

Vergaderjaar 2001–2002

**28 014**

## **Wijziging van enkele belastingwetten c.a. (Belastingplan 2002 III-Natuur, milieu en vervoer)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Inhoudsopgave**

1	Algemeen	2
1.1	Inleiding	2
2	Natuur en milieu	3
2.1	Natuur	3
2.1.1	Verruiming herinvesteringsreserve	3
2.2	Milieu	3
2.2.1	Continuering Dubo-regeling voor woningen	3
2.2.2	Verruiming MIA	4
2.2.3	Wet belastingen op milieugrondslag	4
2.2.3.1	De afvalstoffenbelasting	4
2.2.3.2	Aanpassingen van de REB	4
2.2.4	Heffing op vaartuigen	7
2.2.5	Belasting op oppervlaktedelfstoffen	8
3	Vervoer	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Verlaging en vergroening van autobelastingen	9
3.2.1	Uitvoering motie Hofstra/Crone en de motie Dijkstal; 2 <sup>e</sup> tranche	9
3.2.2	Stimulering zuinige personenauto's	11
3.2.3	Continuering BMP-vrijstelling voor elektrische en hybride auto's	12
3.2.4	Veiligheidsbevordering en vergroening lijst vrijgestelde BMP-accessoires	13
3.3	Aanpassing inrichtingseisen bestelauto's	14
3.4	Aanpassingen autokostenfictie	14
3.4.1	Versoepeling regime bestelauto's en auto's voor wachtdiensten	14
3.4.2	Aanpassing staffeling i.v.m. belasten woon-werkkilometers	15
3.5	Aanpassing carpoolregeling	16
3.6	Verruiming fietsregeling	17
3.7	Belastingrijke kilometervergoeding	17
	Artikelsgewijze toelichting	17

# 1. ALGEMEEN

## 1.1 Inleiding

Het Kabinet stelt in het kader van de begroting 2002 een aantal belastingmaatregelen voor. Mede vanwege de in het verleden geuite wens van de Raad van State, de Tweede Kamer en de Eerste Kamer zijn de maatregelen ondergebracht in een vijftal afzonderlijke wetsvoorstellen. Deze zijn: Wijziging van enkele belastingwetten c.a. (Belastingplan 2002 I-Arbeidsmarkt en inkomensbeleid), Wijziging van enkele belastingwetten c.a. (Belastingplan 2002 II-Economische infrastructuur), Wijziging van enkele belastingwetten c.a. (Belastingplan 2002 III-Natuur, milieu en vervoer), Wijziging van enkele belastingwetten c.a. (Belastingplan 2002 IV-Herziening successie- en schenkingsrecht, BTW-maatregelen, artiesten- en sportersregeling, alsmede overige aanpassingen) en Wijziging van enkele belastingwetten c.a. (Belastingplan 2002 V-Sociale zekerheidswetgeving). In het onderhavige wetsvoorstel zijn de volgende maatregelen opgenomen:

### *Natuur*

- Stimulering natuur/groen (eerste tranche): verruiming herinvesteringsreserve

### *Milieu*

- Continuering DUBO-regeling voor woningen
- Verruiming MIA
- Verhoging afvalstoffenbelasting met € 11,34 (f 25)
- Aanpassingen REB
- Verhoging WKK-afdrachtskorting in de REB tot 0,57 eurocent (1,25 cent) per kWh per 1/1/2001
- Wijziging WKK-definitie
- Liberalisering markt groene stroom (REB en groencertificaten)
- Reparatie grondslag REB (waterstof)
- Kabinetsstandpunt vaartuijgenbelasting en belasting op oppervlaktedelfstoffen

### *Vervoer*

- Uitvoering motie Hofstra/Crone (2e tranche):
- Verlaging motorrijtuigenbelasting personenauto's (benzine en LPG) met 6,5%
- Accijnsverlaging LPG en laagzwavelige benzine met 1,36 eurocent (3 cent) per 1/10/2002
- Afschaffing paarse dieselregeling in combinatie met een generieke accijnsverlaging voor diesel met 2,40 eurocent (5,29 cent)
- Stimulering zuinige personenauto's door middel van een premieregeling belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM)
- Continuering faciliteit in de BPM voor elektrische auto's en hybride auto's
- Veiligheidsbevordering en vergroening lijst vrijgestelde BPM-accessoires
- Aanpassing inrichtingseisen bestelauto's voor BPM
- Aanpassingen autokostenfictie (auto van de zaak):
- Versoepeling regime bestelauto's en auto's voor wachtdiensten
- Aanpassing staffelgrenzen i.v.m. belasting woon-werkverkeerkilometers
- Aanpassing carpoolregeling
- Verruiming fietsregeling
- Afronden belastingvrije kilometervergoeding op € 0,28

Voor de budgettaire en administratieve lasten en de Europese en persoonlijke aspecten van de bovengenoemde maatregelen wordt verwezen naar de memorie van toelichting behorende bij het wetsvoorstel Belastingplan 2002 I-Arbeidsmarkt en inkomensbeleid.

## **2. NATUUR EN MILIEU**

### **2.1 Natuur**

In een tijd waarin ruimte steeds schaarser wordt is bevordering van natuur belangrijk. Het beleid is er dan ook op gericht om een ecologische hoofdstructuur in stand te houden. Ook via de fiscale weg wordt hieraan bijgedragen. In dat kader is in dit wetsvoorstel een voorstel opgenomen om de herinvesteringsreserve uit de Wet inkomstenbelasting 2001 te verruimen met de gevallen van verplaatsing van bedrijven in het kader van de aankoop van gronden voor de EHS. Het kabinet heeft voor het jaar 2002 in totaal € 14 mln (f 30 mln) beschikbaar gesteld voor fiscale maatregelen. Met de in dit wetsvoorstel opgenomen maatregel is € 9 mln (f 20 mln) gemoeid.

#### *2.1.1 Verruiming herinvesteringsreserve*

Sinds 1 januari 2001 wordt bij staking van een IB-onderneming als gevolg van bepaalde vormen van overheidsingrijpen de afrekening over de belastingclaim op stille reserves voorkomen door deze claim door te schuiven naar de boekwaarden van investeringen in bedrijfsmiddelen die in het kader van een andere bestaande of een nieuwe onderneming worden aangeschaft. Aangezien de totstandkoming van de ecologische hoofdstructuur en strategische groenprojecten (EHS/SGP) gebaseerd is op vrijwilligheid, valt dit niet onder de thans in de Wet inkomstenbelasting 2001 opgenomen omschrijving van overheidsingrijpen. Om deze redenen kunnen bedrijven die verplaatst worden om ruimte te maken voor de EHS/SGP geen gebruik maken van deze regeling.

Teneinde deze belemmering weg te nemen, wordt voorgesteld om ook in geval van verplaatsing van bedrijven in het kader van de aankoop van gronden voor de EHS/SGP toe te staan dat de stille reserves mogen worden doorgeschoven naar een andere onderneming. In dit wetsvoorstel is daartoe opgenomen dat het moet gaan om bij ministeriële regeling aan te wijzen gevallen in het kader van de ontwikkeling en totstandkoming van de EHS/SGP.

### **2.2 Milieu**

#### *2.2.1 Continuering Dubo-regeling voor woningen*

De regeling duurzaam bouwen (DUBO-regeling) is voor het eerst opgenomen in de Regeling groenprojecten per 1 november 1996 en gold voor een periode van drie jaar. Nadien is de regeling steeds verlengd, laatstelijk tot 1 januari 2002. De regeling levert een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling en het op grotere schaal introduceren van duurzaam gebouwde woningen. Het ambitieniveau van de onder de regeling gerealiseerde woningen is en blijft hoog door een continue aanpassing van de technische maatlat, waardoor de regeling zich blijft richten op de voorhoede. Mede vanwege de succesvolle bijdrage aan het milieu en de voortdurende verlengingen van de regeling, is in het kader van de milieudrukcompensatie besloten de DUBO-regeling met ingang van 1 januari 2002 structureel te maken.

### 2.2.2 Verruiming MIA

Sinds 1 januari 2000 is de milieu-investeringsaftrek van kracht voor aangegeven investeringen in het belang van de bescherming van het Nederlandse milieu. Tegelijkertijd is er nog een subsidieregeling voor milieuadviezen. Het naast elkaar bestaan van deze instrumenten is weinig efficiënt. Derhalve wordt voorgesteld dat bedrijven de milieu-investeringsaftrek kunnen toepassen op een milieuadvies. Dit vindt plaats door de kosten van een milieuadvies toe te rekenen aan de investeringskosten van de milieu-investering waarop dat milieuadvies betrekking heeft. Het toepassen van de milieu-investeringsaftrek op de advieskosten is, evenals in de subsidieregeling, beperkt tot het midden- en kleinbedrijf. De Europese regelgeving laat steun aan grote bedrijven voor zulke kosten niet toe.

### 2.2.3 Wet belastingen op milieugrondslag

In de Wet belastingen op milieugrondslag worden wijzigingen voorgesteld in de afvalstoffenbelasting, de brandstoffenbelasting en de regulerende energiebelasting. Op deze wijzigingen zal hierna per maatregel afzonderlijk worden ingegaan.

#### 2.2.3.1 De afvalstoffenbelasting

De belangrijkste wijziging in de afvalstoffenbelasting betreft een verhoging van € 11,34 (f 25) van het hoge tarief voor het storten van afvalstoffen. In bijlage 13 van de Miljoenennota 2000 is aangekondigd dat, in vervolg op de verhoging van het hoge tarief van de afvalstoffenbelasting met f 75 per 1 januari 2000, de belasting met ingang van 1 januari 2001 nogmaals met f 25 zou worden verhoogd. Vorig jaar is tijdelijk afgezien van de invoering van deze verhoging. Het terugdringen van het storten van brandbaar en/of herbruikbaar afval staat voorop bij het inzetten van het instrument afvalstoffenbelasting. Bij het tot stand brengen van maatregelen in deze belasting is het steeds een belangrijke overweging geweest dat de voorkeursvolgorde van verwijderen van afvalstoffen, zoals die in de Wet milieubeheer is vastgelegd, zoveel mogelijk ook tot uitdrukking wordt gebracht in de prijs die voor de verschillende wijzen van verwijderen moeten worden betaald. Inmiddels is gebleken dat de hoeveelheid afval die aan de stortplaatsen wordt aangeboden, niet afneemt. Door de verhoging van het hoge tarief moet het aantrekkelijker worden om over te gaan tot hergebruik van de producten en materialen. De terugsluis van deze vergroeningsmaatregel is meegenomen in het algemene lastenbeeld.

Ingevolge artikel 12, tweede lid, worden soms bij wijze van fictie (afval)stoffen in verband met hun aanwending binnen de inrichting niet als afvalstoffen aangemerkt, en zijn bij de afgifte aan de inrichting niet belast. Thans wordt expliciet aangegeven dat deze fictie uitsluitend geldt voor de afvalstoffenbelasting.

Verder zal per 1 januari 2002 het nihil tarief voor asbest vervallen en zal het worden belast tegen het lage tarief dat van toepassing is op gevaarlijke afvalstoffen. Voorts zal per diezelfde datum reinigbare baggerspecie worden belast.

#### 2.2.3.2 Aanpassingen van de REB

##### *WKK afdrachtkorting*

In het Belastingplan 2001 is in de REB een bijzondere regeling ter stimulering van installaties voor warmtekrachtkoppeling (WKK) geïntroduceerd. Via een zogenoemde afdrachtkorting worden WKK installaties gestimuleerd met € 0,002 (f 0,005) per kWh tot een maximum van 200 GWh netto

aan het elektriciteitsnet geleverde elektriciteit. Zodra goedkeuring is ontvangen van de Europese Commissie zal de regeling bij koninklijk besluit met terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2001 in werking treden.

De huidige concurrentiepositie van door installaties voor warmtekrachtkoppeling opgewekte elektriciteit is in veel gevallen nog steeds niet gunstig door o.a. dalende energieprijzen en de hogere kostprijs van door WKK installaties opgewekte elektriciteit. Dit heeft tot gevolg dat vele installaties niet in staat zijn om rendabel te werken. Verschillende bedrijven hebben inmiddels de productie al dan niet tijdelijk stilgelegd. Voor het realiseren van de Nederlandse klimaatdoelstellingen blijft een brede toepassing van WKK evenwel van groot belang. De afdrachtskorting in de REB van € 0,002 (f 0,005) per aan het net geleverde kWh wordt daarom verhoogd tot € 0,0057 (f 0,0125) per kWh. Deze verhoging werkt, na goedkeuring van de Europese Commissie, terug tot 1 januari 2001. Om het effect te verruimen wordt de beperking tot maximaal 200 GWh netto aan het elektriciteitsnet geleverde elektriciteit per installatie uitgebreid tot 1000 GWh.

Eind 2000 is bij brief van de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal (kamerstukken II 2000/2001, 27 400 XIV, nr. 45) ten behoeve van kleinschalige WKK een tijdelijke stimuleringsmaatregel in de sfeer van de REB aangekondigd. Daartoe zou de afdrachtskorting voor kleine WKK-installaties gedurende een periode van 2 jaar voor de eerste 10 miljoen kWh met f 0,01 extra worden gestimuleerd. De thans opgenomen regeling vervangt deze voorgenomen regeling en breidt deze uit tot alle aan het net geleverde elektriciteit tot het vorengenoemde maximum van 1000 GWh. Voorts is ervan afgezien om de stimuleringsmaatregel te beperken tot twee jaar.

#### *Wijziging WKK definitie*

In het Belastingplan 2001 is in verband met de introductie van de bijzondere regeling ter stimulering van WKK installaties de definitie van een installatie voor warmtekrachtkoppeling in de Wet belastingen op milieu-grondslag aangescherpt. De in die definitie opgenomen rendementseis is daarbij gestroomlijnd met de rendementseis die in het kader van de regeling energie investeringsaftrek en de regeling willekeurige afschrijving milieu investeringen wordt gesteld teneinde alleen de meest efficiënte installaties voor subsidie in aanmerking te laten komen. Het afgelopen jaar is gebleken dat hierdoor onbedoeld nogal wat installaties voor warmtekrachtkoppeling geen gebruik kon maken van de inputvrijstelling in de brandstoffenbelasting (BSB). In de brandstoffenbelasting wordt een dergelijke rendementseis niet gehanteerd voor de inputvrijstelling voor brandstoffen die worden gebruikt voor het opwekken van energie. Ook voor andere elektriciteitsopwekkers geldt in dat kader geen rendementseis. Het ligt voor de hand dat in beginsel alle installaties die in enigszins betekanende mate elektriciteit opwekken voor de vrijstelling in aanmerking moeten kunnen komen. Daarom wordt de desbetreffende bepaling in de brandstoffenbelasting met terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2001 aangepast. Voorts wordt, gelet op de uniformiteit in uitvoering en regelgeving, een vergelijkbare vrijstelling in de regulerende energiebelasting hiermee in overeenstemming gebracht.

