



Advies Raad van State inzake het voorstel van wet tot wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019)

Nader Rapport

14 september 2018
2018-0000147153

Advies Raad van State inzake het voorstel van wet tot wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019)

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 27 augustus 2018, no. 2018001437, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 10 september 2018, no. W06.18.0268/III, bied ik U hierbij aan.

Het kabinet is de Afdeling erkentelijk voor de voortvarendheid waarmee het advies over het bovenvermelde voorstel is uitgebracht.

Naar aanleiding van het advies, dat hieronder cursief is opgenomen, merk ik het volgende op.

Bij Kabinetsmissive van 27 augustus 2018, no. 2018001437, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Staatssecretaris van Financiën, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019), met memorie van toelichting.

Het voorstel vormt een onderdeel van het fiscale pakket voor het jaar 2019, samen met de wetsvoorstellen Belastingplan 2019, Overige fiscale maatregelen 2019, Wet bronbelasting 2020, Wet aanpassing kansspelbelasting over sportwedenschappen, Wet modernisering kleineondernemersregeling en implementatie artikel 1 richtlijn elektronische handel.

Het voorstel strekt ertoe enkele fiscale vergroeningsmaatregelen te treffen die zijn gericht op het beperken van CO₂-uitstoot.

De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het voorstel aan de Tweede Kamer te zenden, maar acht het noodzakelijk dat wordt gemotiveerd waarom alleen de BPM-teruggaafregeling wordt afgeschaft voor personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer, maar vergelijkbare regelingen in de BPM en de MRB niet.

1. Teruggaafregeling BPM taxi's en openbaar vervoer

Ingevolge de huidige Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Wet BPM 1992) is bij de aanschaf van een personenauto BPM verschuldigd naar een tarief dat oploopt naarmate de CO₂-uitstoot hoger is.¹ Voor personenauto's die geheel of nagenoeg geheel worden gebruikt voor het verrichten van taxivervoer of openbaar vervoer, kan vervolgens op aanvraag teruggaaf van BPM worden verleend.² Het voorstel schaft deze teruggaafregeling af met ingang van 1 januari 2020.³ De Afdeling merkt hier het volgende over op.

Voorliggend voorstel is in 2017 aangekondigd in het Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst': 'Milieuvriendelijk gedrag wordt beloond, door [...] het afschaffen van de teruggaafregeling voor taxi's'.⁴ De toelichting op het voorstel stelt ter motivering dat er door het bestaan van de BPM-teruggaafregeling voor deze groep geen financiële prikkel in de BPM is om een milieuvriendelijke

¹ Artikel 9 van de Wet BPM 1992.

² Artikel 16 van de Wet BPM 1992.

³ Artikel IV, onderdeel A, van het voorstel.

⁴ Regeerakkoord 2017 – 2021, 'Vertrouwen in de toekomst', paragraaf 5.2 (Herziening belastingstelsel), voorlaatste punt.



personenauto aan te schaffen.⁵ Deze groep heeft immers vanwege de teruggaafregeling de facto niet te maken met het CO₂-afhankelijke tarief. Na het vervallen van de teruggaafregeling is dat wel het geval.

De Afdeling merkt op dat, met het gehanteerde milieuargument, de vraag opkomt waarom alleen de teruggaafregeling in de BPM voor personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer, wordt afgeschaft. Dat is nogal willekeurig. Ook voor andere voertuigen⁶ – zoals voertuigen die zijn ingericht voor geldtransporten – geldt een teruggaafregeling in de BPM, maar deze regeling komt niet te vervallen.

Daarnaast doet een vergelijkbare vraag zich voor met betrekking tot de BPM-vrijstelling voor bestelauto's.⁷ Ook het vervallen van deze vrijstelling zou leiden tot heffing van BPM bij aanschaf (tegen een CO₂-afhankelijk tarief) en zou daarmee tot een financiële prikkel leiden om een milieuvriendelijke bestelauto aan te schaffen.

Ten slotte laat deze vraag zich ook stellen met betrekking tot de vrijstellingen in de motorrijtuigenbelasting (MRB) die gelden voor het houden van personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer dan wel voor andere voertuigen.⁸ Ook het laten vervallen van deze vrijstellingen zou leiden tot heffing van MRB en zou – voor zover het tarief oploopt naarmate de CO₂-uitstoot toeneemt – leiden tot een financiële prikkel om een milieuvriendelijke auto te houden.

Met betrekking tot personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer wijst de Afdeling daarbij in het bijzonder nog op de vereenvoudiging die kan worden bereikt indien de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling gepaard zou gaan met een afschaffing van de MRB-vrijstellingsregeling. Het toezicht op de voorwaarde dat personenauto's geheel of nagenoeg geheel – dat wil zeggen voor 90% of meer – worden gebruikt voor het verrichten van taxivervoer of openbaar vervoer, kan dan vervallen en zou dan niet meer alleen voor de MRB in stand hoeven te blijven (zoals bij voorliggend voorstel noodzakelijk is).⁹

De Afdeling concludeert dat de toelichting op het voorstel tekortschiet als het gaat om de hiervoor aangegeven aspecten. Zij merkt dienaangaande nog op dat bij het afschaffen van de hiervoor genoemde vergelijkbare regelingen eveneens sprake kan zijn van (forse) kostenstijgingen. Maar dat aspect hoeft, gegeven de door de regering gemaakte afweging, niet als tegenargument te worden gehonoreerd, nu dat bij de taxibranche ook niet als tegenargument wordt gehonoreerd bij voorliggende afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxivervoer of openbaar vervoer.¹⁰

De Afdeling adviseert in de toelichting op het voorgaande in te gaan, daarbij te motiveren waarom alleen de BPM-teruggaafregeling wordt afgeschaft voor personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer, maar vergelijkbare regelingen in de BPM en de MRB niet, en zo nodig het voorstel aan te passen.

