nog te kunnen profiteren van de teruggaaf. Voor dit anticipatie-effect is uitgegaan van 50 procent, waardoor de opbrengst in het jaar van invoering de helft lager uitvalt dan de structurele opbrengst.

De leden van de fractie van het CDA vragen waarom het afschaffen van de teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer het eerste jaar nog maar de helft oplevert en structureel enkele miljoenen minder. Dit is het gevolg van het feit dat

de ramingen uit het regeerakkoord voor de indiening van het wetsvoorstel eenmalig zijn geactualiseerd. Op basis van de laatste realisaties is het structurele bedrag aangepast. Verder is rekening gehouden met een anticipatie-effect op de maatregel, waarmee de opbrengst in het eerste jaar gehalveerd is.

4.2. Versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet)

De leden van de fractie van de VVD vragen op welke manier de heffing opgelegd via het Eurovignet terugvloeit naar de sector en wanneer. De opbrengst van de aanpassing van de tarieven van het Eurovignet wordt toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. De nieuwe tarieven zullen naar verwachting per 1 juli 2019 in werking treden. De datum van inwerkingtreding is afhankelijk van het moment waarop alle lidstaten het protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag hebben geratificeerd. Indien de ratificatieprocedure niet is afgerond voor 1 mei 2019 in alle vijf de verdragslanden, treden de nieuwe tarieven op zijn vroegst per 1 januari 2020 in werking. Als er een vertraging optreedt in de ratificatie en daarmee in de inwerkingtreding van de nieuwe tarieven, zal de toevoeging aan het Infrastructuurfonds hiervoor worden gecorrigeerd (overeenkomstig verminderd).

De leden van de fractie van de VVD vragen of het Eurovignet een horizonbepaling kent vanwege de invoering van de Maut. In Nederland wordt het Eurovignet geheven in de vorm van de belasting zware motorrijtuigen (BZM). In de Wet BZM is geen horizonbepaling opgenomen. Dat neemt niet weg dat deze wet moet worden afgeschaft op het moment dat de vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. De Eurovignetrichtlijn schrijft namelijk voor dat een kilometerheffing en een vignet niet tegelijkertijd mogen worden toegepast. Om die reden zal Nederland bij de invoering van de vrachtwagenheffing de actieve deelname aan het Eurovignetverdrag moeten beëindigen. Uiterlijk negen maanden voor de invoering van de vrachtwagenheffing zal Nederland de beëindiging van de deelname aan de heffing van het Eurovignet schriftelijk kenbaar moeten maken aan de depositaris van het Eurovignetverdrag. De beëindiging van de actieve deelname aan het Eurovignetverdrag betekent op nationaal niveau dat de Wet BZM op dat moment zal worden afgeschaft.

De leden van de fractie van de VVD vragen om een nadere toelichting op de financiële gevolgen voor de Nederlandse transportsector van de aanpassing van de tarieven in de Wet BZM als gevolg van een wijziging van het Eurovignetverdrag. De opbrengst van de maatregel vanuit de Nederlandse transportsector wordt geraamd op structureel € 8 miljoen. De tarieven van het Eurovignet zijn sinds 1999 niet meer gewijzigd en ook niet geïndexeerd. Afgezet tegen de ontwikkeling van de prijsindexcijfers sinds 1999 zijn de tarieven van het Eurovignet daardoor feitelijk gedaald. In hoeverre de transportsector geraakt wordt door de maatregel, hangt er sterk van af hoe milieuvriendelijk de vrachtwagens zijn. De huidige laagste tarieven blijven behouden voor klasse EURO VI. Het tarief voor EURO V wordt vanaf 1

januari 2020 beperkt verhoogd. Op dit moment betaalt de Nederlandse transportsector op jaarbasis ongeveer € 110 miljoen voor het Eurovignet.

De leden van de fractie van het CDA vragen of het kabinet kan aangeven of de bij de Euro VI-norm benodigde AdBlue leidt tot milieuwinst. De introductie van Euro VI (waarvoor vrachtwagens moeten worden uitgerust met een AdBlue-systeem) heeft geleid tot een flinke daling van de NOx-uitstoot per kilometer. TNO heeft hier de afgelopen jaren in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgebreid onderzoek naar gedaan. In het steekproefcontroleprogramma voor vrachtwagens en bussen controleert TNO op regelmatige basis of vrachtwagens en bussen die in Nederland in gebruik zijn, voldoen aan de Europese eisen die worden gesteld aan de uitstoot van uitlaatgassen. Daarnaast geven de metingen inzicht in de praktijkuitstoot van de voertuigen in de Nederlandse vloot. Uit TNO onderzoek komt naar voren dat Euro VI gemiddeld flink schoner is (TNO 2016 R11270 – The Netherlands In-Service Emissions Testing Programme for Heavy-Duty Vehicles 2015-2016 – Annual report). Dankzij de flink aangescherpte Europese Euro VI normstelling, en de technologie die fabrikanten hebben ontwikkeld, stoten nieuwe vrachtauto's en bussen minder schadelijke stoffen uit. Metingen aan vrachtwagens voor langeafstandsvervoer, met geavanceerde Euro VI technologie, lieten zeer lage praktijkemissies van stikstofoxiden (NOx) zien. Ook Euro VI bedrijfswagens in andere toepassingen zijn gemiddeld significant schoner dan eerdere generaties. Euro VI zware voertuigen laten wat dit betreft een ander beeld zien dan Euro 6 dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's. Waar bij Euro 6 dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's de NOx-uitstoot in de praktijk niet of nauwelijks is afgenomen ten opzichte van voorgaande euroklassen, is dit bij Euro VI zware voertuigen duidelijk wel het geval.

De leden van de fractie van D66 vragen of bij de invoering van de vrachtwagenheffing de opbrengst ook ingezet wordt voor de energietransitie en verduurzaming en innovatie via andere vervoersvormen. De inkomsten uit de vrachtwagenheffing worden teruggesluisd naar de vervoerssector. Dit gebeurt in overleg met de sector. De terugsluis van de inkomsten uit de vrachtwagenheffing bestaat uit een verlaging van de MRB op vrachtwagens en gelden voor innovatie en verduurzaming. De sector heeft zijn eerste ideeën hierover inmiddels gedeeld met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de Tweede Kamer later dit jaar informeren over de mogelijke bestedingsrichtingen.

De leden van de fractie van D66 vragen op welke wijze de andere deelnemende landen aan het Eurovignet worden verzocht om de ratificatieprocedure af te ronden en wat de uiterlijke inwerkingtreding van deze maatregel is. Op 6 december 2017 hebben de vier heffende lidstaten (Denemarken, Luxemburg, Nederland en Zweden) en België het protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag getekend.

Na ondertekening van het protocol volgt de ratificatie door de lidstaten. Elke lidstaat heeft zijn eigen ratificatieprocedure. Hierdoor is doorlooptijd van de ratificatieprocedure verschillend voor de lidstaten. Op 30 augustus 2018 is de ratificatieprocedure in Nederland afgerond. Hiermee is Nederland de eerste lidstaat die het protocol heeft geratificeerd. De overige vier lidstaten hebben de ratificatieprocedure nog niet afgerond. Tijdens het regelmatige overleg tussen de verdragspartners (Coördinatiecommissie Eurovignet) zal de voortgang met betrekking tot de ratificatie worden besproken. De inwerkingtreding van het protocol is afhankelijk van het moment waarop het protocol in alle vijf de lidstaten is geratificeerd. Er geldt geen uiterlijke inwerkingtreding van het protocol en daarmee van de nieuwe tarieven.

5. Aanpassing Wet uitwerking Autobrief II

De leden van de fracties van de VVD, GroenLinks en DENK vragen naar de verwachte invoeringsdatum van de dieseltoeslag. De Belastingdienst koerst op het in werking laten treden van de toeslag per 1 januari 2020. Zoals ik eerder aan uw Kamer heb medegedeeld is het huidige ICT-systeem van de MRB sterk verouderd en wordt deze momenteel gemoderniseerd.⁶ De invoering van de dieseltoeslag is afhankelijk van ingebruikname van het nieuwe systeem voor de MRB. Om invoering van de toeslag op 1 januari 2020 zo veel mogelijk te borgen heeft de Belastingdienst de Auditdienst Rijk (ADR) onderzoek laten doen naar de oorzaken van de vertraging van de invoering van de toeslag op de MRB op oude vervuilende dieselauto's. Ook uit het rapport van de ADR blijkt dat, ondanks dat het hier gaat om een relatief kleine en inpasbare functionaliteit, de tijdige invoering van de toeslag een zeer complex traject is. Zoals ik u heb gemeld in de 21^e Halfjaarsrapportage monitort de Belastingdienst de voortgang hiervan nauwlettend.⁷

De leden van de fractie van GroenLinks vragen wat de gevolgen zijn voor het uitstel van de MRB-toeslag op oude vervuilende dieselauto's voor het milieu en vragen tevens of die gevolgen kunnen worden gekwantificeerd. Oude vervuilende dieselauto's hebben een onevenredig grote negatieve impact op de luchtkwaliteit, met name in de steden. Van de impact van deze specifieke MRB-maatregel en de gevolgen van het uitstel ervan is geen kwantitatieve analyse beschikbaar. De verwachting van het kabinet is dat de MRB-toeslag ertoe zal leiden dat deze vervuilende dieselauto's versneld het wagenpark uit zullen stromen. Door het uitstel van de MRB-toeslag komt die beoogde uitstroom later op gang. Uitstel van deze maatregel leidt dan ook tot een minder snelle afname van fijnstofconcentraties in de buitenlucht.