#### *Liberalisering markt groene stroom*

Met ingang van 1 juli 2001 is de eerste fase van de liberalisering van de markt voor duurzaam opgewekte elektriciteit van start gegaan. Vanaf die datum zijn consumenten vrij om een andere leverancier voor duurzaam opgewekte elektriciteit te kiezen dan de leverancier waarvan zij daarvoor – verplicht – hun elektriciteit betrokken. Die keuzevrijheid heeft voorlopig alleen betrekking op zogenoemde duurzame elektriciteit en geldt slechts

indien consumenten voor 100 procent duurzame elektriciteit afnemen. Vanaf 1 januari 2002 zal de markt voor duurzaam opgewekte elektriciteit geheel vrij zijn.

Op grond van de regulerende energiebelasting (REB) bedraagt het tarief voor duurzame elektriciteit nihil. Om voor deze faciliteit in aanmerking te komen dient de elektriciteitsleverancier wel via een nieuw systeem met groencertificaten aan te tonen dat de door hem geleverde elektriciteit daadwerkelijk op duurzame wijze is opgewekt. Het systeem van groencertificaten is neergelegd in de Regeling groencertificaten Elektriciteitswet 1998. Voor geïmporteerde op duurzame wijze opgewekte elektriciteit zullen slechts groencertificaten worden verstrekt indien in het land waar de elektriciteit wordt opgewekt een systeem bestaat als bedoeld in artikel 5 van de Richtlijn betreffende de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen op de interne elektriciteitsmarkt, danwel anderszins voldoende waarborgen kunnen worden verschaft dat de elektriciteit gegarandeerd groen is. De precieze vormgeving wordt zal worden opgenomen in de Regeling groencertificaten Elektriciteitswet 1998 die daartoe zal worden aangepast. Zoals nu reeds het geval is, dient er een specifiek contract te zijn afgesloten met de gebruiker dat zogenoemde groene stroom wordt geleverd. De afdrachtskorting ingevolge artikel 36o blijft thans ongewijzigd. Leveranciers die uitsluitend op duurzame wijze opgewekte elektriciteit leveren – gedacht wordt met name aan de per 1 januari 2002 in verband met de liberalisering nieuw toetredende belastingplichtigen – kunnen ook gebruik maken van de afdrachtskorting.

Waterkrachtcentrales vormen in Europa reeds lange tijd een bron van duurzame energie en zoals bekend is er veel waterkrachtstroom beschikbaar voor de Europese markt. Grote bestaande waterkrachtcentrales zijn zeer efficiënt, terwijl ook veel kleinere centrales in deze landen al zonder steun rendabel zijn. Vanwege het hoge steunniveau voor duurzame energie in Nederland is het voor buitenlandse producenten van waterkrachtstroom uitermate interessant naar Nederland te exporteren om in aanmerking te komen voor de Nederlandse REB faciliteiten. Dit leidt nu reeds tot grote export van goedkope waterkrachtstroom naar Nederland. Met het openen van de Nederlandse groene markt zal de import van waterkrachtstroom uit bestaande buitenlandse bronnen naar verwachting sterk toenemen. Zo lang binnen Europa nog geen sprake is van een level playingfield voor de groene energiemarkt zal ten gevolge van de groot-schalige import van waterkrachtstroom de Nederlandse groene elektriciteitsmarkt worden verstoord. Om dit te voorkomen wordt elektriciteit opgewekt door waterkracht vooralsnog in zijn geheel uitgesloten van het nihil tarief van de REB. In het Energierapport komt de Minister van Economische Zaken hierop terug en zal een meer structurele oplossing presenteren.

#### *Reparatie grondslag REB*

Er bestaan mogelijkheden om waterstof te gebruiken als brandstof ter vervanging van aardgas ten behoeve van huishoudelijke of industriële toepassingen. Waterstof als zodanig is echter niet opgenomen in de heffingsgrondslag van de BSB en de REB. Dit betekent dat op dit moment de aflevering c.q. het gebruik van zuivere waterstof niet belastbaar is voor de BSB en dat op de levering van waterstof aan eindverbruikers geen REB geheven wordt. Voor waterstof dat wordt bijgemengd in het aardgasnet is het niet geheel duidelijk of het onder de heffingsgrondslag van de BSB/REB valt. Om te voorkomen dat een heffingslek ontstaat op dit punt, wordt voorgesteld om waterstof dat als vervanging van aardgas wordt gebruikt, op dezelfde wijze in de heffing van BSB en REB te betrekken als aardgas.

Bij brief van 13 juni 2001 is het vierde Nationaal Milieubeleidsplan aan de Tweede Kamer aangeboden. Hierin wordt de kabinetsvisie geschetst met

betrekking tot de plaats van klimaatneutrale energiedragers in het kader van een transitie naar een duurzame energiehuishouding. Een van de technologieën waarbij in feite sprake is van de vervaardiging van klimaatneutrale c.q. schoon-fossiele energiedragers, betreft de productie van waterstof uit aardgas waarbij de vrijkomende CO<sub>2</sub> wordt afgevangen en op milieuverantwoorde wijze definitief wordt verwijderd c.q. wordt hergebruikt. In de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid deel I (kamerstukken II 1998/99, 26 603, nrs. 1 en 2) is aangegeven dat de REB in dergelijke gevallen zo spoedig mogelijk zodanig zal worden aangepast dat klimaatneutrale c.q. schoon-fossiele energiedragers voordelen krijgen vergelijkbaar met de afdrachtkorting van artikel 36o en het nihiltarief voor groene stroom van artikel 36i. Hiervoor is in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid deel I met ingang van 2001 f 10 mln (€ 4,5 mln) beschikbaar gesteld, oplopend tot maximaal f 50 mln (€ 23 mln) per jaar vanaf 2003.

#### *Overige wijzigingen*

Dit wetsvoorstel bevat tevens een regeling voor kolencentrales die een van afvalproducten afkomstige brandstof van wisselende samenstelling die meestal ook een biomassa-component omvat (SRF: Solid Recovered Fuel) bijstoken. De regeling bestaat uit een getrapte tegemoetkoming om het biomassa-aandeel dezelfde behandeling te geven als andere biomassa-stromen in dat kader. Dit vloeit voort uit een toezegging bij het zogenoemde kolenconvenant zoals vermeld in de memorie van toelichting op het Belastingplan 2001 (kamerstukken II 2000/2001, 27 431, nr. 3, blz. 16–17). De in verband hiermee voorgestelde regeling (artikel 36u) treedt niet in werking dan nadat het convenant is gesloten en de maatregel is goedgekeurd door de Europese Commissie.

In de REB wordt voorts voorgesteld bepaalde voorwaarden voor toepassing van de terugaafregeling voor non-profit instellingen, die thans zijn opgenomen in artikel 8ja Uitvoeringsregeling belastingen op milieu-grondslag, in de wet zelf op te nemen. Deze wettelijke verankering van de regeling is in de toelichting bij de zesde nota van wijziging op het Belastingplan 2000 (kamerstukken II 1999/2000, 26 820, nr. 27) aangekondigd.

#### *2.2.4 Heffing op vaartuigen*

In het Regeerakkoord is de intentie opgenomen een vaarbelasting te introduceren, met een opbrengst van € 36 mln (f 80 mln). Door de toenmalige Staatssecretaris van Financiën is in 1999 de werkgroep Kamminga ingesteld om te adviseren over de vormgeving van deze belasting en de aan zo'n belasting verbonden aspecten.

De werkgroep heeft er op gewezen dat een heffing alleen op maatschappelijk draagvlak kan rekenen als een substantieel deel van de opbrengst wordt aangewend voor de watersportsector en de totale opbrengst wezenlijk lager is dan de in het Regeerakkoord genoemde f 80 mln. Voorts heeft de werkgroep benadrukt dat nader onderzoek nodig was naar onder meer vormgeving, perceptiekosten, rechtsgrond en verhouding met EU-recht, dit mede in het licht van het feit dat begin negentiger jaren door de Raad van State tot twee keer toe een afwijzend advies is gegeven op voorstellen voor een vaarbelasting.

Het kabinet heeft sinds het advies van de werkgroep Kamminga eind 1999 uitgebreid gekeken naar de mogelijkheden om een vaarbelasting zodanig vorm te geven dat recht wordt gedaan aan dit advies en de eerdere juridische en uitvoeringstechnische bezwaren zouden worden ondervangen. Zolang de beroepsvaart als gevolg van internationale afspraken niet in een heffing kan worden betrokken blijft de rechtsgrond echter prohibitief voor de invoering van een belasting zoals voorzien in het Regeerakkoord. Voorts botst de door de werkgroep Kamminga bepleite bestemming met het begrotingsbeleid en zullen de perceptiekosten relatief hoog zijn.

Het kabinet is dan ook van mening dat er thans geen reëel perspectief bestaat voor een belasting als voorzien in het Regeerakkoord. Als wordt uitgegaan van een heffing die zich uitsluitend richt op pleziervaartuigen en waarvan de opbrengst gebruikt zou worden om milieumaatregelen gerelateerd aan het gebruik van waterwegen te financieren en knelpunten in het toervaartwegennet aan te pakken, kan worden overwogen om een watersportbijdrage te heffen van de desbetreffende doelgroep. Zo'n heffing zou buiten het fiscale kader staan. Met zo'n doelbijdrage is het benodigde draagvlak te creëren, zonder tegen de belemmeringen van een formele belastingwet aan te lopen. Niettemin zitten ook aan een dergelijke heffing haken en ogen, zoals het uitgavenkader en de ook hier relatief hoge innings- en handhavingskosten. Ook zal zo'n voorstel moeten worden geverifieerd op verenigbaarheid met de EU-bepalingen en de Mededingingswet. Mede gezien het implementatietraject voor zo'n heffing en teneinde budgettaire ruimte te vinden voor de gewenste uitgaven, meent het kabinet dat de beslissing tot invoering van een dergelijke watersportbijdrage in het kader van het komende Regeerakkoord zou moeten worden genomen. In technische zin zal evenwel al het nodige werk worden uitgevoerd teneinde invoering van deze bijdrage in de volgende regeerperiode desgewenst mogelijk te maken.

#### *2.2.5 Belasting op oppervlakedelfstoffen*

In de memorie van toelichting bij de Tariefwet 2001 is gesproken over de eventuele invoering van een belasting van oppervlakedelfstoffen (BOD). Een van de belangrijkste voorwaarden voor het invoeren van deze belasting was dat er een passend fiscaal instrumentarium gevonden zou kunnen worden waarmee, met instemming van de Europese Commissie, de belastingopbrengst teruggesluisd kon worden naar het bedrijfsleven. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat een gerichte terugsluis naar de winnende en verwerkende industrie via het bestaand fiscaal instrumentarium slechts beperkt mogelijk is. In dit verband is van belang dat de negatieve economische effecten met name optreden bij de verwerkende industrie in de grensregio. Voorts is gebleken dat de nagestreefde vrijstellingen voor niet-vergunningplichtige winningen en winningen in het kader van natuurbouw Europeesrechtelijk zeer kwetsbaar zijn, waardoor de vormgeving van een BOD ten opzichte van de oorspronkelijke uitgangspunten wezenlijk dient te worden aangepast.

Het kabinet acht het niet mogelijk om voor bovengenoemde problemen op korte termijn oplossingen te vinden en is er daarom nog niet aan toe om op dit moment over de invoering van de BOD te besluiten. Met name de terugsluisproblematiek lijkt alleen oplosbaar indien deze in een ruimer financieel kader wordt geplaatst door een volgend kabinet. Afgesproken is dat het kabinet in het kader van de besluitvorming over deel drie van het structuurschema oppervlakedelfstoffen II (SOD II) een beslissing zal nemen over de belasting van oppervlakedelfstoffen, waarbij tegelijkertijd ook alternatieve financieringsmethoden, te weten een stimuleringsfonds voor duurzame bouwstoffenvoorziening en het opschorten van de domeinvergoedingen op delfstoffenwinning uit rijkswateren, in de afweging zullen worden betrokken. In de tussentijd zal het kabinet openstaan voor elk realistisch en uitvoerbaar alternatief waarmee vergelijkbare milieuresultaten kunnen worden bereikt die het kabinet met de invoering van de BOD voor ogen stond. Er zal een wetsvoorstel in technische zin worden voorbereid zodat invoering in een volgende kabinetsperiode mogelijk is.



### **3. VERVOER**

#### **3.1. Inleiding**

In de brief van de Staatssecretaris van Financiën inzake enige fiscale aspecten van mobiliteit van 19 juni 2001, kenmerk AFP 2001-375, is een uiteenlopend aantal onderwerpen in analyserende vorm aan de orde gekomen. Met deze brief is uitvoering gegeven aan de door ons gedane toezegging bij de behandeling van de Belastingherziening en het Belastingplan 2001 rondom met name de auto en de fiets. Daarnaast is in de brief ook aandacht geschonken aan knelpunten die in de praktijk over de toepassing van de autokostenfictie zijn gerezen. Vooruitlopend op de mogelijkheden om deze knelpunten in de wetgeving aan te pakken zijn echter reeds in de uitvoeringssfeer versoepelingen in de toepassing van de autokostenfictie voor de bestelauto getroffen.

In de brief is aangekondigd dat een en ander zou worden uitgewerkt in voorstellen bij het Belastingplan 2002. Deze voorstellen betreffen onder meer een verdere verlichting en vergroening van de autobelastingen ter uitvoering van de moties Hofstra/Crone (Kamerstukken II, 1999-2000, 26 800 IXB, nr. 35) en Dijkstal c.s. (Kamerstukken II, 2000-2001, 27 400, nr. 17) en aanpassingen in de autokostenfictie met betrekking tot het woon-werkverkeer en de bestelauto's. Het betreft een voor het kabinet samenhangend pakket van zowel lastenverzwarende als lastenverlichtende maatregelen dat per saldo leidt tot een lastenverlichting. Hierna worden de diverse voorstellen nader toegelicht.