1. Teruggaafregeling BPM taxi's en openbaar vervoer

Naar aanleiding van het advies van de Afdeling is het algemeen deel van de memorie van toelichting aangevuld. Zoals de Afdeling opmerkt is het milieuargument niet alleen relevant in geval van de afschaffing van de teruggaafregeling in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Wet BPM 1992) voor taxi's en openbaar vervoer. Het milieuargument is ook relevant voor de overige in de Wet BPM 1992 en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MRB 1994) opgenomen bijzondere regelingen voor specifieke groepen voertuigen. Deze vrijstellingen, teruggaven, bijzondere tarieven en kortingen voor specifieke groepen voertuigen kennen elk hun eigen achtergrond. In het verleden is meerdere malen aandacht geweest voor deze bijzondere regelingen maar dat heeft toen geen nader gevolg gekregen.¹¹ Het afschaffen van de bijzondere regelingen maakt geen deel uit van het regeerakkoord. Om die reden heeft het kabinet geen voorstel in het pakket Belastingplan 2019 gedaan om ze af te schaffen. Dat neemt niet weg dat de bijzondere regelingen in de Wet BPM 1992 en Wet MRB 1994 nader bezien moeten worden. Naast de voordelen voor het milieu is

⁵ Memorie van toelichting, paragraaf 4.1 (Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer), eerste tekstblok, laatste volzin.

⁶ Artikel 15 van de Wet BPM 1992.

⁷ Artikel 13a van de Wet BPM 1992.

⁸ Artikel 72 van de Wet MRB 1994.

⁹ Zie ook de bij de memorie van toelichting gevoegde uitvoeringstoets 'Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer', onder 'Handhaafbaarheid'.

¹⁰ Memorie van toelichting, paragraaf 12 (Advies en consultatie), tweede tekstblok.

¹¹ Zie bijvoorbeeld de brief aan de Tweede Kamer van 25 januari 2016, Kamerstukken II 2015/16, 32 800, nr. 42.



namelijk ook van belang dat het afschaffen van de bijzondere regelingen zal leiden tot vereenvoudiging voor de Belastingdienst.

2. Fietskostenforfait

Indien een werkgever een fiets die voor zakelijke kilometers (waaronder woon-werkverkeer) wordt gebruikt, mede voor privédoeleinden ter beschikking stelt aan zijn werknemer, behoort de waarde van het in dat kader door de werknemer genoten privévoordeel tot het bij die werknemer (voor de inkomsten- en loonbelasting) te belasten loon. Op dit moment bestaan er geen specifieke bepalingen over de wijze waarop de waarde van dat privévoordeel moet worden bepaald. Er is thans dan ook niet voorzien in een forfaitaire bijtelling zoals die wel geldt voor de door de werkgever ter beschikking gestelde auto (autokostenforfait).

De toelichting maakt duidelijk dat het ontbreken van duidelijke en eenvoudige regels om de waarde te bepalen van het privévoordeel van een ter beschikking gestelde fiets van de zaak, in de praktijk als een belemmering wordt ervaren om een fiets ter beschikking te stellen.¹² Duidelijke en eenvoudige fiscale regels om die waarde te bepalen kunnen daarom bijdragen aan het aantrekkelijk maken van een fiets van de zaak en kunnen daarmee het fietsgebruik stimuleren, zo vervolgt de toelichting. Gelet hierop wordt voorgesteld de waarde van het privévoordeel voor de inkomsten- en loonbelasting te stellen op 7% van de consumentenadviesprijs van de fiets.

De Afdeling merkt op dat de toelichting niet duidelijk maakt of die forfaitaire regeling voor de inkomsten- en loonbelasting ook gaat gelden voor de btw-heffing. Anders gezegd, de toelichting maakt niet duidelijk hoe de btw-heffing verloopt bij aanschaf van een fiets van de zaak en het vervolgens belasten van het privégebruik dat van die fiets wordt gemaakt door hetzij de ondernemer zelf, hetzij zijn werknemer. In dit verband wijst de Afdeling erop dat in de btw de correctie voor het privégebruik door de werknemer nog uitgaat van een drempel van € 749 (waar beneden geen correctie plaatsvindt), welke drempel aansluit bij de drempel die in het verleden gold voor de aanschaf van een fiets voor de loon- en inkomstenbelasting.¹³

De Afdeling adviseert in de toelichting op het voorgaande in te gaan.

2. Fietskostenforfait

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Afdeling is het algemeen deel van de memorie van toelichting aangevuld met de gevolgen voor de btw-heffing van een ter beschikking gestelde fiets van de zaak en het belasten van het privégebruik hiervan.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De vice-president van de Raad van State,

Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

*De Staatssecretaris van Financiën,
M. Snel.*

¹² Zie de bij de memorie van toelichting gevoegde uitvoeringstoets 'Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde tweewielers van de zaak', onder 'Beschrijving voorstel/regeling'.

¹³ Artikel 1, eerste lid, onderdeel c, en derde lid, onderdeel c, van het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968.



Advies Raad van State

No. W06.18.0268/III

's-Gravenhage, 10 september 2018

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 27 augustus 2018, no. 2018001437, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Staatssecretaris van Financiën, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019), met memorie van toelichting.

Het voorstel vormt een onderdeel van het fiscale pakket voor het jaar 2019, samen met de wetsvoorstellen Belastingplan 2019, Overige fiscale maatregelen 2019, Wet bronbelasting 2020, Wet aanpassing kansspelbelasting over sportwedenschappen, Wet modernisering kleineondernemersregeling en implementatie artikel 1 richtlijn elektronische handel.

Het voorstel strekt ertoe enkele fiscale vergroeningsmaatregelen te treffen die zijn gericht op het beperken van CO₂-uitstoot.