⁶ 21e Halfjaarsrapportage d.d. 16 april 2018, Kamerstukken II 2018/19, 31066, nr. 401.

⁷ Het ADR-rapport wordt op de gebruikelijke wijze openbaar gemaakt.

6. Milieubelastingen

De leden van de fractie van D66 vragen op welke wijze dit kabinet zich, ook structureel, inzet om de energielasten van lagere inkomens te verlagen, mede naar aanleiding van het bericht van het CPB over de koopkrachteffecten van energiebeleid in 2019. Voor de korte termijn heeft het kabinet de klimaattafels gevraagd om de inkomenseffecten voor met name de lagere inkomens mee te wegen bij het uitwerken van hun voorstellen. Het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) zal in samenwerking met het CPB het eindvoorstel van de tafels doorrekenen om een beeld te krijgen van onder andere de lasten- en inkomenseffecten.

6.1. Schuif van elektriciteit naar aardgas

De leden van de fractie van GroenLinks vragen hoe de opbrengst van de energiebelasting en de Opslag Duurzame Energie (ODE) voor gas respectievelijk elektriciteit is verdeeld over de verschillende schijven in de energiebelasting. Deze verdeling kan gemaakt worden aan de hand van een uitsplitsing die het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voor het jaar 2016 heeft gemaakt van het energieverbruik van bedrijven over de verschillende schijven van de energiebelasting. Hier is vervolgens het elektriciteits- en aardgasverbruik van huishoudens voor 2016 (bron: Nationale Energieverkenning 2017) aan toegevoegd. De verbruikscijfers van de energiebelasting zijn daarna vermenigvuldigd met de bijbehorende tarieven in 2016 en opgeschaald naar het realisatiecijfer van de energiebelasting in het Financieel Jaarverslag Rijk. Volgens het Financieel Jaarverslag Rijk bedroeg de realisatie van de energiebelasting in 2016 in totaal € 4,543 miljard. Dit betreft de realisatie inclusief belastingvermindering, hetgeen betekent dat de bruto energiebelastingopbrengst hoger uitvalt. Voor de ODE geldt dat de verbruikscijfers zijn vermenigvuldigd met het bijbehorende ODE tarief in 2016. Zie voor de (indicatieve) uitkomsten de onderstaande tabel.

Tabel 3: Opbrengsten energiebelasting

	Opbrengsten EB (aardgas) 2016	Opbrengsten EB (elektriciteit) 2016
1e schijf	€ 3,236 mld	€ 2,665 mld
2e schijf	€ 0,106 mld	€ 0,396 mld
3e schijf	€ 0,043 mld	€ 0,434 mld
4e schijf	€ 0,030 mld	€ 0,005 mld
Totaal	€ 3,415 mld	€ 3,500 mld

Tabel 4: Opbrengsten Opslag Duurzame Energie

	Opbrengsten ODE (aardgas) 2016	Opbrengsten ODE (elektriciteit) 2016
1e schijf	€ 170,2 mln	€ 173,5 mln
2e schijf	€ 7,6 mln	€ 65,2 mln
3e schijf	€ 2,6 mln	€ 71,4 mln
4e schijf	€ 2,6 mln	€ 0,9 mln
Totaal	€ 183,0 mln	€ 311,0 mln

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of er voor zowel gas- als elektriciteitsverbruik voorbeelden kunnen worden gegeven van bedrijven en instanties die vallen onder de tweede, derde en vierde schijf van de energiebelasting. Hierbij geldt dat het energieverbruik in de hogere schijven van de energiebelasting geheel bij bedrijven plaatsvindt, waarbij moet worden opgemerkt dat bijvoorbeeld onderwijsinstellingen en ziekenhuizen ook onder de groep bedrijven worden geschaard. Voor elektriciteit is in de tweede en derde schijf sprake van een gevarieerd beeld. De sectoren met het grootste verbruik zijn hier de industrie, groot- en detailhandel en landbouw. In de vierde schijf voor elektriciteit en de tweede, derde en vierde schijf aardgas bevinden zich voornamelijk industriële bedrijven. Zowel wat betreft gas- als elektriciteitsverbruik bevinden hoofdzakelijk bedrijven in de chemische industrie en aardolie-industrie zich in de tweede, derde en vierde schijf van de energiebelasting. Ook bedrijven uit de voedings- en genotmiddelenindustrie bevinden zich voor een relatief groot deel in de hogere schijven van de energiebelasting.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de 50/50 verdeling tussen huishoudens en bedrijven samenvalt met de eerste versus de overige staffels voor gas en elektriciteit. Dat is niet het geval. In de eerste schijf van de energiebelasting vindt zowel huishoudelijk als bedrijfsmatig verbruik plaats. Immers, kleinere bedrijven zullen met hun verbruik geheel in de eerste verbruiksschijf vallen. Maar ook bedrijven met een hoger verbruik doorlopen eerst de eerste verbruiksschijf. In de hogere schijven van de energiebelasting is het verbruik geheel bedrijfsmatig.

De leden van de fracties van de VVD en GroenLinks vragen wie zich bevinden in de eerste schijf van de energiebelasting, hoeveel ondernemers er door de schuif in de energiebelasting geraakt worden en bij wie de lasten van deze schuif neerslaan. Alle huishoudens en bedrijven die energie verbruiken bevinden zich geheel of gedeeltelijk in de eerste schijf. Het verbruik van huishoudens valt in de regel volledig in de eerste schijf. Alleen bedrijven zullen met hun verbruik de eerste schijf ontstijgen. Het merendeel van het verbruik in de eerste schijf (van zowel aardgas als elektriciteit) vindt plaats door huishoudens. De lasten van de schuif slaan voor € 107 miljoen neer bij huishoudens en voor € 93 miljoen bij bedrijven. Alle huishoudens die energie verbruiken worden door de schuif geraakt. Voor bedrijven

geldt dat met name de bedrijven waarvan het verbruik relatief voor een groot deel in de eerste schijf valt (tot 170.000 m³ aardgas) zwaarder door de schuif geraakt worden.

De leden van de fracties van het CDA en de SGP vragen naar de gevolgen van de schuif in de energiebelasting van elektriciteit naar aardgas voor de glastuinbouwsector. De schuif in de energiebelasting valt voor deze sector voordeliger uit dan voor de meeste andere bedrijfssectoren. Dit komt doordat de glastuinbouw het volledige voordeel heeft van de verlaging van het tarief voor elektriciteit, maar door bijzondere regelingen niet het volledige nadeel heeft van de verhoging van het tarief op aardgas. Zo is bij het deel van de glastuinbouw dat warmtekraftkoppelingen (WKK's) gebruikt het aardgas dat daarin wordt gebruikt volledig vrijgesteld in de energiebelasting. Bij het deel van de glastuinbouw dat gebruikmaakt van reguliere warmtekettels wordt het aardgas belast tegen een verlaagd tarief. Dit tarief stijgt bij de schuif met hetzelfde percentage als het reguliere (hogere) aardgastarief maar de absolute verhoging is door het lagere tarief kleiner.

De leden van de fracties van de VVD, het CDA en de PvdA vragen naar het handelingsperspectief van burgers bij de schuif in de energiebelasting. Het doel van de schuif in de energiebelasting is om de versturende werking van de energiebelasting in de keuze tussen het gebruik van elektriciteit (te hoog belast) en aardgas (te laag belast) te verkleinen. Tegenover het nadeel van de hogere belasting op aardgas staat dus ook een voordeel in de vorm van een lagere belasting op elektriciteit. Daarnaast zijn er diverse regelingen beschikbaar die energiebesparing en hernieuwbare energie in woningen stimuleren. Zo geeft de Investeringsubsidie duurzame energie (ISDE) een tegemoetkoming aan particulieren en bedrijven bij de aankoop van zonneboilers, warmtepompen, biomassaketels en pelletkachels. Energiebesparing in de huursector wordt gestimuleerd met de subsidieregeling energieprestatie huursector (STEP), die in 2018 afloopt. De STEP-regeling stimuleert de verduurzaming van huurwoningen met 3 labelstappen of meer naar minimaal label B bij woningcorporaties en minimaal label C voor particuliere verhuurders. Met ingang van 2019 wordt binnen de verhuurderheffing een heffingsvermindering voor verduurzaming van huurwoningen voorgesteld, die vergelijkbare eisen stelt aan woningrenovaties als de STEP (minimaal 3 stappen en een Energie-Index van maximaal 1,4, voorheen energielabel B). Naast deze al bestaande regelingen kijkt het kabinet samen met de partijen die zijn betrokken bij het klimaatakkoord naar verdere mogelijkheden om te komen tot CO₂-reductie in de gebouwde omgeving.

In de kabinetsappreciatie van het voorstel voor hoofdlijnen van een klimaatakkoord heeft het kabinet verder aangegeven het zeer belangrijk te vinden dat er werk wordt gemaakt van burgerparticipatie in de transitie. Dit kan op verschillende manieren, zoals inspraak bij ontwikkeling van projecten maar ook financiële

participatie in projecten. Om het handelingsperspectief van burgers en bedrijven te bevorderen werkt het kabinet bovendien een brede publieksaanpak en koepelcampagne uit. In de kabinetsreactie heeft het kabinet daarnaast aangegeven dat de transitie voor ieder huishouden en voor iedere Nederlander haalbaar en betaalbaar moet zijn. Bij de vormgeving van (de dekking van) fiscale maatregelen zal het kabinet het element van het handelingsperspectief daarom nadrukkelijk meewegen.