#### **3.2. Verlaging en vergroening van autobelastingen**

##### *3.2.1 Uitvoering motie Hofstra/Crone en de motie Dijkstal; 2e tranche*

In het jaar 2000 is een tweetal moties ingediend die enerzijds tot doel hadden om een lastenverlichting voor de automobilist te bewerkstelligen en waarin anderzijds een vergroening van de autobelastingen wordt bepleit. Het betreft de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s. In deze moties wordt het kabinet onder meer gevraagd om in lijn met het algemene streven van variabilisatie, meerjarige samenhangende voorstellen te doen voor een combinatie van vergroening van autobelastingen en verlaging van de motorrijtuigenbelasting (mrb).

##### *Pakket 2001*

In het kader van het belastingplan 2001 zijn de volgende maatregelen getroffen:

- Verlaging van de mrb voor alle motorrijtuigen (met uitzondering van zware vrachtwagens met een toegelaten maximum massa van 12 000 kg en meer) met (macro) € 141 mln (f 310 mln). Per voertuig leidde dit tot een verlaging van de mrb met 6,9%;
- Stimulering van schone personen- en bestelauto's tot en met 1 januari 2005. Het budgettaire beslag daarvan loopt op tot € 61 mln (f 135 mln) in 2004. Deze faciliteit is per 1 juli 2001 in werking getreden;
- Accijnsverlaging voor laagzwavelige dieselolie. Met ingang van 1 maart 2001 is deze stimuleringsregeling voor laagzwavelige dieselolie van kracht geworden waarbij in eerste instantie de accijns voor deze milieuvriendelijke diesel generiek is verlaagd met 8,5 cent per liter. Deze verlaging is in mei 2001 conform de wettelijke systematiek teruggebracht tot 1,36 eurocent (3 cent) per liter toen bleek dat het marktaandeel laagzwavelige dieselolie inmiddels was gestegen tot meer dan 90%. De kosten voor deze in het kader van het zogenoemde dieselakkoord tussen het kabinet en het vervoerend en verladend bedrijfsleven d.d. 16 september 2000 overeengekomen accijns-

verlaging bedragen voor het jaar 2001 € 102 mln (f 225 mln) en structureel € 82 (f 180 mln).

#### *Pakket 2002*

Als tweede stap in de uitvoering van de vorengenoemde moties wordt binnen de prioriteitsafweging en de omvang van de lastenverlichting voor 2002 het volgende voorgesteld:

- Stimulering van de aanschaf van zuinige personenauto's in de BPM; in onderdeel 2.2.2. is dit voorstel nader uitgewerkt. De budgettaire derving bedraagt structureel € 64 mln (140 mln);
- Verlaging van de mrb voor benzine- en LPG-personeauto's met (macro) € 73 mln (f 160 mln) structureel. Per personenauto (benzine en LPG) betekent dit een verlaging van de mrb met 6,5%;
- Accijnsverlaging voor de laagzwavelige benzine vanaf 1 oktober 2002 met 1,36 eurocent (3 cent); deze stimulering is tijdelijk omdat met ingang van 2005 deze laagzwavelige benzine verplicht is.
- Generieke accijnsverlaging voor dieselolie met 2,40 eurocent (5,29 cent) onder een gelijktijdige afschaffing van de zogenoemde administratieve teruggaafregeling voor «paarse» diesel voor de zware vrachtauto's met een maximaal toegelaten massa van meer dan 12 000 kg. Deze accijnsverlaging vindt gefaseerd plaats per 1 januari 2002 en 1 oktober 2002 met respectievelijk 1,04 eurocent (2,29 cent) en 1,36 eurocent (3 cent).

Bij de vormgeving van het pakket 2002 hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- de zogenoemde teruggaafregeling paarse dieselolie dient in verband met Europese regelgeving met ingang van 1 januari 2002 substantieel te worden verminderd en na 2002 zal een derogatie voor het voortzetten van deze regeling niet meer worden verleend;
- om een lastenverzwaring voor het zware vrachtvervoer (vrachtwagens met een toegelaten maximum massa van 12 000 kg en meer) te voorkomen als gevolg van het vervallen van de teruggaafregeling paarse dieselolie, dient de accijns op dieselolie te worden verlaagd met het bedrag dat thans in het kader van de teruggaafregeling paarse dieselolie wordt teruggegeven (2,40 eurocent (5,29 cent) per liter); Dit is ook overeengekomen in het zogenoemde dieselakkoord;
- de lastenverlichting dient zo veel mogelijk in lijn te zijn met het in het verleden ingezette variabelisatiebeleid, dat wil zeggen waar mogelijk de vaste lasten voor de autobezitter verlagen en de variabele kosten verhogen;
- in navolging van het succes van de maatregel tot versnelde introductie van laagzwavelige dieselolie verdient de stimulering van laagzwavelige benzine nadere overweging;
- de vormgeving van de lastenverlichting dient inpasbaar te zijn in het budgettaire beeld.

De gekozen fasering van de lastenverlichting in 2002 houdt enerzijds verband met de wens om nog in 2002 tot een integrale afschaffing van de paarse dieselregeling te komen in combinatie met een generieke accijnsverlaging voor de dieselolie en anderzijds de budgettaire inpasbaarheid in het totaal van de beschikbare lastenverlichting voor 2002.

Concreet betekent een en ander voor de personenauto's het volgende:

Personenauto	Tijdstip	Maatregel
Benzine	01-01-2002	MRB verlaging 6,5%
	01-10-2002	Accijnsverlaging laagzwavelige benzine: 1,36 eurocent (3 cent)
LPG	01-01-2002	MRB verlaging 6,5%
	01-10-2002	Accijnsverlaging LPG: 1,36 eurocent (3 cent)
Diesel	01-01-2002	Accijnsverlaging diesel: 1,04 eurocent (2,29 cent)
	01-10-2002	Accijnsverlaging diesel: 1,36 eurocent (3 cent)

Het budgettaire belang van beide maatregelen voor de benzine- en de LPG-personenauto (mrb-verlaging per 1 januari 2002, gevolgd door accijnsverlaging per 1 oktober 2002) komt daarmee voor 2002 op € 98 mln (f 215 mln) en structureel op € 168 mln (f 370 mln) op jaarbasis. De totale lastenverlichting voor de dieselpersonenauto (in totaal 2,40 eurocent (5,29 cent) accijnsverlaging) bedraagt ongeveer € 36 mln (f 80 mln) structureel. De budgettaire derving gemoeid met de lastenverlichting van de benzine en LPG-auto's is daarmee verhoudingsgewijs vergelijkbaar met de lastenverlichting voor de dieselpersonenauto. Overigens is de budgettaire derving voor 2002 en volgende jaren, verbonden aan de accijnsverlaging voor diesel, reeds bij het Belastingplan 2001 verwerkt in het budgettaire beeld en in de meerjarige belastingramingen. De derving van € 36 mln (f 80 mln) legt daarmee geen additioneel beslag op de lastenverlichtingsruimte voor 2002.

### 3.2.2. Stimulering zuinige personenauto's

#### *Inleiding*

Bij het belastingplan 2001 is voor 2002 een stimuleringsregeling voor zuinige auto's aangekondigd. Deze aankondiging is nader uitgewerkt in de brief en notitie van de Staatssecretaris van Financiën inzake enige fiscale aspecten van mobiliteit.

Centraal bij de uitwerking van een stimuleringsmaatregel is het onderzoek naar de effectiviteit van de verschillende varianten voor de stimulering van zuinige auto's zoals dat is toegezegd bij de behandeling van de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid Deel I (kamerstukken II 1999/2000, 26 800, nr. 1). Het rapport van dit onderzoek is door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 26 maart 2001 aan de Tweede Kamer aangeboden.

#### *Premievariant*

Uit het onderzoek naar de effectiviteit van de verschillende varianten voor de stimulering van zuinige auto's komt naar voren dat een zogenoemde premievariant de meest effectieve maatregel is. Het koppelen van het BPM-tarief als zodanig mede aan de zuinigheid van een auto zoals in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid Deel I werd aangekondigd is minder effectief, omdat onder meer het stimuleringsbedrag minder herkenbaar is voor de autokoper. In dat geval is het stimuleringsbedrag immers verwerkt in de prijs waarvoor de auto in de showroom wordt aangeboden. Een koppeling aan het MRB-tarief komt uit het onderzoek als ineffectief naar voren. Op basis van deze uitkomsten wordt voorgesteld de stimulering van zuinige personenauto's vorm te geven door het verlenen van teruggaaf van een deel van de voor de zuinige personenauto betaalde BPM aan de koper.

De teruggaaf zal worden gekoppeld aan het op 18 januari 2001 ingevoerde energie-etiket voor nieuwe personenauto's als bedoeld in het Besluit

etikettering energiegebruik personenauto's (Stb. 2000, 475). Op dit energie-etiket wordt de zuinigheid van een auto ten opzichte van andere in grootte gelijke auto's aangeduid door middel van 7 energie-efficiëntieklassen. Deze klassen worden aangeduid met de letters A tot en met G en met een kleur verlopend van groen, via geel en oranje naar rood. In onderstaande tabel is de verdeling naar het energie-etiket volgens de huidige verkopen weergegeven.

A	B	C	D	E	F	G
meer dan 20% zuiniger 1%	10–20% zuiniger 15%	0–10% zuiniger 42%	0–10% minder zuinig 27%	10–20% minder zuinig 10%	20–30% minder zuinig 3%	Meer dan 30% minder zuinig 2%

Personenauto's met het A-, B- en C-label zijn zuiniger dan gemiddeld voor hun grootte. Auto's met het D-, E-, F- en G-label zijn minder zuinig dan gemiddeld voor hun grootte.

Voorgesteld wordt om een teruggaaf van BPM te geven aan personenauto's die onder het A-, en B-label vallen en wel van € 1000 (f 2204) voor auto's die onder het A-label vallen en van € 500 (f 1102) voor auto's die onder het B-label vallen.

Het toekennen van een teruggaaf bij de aanschaf van nieuwe personenauto's die onder het C-label vallen (bijna 250 000 auto's) zou een relatief groot beslag leggen op de budgettaire ruimte voor lastenverlichtingen. Bovendien zou dat een dusdanig beslag leggen op de gegeven budgettaire ruimte dat de hoogte van de premies voor het A- en B-label substantieel lager zullen uitvallen en die voor het C-label geen substantiële omvang zal kunnen hebben. Het verwachte milieueffect van de maatregel zou daarmee aanzienlijk worden beperkt. Het toekennen van een aankooppremie voor auto's met het C-label zou dan voorts veeleer het karakter hebben van een lastenverlichting met relatief weinig additioneel stimulerings-effect.

Aan de stimuleringsmaatregel wordt vorm gegeven door de toekenning van de teruggaaf aan de koper (degene op wiens naam de eerste tenaamstelling van het kenteken plaats vindt).

Uitvoeringstechnisch zal de uitkering geheel geautomatiseerd kunnen verlopen door een koppeling van het label aan het kenteken. De uitkering zal derhalve verlopen zonder tussenkomst van de importeurs of de dealers. Anders dan bijvoorbeeld bij de uitkering van de energiepremie voor huishoudelijke apparaten, behoeft ook door de koper geen verzoek te worden gedaan, omdat door de Dienst Wegverkeer (RDW) het label gekoppeld wordt aan het kenteken. Bij de eerste tenaamstelling van de auto gaat deze informatie naar de belastingdienst die de teruggaaf uitkeert.

#### *Milieuaspecten*

Uit het uitgevoerde onderzoek naar de effectiviteit van verschillende varianten voor de stimulering van zuinige auto's is naar voren gekomen dat de voorgestelde regeling met name bij privé-rijders een verandering van het aankoopgedrag zal stimuleren. Een en ander zal naar verwachting vrijwel onmiddellijk leiden tot een toename van de verkoop aan de privé-rijders van 100% voor auto's met het A-label en 33% voor auto's met het B-label.

#### *3.2.3. Continuering BPM-vrijstelling voor elektrische en hybride auto's*

Zoals is aangekondigd in de brief en de notitie inzake enige fiscale aspecten van mobiliteit wordt voorgesteld om de tijdelijke vrijstelling van

belasting van personenauto's en motorrijwielen voor personenauto's die (mede) worden aangedreven door een elektromotor te verlengen met twee jaren. Deze vrijstelling zou aflopen op 1 juli 2002. De voorgestelde definitie leidt ertoe dat alleen hybride personenauto's die als schoon of zuinig kunnen worden aangemerkt in aanmerking komen voor de vrijstelling van de BPM. Relatief zware personenauto's die naast een gewone verbrandingsmotor tevens over een elektromotor beschikken teneinde extra kracht te genereren en niet om deze motorrijtuigen milieuvriendelijker te maken, zullen niet onder de voorgestelde definitie vallen. Vanuit milieuoogpunt wordt namelijk niet beoogd dat dergelijke grote, zware, hybride zogenoemde Sport Utility Vehicles met een naar verhouding toch nog hoog brandstofverbruik voor vrijstelling van de BPM in aanmerking komen. Daarnaast wordt voorgesteld de definitie aan te vullen met personenauto's die op waterstof rijden. Waterstofauto's zijn erg schoon: totaal geen uitstoot van CO, HC en deeltjes en een zeer lage uitstoot van NO<sub>x</sub>. Verder kennen waterstofauto's tijdens gebruik natuurlijk geen uitstoot van CO<sub>2</sub>. De definitiewijziging leidt er toe dat ook de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 moet worden aangepast. In de motorrijtuigenbelasting geldt een vrijstelling voor motorrijtuigen met een elektromotor en een vermindering van het tarief voor hybride voertuigen doordat het gewicht van de elektromotor en de bijbehorende accu's niet worden meegeteld voor de belastinggrondslag. De technische eisen zullen worden genotificeerd overeenkomstig richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 204).

#### *3.2.4. Veiligheidsbevordering en vergroening lijst vrijgestelde BPM-accessoires*

Op grond van artikel 9, negende lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 is bij ministeriële regeling een aantal voorzieningen aangewezen waarvan de waarde geen onderdeel vormt van de belastinggrondslag.