De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het voorstel aan de Tweede Kamer te zenden, maar acht het noodzakelijk dat wordt gemotiveerd waarom alleen de BPM-teruggaafregeling wordt afgeschaft voor personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer, maar vergelijkbare regelingen in de BPM en de MRB niet.

1. Teruggaafregeling BPM taxi's en openbaar vervoer

Ingevolge de huidige Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Wet BPM 1992) is bij de aanschaf van een personenauto BPM verschuldigd naar een tarief dat oploopt naarmate de CO₂-uitstoot hoger is.¹ Voor personenauto's die geheel of nagenoeg geheel worden gebruikt voor het verrichten van taxivervoer of openbaar vervoer, kan vervolgens op aanvraag teruggaaf van BPM worden verleend.² Het voorstel schaft deze teruggaafregeling af met ingang van 1 januari 2020.³ De Afdeling merkt hier het volgende over op.

Voorliggend voorstel is in 2017 aangekondigd in het Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst': 'Milieuvriendelijk gedrag wordt beloond, door [...] het afschaffen van de teruggaafregeling voor taxi's'.⁴ De toelichting op het voorstel stelt ter motivering dat er door het bestaan van de BPM-teruggaafregeling voor deze groep geen financiële prikkel in de BPM is om een milieuvriendelijke personenauto aan te schaffen.⁵ Deze groep heeft immers vanwege de teruggaafregeling de facto niet te maken met het CO₂-afhankelijke tarief. Na het vervallen van de teruggaafregeling is dat wel het geval.

De Afdeling merkt op dat, met het gehanteerde milieuargument, de vraag opkomt waarom alleen de teruggaafregeling in de BPM voor personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer, wordt afgeschaft. Dat is nogal willekeurig. Ook voor andere voertuigen⁶ – zoals voertuigen die zijn ingericht voor geldtransporten – geldt een teruggaafregeling in de BPM, maar deze regeling komt niet te vervallen.

Daarnaast doet een vergelijkbare vraag zich voor met betrekking tot de BPM-vrijstelling voor bestelauto's.⁷ Ook het vervallen van deze vrijstelling zou leiden tot heffing van BPM bij aanschaf (tegen een CO₂-afhankelijk tarief) en zou daarmee tot een financiële prikkel leiden om een milieuvriendelijke bestelauto aan te schaffen.

Ten slotte laat deze vraag zich ook stellen met betrekking tot de vrijstellingen in de motorrijtuigenbelasting (MRB) die gelden voor het houden van personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer dan wel voor andere voertuigen.⁸ Ook het laten vervallen van deze vrijstellingen zou

¹ Artikel 9 van de Wet BPM 1992.

² Artikel 16 van de Wet BPM 1992.

³ Artikel IV, onderdeel A, van het voorstel.

⁴ Regeerakkoord 2017 – 2021, 'Vertrouwen in de toekomst', paragraaf 5.2 (Herziening belastingstelsel), voorlaatste punt.

⁵ Memorie van toelichting, paragraaf 4.1 (Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer), eerste tekstblok, laatste volzin.

⁶ Artikel 15 van de Wet BPM 1992.

⁷ Artikel 13a van de Wet BPM 1992.

⁸ Artikel 72 van de Wet MRB 1994.



leiden tot heffing van MRB en zou– voor zover het tarief oploopt naarmate de CO₂-uitstoot toeneemt– leiden tot een financiële prikkel om een milieuvriendelijke auto te houden.

Met betrekking tot personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer wijst de Afdeling daarbij in het bijzonder nog op de vereenvoudiging die kan worden bereikt indien de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling gepaard zou gaan met een afschaffing van de MRB-vrijstellingsregeling. Het toezicht op de voorwaarde dat personenauto's geheel of nagenoeg geheel– dat wil zeggen voor 90% of meer– worden gebruikt voor het verrichten van taxivervoer of openbaar vervoer, kan dan vervallen en zou dan niet meer alleen voor de MRB in stand hoeven te blijven (zoals bij voorliggend voorstel noodzakelijk is).⁹

De Afdeling concludeert dat de toelichting op het voorstel tekortschiet als het gaat om de hiervoor aangegeven aspecten. Zij merkt dienaangaande nog op dat bij het afschaffen van de hiervoor genoemde vergelijkbare regelingen eveneens sprake kan zijn van (forse) kostenstijgingen. Maar dat aspect hoeft, gegeven de door de regering gemaakte afweging, niet als tegenargument te worden gehonoreerd, nu dat bij de taxibranche ook niet als tegenargument wordt gehonoreerd bij voorliggende afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxivervoer of openbaar vervoer.¹⁰

De Afdeling adviseert in de toelichting op het voorgaande in te gaan, daarbij te motiveren waarom alleen de BPM-teruggaafregeling wordt afgeschaft voor personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer, maar vergelijkbare regelingen in de BPM en de MRB niet, en zo nodig het voorstel aan te passen.

2. Fietskostenforfait

Indien een werkgever een fiets die voor zakelijke kilometers (waaronder woon-werkverkeer) wordt gebruikt, mede voor privédoeleinden ter beschikking stelt aan zijn werknemer, behoort de waarde van het in dat kader door de werknemer genoten privévoordeel tot het bij die werknemer (voor de inkomsten- en loonbelasting) te belasten loon. Op dit moment bestaan er geen specifieke bepalingen over de wijze waarop de waarde van dat privévoordeel moet worden bepaald. Er is thans dan ook niet voorzien in een forfaitaire bijtelling zoals die wel geldt voor de door de werkgever ter beschikking gestelde auto (autokostenforfait).