De leden van de fracties van de ChristenUnie en GroenLinks vragen of het kabinet ook voornemens is om een schuif in de energiebelasting van elektriciteit naar aardgas toe te passen in de tweede, derde en vierde verbruiksschijf. Het kabinet heeft dat voornemen niet. De reden daarvoor is dat de problematiek dat elektriciteit in verhouding tot de CO₂-uitstoot zwaarder wordt belast dan aardgas in deze hogere verbruiksschijven in veel mindere mate speelt.

De leden van de fractie van de SP vragen of het kabinet erkent dat het slim is om de vervuiler te belasten zodat die geprikkeld wordt om minder te vervuilen. Het kabinet deelt met de leden van de fractie van de SP dat het goed is om de vervuiler te belasten. Dit geldt zowel voor vervuiling door huishoudens als voor vervuiling door bedrijven. Dit kabinet neemt ook verschillende maatregelen bij beide groepen om het principe dat de vervuiler betaalt te versterken. Zo wordt gewerkt aan de invoering van een vliegbelasting en een CO₂-minimumprijs voor elektriciteitsopwekking, wordt de afvalstoffenbelasting verhoogd en wordt de verhouding van het tarief van de energiebelasting in de eerste schijf tussen elektriciteit en aardgas beter in lijn gebracht met de CO₂-uitstoot. Bij het overwegen van vergroeningsmaatregelen moet wel oog zijn voor de effecten voor huishoudens en bedrijven. Zo moeten bijvoorbeeld de koopkrachteffecten voor huishoudens draagbaar zijn en moeten de effecten op de internationale concurrentiepositie van het bedrijfsleven worden meegewogen.

De leden van de fracties van de ChristenUnie en de SP vragen naar het stimuleren van vermindering van CO₂-uitstoot door het bedrijfsleven. Zo vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie of het kabinet het voornemen heeft om de minimum- CO₂-prijs voor elektriciteitsopwekking te verbreden van elektriciteitsopwekking naar de industrie. In de kabinetsappreciatie van het voorstel voor hoofdlijnen van het klimaatakkoord is aangegeven dat bij de industrie naast een ambitieuze inzet op kostenreductie van CO₂-reducerende technologieën, als stok achter de deur, een borgingsmechanisme zoals een CO₂-heffing op het niveau van de sector zal worden uitgewerkt. In 2019 zal gestart worden met de wetgeving ter invoering hiervan, zodat dit borgingsmechanisme in werking kan treden indien door de industrie onvoldoende voortgang wordt gemaakt richting het CO₂-doel van 2030.

De leden van de fracties van Groenlinks en de SGP vragen in welke mate de schuif in de energiebelasting bijdraagt aan de CO₂-doelstelling. De schuif in de energiebelasting levert een bijdrage van circa 0,1 mton CO₂-reductie per jaar. Deze maatregel alleen is uiteraard niet voldoende om de CO₂-doelstellingen te halen. Het kabinet stelt daarom nog een veelheid aan andere maatregelen voor om CO₂ te reduceren zoals het verbod op elektriciteitsopwekking met kolen. Naast de maatregelen voor CO₂-reductie uit het regeerakkoord wordt door de overheid samen met alle relevante partijen in de maatschappij hard gewerkt aan het bereiken van een klimaatakkoord dat zorgt voor het bereiken van de doelstellingen voor CO₂-reductie in alle sectoren.

De leden van de fractie van de SGP vragen waarom het kabinet er niet voor heeft gekozen om bij de schuif in de energiebelasting de belastingvermindering te verhogen in plaats van het elektriciteitstarief te verlagen. De reden voor deze keuze is dat zonder verlaging van de elektriciteitstarieven voor eenzelfde verbetering van de verhouding tussen het elektriciteitstarief en het aardgastarief, het aardgastarief sterker zou moeten worden verhoogd. Dit zou tot gevolg hebben dat huishoudens en bedrijven met een in verhouding groot aardgasverbruik een sterkere lastenstijging zouden hebben dan in het huidige voorstel.

De leden van de fractie van de SP vragen waarom de rekening van het besluit om de gaskraan in Groningen dicht te draaien bij de burgers wordt gelegd door het belastingtarief op aardgas te verhogen. De verhoging van het belastingtarief heeft geen relatie met beslissingen over de winning van aardgas in Groningen.

De leden van de fractie van DENK vragen of de schuif in de energiebelasting tussen elektriciteit en aardgas budgetneutraal is of dat sprake is van lastenverlichting of – verzwaring. Ook vragen deze leden hoeveel het verhogen en verlagen van de energiebelasting oplevert of kost. De leden van de fractie van DENK vragen wanneer de opbrengsten en kosten in evenwicht zijn en waarom niet is gekozen voor een budgetneutrale schuif van elektriciteit naar gas. De schuif in de energiebelasting brengt de tarieven op elektriciteit en aardgas beter in balans in verhouding tot de CO₂-uitstoot. Daarnaast wordt met deze schuif een opbrengst van € 200 miljoen gegenereerd die wordt gebruikt om de directe belastingen te verlagen. Het kabinet vindt het wenselijk om zo veel mogelijk belasting te heffen op wat we als samenleving niet willen (vervuiling) dan op wat we wel willen (werken en ondernemen). Als de energiebelasting op aardgas met één eurocent wordt verhoogd levert dit € 131 miljoen op. Als de energiebelasting op elektriciteit met één eurocent wordt verlaagd kost dit € 268 miljoen. Oftewel als de verhoging van de energiebelasting op aardgas ongeveer twee keer zo groot is als de verlaging van de energiebelasting op elektriciteit is de variant budgettair neutraal. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een verhoging van de energiebelasting op aardgas met 3

eurocent en een verlaging van de energiebelasting op elektriciteit met 1,46 eurocent.

De leden van de fractie van de PvdA vragen wat de effecten van de schuif in de energiebelasting zijn voor een gezin met twee kinderen met een gemiddeld verbruik in een huurwoning. Er kan geen eenduidige uitspraak gedaan worden over de effecten voor dit specifieke huishouden. Wel kan worden aangegeven dat de belastingen op energie voor een huishouden met een gemiddeld energieverbruik in 2019 zullen stijgen met circa € 133 (incl. btw) bij een gelijkblijvend eigen verbruik.⁸ Dit is inclusief de stijging van de Opslag Duurzame Energie (ODE). Als rekening wordt gehouden met het dalend verbruik van huishoudens conform de methodiek uit de Nationale Energieverkenning 2017 dan bedraagt de stijging € 108 (incl. btw).

De leden van de fractie van de SGP vragen wat de cumulatieve gevolgen van de wijzigingen in de energiebelasting van de afgelopen vijf jaar zijn. In de periode 2014-2018 is de energiebelasting in totaal met € 710,8 miljoen verhoogd, waarvan € 200 miljoen tijdelijk. Zie voor het overzicht de onderstaande tabel.

Tabel 5: Cumulatieve opbrengst EB in € miljoen
(+ is saldoverbeterend/lastenverzwarend)

Maatregel	Parlementaire behandeling	Structurele opbrengst
Verhoging energiebelasting ter dekking van de invoering van het verlaagde tarief voor lokaal duurzaam opgewekte elektriciteit	BP2014	8
Verhoging energiebelasting ter dekking van het behoud van het heffingsplafond in de belasting op leidingwater	BP2015	80
Verhoging energiebelasting ter dekking van de invoering van een vrijstelling kolenbelasting	BP2016	189
Verhoging energiebelasting ter dekking van het uitbreiden van de postcoderoosregeling	BP2016	0,8
Schuif aardgas en elektriciteit	BP2016	230
Tijdelijke verhoging energiebelasting in 2018 en 2019	BP2018	200
Uitbreiding van de stadsverwarmingsregeling in de energiebelasting	BP2018	3
Cumulatieve opbrengst 2014-2018		710,8

De leden van de SGP vragen hoeveel meer energiekosten een gemiddeld bedrijf, een school of een ziekenhuis heeft. In de onderstaande tabel wordt een indicatie gegeven van de effecten van de schuif in de energiebelasting op microniveau voor verschillende verbruikers. De schuif geldt alleen voor de eerste schijf (0 – 170.000 m³ aardgas, 0 – 10.000 kWh elektriciteit). Het weergegeven effect op microniveau is gebaseerd op een indicatief verbruik. Afhankelijk van het daadwerkelijke gas- en

⁸ Hierbij wordt op basis van de NEV2017 uitgegaan van een gemiddeld verbruik van huishoudens van 1.170 m³ aardgas en 2.581 kWh elektriciteit.

elektriciteitsverbruik van de verbruiker kan de stijging van de energiekosten afwijken.

Tabel 6: Effecten schuif in de EB op micro-niveau (+ is lastenverzwarend)

Type verbruiker	Effect gas	Effect elektriciteit	Netto effect
Gemiddeld huishouden	€ 35	€ -19	€ 16
Basisschool	€ 507	€ -72	€ 435
Middelbare school	€ 4368	€ -72	€ 4296
Ziekenhuis	€ 5100	€ -72	€ 5028
Groot chemiebedrijf	€ 5100	€ -72	€ 5028

6.2. Verlagen belastingvermindering energiebelasting

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of het klopt dat juist hogere inkomens profiteren van het inkomensbeleid van het kabinet, gezien het feit dat zij er in koopkracht meer op vooruitgaan dan lagere inkomens. De koopkrachtontwikkeling is niet alleen het resultaat van het inkomensbeleid van het kabinet maar hangt ook sterk af van factoren waar het kabinet geen of slechts zeer beperkt invloed op heeft, zoals de geraamde inflatie of contractloonsstijging. Uit het geraamde koopkrachtbeeld blijkt dat volgend jaar de midden en hogere inkomensgroepen er ongeveer hetzelfde op vooruitgaan. De koopkrachtontwikkeling van de laagste inkomensgroep blijft in vergelijking met de andere inkomensgroepen wat achter. Dit heeft verschillende oorzaken, maar komt onder meer doordat zij nu al relatief weinig belasting betalen. Met kabinetsbeleid is dit moeilijk verder te verlagen. Tijdens de augustusbesluitvorming heeft het kabinet de algemene heffingskorting nog wat extra verhoogd om specifiek de koopkracht van de lagere inkomensgroepen te verbeteren.