Voorgesteld wordt om, in het verlengde van de tendens om fiscale wetgeving te vergroenen, de huidige lijst te vervangen. De nieuwe lijst zal worden gebruikt als een dynamisch stimuleringsmiddel voor milieusparende en veiligheidsbevorderende voorzieningen. Dit is in een algemeen overleg met de vaste Commissie voor Financiën uit de Tweede Kamer op 13 april 2000 toegezegd. Het oogmerk is hierdoor een bredere toepassing van (nieuwe) voorzieningen te stimuleren.

Na overleg met de RAI en de BOVAG zal ondergetekende in samenspraak met de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat een nieuwe lijst vaststellen. Bij de nieuwe accessoires kan worden gedacht aan levensbesparende voorzieningen bij botsingen (zoals zij-airbags/inflatable curtains), bepaalde remsystemen voor motoren, een automatisch bandenspanningscontrolesysteem en dergelijke. De huidige milieuvoorzieningen (econometer, aardgasinstallatie etc.) worden ook in de nieuwe lijst opgenomen.

Voorzieningen als de autotelefoon en de kosten van de thans niet meer toegepaste tectylbehandeling zullen vervallen. Door het vervallen van de BPM-vrijstelling voor de laatstgenoemde voorzieningen leidt deze herziening van de lijst per saldo tot een budgettaire opbrengst van € 18 mln (f 40 mln). Deze opbrengst is weer aangewend binnen het totaal van het autopakket.

### 3.3. Aanpassing inrichtingseisen bestelauto's

Veiligheid op de weg is een onderwerp dat ook het kabinet van groot belang acht. In dat kader is aan de orde gesteld om een onderdeel van de definitie van bestelauto's, te weten de blinderingseis van de laadruimte, aan te passen. In de praktijk (onderzoeken) komt naar voren dat de verplichte (gewone) rechterbuitenspiegel de beperking van het zichtveld door het ontbreken van een zijruit aan de rechterkant van de laadruimte, niet volledig ondervangt. Het TNO merkt in zijn rapport «Zichtveldverbeterende systemen voor vrachtwagens» (1999) onder meer op dat het toevoegen van extra zichtveld belangrijk is voor het terugdringen van het ongevalsrisico. Naar aanleiding van de uitkomsten van het TNO-onderzoek heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een subsidieregeling in het leven geroepen voor speciale rechterbuitenspiegels voor vrachtauto's.

Voor bestelauto's wordt voorgesteld te kiezen voor de oplossing om een niet geblindeerde zijruit aan de rechterzijde van de laadruimte toe te staan. De blinderingseis is in 1994 gesteld in het kader van de aanscherping van de definitie van bestelauto's teneinde het particuliere gebruik van bestelauto's – dat in de periode daarvoor een steeds hogere vlucht nam – terug te dringen. Door de blinderingseis was het enerzijds mogelijk een duidelijk visueel onderscheid te maken tussen een «normale» en een «grijze» personenauto. Anderzijds maakte deze eis het voor particulieren minder aantrekkelijk om een auto met een grijs kenteken (bestelauto) te rijden. Niettemin bestaat bereidheid omwille van de veiligheid de blinderingseis voor uitsluitend de rechterzijruit te laten vallen. Het is echter niet de bedoeling dat het wederom toestaan van een zijruit zal leiden tot een hernieuwde groei van het particuliere gebruik. Een en ander zal daarom nauwgezet worden gevolgd.

### 3.4 Aanpassingen autokostenfictie

#### 3.4.1 Versoepeling regime bestelauto's en auto's voor wachtdiensten

Anders dan onder de Wet op de inkomstenbelasting 1964, geldt de autokostenfictie in de Wet inkomstenbelasting 2001 niet alleen voor personenauto's maar ook voor bestelauto's. Alleen bestelauto's die door aard of inrichting uitsluitend of nagenoeg uitsluitend geschikt blijken te zijn voor vervoer van goederen vallen niet onder deze regeling. Voor andere bestelauto's zijn de administratieve lasten beperkt door het stellen van vereenvoudigde regels. Voor een bestelauto die op jaarbasis meer dan 500 kilometer, maar niet meer dan 4000 kilometer voor privé-doeleinden wordt gebruikt, kan worden volstaan met een registratie van de privéritten en een opgave van het totaal aantal zakelijke kilometers op jaarbasis. Bij besluit van 15 juni 2001, nr. RTB 2001/793M is goedgekeurd, dat deze regeling ook kan worden toegepast indien de bestelauto meer dan 4000 maar minder dan 7000 kilometer voor privé-doeleinden wordt gebruikt. Bij een auto die minder dan 500 kilometer voor privé-doeleinden wordt gebruikt is een rittenregistratie niet noodzakelijk, maar kan het bewijs van het aantal voor privé-doeleinden gereden kilometers ook op andere wijze worden geleverd.

Bij bestelauto's die weliswaar voor privé-doeleinden worden aangewend, maar door hun aard of inrichting feitelijk slechts tot een beperkt voordeel voor de bezitter leiden, wordt de forfaitaire regeling in de praktijk niettemin vaak als onbillijk ervaren. Het voor de belastingheffing in aanmerking te nemen voordeel wordt immers uitsluitend bepaald door de catalogusprijs van de bestelauto en door de aan het aantal voor privé-doeleinden gereden kilometers gekoppelde vaste percentages. Er wordt geen rekening gehouden met de mate waarin de bestelauto feitelijk

geschikt is om voor privé-doeleinden te worden gebruikt. In verhouding tot het feitelijk genoten voordeel wordt de op deze wijze berekende bijtelling in dergelijke situaties als te hoog ervaren. Om aan de bezwaren uit de praktijk tegemoet te komen, wordt thans voorgesteld om het voordeel in de eerder genoemde situaties te stellen op 10%. Het gaat hierbij om een forfaitaire benadering van het voordeel van de voor privé-doeleinden gereden kilometers, inclusief het deel van het woon-werkverkeer dat zoals hierna wordt toegelicht op grond van dit wetsvoorstel als voor privé-doeleinden gereden kilometers wordt aangemerkt.

Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld voor de toepassing van deze tegemoetkoming en voor de daarbij geldende administratieve verplichtingen. Deze regeling is bedoeld voor situaties waarin de bestelauto in meerdere opzichten opvallend verschillend is van een personenauto. De voor de toepassing van deze regeling te stellen administratieve verplichtingen zullen zo beperkt mogelijk zijn. De eis van een door de gebruiker van de auto bij te houden rittenregistratie komt daarbij in ieder geval te vervallen. In samenhang met de invoering van dit 10%-regime kunnen de vereenvoudigde regels voor de rittenadministratie voor een bestelauto die meer dan 500 kilometer, maar niet meer dan 7000 kilometer voor privé-doeleinden worden gebruikt komen te vervallen. Deze regeling zou alleen nog belang kunnen hebben voor bestelauto's die niet kwalificeren voor het milde regime. Dergelijke bestelauto's zijn zodanig vergelijkbaar met personenauto's dat een bijzondere regeling – naast het 10%-regime – niet meer voor de hand ligt.

Een andere categorie auto's waarin de toepassing van de autokostenfictie in de praktijk aanleiding gaf tot problemen zijn de auto's die worden gebruikt voor wachtdiensten/oproepdiensten. In deze gevallen is het onderscheid tussen voor privé-doeleinden gereden kilometers en zakelijke kilometers vaak lastig te maken. Om aan de in de praktijk gesignaleerde problemen tegemoet te komen is voor deze categorie auto's bij besluit van 15 juni jl. (RTB 2001/793 M) onder voorwaarden goedgekeurd dat de tijdens een wachtdienst gereden kilometers als zakelijk worden aangemerkt. Daarbij gelden de volgende voorwaarden:

- de werknemer heeft geen invloed op de keuze van de auto;
- de werknemer beschikt in privé over een auto die voor privé-gebruik evenzeer of zelfs meer geschikt is dan de auto van de zaak
- de werknemer is verplicht tijdens de wachtdienst binnen een redelijke afstand van zijn woonplaats te blijven.
- het aantal kilometers dat tijdens de wachtdienst wordt gereden en het aantal en de plaats van de werkzaamheden waarvoor de werknemer is opgeroepen worden bijgehouden.

Deze goedkeuring blijft van kracht.

#### *3.4.2. Aanpassing staffeling i.v.m. belasten woon-werkkilometers*

Ook op het punt van de behandeling van het regelmatige woon-werkverkeer wordt een wijziging aangebracht. In de huidige regeling wordt woon-werkverkeer in de auto van de zaak geacht niet voor privé-doeleinden plaats te vinden. Achterliggende gedachte hierbij was dat de werkgever door het aan de werknemer ter beschikking stellen van een auto het vervoer van de werknemer verzorgt. Bij de parlementaire behandeling van de Belastingherziening 2001 en in het bijzonder de Veegwet (27 466) is toegezegd deze regeling en het hiervoor genoemde uitgangspunt nader te bestuderen. Er zou immers ook een vergelijking kunnen worden gemaakt met het fiscale regime voor het woon-werkverkeer met de eigen auto. Hoewel voor beide vergelijkingen iets valt te zeggen, zijn we alles afwegende thans tot de conclusie gekomen dat de laatste vergelijking de voorkeur verdient. Daarbij is met name van belang dat vervoer

met een auto van de zaak net als met de eigen auto doorgaans een individueel vervoer betreft, terwijl het vervoer vanwege de werkgever doorgaans een collectief karakter heeft. Vanuit milieu- en congestie-overwegingen is het naar onze mening te rechtvaardigen om alleen in de laatstgenoemde situatie het woon-werkverkeer volledig als zakelijk aan te merken en woon-werkverkeer dat plaatsvindt met een auto van de zaak op dezelfde wijze te behandelen als bij het gebruik van de eigen auto. De voorgestelde wijziging heeft geen gevolgen voor de toepassing van andere regelingen. Voor de regeling van de vrije vergoeding ter zake van regelmatig woon-werkverkeer blijft er in deze situatie sprake van vervoer vanwege de inhoudingsplichtige. Voor alle niet onder de autokostenfictie vallende vormen van vervoer vanwege de werkgever, zoals bij een personeelsbus, blijft de huidige regeling van toepassing.

Indien het woon-werkverkeer met de eigen auto plaatsvindt is een vergoeding van deze kosten slechts mogelijk indien de reisafstand enkele reis meer dan 10 kilometer bedraagt, terwijl de maximale vergoeding bij benadering is afgestemd op de gemiddelde kosten bij een reisafstand enkele reis van meer dan 20 kilometer, maar minder dan 30 kilometer. Om die reden is gekozen voor de oplossing waarbij de in het kader van het regelmatige woon-werkverkeer gereden kilometers tot het gebruik voor privé-doeleinden worden gerekend indien de afstand tussen de woning of verblijfplaats en de plaats van werkzaamheden minder belooft dan 10 kilometer en – in de situaties waarin woon-werkafstand meer dan 30 kilometer bedraagt – voor zover deze afstand meer belooft dan 30 kilometer. Indien de afstand enkele reis 50 kilometer belooft, wordt derhalve uitsluitend het gedeelte boven de 30 kilometer afstand enkele reis aange-merkt als voor privé-doeleinden gereden kilometers. Het gaat hierbij om de feitelijk gereden kilometers voor regelmatig woon-werkverkeer. Een forfaitaire benadering zou onredelijk uitwerken in situaties waarin minder frequent of over een minder grote afstand wordt gereisd dan het gemiddelde waarop het forfait zou moeten worden gebaseerd. Daarbij dient te worden opgemerkt dat administratie van het woon-verkeer in beginsel uitsluitend van belang is voor belastingplichtigen die niet voor de maximale bijtelling van 25% in aanmerking komen en derhalve het aantal voor privé-doeleinden gereden kilometers reeds moeten registreren. Uitgangspunt bij deze aanpassing is budgettaire neutraliteit. Het is niet de bedoeling dat het aanmerken van een deel van het regelmatige woon-werkverkeer als voor privé-doeleinden gereden kilometers per saldo tot een macro-lastenverzwaring zou leiden. Daarom wordt voorgesteld de staffelgrenzen als volgt aan te passen.

	Huidige staffel:	Aangepaste staffel:	
0 –< 500	0%	0 –< 500	0%
		500 –< 4 000	10%
500 –< 4 000	15%	4 000 –< 8 000	15%
4 000 –< 7 000	20%	8 000 –< 10 000	20%
>= 7 000	25%	>= 10 000	25%

### 3.5. Aanpassing carpoolregeling

In 2001 bestaan in de loonbelasting naast elkaar twee fiscale carpoolregelingen; de bonusregeling en de kilometerregeling. Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal is toegezegd dat het gebruik door inhoudingsplichtigen van beide regelingen in de loop van 2001 geëvalueerd worden. Aan de hand van de resultaten van de evaluatie en het bespreken van deze resultaten met vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers wordt geconcludeerd dat het gebruik van de bonusregeling slechts een fractie bedraagt van het gebruik van de kilometerregeling, en dat het



continueren van een carpoolregeling in de vorm van een kilometerregeling de voorkeur heeft van genoemde vertegenwoordigers. Voorgesteld wordt daarom met ingang van 1 januari 2002 de bonusregeling uit de Wet op de Loonbelasting 1964 te verwijderen en in plaats daarvan de kilometerregeling op te nemen.

### **3.6. Verruiming fietsregeling**

Het voornemen is om de in de in de Uitvoeringsregeling loonbelasting 2001 opgenomen fietsregeling op twee punten te verruimen. Ten eerste wordt uitvoering gegeven aan de wens van de Kamer door het laten vallen van de fiets met elektronische trapondersteuning onder de fiscale regelingen ter bevordering van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer. Het is de verwachting van het kabinet dat door deze faciliteit met name oudere werknemers gestimuleerd worden in dit kader van de fiets gebruik te (blijven) maken. Ten tweede wordt de fietsregeling gewijzigd doordat er geen sprake meer zal zijn van een maximale prijs van de fiets maar van een maximaal vrijstellingsbedrag. Een duurdere fiets zal derhalve, anders dan nu het geval is, wel onder de fietsregeling vallen; het bedrag van de vrijstelling wordt gemaximeerd.

### **3.7. Belastingvrije kilometervergoeding**

Voor zakelijke reizen met de privé-auto van de werknemer kan de werkgever een belastingvrije vergoeding verstrekken van f 0,60 per kilometer. Om te voorkomen dat het na afronding geldende bedrag in euro's lager uitvalt dan het in guldens luidende bedrag, wordt voorgesteld het bedrag voor 2002 te stellen op € 0,28. Dit is conform de toezegging door de minister van Financiën tijdens het Algemeen Overleg van de vaste commissie voor Financiën van 26 juni 2001 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2000–2001, 25 107 en 27 656, nr. 54). De bepalingen in de winstsfeer, waar deze forfaitaire bedragen eveneens van toepassing zijn, worden op dezelfde wijze aangepast.