De toelichting maakt duidelijk dat het ontbreken van duidelijke en eenvoudige regels om de waarde te bepalen van het privévoordeel van een ter beschikking gestelde fiets van de zaak, in de praktijk als een belemmering wordt ervaren om een fiets ter beschikking te stellen.¹¹ Duidelijke en eenvoudige fiscale regels om die waarde te bepalen kunnen daarom bijdragen aan het aantrekkelijk maken van een fiets van de zaak en kunnen daarmee het fietsgebruik stimuleren, zo vervolgt de toelichting. Gelet hierop wordt voorgesteld de waarde van het privévoordeel voor de inkomsten- en loonbelasting te stellen op 7% van de consumentenadviesprijs van de fiets.

De Afdeling merkt op dat de toelichting niet duidelijk maakt of die forfaitaire regeling voor de inkomsten- en loonbelasting ook gaat gelden voor de btw-heffing. Anders gezegd, de toelichting maakt niet duidelijk hoe de btw-heffing verloopt bij aanschaf van een fiets van de zaak en het vervolgens belasten van het privégebruik dat van die fiets wordt gemaakt door hetzij de ondernemer zelf, hetzij zijn werknemer. In dit verband wijst de Afdeling erop dat in de btw de correctie voor het privégebruik door de werknemer nog uitgaat van een drempel van € 749 (waar beneden geen correctie plaatsvindt), welke drempel aansluit bij de drempel die in het verleden gold voor de aanschaf van een fiets voor de loon- en inkomstenbelasting.¹²

De Afdeling adviseert in de toelichting op het voorgaande in te gaan.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De vice-president van de Raad van State,
J.P.H. Donner.*

⁹ Zie ook de bij de memorie van toelichting gevoegde uitvoeringstoets 'Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer', onder 'Handhaafbaarheid'.

¹⁰ Memorie van toelichting, paragraaf 12 (Advies en consultatie), tweede tekstblok.

¹¹ Zie de bij de memorie van toelichting gevoegde uitvoeringstoets 'Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde tweewielers van de zaak', onder 'Beschrijving voorstel/regeling'.

¹² Artikel 1, eerste lid, onderdeel c, en derde lid, onderdeel c, van het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968.



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is fiscale vergroeningsmaatregelen te treffen om de prikkel te vergroten om CO₂-uitstoot te beperken;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

De Wet inkomstenbelasting 2001 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3.42 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt 'Onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken en na overleg met Onze Minister van Infrastructuur en Milieu' vervangen door 'Onze Minister van Economische Zaken en Klimaat in overeenstemming met Onze Minister en na overleg met Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat'.
2. In het derde lid wordt '54,5 percent' vervangen door '45 percent'.
3. In het zevende lid wordt in de aanhef 'kunnen' vervangen door 'kunnen door Onze Minister van Economische Zaken en Klimaat in overeenstemming met Onze Minister'. Voorts vervalt in onderdeel a 'in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken'

B

Artikel 10b.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'De artikelen 3.13, eerste lid, onderdeel j, 3.31, 3.42 en 3.42a vervallen' vervangen door 'Artikel 3.13, eerste lid, onderdeel j, vervalt'.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
3. De artikelen 3.31, 3.42 en 3.42a vervallen met ingang van 1 januari 2024.

ARTIKEL II

In de Wet inkomstenbelasting 2001 wordt met ingang van 1 januari 2020 na **artikel 3.20** een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3.20a Bijtelling privégebruik fiets

1. Indien aan de belastingplichtige ook voor privédoeleinden een fiets ter beschikking staat, wordt op jaarbasis 7% van de waarde van de fiets als onttrekking in aanmerking genomen. De fiets wordt in ieder geval geacht ook voor privédoeleinden ter beschikking te staan indien de fiets ook voor woon-werkverkeer ter beschikking staat.
2. De onttrekking wordt in aanmerking genomen voor zover zij uitgaat boven de bedragen die de belastingplichtige ter zake van de kosten en lasten van de fiets voor eigen rekening heeft genomen.
3. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder een fiets mede verstaan een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994, indien deze mede door menselijke spierkracht wordt aangedreven en is uitgerust met een elektromotor.
4. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder de waarde van de fiets verstaan de in Nederland



door de fabrikant of importeur publiekelijk kenbaar gemaakte consumentenadviesprijs van de fiets. Indien voor de fiets geen consumentenadviesprijs beschikbaar is, wordt aangesloten bij de consumentenadviesprijs van de meest vergelijkbare fiets.

ARTIKEL III

In de Wet op de loonbelasting 1964 wordt met ingang van 1 januari 2020 na **artikel 13bis** een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 13ter

1. Indien ook voor privédoeleinden een fiets ter beschikking is gesteld, wordt het voordeel op kalenderjaarbasis gesteld op 7% van de waarde van de fiets. De fiets wordt in ieder geval geacht ook voor privédoeleinden ter beschikking te zijn gesteld indien de fiets ook voor woon-werkverkeer ter beschikking is gesteld.
2. Het voordeel wordt in aanmerking genomen voor zover het uitgaat boven de vergoeding die de werknemer voor het gebruik voor privédoeleinden is verschuldigd.
3. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder een fiets mede verstaan een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994, indien deze mede door menselijke spierkracht wordt aangedreven en is uitgerust met een elektromotor.
4. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder de waarde van de fiets verstaan de in Nederland door de fabrikant of importeur publiekelijk kenbaar gemaakte consumentenadviesprijs van de fiets. Indien voor de fiets geen consumentenadviesprijs beschikbaar is, wordt aangesloten bij de consumentenadviesprijs van de meest vergelijkbare fiets.

ARTIKEL IV

De Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt met ingang van 1 januari 2020 als volgt gewijzigd:

A

Artikel 16 vervalt.

B

Artikel 16aa wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, aanhef, wordt 'artikel 15a, achtste en tiende lid, en artikel 16, zesde lid' vervangen door 'en artikel 15a, achtste en tiende lid'.
2. Het vierde lid vervalt onder vernummering van het vijfde lid tot vierde lid.