De leden van de fractie van DENK vragen waarom de belastingvermindering in de energiebelasting wordt verlaagd. Deze leden vragen verder wat het budgettaire beslag is van deze maatregel. De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom niet is gekozen voor een verhoging van de belastingvermindering. De leden van de fractie van de SGP vragen waarom niet is gekozen voor een verhoging van de belastingvermindering in combinatie met een verhoging van de tarieven. De verlaging van de belastingvermindering past in de verschuiving van directe naar indirecte belastingen. De opbrengst van de maatregel, structureel € 410 miljoen, wordt geheel ingezet om de belastingen op inkomens en winst voor burgers en bedrijven te verlagen. Door de economisch meer verstorende directe belastingen te verlagen kunnen positieve economische effecten worden behaald, zoals vergroting van het arbeidsaanbod doordat werken lonender wordt. Het kabinet vindt de belastingvermindering daarnaast een ongerichte manier om inkomensbeleid te voeren. De belastingvermindering is voor alle huishoudens hetzelfde. Een eenpersoonshuishouden met een hoog inkomen ontvangt daardoor dezelfde vermindering als een gezin met een modaal inkomen en drie kinderen. Dit zorgt

ervoor dat inkomensbeleid door middel van de belastingvermindering relatief veel publieke middelen kost.

De leden van de fractie van DENK vragen hoe de verlaging van de belastingvermindering zich verhoudt tot het draagkrachtbeginsel. Binnen de energiebelasting wordt het verbruik van energie belast, ongeacht het inkomen van de betreffende gebruiker. Ook de belastingvermindering staat los van het inkomensniveau van de gebruiker. Het energieverbruik van huishoudens is afhankelijk van een veelheid aan factoren, zoals gezinssamenstelling, woningtype, de grootte van de woning en het bouwjaar. Dit leidt tot een heterogeen beeld binnen en tussen inkomensgroepen. De maatregelen in de energiebelasting zijn onderdeel van een breder pakket aan maatregelen, waarbij de effecten op de koopkracht voor verschillende groepen in samenhang zijn gewogen.

De leden van de fracties van de ChristenUnie, de SP en de SGP vragen hoe lage inkomens worden gecompenseerd voor de belastingvermindering in de energiebelasting en of in dat kader ook gedacht wordt aan compensatie via toeslagen of sociale zekerheid en of daar dan ruimte voor is binnen de uitgavenkaders. Het kabinet neemt aan de ene kant maatregelen die de lasten voor burgers verzwaren, maar aan de andere kant worden diverse maatregelen genomen die de lasten van huishoudens verlagen, zoals de invoering van het tweeschijvenstelsel en het verhogen van de algemene heffingskorting. Huishoudens, ook die met een lager inkomen, worden via de lastenverlichtende maatregelen meer dan gecompenseerd voor een hogere energierekening.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of de energiebelasting volgens het kabinet een middel zou moeten zijn om grote gebruikers minder te laten verbruiken. In dat kader vragen deze leden of het kabinet bereid is de tarieven voor grootverbruikers te verhogen in plaats van een verlaging van de belastingvermindering. Het hoofddoel van de energiebelasting is het genereren van opbrengsten om de overheidsfinanciën te financieren. Daarnaast deelt het kabinet met de leden van de fractie van de PvdA dat de energiebelasting een prikkel vormt om energie te besparen. Daarbij gaat het kabinet uit van het uitgangspunt dat de vervuiler betaalt. Bij de tariefstelling van de energiebelasting heeft het kabinet verder oog voor de gevolgen voor de koopkracht van burgers en de effecten op de concurrentiepositie van het bedrijfsleven. Dit resulteert in de huidige lastenverdeling in de energiebelasting, die voor circa 50% door huishoudens en circa 50% door bedrijven wordt opgebracht. In het regeerakkoord heeft het kabinet verschillende maatregelen aangekondigd die vervuiling bij zowel burgers en bedrijven beter belasten. Daarnaast zet het kabinet bij de onderhandelingen voor het klimaatakkoord in op een gebalanceerde instrumentenmix, waarbij het belasten van vervuiling een belangrijke rol speelt.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de verlaging van de belastingvermindering het marginale tarief van de energiebelasting niet verandert. De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD vragen naar de milieueffecten van de maatregel. Door de verlaging van de belastingvermindering stijgt de gemiddelde belastingdruk op energieverbruik voor burgers en bedrijven. Het PBL geeft aan dat dit tot energiebesparing zou kunnen leiden. Door de schuif van elektriciteit naar aardgas veranderen ook de marginale tarieven van de energiebelasting. Hierdoor worden verbruikers niet alleen geprikkeld om minder energie te verbruiken maar wordt het ook lonender om bepaalde energiebesparingsmaatregelen te nemen.

De leden van de fracties van het CDA en GroenLinks vragen in hoeveel gevallen sprake is van een negatieve energiebelasting. De leden van de fractie van GroenLinks vragen wat er gebeurt met dit geld. Op basis van het in Woon Onderzoek Nederland 2015 (WoON 2015) gepresenteerde energieverbruik van huishoudens in 2014 wordt ingeschat dat er in 2018 circa 240.000 huishoudens met een negatieve energiebelasting zijn. Bij die inschatting moet wel worden aangetekend dat de groep huishoudens met een negatieve energiebelasting naar verwachting is gegroeid in verband met de toename van het aantal huishoudens met zonnepanelen. Op basis van het energiegebruik in 2014 kan geschat worden dat deze huishoudens gegeven de tarieven in 2018 een negatieve energiebelasting van in totaal ongeveer 18 miljoen euro ontvangen (bron: WoON 2015). In de regel zal de energieleverancier het bedrag aan negatieve energiebelasting met de afnemer verrekenen via de energierekening.

Daarnaast vragen de leden van de fractie van GroenLinks welke inkomensgroepen geraakt worden. Om dit in beeld te brengen is aangesloten bij de indeling naar inkomens die ook wordt gehanteerd in de koopkrachttabellen van het CPB. Daarin worden de huishoudens ingedeeld in vijf gelijke inkomensgroepen naar bruto-inkomen. Huishoudens in bijvoorbeeld instellingen en met een tijdelijk laag inkomen (inkomen lager dan 63% van het wettelijk minimumloon (WML)) worden daarin niet meegenomen. Zie voor de indicatieve verdeling de onderstaande tabel. Deze verdeling kan afwijken als gevolg van het toegenomen aantal huishoudens met zonnepanelen.

Tabel 7: Verdeling negatieve energiebelasting over inkomensgroepen (2018)

Inkomensgroep	Aantal huishoudens met een negatieve EB	Aantal huishoudens per inkomensgroep	Aandeel huishoudens in negatieve EB
1e (<=115% WML)	90.000	1.380.000	36%
2e (115-183% WML)	60.000	1.380.000	25%
3e (183-267% WML)	30.000	1.380.000	14%
4e (267-389%)	20.000	1.380.000	9%

WML)			
5e (>389% WML)	10.000	1.380.000	4%
Buiten CPB-selectie	30.000	740.000	12%
Totaal	240.000	7.640.000	100%

De leden van de fractie van het CDA vragen of de Belastingdienst een deel van de belastingvermindering energiebelasting uitkeert wanneer sprake is van negatieve energiebelasting. Zij vragen daarnaast of het klopt dat verdere verduurzaming bij huishoudens met een laag energieverbruik vaak niet lonend is vanwege de belastingvermindering. In het algemeen wordt de energiebelasting op aardgas en elektriciteit geheven van de energieleverancier. Deze brengt aan de verbruiker per aardgas- en elektriciteitsaansluiting de energiebelasting in rekening. Bij de elektriciteitsaansluiting zal de energiebelasting meestal uit 2 componenten bestaan: het energiebelastingbedrag dat aan de verbruiker wordt doorberekend en het bedrag van de belastingvermindering. Als het bedrag van de te betalen energiebelasting lager is dan het bedrag van de belastingvermindering verrekenet de energieleverancier het verschil met de verbruiker via de energierekening. Verdere verduurzaming kan dus ook bij een laag energieverbruik lonend zijn. Het bedrag aan negatieve energiebelasting dat de verbruiker ontvangt, zal bij een lager energieverbruik namelijk toenemen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of er een overlap bestaat tussen burgers die last hebben van verzilveringsproblematiek bij toeslagen en burgers met een negatieve energiebelasting en of hier een verdeling naar inkomensgroepen voor gemaakt kan worden. Noch bij toeslagen zoals de huur- en zorgtoeslag noch bij de energiebelasting is sprake van verzilveringsproblematiek. In 2018 hebben naar verwachting circa 240.000 huishoudens te maken met een negatieve energiebelasting (bron: WoON 2015).