## **TOELICHTING OP DE ARTIKELEN**

### **Hoofdstuk 1 Fiscale wetgeving**

#### **Artikel I (Wet inkomstenbelasting 2001)**

*Artikel I, onderdelen A en B (artikelen 3.15 en 3.17 Wet IB 2001)*

Om te voorkomen dat de omzetting van het thans geldende bedrag van f 0,60 per kilometer in een eurobedrag tot een verlaging van dit bedrag leidt als gevolg van de daarbij toe te passen afronding, wordt het bedrag per kilometer gesteld op € 0,28.

*Artikel I, onderdeel C (artikel 3.20 Wet IB 2001)*

In het nieuwe tweede lid van artikel 3.20 Wet IB 2001 is bepaald dat in zoverre in afwijking van hetgeen is bepaald in het eerste lid, eerste volzin, van dit artikel in bepaalde gevallen op jaarbasis ten minste 10% van de waarde van de bestelauto als onttrekking in aanmerking wordt genomen bij het bepalen van het winst. Deze regeling geldt voor bestelauto's die door hun aard of inrichting in mindere mate geschikt of bestemd zijn om voor privé-doeleinden te worden aangewend, in welke gevallen het voordeel voor de gebruiker van deze auto beperkt is. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een bestelauto die in meerdere opzichten opvallend verschil-

lend is van een personenauto. Op grond van dit lid kunnen bij ministeriële regeling regels worden gesteld voor de toepassing van deze tegemoetkoming en voor de daarbij geldende administratieve verplichtingen. De eis van een door de gebruiker van de bestelauto bij te houden rittenregistratie komt daarbij in ieder geval te vervallen. Op grond van het in derde lid vernummerde tweede lid blijft ook voor deze categorie bestelauto's de mogelijkheid bestaan om met een rittenregistratie of anderszins aan te tonen, dat de bestelauto op jaarbasis voor niet meer dan 500 kilometer voor privé-doeleinden is gebruikt, in welk geval de onttrekking op nihil wordt gesteld. In samenhang met de invoering van het 10%-regime komen de vereenvoudigde regels voor de rittenadministratie voor een bestelauto die meer dan 500 kilometer, maar niet meer dan 4000 kilometer voor privé-doeleinden worden gebruikt te vervallen.

De wijzigingen in het in vierde lid vernummerde derde lid en het in negende lid vernummerde achtste lid houden verband met elkaar. Met deze wijzigingen worden de fiscale behandeling van de woon-werkkilometers met de eigen auto (de vergoeding is voor toepassing van de loonbelasting beperkt onbelast) en de fiscale behandeling van de woon-werkkilometers met de auto van de zaak (deze kilometers telden niet mee bij de bepaling van het aantal voor privé-doeleinden gereden kilometers) nader op elkaar afgestemd.

De in het kader van het regelmatige woon-werkverkeer gereden kilometers worden tot het gebruik voor privé-doeleinden gerekend indien de afstand tussen de woning of verblijfplaats en de plaats van werkzaamheden minder beloopt dan 10 kilometer en – bij een woon-werkafstand van meer dan 30 kilometer – voorzover deze afstand meer beloopt dan 30 kilometer. Deze bepaling is in de praktijk met name van belang in de situatie dat al een rittenregistratie moet worden bijgehouden. Om die reden kan hierbij worden uitgegaan van de feitelijk gereden woon-werkkilometers. In samenhang met deze wijziging wordt de staffel in het in vierde lid vernummerde derde lid gewijzigd.

Artikel 3 145 wordt op dezelfde wijze aangepast. Dit artikel is van toepassing indien een auto aan een werknemer ter beschikking is gesteld.

*Artikel I, onderdeel D (artikel 3.42a Wet IB 2001)*

Onder de huidige fiscale regelgeving komen de kosten van een milieuadvies doorgaans direct ten laste van de winst in het jaar waarin de kosten worden gemaakt. Dat leidt ertoe dat deze kosten in die situatie thans niet kwalificeren als investeringskosten voor de milieu-investeringsaftrek. Voorgesteld wordt om – indien de ondernemer daarvoor kiest – tot de investeringskosten van een milieu-investering tevens te rekenen de kosten van het milieuadvies mits dat ook op deze milieu-investering betrekking heeft. Met het laatste wordt de samenhang van het milieuadvies met de milieu-investeringen benadrukt; een milieuadvies alleen geeft namelijk geen recht op milieu-investeringsaftrek. Het voorgaande is uitsluitend van toepassing voor een kleine of middelgrote onderneming als bedoeld in bijlage I Verordening (EG) nr. 70/2001 (PB nr. L010 blz. 33). De inhoud van een milieuadvies varieert, daarom is een delegatiebevoegdheid opgenomen om voor de toepassing van de milieu-investeringsaftrek bij ministeriële regeling eisen te kunnen stellen aan een milieuadvies.

*Artikel I, onderdeel E (artikel 3.64 Wet IB 2001)*

Om de Ecologische Hoofdstructuur en Strategische Groenprojecten (EHS/SGP) te kunnen realiseren, zal in de EHS/SGP-gebieden grond moeten

worden aangekocht. Ondernemers die als gevolg hiervan hun onderneming staken, moeten afrekenen over de stakingswinst. Ook indien sprake is van voortzetting van de onderneming op een andere plaats, is in de regel sprake van staking van de ene onderneming en start van een nieuwe onderneming op een andere plaats. Dit gaat gepaard met een afrekening in de inkomstenbelasting over de stille en fiscale reserves van de gestaakte onderneming. Voor landbouwgrond geldt hierbij normaliter de landbouwvrijstelling omdat de prijs voor de grond bij verkoop ten behoeve van de EHS/SGP niet hoger zal zijn dan de waarde in het agrarische verkeer (WEVAB). Daarnaast kan de stakingsaftrek van maximaal f 8000 van toepassing zijn.

Sinds 1 januari 2001 wordt bij staking van een IB-onderneming als gevolg van bepaalde vormen van overheidsingrijpen de afrekening over de belastingclaim op stille reserves voorkomen door deze claim door te schuiven naar de boekwaarden van investeringen in bedrijfsmiddelen die in het kader van een andere bestaande of een nieuwe onderneming worden aangeschaft. Bedrijven die verplaatst worden om ruimte te maken voor de EHS/SGP kunnen geen gebruik maken van deze regeling aangezien de totstandkoming van de EHS/SGP gebaseerd is op vrijwilligheid. Dit valt niet onder de thans in de Wet inkomstenbelasting 2001 opgenomen omschrijving van overheidsingrijpen. Teneinde deze belemmering weg te nemen, wordt voorgesteld om ook in geval van verplaatsing van bedrijven in het kader van de aankoop van gronden voor de EHS/SGP toe te staan dat de stille reserves mogen worden doorgeschoven naar een andere onderneming. De onderhavige bepaling voorziet hierin. In deze bepaling is opgenomen dat het moet gaan om bij ministeriële regeling aan te wijzen aankopen in het kader van de ontwikkeling en totstandkoming van de EHS/SGP, die voldoen aan bij die regeling te stellen voorwaarden.

*Artikel I, onderdeel F (artikel 3.86 Wet IB 2001)*

Het wijzigen van «per jaar» in «op jaarbasis» in het derde lid van artikel 3.86 van de Wet IB 2001 strekt er met name toe een verduidelijking aan te brengen met betrekking tot de vraag of, en zo ja voor welk deel, er recht bestaat op fietsaftrek indien de belastingplichtige niet het gehele jaar naar het werk fietst, maar slechts gedurende een deel van het jaar. Te denken valt aan belastingplichtigen die alleen gedurende de zomermaanden de fiets in het woon-werkverkeer gebruiken en de belastingplichtige die pas in de loop van het jaar in dienst getreden is en daarom slechts een deel van het jaar hoofdzakelijk met de fiets naar het werk gaat. Een belastingplichtige die bijvoorbeeld gedurende drie maanden hoofdzakelijk met de fiets naar het werk gaat heeft recht op drie twaalfde deel van de fietsaftrek op jaarbasis, dus op (afgerond) € 88. Aangezien deze bepaling een verduidelijking betreft werkt deze bepaling terug tot en met 1 januari 2001.

*Artikel I, onderdeel G (artikel 3.145 Wet IB 2001)*

De in dit artikel opgenomen wijzigingen zijn toegelicht bij Artikel I, onderdeel C (artikel 3.20 Wet IB 2001).

**Artikel II (Wet op de loonbelasting 1964)**

*Artikel II, onderdeel A (Artikel 11 van de Wet LB 1964)*

De in het onderdeel s van het eerste lid en in het derde lid opgenomen bepalingen vormen de fiscale carpoolregeling zoals deze van 1 januari 1998 tot 1 januari 2002 in de Wet op de loonbelasting 1964 opgenomen is geweest. Het verdwijnen van deze bepalingen gebeurt in samenhang met

het in deze wet opnemen van een nieuwe carpoolregeling in het vijfde lid van artikel 16b.

*Artikel II, onderdeel B (Artikel 15b van de Wet LB 1964)*

Om te voorkomen dat de omzetting van het thans geldende bedrag van f 0,60 per kilometer in een eurobedrag tot een verlaging van dit bedrag leidt als gevolg van de daarbij toe te passen afronding, wordt het bedrag per kilometer in het eerste lid, onderdeel b, gesteld op € 0,28.

Met betrekking tot het toegevoegde onderdeel s geldt het volgende. De wetgever heeft met ingang van 1 januari 1997 de mogelijkheden van onbelaste vergoeding van de kosten van werkruimte in de woning van de werknemer beperkt. Hierbij was het de bedoeling om ook een garage die als zodanig wordt gebruikt onder de beperkte regeling te laten vallen. In het arrest van de Hoge Raad van 14 maart 2001, nr. 35 990, is echter beslist dat een garage die als zodanig wordt gebruikt niet onder het begrip werkruimte valt. De onderhavige wijziging strekt er met name toe de gevolgen van dit arrest weg te nemen. Mede gelet op de uitvoerbaarheid van de regeling wordt hierom in het nieuwe onderdeel s van het eerste lid van artikel 15b van de Wet op de loonbelasting 1964 uitdrukkelijk bepaald dat de vergoeding ter zake van de kosten van een parkeergelegenheid in of bij de woning van de werknemer niet tot de vrije vergoedingen behoort. Hierbij moet niet alleen worden gedacht aan een parkeergelegenheid voor een auto, maar ook aan de stallingsruimte voor bijvoorbeeld een fiets.

Van een parkeergelegenheid «in de woning» is sprake bij bijvoorbeeld de gang waarin een fiets gestald is. Bij parkeergelegenheid «bij de woning» valt bijvoorbeeld te denken aan de garage of de oprijlaan waarop een auto geparkeerd is. Ook de parkeergelegenheid in een garagebox, op een parkeerdek of een vaste parkeerplek in de onmiddellijke nabijheid van de woning valt onder het begrip «bij de woning».

Niet van belang is daarbij of de parkeergelegenheid in eigendom is bij de werknemer of niet. Het gegeven dat de parkeergelegenheid in de nabijheid van de woning gelegen is, betekent in het algemeen dat de werknemer voordeel heeft van de parkeergelegenheid, en dat dit voordeel een overwegend privé-karakter heeft.

De regeling heeft geen betrekking op de parkeergelegenheid op een andere plaats dan in of bij de eigen woning. Afhankelijk van de feiten en omstandigheden kunnen vergoedingen van de kosten van een dergelijke parkeergelegenheid al dan niet tot de vrije vergoedingen behoren. Betreft het bijvoorbeeld vervoer per eigen auto, dan kan echter niet naast het forfaitaire kilometerbedrag (maximaal onbelast € 0,28) een vrije vergoeding voor kosten van een parkeergelegenheid onbelast worden gegeven.

*Artikel II, onderdeel C (artikel 16b van de Wet op de loonbelasting 1964)*

Van 1 januari 1998 tot 1 januari 2002 was in artikel 11 van de wet de bonusregeling opgenomen. Per 1 januari 2002 verdwijnt deze regeling. In de plaats van deze regeling komt de regeling van artikel 16b, vijfde tot en met zevende lid. Indien voldaan wordt aan de in deze leden genoemde voorwaarden wordt de vergoeding voor woon-werkverkeer tot ten hoogste € 0,28 per kilometer aangemerkt als vrije vergoeding. Het zevende lid geeft de mogelijkheid bij ministeriële regeling nadere regels te stellen voor de toepassing van het vijfde lid. Hierbij wordt gedacht aan bepalingen met betrekking tot de te sluiten overeenkomst omtrent het meerijden en de administratie van de regeling.

### **Artikel III (Wet belastingen op milieugrondslag)**

*Artikel III, onderdeel A (artikel 12, tweede lid, van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

In artikel 12, tweede lid, worden bepaalde afvalstoffen fictief buiten het begrip afvalstof geplaatst. Het gaat daarbij om afvalstoffen die worden gebruikt voor enkele bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen toepassingen die verband houden met de bedrijfsvoering van de inrichting of deel uitmaken van het bedrijfsproces. Deze toepassingen zijn nader uitgewerkt in artikel 5 van het Uitvoeringsbesluit belastingen op milieugrondslag. Deze fictie geldt uitsluitend voor de toepassing van de afvalstoffenbelasting. Om misverstand op dit terrein te vermijden, is dit thans uitdrukkelijk vastgelegd in de Wet belastingen op milieugrondslag.

*Artikel III, onderdeel B (artikel 18, eerste lid, onderdeel a, van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

Deze wijziging betreft de verhoging van het hoge tarief van de afvalstoffenbelasting met € 11,34 (f 25). Het tarief bedraagt met ingang van 1 januari 2002 € 78,81. In dit bedrag is de ingevolge artikel 37a van de wet toe te passen correctie wegens de inflatie per 1 januari 2002 reeds verwerkt.