C

Artikel 21 komt te luiden:

Artikel 21

De artikelen 16 en 16aa, zoals die artikelen luiden op 31 december 2019, en de daarop berustende bepalingen blijven tot en met 31 december 2022 van toepassing op situaties waarbij aanspraken op teruggaaf van belasting uiterlijk op 31 december 2019 zijn ontstaan.

D

Artikel 31 vervalt.

ARTIKEL V

De Wet belasting zware motorrijtuigen wordt als volgt gewijzigd:



A

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt 'uitsluitend bestemd' vervangen door 'bestemd of gebruikt'.
2. Onderdelen e tot en met g, komen te luiden:

e. *richtlijn*: Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (PbEG 1999, L 187);

f. *categorieën EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV en EURO V*: motorrijtuigen met een emissiegrenswaarde als bedoeld in de respectievelijke tabel van bijlage 0 bij de richtlijn;

g. *categorie EURO VI en schoner*: motorrijtuigen met een emissiegrenswaarde als bedoeld in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEG 2009, L 188), of een lagere emissiegrenswaarde (PbEU 2009, L 188).

B

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste tot en met vierde lid komen te luiden:

1. Het tarief bedraagt voor een tijdvak van één jaar voor motorrijtuigen:

- a. met drie assen of minder en in de categorie:

1°. EURO 0	€ 1.407
2°. EURO I	€ 1.223
3°. EURO II	€ 1.065
4°. EURO III	€ 926
5°. EURO IV	€ 842
6°. EURO V	€ 750
7°. EURO VI en schoner	€ 750;

- b. met vier assen of meer en in de categorie:

1°. EURO 0	€ 2.359
2°. EURO I	€ 2.042
3°. EURO II	€ 1.776
4°. EURO III	€ 1.543
5°. EURO IV	€ 1.404
6°. EURO V	€ 1.250
7°. EURO VI en schoner	€ 1.250.

2. Het tarief bedraagt voor een tijdvak van één maand voor motorrijtuigen:

- a. met drie assen of minder en in de categorie:

1°. EURO 0	€ 140
2°. EURO I	€ 122
3°. EURO II	€ 106
4°. EURO III	€ 92
5°. EURO IV	€ 84
6°. EURO V	€ 75
7°. EURO VI en schoner	€ 75;

- b. met vier assen of meer en in de categorie:

1°. EURO 0	€ 235
2°. EURO I	€ 204
3°. EURO II	€ 177
4°. EURO III	€ 154
5°. EURO IV	€ 140
6°. EURO V	€ 125
7°. EURO VI en schoner	€ 125.

3. Het tarief bedraagt voor een tijdvak van één week voor motorrijtuigen:

- a. met drie assen of minder en in de categorie:



1°. EURO 0	€ 37
2°. EURO I	€ 32
3°. EURO II	€ 28
4°. EURO III	€ 24
5°. EURO IV	€ 22
6°. EURO V	€ 20
7°. EURO VI en schoner	€ 20;

b. met vier assen of meer en in de categorie:

1°. EURO 0	€ 62
2°. EURO I	€ 54
3°. EURO II	€ 47
4°. EURO III	€ 41
5°. EURO IV	€ 37
6°. EURO V	€ 33
7°. EURO VI en schoner	€ 33.

4. Het tarief bedraagt voor een tijdvak van één dag: € 12.

2. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:

6. Indien de Euronorm van een motorrijtuig niet is geregistreerd, wordt voor de bepaling van de Euronorm uitgegaan van de datum van eerste toelating van dit motorrijtuig zoals vermeld in het kentekenregister.
7. Het motorrijtuig waarvan ten aanzien van de Euronorm geen aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs aanwezig is, wordt voor de toepassing van het eerste, tweede en derde lid aangemerkt als:
 - a. EURO 0 – motorrijtuig wanneer blijktens de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum voor de eerste toelating tot het verkeer voor 1 juli 1992 ligt;
 - b. EURO I – motorrijtuig wanneer blijktens de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum voor de eerste toelating tot het verkeer na 30 juni 1992 maar voor 1 oktober 1995 ligt;
 - c. EURO II – motorrijtuig wanneer blijktens de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum voor de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 1995 maar voor 1 oktober 2000 ligt;
 - d. EURO III – motorrijtuig wanneer blijktens de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum voor de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 2000 maar voor 1 oktober 2005 ligt;
 - e. EURO IV – motorrijtuig wanneer blijktens de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum voor de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 2005 maar voor 1 oktober 2008 ligt;
 - f. EURO V – motorrijtuig wanneer blijktens de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum voor de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 2008 maar voor 1 januari 2013 ligt;
 - g. EURO VI en schoner motorrijtuig wanneer blijktens de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum voor de eerste toelating tot het verkeer na 31 december 2012 ligt.

ARTIKEL VI

In de Wet belasting zware motorrijtuigen wordt **artikel 10** als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel a, onder 6°, komt te luiden:

6°. EURO V	€ 796.
------------	--------

b. Onderdeel b, onder 6°, komt te luiden:

6°. EURO V	€ 1.327.
------------	----------



2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel a, onder 6°, komt te luiden:

6°. EURO V € 79.

b. Onderdeel b, onder 6°, komt te luiden:

6°. EURO V € 132.

3. Het derde lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel a, onder 6°, komt te luiden:

6°. EURO V € 21.

b. Onderdeel b, onder 6°, komt te luiden:

6°. EURO V € 35.

ARTIKEL VII

De Wet belastingen op milieugrondslag wordt als volgt gewijzigd:

A

In **artikel 28**, eerste lid, onderdelen a en b, wordt '€ 13,21' vervangen door '€ 31,39'.

B

Artikel 59 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het in het eerste lid, onderdeel a, eerste aandachtsstreepje, opgenomen tarief wordt verhoogd met € 0,03.