De leden van de fractie van de SP vragen welke ramingen het kabinet heeft gemaakt van de gevolgen van de verlaging van de belastingvermindering in de energiebelasting voor de verschillende inkomensgroepen in combinatie met hun woonsituatie en mogelijkheden tot energiebesparing. Het kabinet heeft hier geen ramingen van gemaakt, aangezien de mogelijkheden tot energiebesparingen van veel verschillende factoren afhankelijk zijn. Het kabinet heeft het PBL gevraagd om in de jaarlijkse Nationale Energieverkenning de ontwikkeling van de energierekening voor verschillende inkomensgroepen inzichtelijk te maken. Ook is het PBL bezig met een onderzoek naar de betaalbaarheid van de energierekening dat naar verwachting eind dit jaar gepubliceerd zal worden.

6.3. Verhogen tarief afvalstoffenbelasting

De leden van de fractie van het CDA vragen of de verhoging van het tarief van de afvalstoffenbelasting tot grenseffecten kan leiden. Het kabinet heeft in OFM 2019 enkele technische wijzigingen aangebracht aan de in het BP 2018 opgenomen

heffing van afvalstoffenbelasting bij verwijdering buiten Nederland, met het oog op invoering van de heffing per 1 januari 2019. Het uitgangspunt van deze heffing is dat al het in Nederland ontstane afval bij gelijke verwerkingswijze op gelijke wijze wordt belast, ongeacht of die verwerking binnen of buiten Nederland plaatsvindt. Daarmee kan worden voorkomen dat de afvalstoffenbelasting een factor kan worden bij de keuze in welk land afvalstoffen worden verwerkt.

De leden van de fractie van de CDA vragen of het tarief voor de heffing van afvalstoffenbelasting bij verwijdering buiten Nederland afhankelijk is van wanneer de kennisgeving van het bedrijf afloopt. Bij de heffing is het laagste tarief van toepassing dat geldt tijdens de periode van overbrenging. Dat is de periode tussen het eerste afvaltransport en het laatste afvaltransport. Daarnaast is voorzien in de mogelijkheid om bij de inwerkingtreding een overgangsregeling te treffen voor afvalstoffen die naar het buitenland worden overgebracht met toepassing van een EVOA-vergunning die voor de inwerkingtreding is afgegeven. Het doel daarvan is om te voorkomen dat kennisgevers met lopende vergunningen worden overvallen door verplichtingen in het kader van de afvalstoffenbelasting. Vanuit de afvalsector is echter het signaal ontvangen dat op deze bepalingen geanticipeerd zal worden, door voortijdig nog op grote schaal EVOA-vergunningen aan te vragen waarmee de heffing van afvalstoffenbelasting dan kan worden ontweken. Het kabinet vindt dit onwenselijk en zal een nota van wijziging indienen, op basis waarvan de mogelijkheid tot een overgangsregeling wordt beperkt tot EVOA-vergunningen die zijn afgegeven voor de datum van die nota van wijziging. Daarnaast zal worden bepaald dat de periode van overbrenging voor vergunningen die zijn afgegeven voor 1 januari 2019, voor toepassing van het tarief zal worden geacht te beginnen op de datum van het eerste transport na inwerkingtreding van de heffing bij verwijdering buiten Nederland.

De leden van de fractie van het CDA vragen of het verhoogde tarief gaat gelden voor afval dat voor 1 januari 2019 ligt opgeslagen buiten de eindverwerkingsinrichting. Om de afvalstoffenbelasting administratief en uitvoeringstechnisch zo eenvoudig mogelijk te houden, wordt de afvalstoffenbelasting verschuldigd op het moment dat de afvalstoffen worden afgegeven aan de inrichting. Dit is een stortplaats of een afvalverbrandingsinrichting. Voor afvalstoffen die de inrichting weer verlaten, bijvoorbeeld na sortering, wordt een vermindering op de verschuldigde afvalstoffenbelasting toegepast. Voor afvalstoffen die in 2019 worden afgegeven aan een inrichting en dus in 2019 of in een later jaar zullen worden verwerkt, geldt het tarief van 2019.

De leden van de fractie van het CDA vragen of het klopt dat er geen wettelijke regeling is op basis waarvan de eindverwerkingsinrichting de tariefsverhoging kan doorbelasten aan de aanbieder van het afval. Waarom is niet voorzien in een

overgangsregeling, zo vragen deze leden. Er is geen wettelijke regeling op basis waarvan de belastingplichtige voor de afvalstoffenbelasting de tariefsverhoging kan doorbelasten aan de aanbieder van het afval. Dat neemt niet weg dat de belastingplichtige hierover afspraken kan maken met de aanbieders van afval. Aangezien al in het regeerakkoord is aangekondigd dat de afvalstoffenbelasting zou worden verhoogd, is het kabinet van mening dat partijen voldoende gelegenheid hebben gehad om op deze wijziging te anticiperen. Een overgangsregeling zou een prikkel kunnen vormen om voorrang te geven aan de verwerking van onbelaste of vrijgestelde afvalstromen, zoals geïmporteerd afval, en om belaste afvalstromen tijdelijk op andere locaties op te slaan. Het treffen van een overgangsregeling zou daarnaast een budgettaire derving betekenen die gedekt moet worden.

De leden van de fractie van het CDA vragen wat de gevolgen zijn van de verhoging van het tarief van de afvalstoffenbelasting voor de asbestsanering. De leden van de fractie van de SGP vragen of een vrijstelling mogelijk is voor asbest. Zij vragen verder om wat voor belastingderving het gaat bij een vrijstelling voor asbest. De storkosten met inbegrip van de verhoogde belasting zijn een relatief klein deel van de totale kosten van een sanering. Hierdoor zijn de effecten van een eventuele vrijstelling beperkt. Een vrijstelling kan het illegaal opmengen met niet met asbest verontreinigd afval uitlokken en heeft mogelijk handhavingsgevolgen voor de Belastingdienst. Begin 2014 zouden er volgens de inventarisatie nog ongeveer 120 miljoen m² asbestcementen dakplaten zijn. Daarvan zal eind van 2018 ongeveer 45 miljoen m² verwijderd zijn. Dat betekent dat de opgave in de periode 2019-2024 nog circa 80 miljoen m² bedraagt. Een vrijstelling voor dit afval zou in deze periode een budgettaire derving betekenen van in totaal circa € 38 miljoen.

De leden van de fractie van D66 vragen naar de inzet op het voorkomen van sluikstorten, omdat bij de uitvoeringstoets bij de verhoging van de afvalstoffenbelasting is aangegeven dat er geen gevolgen zijn voor de handhaafbaarheid. De uitvoeringstoets ziet op de gevolgen van een maatregel voor de Belastingdienst. Het storten van afvalstoffen buiten de inrichting is geen belastbaar feit voor de afvalstoffenbelasting en valt daarmee buiten de handhavende taak van de Belastingdienst.

De leden van de fractie van D66 vragen welke stappen de regering verder zet om de transitie naar een circulaire economie te stimuleren. Het kabinet zet zich ervoor in om de transitie naar een circulaire economie te versnellen en op te schalen. Daartoe gaat het kabinet met de andere ondertekenaars van het grondstoffenakkoord de transitieagenda's circulaire economie uitvoeren. Het kabinet zoekt telkens een optimale combinatie van marktprikkels, productnormen, wet- en regelgeving, inkoop, kennis en innovatie, campagnes en andere instrumenten om de gewenste versnelling en opschaling te helpen realiseren. Het kabinet gaat bijvoorbeeld de producentenverantwoordelijkheid verbreden naar

onder meer wegwerpproducten, meubels en textiel, inzetten op circulair ontwerpen van producten en diensten en samen met ondernemers en banken financiering vinden voor circulaire business cases en voor innovatie. Zo is er in de klimaatenvlop voor 2019 € 22,5 miljoen beschikbaar gesteld voor circulaire projecten. Ook de verhoging van de afvalstoffenbelasting is onderdeel van de instrumentenmix. Een uitgebreid overzicht van de stappen die het kabinet zet, vindt u in de kabinetsreactie op de transitieagenda's circulaire economie.

De leden van de fractie van DENK vragen of de belasting wordt geheven bovenop de gemeentelijke afvalstoffenheffingen. De leden van de fractie van de SP vragen of huishoudens meer moeten gaan betalen voor hun restafval. De afvalstoffenbelasting geldt voor het storten en verbranden van afvalstoffen. De belasting wordt kort gezegd geheven van de houder van een afvalverbrandingsinrichting of een stortplaats. Deze zal de belasting doorgaans doorberekenen aan de aanbieder van het afval. Het hogere tarief zal een prikkel vormen om afval te verminderen, beter te sorteren en meer te recyclen. Of en in hoeverre de hogere afvalstoffenbelasting zal worden doorberekend aan burgers middels een hogere gemeentelijke afvalstoffenheffing zal van geval tot geval verschillen. Ter illustratie: in 2016 produceerde een Nederlander gemiddeld 560 kg gemeentelijk afval, waarvan circa 180 kg uiteindelijk gestort of verbrand werd. Als de verhoging van de afvalstoffenbelasting niet tot gedragseffecten zou leiden en geheel wordt doorberekend aan de burger, betekent dit per Nederlander een lastenverzwaring van circa € 3. De opbrengst van de verhoging van de afvalstoffenbelasting wordt ingezet om de belastingen op inkomens en winst voor burgers en bedrijven te verlagen.

De leden van de fractie van de VVD vragen wat er wordt verwacht van de verhoging van de belasting op het verbranden van afval voor de recycling en hoe dit wordt gemonitord. Er zijn meerdere zaken die in samenhang spelen en effect hebben op het percentage van het afval dat wordt gerecycled. Naast verhoging van de afvalstoffenbelasting zet het kabinet ook via wijzigingen in het Landelijk Afvalbeheerplan in op meer en hoogwaardigere recycling. Rijkswaterstaat monitort de hoeveelheden die worden gerecycled.