*Artikel III, onderdeel C (artikel 20, eerste lid, van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

Artikel 21, eerste lid, somt de brandstoffen op die onder de heffing van de brandstoffenbelasting (hierna: BSB) vallen. Waterstof komt niet in deze opsomming voor. Evenmin valt waterstof onder de definitie van gas in artikel 20, eerste lid, onderdeel f. Op het gebruik en aflevering van (zuivere) waterstof is in beginsel dus geen BSB verschuldigd. Voor het mengsel dat ontstaat als waterstof wordt bijgemengd in het aardgasnet is dit niet geheel duidelijk, aangezien in zo'n geval gesproken zou kunnen worden van een gas als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel f. Wel kan op basis van het huidige artikel 28, eerste lid, de BSB die is betaald over het bij de waterstofproductie als grondstof ingezette aardgas reeds worden teruggekregen.

Om deze oneffenheid te repareren wordt het begrip aardgas in artikel 20, eerste lid, onderdeel f, uitgebreid met producten die direct dan wel indirect als vervanging van aardgas worden gebruikt. Hiermee wordt, analoog aan de systematiek die in de accijnsrichtlijn voor minerale oliën (richtlijn van 19 oktober 1992, nr. 92/81/EEG, PbEG L 316) wordt gehanteerd, de heffing over zowel zuivere als bijgemengde waterstof geregeld. De heffing van BSB vindt plaats alsof sprake is van aardgas. Dit betekent onder meer dat het BSB-tarief voor aardgas van toepassing is.

*Artikel III, onderdeel D (artikel 24 van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

Aan artikel 24, eerste lid, onderdeel b, is het begrip «vervaardigd» toegevoegd. Daarmee wordt bereikt dat ter zake van geproduceerde waterstof en andere aardgasvervangers de heffingssystematiek kan worden toegepast zoals die in de BSB wordt gehanteerd voor aardgas dat door een ander dan de winner wordt afgeleverd of gebruikt (heffing in de tweede schakel in plaats van bij de producent).

*Artikel III, onderdeel E (artikel 27 van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

In artikel 20 is de definitie van aardgas uitgebreid met producten die geheel of voor een deel uit waterstof bestaan. In verband hiermee is in het nieuwe zesde lid van artikel 27 een nihil tarief opgenomen voor als aardgas aangemerkte producten die als brandstof worden gebruikt in de inrichting waarin zij zijn ontstaan.

Bij de toepassing van dit nihil tarief is een zelfde gedachtegang gevolgd als ten aanzien van het verbruik van minerale oliën binnen een bedrijf dat minerale oliën produceert. Ingevolge artikel 4, lid 3, van de Richtlijn betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën wordt dat verbruik immers niet aangemerkt als een belastbaar feit. Omdat aardgas formeel niet onder de definitie van minerale oliën in de hiervoor genoemde accijnsrichtlijn valt, is het noodzakelijk om – anders dan voor de overige als minerale oliën aangemerkte restbrandstoffen waarvoor het belastbaar feit ontbreekt – een nihil tarief op te nemen in artikel 27.

Met betrekking tot de als minerale oliën aangemerkte restbrandstoffen heeft de Commissie het standpunt ingenomen dat het niet belasten niet langer als staatssteun wordt aangemerkt. De nieuwe regeling voor de als aardgas aangemerkte producten heeft dezelfde achtergrond en strekking. Met betrekking tot het in artikel 27, vijfde lid, opgenomen nihil tarief voor hoogovengas, cokesovengas en kolengas die worden gebruikt binnen de inrichting waarin zij zijn ontstaan, heeft de Commissie in het verleden in het kader van de goedkeuring onder het EGKS-verdrag, een vergelijkbare gedachtegang gevolgd als voor de andere restbrandstoffen. De begrenzing in de tijd tot 1 januari 2003 kan in beginsel vervallen omdat het de intentie is dit nihil tarief ook na die datum te continueren. Er zal nader worden gezien of hiervoor opnieuw aanmelding als steunmaatregel noodzakelijk is.

*Artikel III, onderdelen F, G en K, eerste lid, eerste volzin en tweede lid (artikelen 27a, 28a en 36k van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

Zoals in het algemeen deel van de toelichting is aangegeven is in de artikelen 27a en 28a de verwijzing naar de in artikel 36a, eerste lid, onderdeel g, opgenomen definitie voor installaties voor warmtekrachtkoppeling vervallen. Daarvoor in de plaats is een lichte rendementseis van minimaal 30% opgenomen. Deze rendementseis is ingevolge het nieuwe tweede lid van artikel 27a gelijk gesteld aan een maximale hoeveelheid gemiddeld gebruik van aardgas, gasolie respectievelijk andere brandstoffen per opgewekt kWh. De rendementseis strekt ertoe alleen installaties met een enigszins serieuze elektriciteitsproductie in aanmerking te laten komen voor de vrijstelling (artikel 27a) of teruggaaf (artikel 28a). Omdat de voormalige rendementseis voor WKK-installaties (die ervan uitging dat altijd aardgas als brandstof werd ingezet) is opgegaan in de algemene rendementseis voor installaties voor de opwekking van elektriciteit – zie hierna de wijziging van de definitiebepaling in artikel 36a – kan het derde lid van artikel 28a vervallen. Dit lid bood de mogelijkheid bij algemene maatregel van bestuur voorwaarden te stellen met betrekking tot de teruggaaf van BSB indien een andere brandstof dan aardgas werd gebruikt voor het opwekken van elektriciteit.

Artikel 36k van de wet regelt de vrijstelling van regulerende energiebelasting voor aardgas dat wordt gebruikt als brandstof in elektriciteitscentrales en installaties voor warmtekrachtkoppeling. Deze bepaling is voor de rendementseis van installaties voor warmtekrachtkoppeling in overeenstemming gebracht met die welke in de brandstoffenbelasting is opgenomen in de artikelen 27a en 28a.

*Artikel III, onderdeel H (artikel 36a, eerste lid, van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

De in artikel 36a, onderdeel g, opgenomen definitie van WKK-installaties bevat een rendementseis. Deze rendementseis wordt aangepast van 65% naar 60%. De rendementseis van 65% was ontleend aan de criteria voor het toekennen van investeringssubsidies en wordt berekend op basis van theoretische prestaties. Ingevolge het in het zesde lid van artikel 36t (het artikel waarin de bijzondere regeling voor WKK-installaties is opgenomen) van overeenkomstige toepassing verklaarde vijfde lid van artikel 36o worden bij algemene maatregel van bestuur voorwaarden en beperkingen gesteld waaronder de vermindering wordt verleend. Hierin zal onder meer worden bepaald dat de afdrachtskorting slechts wordt gegeven op basis van een verklaring van degene die de elektriciteit heeft opgewekt waaruit blijkt dat de desbetreffende installatie voldoet aan de nieuwe rendementseis.

Voorts is in verband met het opnemen van een bijzondere regeling voor kolencentrales waarin een afdrachtskorting is opgenomen voor elektriciteit die uit secundaire brandstoffen is opgewekt (artikel 36u van de Wet belastingen op milieugrondslag) in onderdeel I een definitie opgenomen van secundaire brandstoffen.

*Artikel III, onderdeel I en K, eerste lid, tweede volzin (artikel 36b, tweede lid, en artikel 36k, eerste lid, van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

Artikel 36b van de wet bevat een opsomming van de producten waarover regulerende energiebelasting (hierna: REB) wordt geheven. Waterstof wordt niet genoemd in artikel 36b en valt daarmee buiten de heffingsgrondslag. De positie van aardgas waarin waterstof is bijgemengd is niet duidelijk. Met de toevoeging van het tweede lid wordt bereikt dat in situaties waarin een product c.q. brandstof direct of indirect als aardgasvervanger wordt gebruikt, op eenzelfde wijze REB-heffing plaats vindt als bij aardgas. Hiermee wordt voorkomen dat de heffingsgrondslag van de REB wordt uitgehold door het gebruik van aardgas-equivalenten die niet onder de opsomming van artikel 36b vallen. Dit geldt eveneens voor situaties waarin waterstof wordt gebruikt als brandstof voor bijvoorbeeld een installatie voor warmtekrachtkoppeling. In dergelijke situaties functioneert waterstof in feite als indirecte aardgasvervanger. Deze systematiek wordt eveneens toegepast in de accijnsrichtlijn voor minerale oliën (richtlijn van 19 oktober 1992, nr. 92/81/EEG, PbEG L 316).

Indien bij de productie van waterstof aardgas als grondstof wordt gebruikt, is over dat aardgas REB verschuldigd. Op grond van het nieuwe tweede lid is ook REB verschuldigd over waterstof dat wordt toegepast als een aardgasvervangend product. Dit levert dubbele heffing op. Hetzelfde geldt voor het aardgas dat is begrepen in het mengsel aardgas/waterstof, in situaties waarin waterstof in het aardgasnet wordt bijgemengd. Om dubbele heffing te voorkomen, wordt daarom het eerste lid van artikel 36k uitgebreid met aardgas dat wordt gebruikt als grondstof voor de productie van aardgasvervangende producten dan wel aardgas dat wordt gebruikt als additief/vulstof in een aardgasvervangend mengsel. Daarmee is het heffingssysteem van de REB ter zake van zowel zuivere als bijgemengde waterstof sluitend: heffing over het vervangende product en vrijstelling ter zake van de aardgas-inzet.

*Artikel III, onderdeel J (artikel 36i, van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

In onderdeel J, eerste lid, wordt artikel 36i, zesde lid, aangepast aan het in verband met de liberalisering van de markt voor op duurzame wijze opge-

wekte elektriciteit geïntroduceerde stelsel van groencertificaten. Ingevolge dit onderdeel wordt het nihil tarief voor op duurzame wijze opgewekte elektriciteit slechts toegepast voor zover de belastingplichtige beschikt over een hoeveelheid groencertificaten die overeenkomt met de hoeveelheid geleverde elektriciteit. De in artikel 36i, zesde lid, opgenomen verwijzing naar artikel 36o, waaruit blijkt hoeveel duurzame elektriciteit een energiebedrijf geleverd heeft gekregen of heeft ingekocht, is daarmee komen te vervallen. Een direct verband met de in het kader van artikel 36o fysiek geleverde elektriciteit is ook niet meer noodzakelijk, omdat de groencertificaten aantonen dat de daarmee corresponderende hoeveelheid duurzame elektriciteit daadwerkelijk op duurzame wijze is opgewekt. Zoals in het algemeen deel van deze memorie is uiteengezet is de fysieke koppeling tussen de inkoop respectievelijk de productie van duurzaam opgewekte elektriciteit en de levering daarvan aan de afnemer losgelaten. Door middel van de groencertificaten wordt elektriciteit als het ware groen gemaakt. Op grond van de Regeling groencertificaten Elektriciteitswet 1998 worden groencertificaten alleen verstrekt als de producent met zijn installatie duurzame elektriciteit heeft opgewekt en op het net heeft gezet. Duurzame elektriciteit is op grond van vorengenoemde regeling gedefinieerd als elektriciteit die is opgewekt op een wijze als bedoeld in artikel 53, tweede lid, onder e, van de Elektriciteitswet 1998. Omdat de daarin opgenomen definitie correspondeert met de in artikel 36o van de Wet belastingen op milieugrondslag opgenomen definitie kan de in artikel 36i opgenomen verwijzing naar artikel 36o geheel vervallen. De voor de toepassing van het nihil tarief gestelde voorwaarde dat ter zake van de levering van een specifiek contract moet zijn gesloten met de gebruiker blijft uiteraard bestaan. Zoals overigens in het algemeen deel is opgemerkt is het nihil tarief niet langer van toepassing op elektriciteit die is opgewekt door middel van waterkracht.

Ten aanzien van geïmporteerde op duurzame wijze opgewekte elektriciteit zullen garanties van oorsprong, als bedoeld in artikel 5 van de Richtlijn betreffende de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen op de interne elektriciteitsmarkt, die in het land van oorsprong zijn afgegeven, worden erkend. Indien het desbetreffende land geen stelsel kent als bedoeld in de hiervoor aangehaalde richtlijn, zal op een andere manier moeten worden gegarandeerd dat de desbetreffende elektriciteit op duurzame wijze is opgewekt. De nadere invulling hiervan zal plaatsvinden in de Regeling Groencertificaten Elektriciteitswet 1998.

Zoals in het algemeen deel is opgemerkt blijft de toepassing van artikel 36o ongewijzigd. Nieuwe toetreders op de energiemarkt, die vanaf 1 januari 2002 belastingplichtig worden, kunnen ook als zij uitsluitend op duurzame wijze opgewekte elektriciteit leveren, gebruik maken van deze faciliteit, op grond van de fictiebepaling uit artikel 36o, tweede lid, dat onder verschuldigde belasting mede wordt verstaan de belasting die verschuldigd zou zijn indien geen nihil tarief van toepassing zou zijn.

Het tweede en derde lid van onderdeel J betreft een technische aanpassing die ertoe strekt het huidige zesde lid van artikel 36i, te splitsen in twee onderdelen. De technische wijziging is noodzakelijk omdat in deze wet een wijziging wordt aangebracht in bedoeld artikel die alleen betrekking heeft op de toepassing van artikel 36i op elektriciteit. Om het nihil tarief van artikel 36i voor aardgas te handhaven is een afzonderlijk artikellid noodzakelijk. Overigens zal de inwerkingtreding van dit onderdeel geschieden bij koninklijk besluit na goedkeuring van de maatregel door de Europese Commissie. De wijziging werkt terug tot en met 1 januari 2001.



Artikel 36l, elfde lid, van de Wet belastingen op milieugrondslag strekt ertoe dat onder bepaalde voorwaarden en beperkingen de teruggaafregeling van artikel 36l, zevende lid, welke specifiek geldt voor onroerende zaken die in hoofdzaak (voor meer dan 70%) zijn bestemd voor de openbare eredienst of voor het houden van openbare bezinningsbijeenkomsten van levensbeschouwelijke aard, ook van toepassing is op andere non-profitinstellingen. Instellingen die zich kwalificeren voor deze regeling kunnen een teruggaaf van 50% krijgen van de door hen betaalde REB (inclusief de daarover verschuldigde BTW).