2. Het in het eerste lid, onderdeel c, eerste aandachtsstreepje, opgenomen tarief wordt verlaagd met € 0,0072.

3. Het in het derde lid opgenomen tarief wordt verhoogd met € 0,03.

C

In **artikel 60** wordt het in het eerste lid, eerste aandachtsstreepje, opgenomen tarief verhoogd met € 0,00482.

D

In **artikel 63**, eerste lid, wordt '€ 308,54' vervangen door '€ 257,54'.

ARTIKEL VIII

Artikel 90 van de Wet belastingen op milieugrondslag vindt bij het begin van het kalenderjaar 2019 geen toepassing op de bedragen genoemd in artikel 28 van die wet.

ARTIKEL IX

In het Belastingplan 2018 wordt het in **artikel IX**, onderdeel H, opgenomen bedrag vervangen door '€ 31,39'.



ARTIKEL X

In de Wet uitwerking Autobrief II wordt in **artikel XXVII**, aanhef, 'met ingang van 1 januari 2019' vervangen door 'met ingang van een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip'.

ARTIKEL XI

De Wet maatregelen woningmarkt 2014 II wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel g, wordt 'Onze Minister voor Wonen en Rijksdienst' vervangen door 'Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties'.
2. Aan het tweede lid, onderdeel b, wordt, onder vervanging van ', of' aan het slot van subonderdeel 6° door een puntkomma en onder vervanging van de puntkomma aan het slot van subonderdeel 7° door '; of', een subonderdeel toegevoegd, luidende:
 - 8°. verduurzaming van huurwoningen;

B

Artikel 1.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid worden, onder vervanging van ', en' aan het slot van onderdeel i door een puntkomma en onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel j door '; en', vier onderdelen toegevoegd, luidende:
 - k. een verduurzaming van categorie 1: € 10.000 per verduurzaamde huurwoning;
 - l. een verduurzaming van categorie 2: € 7.000 per verduurzaamde huurwoning;
 - m. een verduurzaming van categorie 3: € 5.000 per verduurzaamde huurwoning; en
 - n. een verduurzaming van categorie 4: € 3.000 per verduurzaamde huurwoning.
2. Aan het tweede lid wordt, onder vervanging van ', en' aan het slot van onderdeel g door een puntkomma en onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h door '; en', een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - i. met betrekking tot investeringen als bedoeld in het eerste lid, onderdelen k tot en met n, uitsluitend van toepassing voor zover die investeringen gerealiseerd zijn op of na 1 januari 2019.
3. Aan het derde lid worden onder vervanging van ', en' aan het slot van onderdeel i door een puntkomma en onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel j door '; en', vier onderdelen toegevoegd, luidende:
 - k. de verduurzaming van huurwoningen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel k, ten minste € 25.000 per verduurzaamde huurwoning bedragen;
 - l. de verduurzaming van huurwoningen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel l, ten minste € 17.500 per verduurzaamde huurwoning bedragen;
 - m. de verduurzaming van huurwoningen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel m, ten minste € 12.500 per verduurzaamde huurwoning bedragen; en
 - n. de verduurzaming van huurwoningen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel n, ten minste € 7.500 per verduurzaamde huurwoning bedragen.

C

Artikel 1.12 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. Een voorgenomen investering wordt langs elektronische weg aangemeld bij Onze Minister.
2. Onder vernummering van het tweede tot en met zevende lid tot derde tot en met achtste lid wordt een lid ingevoegd, luidende:



2. De aanmelding, bedoeld in het eerste lid, wordt uiterlijk gedaan op:
 - a. 31 december 2017 indien het een voorgenomen investering als bedoeld in artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 4°, betreft in huurwoningen waarvan de huurprijs hoger dan of gelijk aan het bedrag, genoemd in artikel 20, tweede lid, onderdeel a, van de Wet op de huurtoeslag, is;
 - b. 31 december 2019 indien het een voorgenomen investering als bedoeld in artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 1°, 3°, 5°, 6° of 7°, betreft, dan wel indien het voorgenomen investering als bedoeld in artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 4°, betreft in huurwoningen waarvan de huurprijs lager is dan het bedrag, genoemd in artikel 20, tweede lid, onderdeel a, van de Wet op de huurtoeslag;
 - c. 31 december 2021 indien het een voorgenomen investering als bedoeld in artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 2°, betreft.
3. Het vierde lid (nieuw), onderdeel a, komt te luiden:
 - a. de voorgenomen investering:
 - 1°. bedoeld in artikel 1.11, tweede lid, onderdelen a tot en met g, voor de desbetreffende activiteit is aangevangen op of na het ten aanzien van die activiteit genoemde tijdstip,
 - 2°. bedoeld in artikel 1.11, tweede lid, onderdeel h, is aangevangen op of na 1 januari 2014 en voor 31 december 2016; en
 - 3°. bedoeld in artikel 1.11, tweede lid, onderdeel i, is aangevangen op of na 1 januari 2019.
4. In het vijfde lid (nieuw), onderdeel b, wordt 'artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 5°, 6° of 7°' vervangen door 'artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 5°, 6°, 7° of 8°'.

D

Aan **artikel 1.13**, tweede lid, wordt, onder vervanging van 'en' aan het slot van onderdeel c door een puntkomma en de punt aan het slot van onderdeel d door '; en', een onderdeel toegevoegd, luidende:

- e. ingeval sprake is van een gerealiseerde investering als bedoeld in artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 8°: voor dezelfde investering geen subsidie is vastgesteld voor de verbetering van de energieprestatie bij of krachtens de Kaderwet overige BZK-subsidies.

E

Artikel 1.14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'de artikelen 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 1° tot en met 7°' vervangen door 'artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 1° tot en met 8°'.
2. Het derde lid komt te luiden:
 3. De opdracht, bedoeld in het eerste lid, heeft een werkingsduur van:
 - a. zes jaar voor zover het activiteiten als bedoeld in artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 1° tot en met 7, betreft;
 - b. tien jaar voor zover het een activiteit als bedoeld in artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, onder 8°, betreft.