7. Verminderen van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen

De leden van de fractie van het CDA vragen op welke wijze het kabinet verhuurders die niet onder de verhuurderheffing vallen, omdat zij minder dan vijftig verhuurde woningen hebben, gaat verplichten of stimuleren tot het verduurzamen van de huurwoning. De verhuurderheffing geldt voor verhuurders met meer dan 50 woningen met een huur niet hoger dan de liberalisatiegrens. Een heffingsvermindering is dan ook alleen op deze groep van toepassing. Naast deze maatregel wordt in het kader van het klimaatakkoord gesproken over afspraken en maatregelen in de gebouwde omgeving. Dat betreft alle gebouwde omgevingen (zoals

koop- en huurwoningen, scholen, ziekenhuizen en kantoorgebouwen). Deze leden vragen verder of deze verhuurders nog voor een voortgezette Stimuleringsregeling energieprestatie huursector (STEP) in aanmerking komen. De STEP loopt in 2018 af en wordt niet verlengd. De heffingsvermindering verduurzaming is, in die zin, te zien als een opvolger van de STEP.

De leden van de fractie van DENK vragen of het werken met heffingsverminderingen niet erg ingewikkeld is. De heffingsverminderingen in de verhuurderheffing zijn goed uitvoerbaar en werkbaar vanuit het oogpunt van handhaafbaarheid en juridische houdbaarheid. Dat het werken met heffingsverminderingen niet ingewikkeld is, blijkt ook uit de ervaringen met de heffingsverminderingen die vanaf 2014 golden, en waarvan het beschikbare budget inmiddels volledig benut is.

Daarnaast vragen de leden van de fractie van DENK hoeveel het afschaffen van de verhuurderheffing zou kosten. Het afschaffen van de verhuurderheffing kost ruim € 1,7 miljard in 2019. Hierbij is het beleid voor 2019, zoals de voorgestelde tariefsverlaging en uitbreiding van de heffingsvermindering per 2019, al meegenomen.

De leden van de fractie van de SP vragen het kabinet te erkennen dat de vermindering van de verhuurderheffing een druppel op de gloeiende plaat is, omdat de totale lasten van de verhuurderheffing en de implementatie van de eerste richtlijn antibelastingontwijking⁹ (hierna: ATAD1) in totaal € 2 miljard bedragen. Het geheel aan maatregelen dat het kabinet voorstelt, leidt binnen deze kabinetsperiode tot een lastenverlichting voor woningcorporaties. Tegenover de lastenverzwaring als gevolg van de implementatie van ATAD1, stelt het kabinet namelijk maatregelen die voor corporaties een lastenverlichting betekenen. Zo wordt het tarief van de vennootschapsbelasting (Vpb) verlaagd, komt er een heffingsvermindering voor investeringen in verduurzaming en wordt het tarief in de verhuurderheffing verlaagd van 0,591% naar 0,561%. Daarmee worden voor woningcorporaties de effecten van de invoering van ATAD1 in deze kabinetsperiode meer dan ruimschoots gecompenseerd.

Tabel 8: Belastingdruk op woningcorporaties

Maatregel	2019	2020	2021	Struc
ATAD1	102	144	193	353
Tariefsverlaging Vpb	0	-29	-65	-106
Verduurzaming in verhuurderheffing	-26	-52	-78	-104
Tariefsverlaging verhuurderheffing	-100	-100	-100	-100

⁹ Richtlijn (EU) 2016/1164 van de Raad van 12 juli 2016 tot vaststelling van regels ter bestrijding van belastingontwijkingpraktijken welke rechtstreeks van invloed zijn op de werking van de interne markt (PbEU 2016, L 234/26).

Totaal	-24	-37	-50	43
--------	-----	-----	-----	----

Voor de totale lastendruk op woningcorporaties hebben deze maatregelen gevolgen. Doordat de opbrengst van de verhuurderheffing afhankelijk is van endogene factoren als een verandering in de WOZ-waarde en het aantal woningen dat onder de verhuurderheffing valt, zijn er geen ramingen voor de jaren na 2019 beschikbaar. Geschat wordt dat de opbrengsten uit de verhuurderheffing, voor zover deze door de corporatiesector worden opgebracht, in 2021 ongeveer € 0,2 miljard hoger zullen zijn dan in 2018. De totale belastingdruk op woningcorporaties uit ATAD1, Vpb en verhuurderheffing ligt daarmee in 2021 ongeveer € 0,4 miljard hoger dan in 2018. Rekening houdend met de bestaande indicatieve bestedingsruimte woningcorporaties (IBW 2018), zoals dit voorjaar in de Staat van de Volkshuisvesting: Jaarrapportage 2018 benoemd, heeft de corporatiesector dus nog ruimte om de komende jaren te blijven investeren in de woningmarkt.¹⁰

De leden van de fractie van de SP vragen het kabinet een overzicht te geven van de totale belastingdruk voor woningcorporaties, inclusief de Vpb, verhuurderheffing, btw-verhoging en ATAD1. In de onderstaande tabel is aan de hand van ramingen weergegeven hoe de lasten uit de invoering van de ATAD1, de Vpb en de verhuurderheffing zich de komende jaren ontwikkelen voor corporaties. Hierbij is rekening gehouden met de verlaging van zowel het hoge als het lage Vpb-tarief conform de heroverweging van het pakket vestigingsklimaat.¹¹ Voor de btw zijn geen betrouwbare cijfers beschikbaar over de afdrachten specifiek van woningcorporaties.

Tabel 9: ontwikkeling lasten uit de invoering van de ATAD1, de Vpb en de verhuurderheffing voor corporaties voor de komende jaren

Maatregel	2018	2019	2020	2021	Ontwikkeling	Strc.
ATAD1	0	102	144	193	193	353
Vpb	128	142	125	100	-28	134
Verhuurderheffing	1.628	1.634	*	*	*	
Totaal	1.756	1.878				

* Voor deze jaren zijn geen ramingen beschikbaar.

Ten aanzien van de verhuurderheffing is ingeschat dat 95% van de geraamde totaalopbrengsten afkomstig zullen zijn van woningcorporaties, tegenover 5% van andere heffingsplichtige verhuurders. Voor de jaren na 2019 zijn geen ramingen van de verhuurderheffing beschikbaar, omdat de opbrengst afhankelijk is van minder nauwkeurig te voorspellen endogene factoren, zoals een verandering in de WOZ-waarde en het aantal woningen dat onder de verhuurderheffing valt. Geschat wordt dat de opbrengst uit de verhuurderheffing voor zover deze door de

¹⁰ Kamerstukken II 2018/19, 32847, nr. 363.

¹¹ Kamerstukken II 2018/19, 35 000, nr. 72.

corporatiesector wordt opgebracht in 2021 ongeveer € 0,2 miljard hoger zal zijn dan in 2018. Daarmee zou de totale belastingdruk op woningcorporaties, exclusief btw, in 2021 ongeveer € 0,4 miljard hoger liggen dan in 2018.

De leden van de fractie van de ChristenUnie constateren dat de budgettaire opbrengsten van de verhuurderheffing relatief snel toenemen en vragen of dit kansen biedt om woningcorporaties incidenteel tegemoet te komen in hun verduurzamingsopgaven. Het klopt dat de verhuurderheffing afhankelijk is van endogene factoren zoals de WOZ-waarden. De budgettaire spelregels gaan uit van het principe van automatische stabilisatie: inkomstenmeevallers komen ten gunste van het EMU-saldo, inkomstentegenvallers belasten het EMU-saldo. Hogere inkomsten kunnen daardoor niet gebruikt worden voor extra uitgaven. Daartegenover geldt dat bij dalende WOZ-waarden ook geen bijstelling plaatsvindt om de inkomsten te verhogen.

De leden van de fractie van DENK vragen welk bedrag gemoeid is met de heffingsvermindering voor verduurzaming. Daarnaast vragen de leden van de fractie van de SP hoe de € 100 miljoen korting op de verhuurderheffing zich verhoudt tot de bestemde € 100 miljoen binnen de verhuurderheffing voor het verduurzamen van huurwoningen. Het gaat hier om twee verschillende maatregelen. Er is vanaf 2019 een heffingsvermindering voor verduurzaming geïntroduceerd. Hiervoor is in 2019 € 26 miljoen beschikbaar, oplopend tot structureel € 104 miljoen per jaar vanaf 2022. Deze heffingsvermindering wordt niet gefinancierd uit een tariefsaanpassing, maar uit de algemene middelen. Voor de jaren 2019 tot en met 2021 is cumulatief € 156 miljoen beschikbaar. Vanaf 2022 is er jaarlijks structureel € 104 miljoen beschikbaar. Daarnaast wordt het heffingstarief met ingang van 2019 structureel verlaagd. Hiervoor is jaarlijks structureel € 100 miljoen beschikbaar gesteld. In totaal is er dus vanaf 2022 sprake van een structurele lastenverlichting in de verhuurderheffing van € 204 miljoen.