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 36l, elfde lid, betreft in de eerste plaats een wijziging van de gehanteerde terminologie waarmee de instellingen aangeduid worden die kunnen kwalificeren voor de regeling. De begrippen maatschappelijk, sociaal en cultureel worden gewijzigd in charitatief, cultureel, wetenschappelijk en het algemeen nut beogend. Hiermee wordt aangesloten bij de terminologie van artikel 24, vierde lid, Successiewet 1956 en artikel 6.33, sub b, Wet inkomstenbelasting 2001 en kan in de praktijk gebruik worden gemaakt van de bestaande expertise en jurisprudentie. Volledigheidshalve zij opgemerkt, dat vorenstaande in voorkomende gevallen betekent dat wanneer een instelling niet kwalificeert als een instelling als bedoeld in artikel 24, vierde lid, Successiewet 1956, zij niet in aanmerking komt voor de teruggaafregeling. Anderzijds is het niet de bedoeling dat alle instellingen die kwalificeren voor artikel 24, vierde lid, van de Successiewet 1956, ook gebruik kunnen maken van de teruggaafregeling. Dit geldt met name voor instellingen die al op andere wijze worden gecompenseerd voor de lastenverzwaring die het gevolg is van de verhoging van de REB. Te denken valt bijvoorbeeld aan instellingen op gebied van sport, gezondheidszorg en onderwijs en overheidsinstellingen als gemeenten. Met name overheidsinstellingen zijn uitgesloten door de eis te stellen dat de instelling beschikt over statuten, die notarieel verleden moeten zijn. Uit de statuten moet blijken dat het een charitatieve, culturele, wetenschappelijke of algemeen nut beogende instelling betreft. Daarnaast moeten de daadwerkelijke werkzaamheden ook overeenkomen met de statutair geformuleerde doelstelling. Instellingen op het gebied van gezondheidszorg en onderwijs alsmede die op het gebied van sport zijn expliciet uitgezonderd van deze teruggaafregeling. De ratio daarvan is blijkens de toelichting op de zesde nota van wijziging op het Belastingplan 2000, waarbij het elfde lid van artikel 36l in de wet is opgenomen (kamerstukken II 1999/2000, 26 820, nr. 27), dat deze instellingen via de prijsbijstelling dan wel via de begroting van het ministerie van VWS reeds worden gecompenseerd. Aan de voorwaarde dat de instelling niet of slechts in beperkte mate werkzaam is op het gebied van sport, gezondheidszorg of onderwijs wordt voldaan indien zij minder dan 30% van het tijdsbeslag van het totaal van haar activiteiten op de genoemde terreinen werkzaam is.

Voorts geldt de teruggaafregeling alleen voor instellingen die niet aan de vennootschapsbelasting zijn onderworpen dan wel daarvan zijn vrijgesteld. Daardoor wordt gewaarborgd dat de regeling alleen toepassing vindt ten aanzien van echte non-profitinstellingen.

Tot slot wordt als voorwaarde gesteld dat de instelling over een eigen aansluiting beschikt op naam van de aanvragende instelling. Met deze voorwaarde wordt bereikt dat alleen instellingen met een eigen energierekening voor de teruggaaf in aanmerking kunnen komen, hetgeen de uitvoeringsproblemen beperkt.

Bij ministeriële regeling kunnen nadere voorwaarden en beperkingen worden gesteld waaronder de teruggaaf wordt verleend. Deze voorwaarden hebben met name betrekking op de wijze waarop een instelling kan aantonen dat ze recht heeft op toepassing van de regeling.

*Artikel III, onderdeel M (artikel 36t van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

De in artikel 36t, tweede lid, van de Wet belastingen op milieugrondslag opgenomen afdrachtskorting voor aan het net geleverde elektriciteit voor installaties voor warmtekrachtkoppeling wordt verhoogd van € 0,002 per kWh naar € 0,0057 per kWh. Het in artikel 36t, vierde lid, opgenomen maximum van 200 GWh netto aan het elektriciteitsnet geleverde elektriciteit wordt verhoogd naar 1000 GWh. Deze wijzigingen zijn nader toegelicht in paragraaf 2.2.3.2 van het Algemeen deel van de memorie van toelichting.

*Artikel III, onderdeel N (artikel 36u van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

Dit onderdeel bevat de afdrachtskorting ten behoeve van kolencentrales die elektriciteit opwekken door thermische omzetting van Solid Recovered Fuels. Het eerste lid bepaalt dat energiedistributiebedrijven een vermindering mogen toepassen op de door hen wegens levering van elektriciteit verschuldigde REB voor zover het elektriciteit betreft die is opgewekt in kolencentrales die biomassa omzetten in elektriciteit met bijstook of bijmenging van kunststoffen. De faciliteit geldt voor elektriciteit die is opgewekt uit SRF, een uit reststoffen zoals bedrijfsafval, bouw- en sloopafval en huishoudelijk afval geproduceerde brandstof van gemengde samenstelling, waarbij componenten als hout, papier en kunststof de belangrijkste zijn. Dit wijkt dus af van de faciliteit van artikel 36o, waar het gaat om elektriciteit die is opgewekt uit een zuivere biomassastroom zonder bijstook of bijmenging van kunststof.

Het tweede lid schrijft voor dat de afdrachtskorting moet worden doorgegeven aan de kolencentrale die de elektriciteit heeft opgewekt. Ook wordt in het tweede lid bepaald dat het bedrag van de vermindering een percentage bedraagt van het REB-tarief van de tweede schijf.

In het derde lid wordt het percentage gerelateerd aan het totale aandeel biomassa in de ingezette brandstof. Het gaat daarbij om een schijvenstelsel met relatief kleine stappen van 5%.

Het vierde lid geeft een delegatiebevoegdheid om bij algemene maatregel van bestuur voorschriften te geven op welke wijze het aandeel biomassa bepaald kan worden. Daarbij wordt gedacht aan het hanteren van een beoordelingsrichtlijn die voorschriften geeft voor bemonstering, analyse en kwaliteitscontrole. Bij het opstellen van de beoordelingsrichtlijn is de Belastingdienst nauw betrokken met het oog op de controleerbaarheid en de handhaafbaarheid.

Het vijfde lid geeft, zoals gebruikelijk bij de regelingen die een afdrachtskorting betreffen, de bevoegdheid om in het Uitvoeringsbesluit belastingen op milieugrondslag nadere voorwaarden op te nemen met betrekking tot het verlenen van de vermindering. De vermindering wordt alleen verleend indien de belastingplichtige beschikt over een verklaring van de producent van de elektriciteit dat elektriciteit is opgewekt uit biomassa en dat hij het bedrag van de vermindering heeft ontvangen. Met nadruk wordt erop gewezen dat de uit secundaire brandstoffen opgewekte elektriciteit weliswaar als duurzame energie kan worden beschouwd, maar niet wordt aangemerkt als groene stroom in de zin van de artikelen 36i en 36o. Van de in het zesde lid gegeven bevoegdheid wordt gebruik gemaakt om in de Uitvoeringsregeling voorschriften op te nemen met betrekking tot de hiervoor bedoelde producentenverklaring.

*Artikel III, onderdeel O (artikel 37a van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

Artikel 37a bevat het indexeringsvoorschrift voor de in de Wet belastingen

op milieugrondslag opgenomen tarieven. Dit geldt ook voor het bedrag dat dient als basis voor de te berekenen afdrachtskorting voor elektriciteit die is opgewekt uit secundaire brandstoffen.

#### **Artikel IV (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)**

*Artikel IV, onderdelen A en C (artikelen 1, vierde lid, en 9a van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

Het in onderdeel C opgenomen artikel 9a van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (hierna: Wet BPM 1992) geeft aan onder welke voorwaarden voor een personenauto met elektromotor een nihil tarief wordt toegepast. In de onderdelen a tot en met d zijn achtereenvolgens aangegeven: de auto met elektromotor, de schone auto, de zuinige auto en de auto met een motor die op waterstof kan rijden. Om het nihil tarief te krijgen dient de importeur of de fabrikant aan te tonen dat de auto aan de voorwaarden van één van die onderdelen voldoet.

Onderdeel a betreft de «conventionele» batterij elektrische personenauto's en auto's met brandstofcellaandrijving zoals de MB Nekar V. Ook personenauto's met een combinatie van een batterij en een brandstofcel vallen onder dit onderdeel. Een batterij is een voorziening voor reverseerbare opslag van elektrische energie. Hieronder wordt in dit verband mede supercondensatoren en elektromechanische vliegwielen verstaan.

Onderdeel b is voor hybride auto's die in staat zijn om in stadsverkeer emissievrij (dat wil zeggen volledig schoon) te rijden. Dit criterium is van toepassing op personenauto's zoals de Audi Duo. Onder 24 km aaneengesloten stadsverkeer wordt 6 maal de UDC-cyclus (Urban Driving Cycle) verstaan. Deze cyclus, die ook wel wordt aangeduid met ECE 15 cyclus, is de stadscyclus van de Europese brandstofverbruiksmeting (de UDC-cyclus wordt beschreven in aanhangsel 1 van bijlage III bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals laatstelijk gewijzigd, en betreft deel I (stadscyclus) van de aldaar beschreven proefcyclus; alle in dit aanhangsel genoemde rijvoorschriften moeten worden toegepast voor de meting). Dit criterium houdt niet alleen in dat een auto een afstand van 24 km moet kunnen afleggen zonder dat daarbij vervuilende uitlaatgassen (HC, CO, NO<sub>x</sub> en deeltjes) worden uitgestoten, maar ook dat een auto in staat moet zijn om de UDC-cyclus te volgen. In de praktijk betekent dit dat aan het voertuig beperkte minimum prestaties ten aanzien van acceleratievermogen en topsnelheid (ten minste 50 km/u) worden gesteld, zodat het voertuig in staat is om in stadsverkeer mee te komen zonder dat daarbij de verbrandingsmotor aanslaat. Er is gekozen voor 24 km stadsverkeer, omdat dit globaal overeenkomt met de afstand die nodig is om een grote Nederlandse stad (zoals b.v. Amsterdam, Rotterdam of Den Haag) emissievrij in te rijden en vervolgens weer emissievrij uit te rijden.

De voorwaarden worden getoetst aan de hand van door de importeur of de fabrikant aangereikte specificaties van het voertuig. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar algemene kenmerken zoals de «emissievrije» actieradius en de topsnelheid van het motorrijtuig. Indien de actieradius van een elektrische auto bijvoorbeeld 80 km is en de topsnelheid 100 km/u, dan is direct duidelijk dat dit voertuig aan de voorwaarden van onderdeel b voldoet. Indien op grond van de specificaties van een hybride auto niet onmiddellijk kan worden vastgesteld of het motorrijtuig aan de voorwaarden voldoet, dan dient dit door de importeur of de fabrikant door middel van het uitvoeren van een test op de rollenbank te worden aangetoond.

Onderdeel c betreft hybride elektrische personenauto's, die zeer zuinig zijn zoals de Toyota Prius en de Honda Insight. Voor de bepaling van het energielabel wordt uitgegaan van de CO<sub>2</sub>-uitstootwaarde zoals gemeten tijdens de typegoedkeuring overeenkomstig Richtlijn 80/1268/EEG. Bij dit onderdeel is de norm voor het piekvermogen van de elektromotor gesteld op 15% van het maximum vermogen van de verbrandingsmotor. Het piekvermogen betreft het mechanische vermogen dat door de elektromotor wordt afgegeven. Indien een voertuig meerdere elektromotoren voor de aandrijving gebruikt, dan wordt bij de toetsing van dit criterium het piekvermogen van de elektromotoren bij elkaar opgeteld. De norm is op 15% gesteld om een voldoende hybride karakter van de aandrijving te waarborgen. «Gewone starter-alternator voertuigen», die de komende jaren op de markt worden verwacht voldoen veelal niet aan dit criterium. Bij deze voertuigen dient de gecombineerde elektromotor-dynamo hoofdzakelijk om de verbrandingsmotor te starten en om elektriciteit voor alle on-board voorzieningen zoals verlichting, ventilatie en achterrautverwarming op te wekken. Onderdeel d betreft personenauto's die worden aangedreven door een verbrandingsmotor met waterstof als brandstof. Het is niet vereist dat de auto uitsluitend op waterstof kan rijden. Net als in het geval van LPG-auto's zullen waterstofauto's veelal ook op benzine kunnen rijden.

De in onderdeel A opgenomen wijziging van artikel 1, vierde lid, van de Wet BPM 1992, vloeit voort uit de definities in de vier onderdelen van artikel 9a van die wet.

*Artikel IV, onderdeel B (artikel 3, derde lid, van de Wet BPM 1992)*

De wijziging van artikel 3, derde lid, van de Wet BPM 1992, heeft betrekking op de aanpassing van de inrichtingseisen voor bestelauto's (vervallen blinderingsseis rechterzijruit achter). Deze wijziging is toegelicht in paragraaf 3.3 van het algemeen deel van de toelichting.

*Artikel IV, onderdeel D (hoofdstuk VB Wet BPM 1992)*

Op grond van het eerste lid van artikel 35a wordt ter zake van de registratie van personenauto's die na 31 december 2001 voor het eerst in gebruik zijn genomen een gedeeltelijke teruggaaf van belasting verleend, indien zij voldoen aan de normen voor de energie-efficiëntieklassen A en B bedoeld in bijlage 4 bij het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's (Stb. 2000, 475).

Ingevolge het tweede lid wordt de teruggaaf uitbetaald aan degene op wiens naam bij de eerste tenaamstelling het kenteken wordt gesteld. Ingevolge het derde lid wordt de energie-efficiëntieklasse in aanmerking genomen die van toepassing is op het moment dat door de RDW het kenteken wordt opgegeven (vaststelling deel I). De energie-efficiëntieklassen worden op grond van het besluit jaarlijks met ingang van 1 januari vastgesteld. Aangezien er tussen de opgave van het kenteken (deel I) en de tenaamstelling (deel II) enige tijd kan liggen, kan het voorkomen dat indien deel I is vastgesteld (met inbegrip van de geautomatiseerde koppeling aan de energie-efficiëntieklasse) voor 1 januari op het na 1 januari vallende tijdstip van de tenaamstelling de energie-efficiëntieklasse voor de desbetreffende auto gewijzigd is. Hantering van de energie-efficiëntieklasse op het moment van de tenaamstelling is in praktische zin moeilijk hanteerbaar omdat in de omschreven gevallen dan het kentekenbewijs deel I zou moeten worden ingetrokken en vervangen en ook de aanduiding in het kentekenregister geredresseerd zou moeten worden. Aangezien deze situatie zich slechts in een beperkt aantal gevallen zal voordoen, is uit efficiëntie-overwegingen gekozen voor de koppeling aan het tijdstip waarop deel I wordt vastgesteld.