ARTIKEL XII

1. Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari 2019, met dien verstande dat:
 - a. artikel V in werking treedt op een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip en, indien dit tijdstip is gelegen op of na 1 januari 2020, toepassing vindt alvorens artikel VI toepassing vindt;
 - b. artikel VI in werking treedt met ingang van 1 januari 2020, dan wel, indien artikel V in werking treedt op een later tijdstip dan 1 januari 2020, op dat latere tijdstip;
 - c. indien artikel 90 van de Wet belastingen op milieugrondslag bij het begin van het kalenderjaar 2019 wordt toegepast, artikel VII, onderdelen B en C, eerst toepassing vindt nadat artikel 90 van de Wet belastingen op milieugrondslag bij het begin van genoemd kalenderjaar is toegepast;
 - d. artikel X toepassing vindt voordat artikel XXVII van de Wet uitwerking Autobrief II wordt toegepast;
 - e. artikel XI, onderdelen A, B, C, D en E, in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.



ARTIKEL XIII

Deze wet wordt aangehaald als: Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Staatssecretaris van Financiën,



MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

I.	ALGEMEEN	14
1.	Inleiding	14
2.	Energie-investeringsaftrek, de milieu-investeringsaftrek en de willekeurige afschrijving op milieu-bedrijfsmiddelen	14
3.	Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde fiets van de zaak	15
4.	Autobelastingen	16
4.1.	Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer	16
4.2.	Versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet)	17
5.	Aanpassing Wet uitwerking Autobrief II	18
6.	Milieubelastingen	18
6.1.	Schuif van elektriciteit naar aardgas	19
6.2.	Belastingvermindering energiebelasting	19
6.3.	Verhoging tarief afvalstoffenbelasting	19
7.	Vermindering van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen	19
8.	Budgettaire aspecten	21
9.	EU-aspecten	21
10.	Gevolgen voor bedrijfsleven en burger	22
11.	Uitvoeringskosten Belastingdienst	22
12.	Advies en consultatie	22
II.	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING	23

ALGEMEEN

Inleiding

Om de opwarming van de aarde tegen te gaan, moeten minder broeikasgassen worden uitgestoten. Het doel is om in 2030 in Nederland 49 procent minder koolstofdioxide (CO₂) te produceren dan in 1990. Dat is al over twaalf jaar, en dat vereist dus nu actie. Het kabinet wil aan dit doel bijdragen door vervuilers meer te laten betalen voor milieuvervuilende keuzes en op die manier duurzame alternatieven aantrekkelijker maken.

Het kabinet wil een forse stap zetten naar schonere alternatieven voor bijvoorbeeld de uitstoot door fabrieken en uitlaatgassen. Daarom maakt het kabinet de keuze van bedrijven en instellingen voor duurzame energie, energiebesparende en milieuvriendelijke technieken financieel voordeliger door vervuilende opties zwaarder te belasten.

Koolstofdioxide, stikstofoxide, fijnstof en roet uit het verkeer zijn slecht voor ons klimaat en onze gezondheid. Vervuilende zware vrachtauto's uit binnen- en buitenland gaan meer belasting betalen om te mogen rijden in Nederland. Hoe hoger de uitstoot, hoe hoger de belasting. Ook taxibedrijven moeten vanaf 2020 meer belasting betalen als ze kiezen voor een onzuinige in plaats van een zuinige of emissievrije taxi. Hoe hoger de CO₂-uitstoot, hoe hoger de verschuldigde belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM). Volledig elektrische auto's en auto's die op waterstof rijden worden daardoor aantrekkelijker voor het taxivervoer.

Het kabinet verhoogt de belasting op aardgas en verlaagt de belasting op elektriciteit om de tarieven van de energiebelasting beter in verhouding te brengen tot de CO₂-uitstoot. Zo verstoort de energiebelasting minder bij de keuze tussen verschillende verwarmingsopties. De warmtepomp wordt daardoor financieel aantrekkelijker ten opzichte van een cv-ketel, en aardwarmte wordt interessanter ten opzichte van aardgas. Verhuurders die huurwoningen energiezuinig verbouwen zullen vanaf volgend jaar in aanmerking komen voor heffingsvermindering.

Afval verbranden en het storten van afval leidt tot schadelijke milieu-emissie. In de circulaire economie past het niet dat we materialen na gebruik verbranden of storten. In een duurzame wereld is afval juist een bron van nieuwe grondstoffen. De belasting op het verbranden van afval en het storten van afval gaat daarom flink omhoog. Dat en meer leest u in deze memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel fiscale vergroeningsmaatregelen van het pakket Belastingplan 2019.

Energie-investeringsaftrek, de milieu-investeringsaftrek en de willekeurige afschrijving op milieu-bedrijfsmiddelen

In 2018 zijn de evaluaties van zowel de energie-investeringsaftrek (EIA) als de milieu-investeringsaftrek (MIA) en de willekeurige afschrijving op milieu-bedrijfsmiddelen (Vamil) door onderzoeksbureau CE Delft afgerond. Deze evaluaties geven inzicht in de doelmatigheid en effectiviteit van de regelingen.