De leden van de fractie van de SGP vragen of eventueel overgebleven bedragen van de vermindering op de verhuurderheffing meegenomen kunnen worden naar het volgende jaar. Dit kan tijdens deze kabinetsperiode. Voor de jaren 2019, 2020 en 2021 is respectievelijk € 26 miljoen, € 52 miljoen en € 78 miljoen beschikbaar. Indien in een van de jaren een minder hoog bedrag wordt toegewezen, kan het resterende bedrag tot het einde van de kabinetsperiode in 2021 meegenomen worden. Tot en met 2021, wanneer het lastenkader sluit, geldt een cumulatief beschikbaar bedrag van € 156 miljoen. Er kunnen door het sluiten van het lastenkader geen bedragen meegenomen worden naar een volgende kabinetsperiode. Vanaf 2022 geldt een jaarlijks structureel beschikbaar bedrag van € 104 miljoen. Daarnaast vragen deze leden of de regeling tijdelijk of structureel is. Voor de invoering is gekozen voor een oplopend pad. Voor de jaren 2019, 2020 en 2021 is respectievelijk € 26 miljoen, € 52 miljoen en € 78 miljoen beschikbaar.

Cumulatief is dit € 156 miljoen. Vanaf 2022 geldt een jaarlijks structureel bedrag van € 104 miljoen.

De leden van de fractie van de SP vragen welke concrete doelstellingen het kabinet heeft met de € 100 miljoen voor verduurzaming en of het kabinet erkent dat de verduurzaming van huurwoningen op deze manier niet opschiet en dat daarmee huurders op kosten worden gejaagd; door de verhuurderheffing en door de energierekening vanwege het uitblijven van het energiezuiniger maken van de huurwoning. De heffingsvermindering verduurzaming is bedoeld om verhuurders te ondersteunen bij het verduurzamen van hun bezit en is onderdeel van een pakket van maatregelen en afspraken ten aanzien van verduurzaming van woningen. De isolatie van woningen draagt bij aan de beperking van de huidige en toekomstige uitgaven aan energielasten voor huurders. In het overleg tussen huurders en verhuurders wordt bij het nemen van maatregelen rekening gehouden met de totale woonlasten. De bedoeling van het kabinet is om de woningvoorraad voor 2050 CO₂-neutraal te maken en hiervoor zijn de eerste stappen gezet. Zo is bijvoorbeeld het Programma Aardgasvrije Wijken gestart en worden in het kader van het klimaatakkoord afspraken gemaakt over verduurzaming van woningen. Het kabinet heeft zich ten doel gesteld om aan het eind van deze kabinetsperiode dertig- tot vijftigduizend woningen per jaar aardgasvrij(-ready) te maken. De doelstelling voor de gebouwde omgeving binnen het klimaatakkoord is een CO₂-reductie van 3,4 Mton in 2030.

De leden van de fractie van de SP vragen of het kabinet bereid is de verhuurderheffing in haar geheel in te zetten voor verduurzaming, nieuwbouw en betaalbaarheid. Hiertoe is het kabinet niet bereid. Dit zou namelijk de facto het vervallen van de inkomsten van de verhuurderheffing betekenen. De nu voorgestelde lastenverlichting in de verhuurderheffing van in totaal structureel € 204 miljoen per jaar betekent al een bijdrage aan de investeringsruimte van de sector.

De leden van de fractie van de VVD vragen wanneer de aangekondigde algemene maatregel van Bestuur naar verwachting zal worden opgesteld en of deze met uw Kamer wordt besproken. Het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit vermindering verhuurderheffing in verband met de heffingsvermindering voor verduurzaming van huurwoningen is inmiddels opgesteld en zal, zo spoedig mogelijk na de stemmingen in uw Kamer over het voorliggende wetsvoorstel, ter advisering aan de Afdeling advisering van de Raad van State worden aangeboden. In dit ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit vermindering verhuurderheffing 2014 worden de nadere eisen van de verbetering van de energieprestatie van huurwoningen bepaald waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor deze heffingsverminderingen. Het gaat daarbij om de invulling van de gestelde

eisen van een verbetering met ten minste drie stappen in de Energie-Index en het behalen van een Energie-Index van maximaal 1,4 na woningrenovatie.

8. Budgettaire aspecten

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of tabel 4 in de memorie van toelichting bij het onderhavige wetsvoorstel kan worden uitgesplitst naar huishoudens en bedrijven en naar inkomensgroepen. In de onderstaande tabel is een uitsplitsing opgenomen van de budgettaire gevolgen van de relevante fiscale vergroeningsmaatregelen naar burgers en bedrijven. Een uitsplitsing van alle fiscale vergroeningsmaatregelen naar inkomensgroepen is niet beschikbaar. Veranderingen in de energielasten werken namelijk door in het algehele inflatiecijfer en beïnvloeden op die manier de berekende koopkrachtontwikkeling van verschillende inkomensgroepen op dezelfde manier. Voor de energiebelasting geldt dat het CPB in het CEP 2018 heeft laten zien dat het koopkrachteffect voor lage inkomens circa 0,2 procentpunt lager is dan gemiddeld.

Tabel 10: Budgettaire gevolgen in € mln (+ is saldoverbeterend/lastenverzwarend)

Maatregel	2021	Structureel	Aandeel burgers	Aandeel bedrijven
Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer	35	35	0%	100%
Versterken milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet)	31	31	0%	100%
Aanpassing Wet uitwerking Autobrief II	-1	-1	100%	0%
Schuif van elektriciteit naar aardgas	200	200	54%	46%
Verlagen belastingvermindering energiebelasting	410	410	92%	8%
Verhogen tarief afvalstoffenbelasting	105	105	0%	100%
Verminderen van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen	-78	-104	0%	100%

De leden van de fractie van GroenLinks vragen hoeveel de energierekening van een huishouden met een gemiddeld verbruik in 2019 stijgt als gevolg van diverse aanpassingen in de belasting op energie (ODE, EB, inclusief btw). Ook wordt gevraagd om na te gaan of het klopt dat de energierekening (inclusief btw) bij een gemiddeld verbruik van 1470 m³ gas en 3.000 kWh elektriciteit stijgt van € 541 naar € 719. Voor een huishouden met een gemiddeld energieverbruik van 1170 m³ aardgas en 2581 kWh elektriciteit stijgen de belastingen op energie met circa € 133 (incl. btw) bij een gelijkblijvend eigen verbruik.¹² Deze berekening is inclusief de stijging van de ODE. Afhankelijk van het daadwerkelijke gas- en elektriciteitsverbruik van een huishouden kan de stijging van de energiekosten afwijken. Als rekening wordt gehouden met het dalend verbruik van huishoudens

¹² Op basis van de Nationale Energieverkenning 2017.

conform de methodiek uit de Nationale Energieverkenning 2017 dan bedraagt de stijging € 108 (incl. btw). Bij een verbruik van 1470 m³ gas en 3000 kWh elektriciteit stijgen de belastingen op energie met € 152 bij een gelijkblijvend eigen verbruik. De stijging van de energierekening is derhalve lager dan de veronderstelde stijging van € 178 (€ 719 - € 541). Overigens wijkt het verbruik van 1470 m³ gas en 3000 kWh elektriciteit af van het gemiddelde verbruik van een huishouden zoals blijkt uit de Nationale Energieverkenning 2017.

Ook wordt gevraagd of deze wijzigingen betekenen dat de belastingen op energie voor een huishouden met een gemiddeld energieverbruik komend jaar met meer dan 30% stijgen. Indien voor deze vergelijking wordt uitgegaan van een gelijkblijvend, gemiddeld verbruik van huishoudens van 1170 m³ aardgas en 2581 kWh elektriciteit voor zowel 2018 als 2019 en in de vergelijking alleen de energiebelasting en de ODE worden meegenomen, dan bedraagt de stijging inclusief btw circa 33%.

Tot slot wordt gevraagd hoeveel een huishouden in 2019 aan totale energiebelasting (EB en ODE) betaalt per kWh elektriciteit en per m³ aardgas en hoeveel een grootverbruiker in 2019 gemiddeld betaalt per kWh elektriciteit en per m³ aardgas. Voor het antwoord op deze vraag is aangenomen dat het volledige verbruik van huishoudens aan de eerste schijf van de energiebelasting kan worden toegerekend. Voor een grootverbruiker wordt indicatief uitgegaan van een verbruik van 10 miljoen kWh elektriciteit en 10 miljoen m³ aardgas. Zie voor de uitkomsten de onderstaande tabel.

Tabel 11: Overzicht gemiddelde tarieven EB en ODE in 2019 (excl. indexatie) in eurocenten

Type verbruiker	Gemiddeld tarief EB gas	Gemiddeld tarief ODE gas	Gemiddeld tarief EB elektriciteit)	Gemiddeld tarief ODE elektriciteit
Huishouden	29,001	5,240	9,738	1,890
Grootverbruiker	3,149	0,754	1,428	0,749

De leden van de fractie van het CDA vragen het kabinet om aan te geven met welke hoeveelheid import bij de voorgenomen verhoging van het tarief in de afvalstoffenbelasting is gerekend bij de raming en waarom het verhogen van het tarief de komende jaren € 5 miljoen en structureel € 58 miljoen meer oplevert dan bij het regeerakkoord is geraamd. Wat betreft de hoeveelheid geïmporteerd afval heeft Rijkswaterstaat de relevante afvalstromen voor de raming in kaart gebracht en informatie aangeleverd over de grondslagen van het verbranden en storten van afval. Hierbij is de grondslag van het verbranden van afval gecorrigeerd voor het geïmporteerde afval, omdat geïmporteerd afval niet wordt belast. Daarbij heeft Rijkswaterstaat voor de jaren 2019 en verder ingeschat dat de hoeveelheid geïmporteerd afval dat in afvalverbrandingsinstallaties wordt verbrand circa 2

miljoen ton per jaar bedraagt. De totale belastbare grondslag voor de afvalstoffenbelasting bedraagt in 2019 circa 6,5 miljoen ton.