Het vierde lid bepaalt de hoogte van het teruggaafbedrag. Ingevolge het vijfde lid wordt op het teruggaafbedrag voor gebruikte personenauto's waarvoor voor het eerst in Nederland een kenteken wordt opgegeven de afschrijvingslijn voor de BPM voor gebruikte personenauto's toegepast. In het Algemeen deel van de memorie van toelichting (paragraaf 3.2.2.) is aangegeven waarom gekozen is voor een teruggaaf van een gedeelte van de betaalde BPM in plaats van vermindering van het tarief voor energiezuinige personenauto's: de herkenbaarheid voor de koper van de belastingvermindering. Voor de koper van een nieuwe personenauto leidt dit tot een vermindering van de betaalde BPM. Om tot een gelijke behandeling te komen van ingevoerde gebruikte auto's wordt de «premie» naar rato van de leeftijd verminderd, zoals dat ook zou zijn gebeurd indien de «premie» in het tarief van de BPM zou zijn verwerkt.

Het zesde lid bepaalt dat de in het eerste lid bedoelde teruggaaf niet van toepassing is op personenauto's waarop een nihil-tarief van toepassing is of waarop een vrijstelling of teruggaaf van BPM van toepassing is. Met betrekking tot de voorgestelde stimuleringsregeling voor zuinige personenauto's gaat het om een vermindering van belasting. De stimuleringsregeling heeft niet de bedoeling dat voor auto's waarvoor geen belasting is of wordt betaald een fiscale subsidie in de vorm van een negatieve belasting ontstaat.

Aangezien de in het eerste lid bedoelde (gedeeltelijke) teruggaaf wordt verleend op basis van de signalering door de RDW aan de belastingdienst van de eerste tenaamstelling en de effectivering van de vrijstellingen bij wijze van teruggaaf en de andere teruggaven veelal daarna plaats vindt, bepaalt het zevende lid dat de op grond van het eerste lid verleende teruggaaf in mindering wordt gebracht op de terug te geven BPM.

Het achtste lid ziet op de gevallen waarin voordat de personenauto in gebruik wordt genomen de eerste tenaamstelling ongedaan wordt gemaakt. Dit kan zich voordoen als degene die de personenauto heeft besteld deze niet afneemt. De (gedeeltelijke) teruggaaf komt dan toe aan de nieuwe eerste houder. Door de geautomatiseerde afhandeling kan het zich in zo'n geval voordoen dat de gedeeltelijke teruggaaf wel reeds is verleend; deze wordt alsdan nageheven.

#### **Artikel V (Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)**

*Artikel V, onderdeel A (artikel 3, eerste lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

De wijziging van artikel 3, eerste lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 heeft betrekking op de aanpassing van de inrichtingseisen voor bestelauto's (vervallen blinderingseis rechterzijruit achter). Deze wijziging is toegelicht in paragraaf 3.3 van het algemeen deel van de toelichting.

*Artikel V, onderdelen B, D en E (artikelen 22, derde lid, 31 en 42 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

De wijzigingen in de artikelen 22, derde lid, 31 en 42 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 volgen uit de definities in de vier onderdelen van artikel 9a van de Wet BPM 1992 (zie de toelichting op artikel IV, onderdelen A en C).

*Artikel V, onderdeel C (artikel 23, eerste en tweede lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

Dit artikel strekt tot verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor personenauto's voorzover deze worden aangedreven door benzine of

LPG. Ingevolge het eerste lid wordt de zogenoemde hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting met 6,5% verlaagd (zie ook het algemeen deel van de toelichting). Een verlaging van de hoofdsom houdt in dat ook de motorrijtuigenbelasting voor de dieselpersonenauto wordt verlaagd. Omdat de accijns op dieselolie al is verlaagd zou zonder nadere correctie sprake zijn van een dubbele lastenverlichting. Dit wordt gecorrigeerd door de zogenoemde toeslag die in de motorrijtuigenbelasting van toepassing is op personenauto's die worden aangedreven door dieselolie te verhogen met het bedrag waarmee de hoofdsom wordt verlaagd. Het tweede lid strekt tot die correctie.

#### **Artikel VI (Accijnzen)**

*Artikel VI, onderdelen A tot en met F (artikel 27 en 71a Wet op de accijns)*

De wijzigingen strekken er onder meer toe in artikel 27 van de Wet op de accijns een onderscheid te introduceren tussen laagzwavelige ongelode lichte olie (benzine) en andere ongelode lichte olie (nieuw eerste lid, onderdeel a). Tegelijkertijd wordt aan artikel 27 van de Wet op de accijns een nieuw negende lid toegevoegd waarin een definitie is opgenomen van hetgeen onder laagzwavelige ongelode lichte olie dient te worden verstaan. In eerste instantie is voor beide soorten benzine nog een gelijk tarief voorzien. Met ingang van 1 oktober 2002 (zie onderdeel E) wordt het accijnstarief voor laagzwavelige benzine verlaagd met 1,36 eurocent (3 cent). Hoewel materieel dus eerst met ingang van 1 oktober 2002 van belang, is er om wetstechnische redenen voor gekozen laagzwavelige benzine reeds bij de inwerkingtreding van de onderhavige wet een eigen plaats te geven in de tariefstructuur.

Met de wijziging van artikel 27, eerste lid, onderdeel b, wordt het accijnstarief voor dieselolie met 1,04 eurocent (2,29 cent) per liter verlaagd. Deze verlaging komt overeen met het bedrag waarmee het teruggaafbedrag van de zogenoemde teruggaafregeling paarse dieselolie wordt verlaagd. De wijziging van dit teruggaafbedrag is opgenomen in onderdeel B (wijziging van artikel 71a van de Wet op de accijns).

Ingevolge onderdeel C wordt het accijnstarief op LPG verlaagd met een bedrag dat overeenkomt met 1,36 eurocent (3 cent) per liter. Onderdeel D strekt tot het vervallen van de teruggaafregeling paarse dieselolie. Ingevolge onderdeel F wordt de accijns op dieselolie verlaagd met het bedrag dat op 30 september 2002 als teruggaafbedrag wordt genoemd in artikel 71a van de Wet op de accijns. Dit teruggaafbedrag wordt met ingang van 1 januari 2002 nog gewijzigd als gevolg van de aanpassing aan de inflatie. Om die reden is in het onderhavige onderdeel F geen exact bedrag vermeld, maar is volstaan met het aangeven hoe het nieuwe bedrag van de accijns op dieselolie wordt vastgesteld.

#### **Artikel VII (Wet tijdelijke fiscale stimulering van de aankoop van schone personenauto's en bestelauto's)**

In artikel IV, onderdeel D, van het wetsvoorstel wordt een vermindering van belasting voorgesteld voor personenauto's die aan bepaalde criteria voor het brandstofverbruik voldoen. Bij de met ingang van 1 juli 2001 ingevoerde Wet tijdelijke fiscale stimulering van de aankoop van schone personenauto's en bestelauto's is voor personenauto's die aan bepaalde emissiecriteria voldoen een vermindering van belasting ingevoerd. In beide gevallen gaat het om een vermindering van belasting en hebben de stimuleringsregelingen niet de bedoeling dat voor auto's waarvoor geen belasting is of wordt betaald een fiscale subsidie in de vorm van een negatieve belasting ontstaat. Anders dan in het genoemde artikel IV, onderdeel D, (de belastingvermindering voor zuinige auto's op de

betaalde BPM) zou met betrekking tot de regeling voor schone auto's in Wet tijdelijke fiscale stimulering van de aankoop van schone personenauto's en bestelauto's de indruk kunnen ontstaan dat formeel gezien ook in de gevallen dat de verschuldigde belasting op grond van een nihil-tarief of een vrijstelling nihil is, er aanspraak op de belastingvermindering zou kunnen worden gemaakt.

Derhalve wordt aan artikel 2 van de Wet tijdelijke fiscale stimulering van de aankoop van schone personenauto's en bestelauto's een nieuw (tiende) lid toegevoegd dat dit uitsluit.

## **Hoofdstuk 2 overgangs- en slotbepalingen**

### **Artikel VIII overgangsrecht motorrijtuigenbelasting**

Dit artikel VIII strekt er toe om artikel 83 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 buiten toepassing te laten wat betreft de verlaging van de motorrijtuigenbelasting van artikel 23, eerste lid. Indien een belastingplichtige reeds motorrijtuigenbelasting vooruitbetaald heeft, verhindert artikel 83 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting dat hetgeen meer aan belasting betaald is dan op grond van het nieuwe tarief verschuldigd is, wordt terugbetaald. Onderhavig artikel VIII leidt er toe dat toch teruggaaf wordt verleend.

### **Artikel IX overgangsrecht accijns**

In artikel IX, eerste lid, is bepaald dat de onderhavige wijzigingen worden toegepast voordat de aanpassing van de tarieven aan de inflatie toepassing vindt. De in artikel VI, onderdelen A en B, genoemde (gewijzigde) accijnstarieven zoals die van toepassing zullen worden met ingang van 1 januari 2002, zullen dus nog worden aangepast aan de inflatie.

In de artikelen 84a en 84b van de wet op de accijns is bepaald dat ingeval van een verhoging respectievelijk een verlaging van de accijns, heffing dan wel teruggaaf van accijns plaatsvindt (ter hoogte van de verhoging of de verlaging) over de voorraden brandstoffen die zich reeds in het vrije verkeer bevinden en commercieel voorhanden zijn. De in artikel VI, onderdeel A, tweede lid, voorziene verlaging van de accijns op dieselolie vindt tegelijkertijd plaats met de jaarlijkse verhoging van de accijns als gevolg van de aanpassing daarvan aan de inflatie (artikel 27a van de Wet op de accijns). Toepassing van de artikelen 84a en 84b van de Wet op de accijns zou in het onderhavige geval aanleiding zijn tot tegelijkertijd een heffing en een teruggaaf van accijns. Per saldo ontstaat naar verwachting een recht op teruggaaf van ongeveer 0,75 cent per liter. Artikel IX, tweede lid, strekt er toe de teruggaaf achterwege te laten vanwege het relatief geringe belang. In de ministeriële regeling waarin de aanpassing van de accijnstarieven aan de inflatie zal worden geregeld zal een bepaling worden opgenomen dat wordt afgezien van de heffing over de voorraden.

### **Artikel X inwerkingtreding**

Het tweede lid betreft de inwerkingtreding van artikel I, onderdelen D en E. Het onder de milieu-investeringsaftrek brengen van milieuadviezen is een maatregel waarvan het aannemelijk is dat het een steunmaatregel betreft. Derhalve zal deze maatregel, na verkregen goedkeuring, bij koninklijk besluit in werking treden, indien nodig met terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2002.

Het is tevens aannemelijk dat de verruiming van de herinvesteringsreserve een steunmaatregel betreft, die op grond van het artikel 88 EG-Verdrag moet worden aangemeld bij de Europese Commissie.

Derhalve zal de verruiming van de herinvesteringsreserve bij koninklijk besluit in werking treden, indien nodig met terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2002.

Het derde lid ziet op de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel F. De wijziging in artikel I, onderdeel F, betreft een verduidelijking met betrekking tot de toepassing van de fietsaftrek indien een belastingplichtige slechts een deel van het jaar met de fiets naar het werk gaat. Om deze reden wordt aan deze bepaling terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2001 verleend.

In het vierde lid van deze bepaling is met betrekking tot artikel III, onderdeel B, bepaald dat de jaarlijks toe te passen indexatie wegens inflatiecorrectie van artikel 37a van de Wet belastingen op milieugrondslag achterwege blijft per 1 januari 2002, omdat deze reeds verwerkt is in het in verband met de tariefsverhoging nieuw opgenomen tarief.

Het vijfde lid ziet op de inwerkingtreding van artikel III, onderdelen F en G en de daarmee verband houdende wijziging in artikel III, onderdeel K. De in artikel III, onderdelen F en G, opgenomen wijzigingen betreffen correcties van een min of meer onbedoeld effect van de bij het belastingplan 2001 aangebrachte wijzigingen. Aan deze wijzigingen wordt daarom terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2001 verleend. Aan de hiermee verband houdende wijziging in artikel III, onderdeel K, wordt eveneens terugwerkende kracht verleend tot en met 1 januari 2001.

De in artikel III onderdelen H, eerste lid, J, tweede en derde lid, en M, opgenomen regelingen met betrekking tot de definitie van warmtekrachtkoppeling, het nihiltarief voor op duurzame wijze opgewekt gas en de afdrachtskorting voor WKK-installatie betreffen deels wijzigingen van bij het Belastingplan 2001 aangebrachte wijzigingen van de Wet belastingen op milieugrondslag die nog wachten op goedkeuring van de Europese Commissie. Daarom is aan deze wijzigingen eveneens terugwerkende kracht verleend tot en met 1 januari 2001. Deze wijzigingen zijn aangemeld bij de Commissie en treden in werking bij koninklijk besluit waarbij tevens kan worden bepaald dat de desbetreffende maatregelen van het belastingplan 2001 komen te vervallen.

Voor de inbedding van het groencertificatensysteem in de Wet belastingen op milieugrondslag (artikel III, onderdeel J, eerste lid) is goedkeuring door de Europese Commissie vereist. Ook de bijzondere regeling voor kolencentrales in de Wet belastingen op milieugrondslag die wordt ingevoerd in het kader van het af te sluiten convenant met de kolencentrales (artikel III, onderdelen N en O) behoeft goedkeuring van de Europese Commissie. Deze onderdelen treden in werking bij koninklijk besluit, wat de regeling voor de groencertificaten betreft zonodig met terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2002.

Het achtste lid ziet op de inwerkingtreding – met ingang van 1 oktober 2002 – van de onderdelen C tot en met F van artikel VI. In deze onderdelen is voorzien in de tweede fase van de accijnsverlaging op diesel, de accijnsverlaging op laagzwavelige benzine en LPG en de beëindiging van de teruggaafregeling paarse dieselolie. Zoals in paragraaf 3.2.1 van het algemeen deel van deze toelichting is uiteengezet houdt deze fasering enerzijds verband met de wens om nog in 2002 tot een integrale afschaffing van de teruggaafregeling paarse diesel te komen in combinatie met een generieke accijnsverlaging en anderzijds de budgettaire inpasbaarheid in het totaal van de beschikbare lastenverlichting voor 2002.

De Staatssecretaris van Financiën,  
W. J. Bos