Het verhogen van het tarief van de afvalstoffenbelasting levert zowel structureel als binnen de kabinetsperiode € 105 miljoen op. Dit wijkt af van het bedrag dat bij het regeerakkoord is geraamd, omdat de ramingen uit het regeerakkoord eenmalig worden geactualiseerd voor indiening van het wetsvoorstel. De taakstellende opbrengst van de afvalstoffenbelasting van € 100 miljoen in het regeerakkoord is daarbij afgesproken naar het prijspeil in 2017. De verhoging wordt echter ingevoerd met ingang van 2019. Bij vaststelling van de bijbehorende tariefsverhoging wordt daarom het bedrag van € 100 miljoen geïndexeerd voor de periode 2017-2019. Per abuis is in het wetsvoorstel Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019 aangegeven dat de structurele opbrengst voor het verhogen van het tarief van de afvalstoffenbelasting € 158 miljoen bedraagt. De structurele opbrengst bedraagt echter net als de opbrengst binnen de kabinetsperiode € 105 miljoen.

De leden van de fractie van het CDA vragen waarom de schuif in de energiebelasting € 20 miljoen meer oplevert dan bij het regeerakkoord en of dit een gevolg is van het meenemen van de glastuinbouwsector. Ook deze bijstelling, van € 20 miljoen, is het gevolg van het feit dat de ramingen uit het regeerakkoord eenmalig worden geactualiseerd bij indiening van het wetsvoorstel. Naar aanleiding van deze actualisatie zijn de energiebelastingsleutels voor 2019 vastgesteld, die enigszins afwijken van de sleutels voor 2018. Dit is geen gevolg van het meenemen van de glastuinbouwsector. De glastuinbouwsector maakte namelijk ook ten tijde van de regeerakkoordraming al onderdeel uit van de raming.

De leden van de fractie van het CDA vragen waarom de verlaging van de belastingvermindering in de energiebelasting € 17 miljoen meer oplevert dan bij het regeerakkoord. Dit is het gevolg van het feit dat de ramingen uit het regeerakkoord voor de indiening van het wetsvoorstel eenmalig worden geactualiseerd. De sleutel voor de belastingvermindering bedraagt derhalve voor 2019 € 8,04 miljoen per euro belastingvermindering, terwijl ten tijde van het regeerakkoord nog met de voorgaande sleutel van € 7,70 miljoen per euro belastingvermindering is gerekend. De belastingvermindering wordt in 2019 met € 51 (exclusief btw) verlaagd.

De leden van de fractie van DENK vragen wat het kost om de verlaging van de belastingvermindering in de energiebelasting terug te draaien. Het terugdraaien van de maatregel kost € 410 miljoen.

9. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger

De leden van de VVD-fractie vragen om kwantificering van de vermindering van de administratieve lasten van het afschaffen van de BPM-teruggaaf op taxi's. De afschaffing van de BPM-teruggaaf op taxi's heeft tot gevolg dat taxivervoerders

voortaan geen teruggaafverzoek BPM meer hoeven in te dienen. Er wordt verondersteld dat er per aangekochte taxi een verzoek om teruggaaf wordt ingevuld. In totaal gaat het om circa 5.000 teruggaafverzoeken per jaar. Daarbij wordt gerekend met een uurtarief van € 40 per uur en een geschat tijdsbeslag per verzoek van drie kwartier. Verder zijn er beperkte besparingen in aanmerking genomen voor het feit dat de taxivervoerders in de periode na indiening van het teruggaafverzoek niet meer geconfronteerd worden met de mogelijke afdracht van rest-BPM en dat zij tijd besparen ingeval er in deze periode een overdracht van de taxi plaatsvindt. In totaal geldt dat de maatregel een administratieve lastenreductie voor het bedrijfsleven tot gevolg heeft van naar verwachting € 0,16 miljoen.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoe voorkomen kan worden dat de forfaitaire bijtelling voor de ter beschikking gestelde fiets van de zaak extra administratieve lasten oplevert voor werkgevers. Verder vragen deze leden hoe wordt geborgd dat deze regeling voor ondernemers makkelijker is uit te voeren. Op basis van de huidige regelgeving dient bij een ter beschikking gestelde fiets per fiets, rekening houdend met alle omstandigheden van het geval, een kilometerprijs te worden bepaald. Deze kilometerprijs, vermenigvuldigd met de gereden kilometers in privé, bepaalt dan de hoogte van de bijtelling. De voorgestelde forfaitaire bijtelling op basis van een percentage van de consumentenadviesprijs van de fiets voorkomt dit. Duidelijke en eenvoudige fiscale regels om de waarde van het privévoordeel te bepalen dragen daarom juist bij aan het verminderen van de administratieve lastendruk. Daarmee is ook geborgd dat de regeling makkelijker is uit te voeren voor ondernemers.

De leden van de fractie van de VVD vragen voor wiens rekening de administratieve lasten en de kosten bij RVO.nl komen. De uitvoering door RVO.nl wordt door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gefinancierd. Voor het aanvragen en definitief maken van de heffingsvermindering voor verduurzaming zijn recente energieprestatiecertificaten nodig. Deze dienen te worden aangevraagd en bekostigd door de aanvrager van de heffingsvermindering, de verhuurder.

10. Uitvoeringskosten Belastingdienst

De leden van de fractie van GroenLinks vragen naar de huidige uitvoeringskosten van de fiets van de zaak bij de Belastingdienst en het effect op deze kosten als er geen bijtelling voor de fiets van de zaak zou zijn. De leden van de fractie van het CDA vragen waarom de uitvoeringskosten van de voorgestelde bijtellingsregeling hoog zijn. Deze leden vragen ook wat de structurele uitvoeringskosten voor de Belastingdienst zijn. Het toezicht op de juiste toepassing van de bijtelling voor de fiets van de zaak vindt veelal plaats bij de reguliere controles. Dit vormt slechts een beperkt onderdeel van de totale controle. Bij de Belastingdienst worden geen gegevens bijgehouden op het niveau van de onderdelen waar een controle zich op

kan richten. Er zijn daarom geen concrete cijfers bekend over de huidige uitvoeringskosten van de fietsregelingen van de zaak. In algemene zin geldt dat het huidige toezicht op de bijtellingsregels ten aanzien van ter beschikking gestelde fietsen vanwege de complexe vaststelling van de waarde in het economische verkeer arbeidsintensief is. Overigens zou het achterwege laten van de bijtelling zoals de leden van de fractie van GroenLinks opperen met zich brengen dat feitelijk een vorm van loon in natura zonder belastingheffing blijft. Dat is overigens wel mogelijk vanuit de vrije ruimte van de werkkostenregeling. De verwachting is dat het gebruik van ter beschikking gestelde fietsen van de zaak toeneemt als gevolg van de voorgestelde vereenvoudigde bijtellingsregeling. Vanwege het verwachte, toenemende gebruik wordt voorzien in een structurele toename van capaciteitsinzet ten aanzien van vooroverleg en regulier toezicht. De structurele uitvoeringskosten bedragen € 320.000.

De leden van de fractie van het CDA vragen waarom de uitvoeringskosten van de voorgestelde forfaitaire bijtelling van de fiets van de zaak zo hoog zijn en vragen naar de structurele hoogte van de uitvoeringskosten. De verwachting is dat de vereenvoudiging van de bijtelling voor de fiets van de zaak in een toenemend gebruik resulteert. Om die reden is ook een toenemende capaciteitsinzet in de gerelateerde werkstromen benodigd. Vanwege het verwachte toenemende gebruik is er een structurele toename in capaciteitsinzet voorzien ten aanzien van vooroverleg en het reguliere toezicht. In de eerste drie jaren na invoering van de regeling verwacht de Belastingdienst een toename van het aantal verzoeken om vooroverleg ten aanzien van de eerste toepassing van de nieuwe regeling in de praktijk. Er is een incidentele capaciteitsinzet voorzien om dit op te vangen. Van de structurele uitvoeringskosten (€ 320.000, vier fte) voor handhaving/toezicht is een deel (€ 150.000, twee fte) bestemd voor vooroverleg en het overige deel voor toezicht. De incidentele uitvoeringskosten (€ 460.000, zes fte) zien op de capaciteitsinzet voor extra, incidenteel vooroverleg in de eerste drie jaren van de nieuwe regeling. De invoering van de nieuwe regeling vergt ook een aanpassing in de aangifte inkomstenbelasting en daarmee samenhangende systemen. De incidentele uitvoeringskosten voor die automatiseringsinspanning bedragen € 250.000.

De leden van de fractie van de VVD vragen wat de uitvoeringskosten van de Belastingdienst zijn bij de afschaffing van de teruggaafregeling BPM toegedeeld naar de verschillende categorieën voertuigen. Er is geen splitsing te maken in de uitvoeringskosten toebedeeld naar de verschillende categorieën voertuigen. De totale kosten (en besparing) voor de Belastingdienst zijn opgenomen in de bijbehorende uitvoeringstoets.

De leden van de fractie van de VVD vragen wat de uitvoeringskosten van de Belastingdienst zijn voor de aanpassing van de Wet uitwerking Autobrief II (latere

invoering dieseltoeslag). Zoals in de uitvoeringstoets is vermeld zijn er geen extra uitvoeringskosten verbonden aan deze maatregel. Deze maatregel voorziet enkel in een wijziging van de datum van inwerkingtreding.

De Staatssecretaris van Financiën,

Menno Snel