Zoals aangegeven in de kabinetsreacties¹ op deze evaluaties, zijn de overwegend positieve resultaten aanleiding voor het kabinet om de regelingen voor een nieuwe periode van vijf jaar te continueren. Voorgesteld wordt de horizonbepalingen, op basis waarvan de EIA, MIA en Vamil per 1 januari 2019 zouden vervallen, daarom te vervangen door nieuwe horizonbepalingen met als datum 1 januari 2024. Met betrekking tot de EIA wordt voorgesteld twee aanbevelingen uit de evaluatie om te zetten in wetgeving. Ten eerste wordt voorgesteld het aftrekpercentage te verlagen van 54,5 tot 45 procent. Het belastingvoordeel wordt daardoor weliswaar verlaagd, maar blijft naar de mening van het kabinet op een voldoende niveau om ondernemers te prikkelen tot het treffen van energie-investeringen. Daarnaast wordt voorgesteld een delegatiebepaling aan te passen zodat de Minister van Economische Zaken en Klimaat eerstverantwoordelijk wordt voor de Uitvoeringsregeling energie-investeringsaftrek 2001 waarin de zogenoemde Energielijst is opgenomen. Op de Energielijst staan alle bedrijfsmiddelen die in aanmerking komen voor de EIA.

Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde fiets van de zaak

Fietsen kan een duurzaam en efficiënt alternatief zijn voor reizen met de auto of het openbaar vervoer. Fietsen belast de luchtkwaliteit minder en kan zorgen voor minder drukte op de weg of in het openbaar vervoer. Bovendien brengt het gebruik van de fiets gezondheidsvoordelen met zich ten opzichte van het gebruik van de auto of het openbaar vervoer. Het stimuleren van het fietsgebruik past daarom binnen het mobiliteitsbeleid van dit kabinet. De huidige fiscale regels om de waarde te bepalen van het privévoordeel van een ter beschikking gestelde fiets van de zaak worden in de praktijk als belemmering ervaren om een fiets ter beschikking te stellen. Duidelijke en eenvoudige fiscale regels om de waarde van het privévoordeel te bepalen kunnen daarom bijdragen aan het aantrekkelijk maken van een fiets van de zaak en daarmee het fietsgebruik stimuleren.

Werkgevers hebben reeds fiscale mogelijkheden om hun werknemers te stimuleren de fiets te pakken voor het woon-werkverkeer. Het is op dit moment voor werkgevers bijvoorbeeld al mogelijk om hun werknemers een lening te verstrekken voor de aanschaf van een (elektrische) fiets, die terugbetaald kan worden via de belastingvrije vergoeding van € 0,19 per zakelijke kilometer (waaronder woon-werkverkeer). Desalniettemin blijkt uit overleg met de branche² dat voor werknemers de hoge aanschafprijs van een (elektrische) fiets nog steeds een drempel kan vormen om woon-werkverkeer met de fiets af te leggen.

Indien een werkgever een fiets, die voor zakelijke kilometers (waaronder woon-werkverkeer) wordt gebruikt, mede voor privédoeleinden ter beschikking stelt aan zijn werknemer, behoort de waarde van het in dat kader door de werknemer genoten privévoordeel tot het bij die werknemer te belasten loon. Op dit moment zijn in de fiscale wetgeving geen specifieke bepalingen opgenomen over de wijze waarop de waarde van dat privévoordeel moet worden bepaald. Er is ook niet voorzien in een forfaitaire bijtelling zoals voor de door de werkgever ter beschikking gestelde auto. Zonder dergelijke bepalingen is het vaststellen van de waarde van dat privévoordeel ingewikkeld en leidt het tot hoge administratieve lasten. Per geval moet worden bepaald wat de waarde van het genoten voordeel is van de mogelijkheid om de ter beschikking gestelde fiets voor privédoeleinden te gebruiken. Mede daarom is in de brief van 21 maart 2018 aangekondigd dat in samenwerking met de branche een onderzoek wordt gedaan naar een eenvoudigere waardebepaling van het privévoordeel van de fiets van de zaak en dat de uitkomst daarvan wordt opgenomen in het pakket Belastingplan 2019.

Gelet op het bovenstaande wordt voorgesteld om vanaf 1 januari 2020 de waarde van het privévoordeel van de fiets van de zaak vast te stellen met behulp van een forfait. Mede op basis van een globaal onderzoek door de branche wordt, uitgaande van een verondersteld privégebruik van 25%, een bijtelling voorgesteld van 7% van de consumentenadviesprijs, oftewel de oorspronkelijke nieuwwaarde, van de fiets. Dat is de in Nederland door de fabrikant of importeur publiekelijk kenbaar gemaakte prijs van de fiets bij verkoop aan de afnemer. De consumentenadviesprijs geeft een eenduidig uitgangspunt om de waarde van het privévoordeel te bepalen.

De fiscale uitvoeringspraktijk rondom de fiets van de zaak wordt door de forfaitaire bijtelling ter bepaling van de waarde van het privévoordeel van de ter beschikking gestelde fiets eenvoudiger en daarmee aantrekkelijker gemaakt. Daarnaast wordt naar de mening van het kabinet met het voorgestelde bijtellingspercentage op een reële wijze de waarde van het privévoordeel van de fiets van de zaak vastgesteld en belast. Ter illustratie: voor een elektrische fiets van € 2000 geldt dan een jaarlijkse bijtelling van € 140. Uitgaande van een gemiddeld marginaal tarief van 42%, leidt dat tot een belastingheffing van € 58, oftewel minder dan € 5 per maand. Doordat met het voorgestelde

¹ Brief van de Minister van Economische Zaken en Klimaat van 14 juni 2018, Kamerstukken II 2017/18, 34 785, nr. 91 (kabinetsreactie EIA) en brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 7 juni 2018, Kamerstukken II 2017/18, 34 785, nr. 89 (kabinetsreactie MIA\Vamil).

² RAI Vereniging, de BOVAG, de Fietsersbond, de ANWB, de VNA en Natuur & Milieu.



percentage zoveel mogelijk is aangesloten bij het veronderstelde privégebruik van de ter beschikking gestelde fiets kan ervan worden uitgegaan dat de voorgestelde regeling budgettair neutraal uitwerkt en dat met de hiermee te realiseren vereenvoudiging een toename van het gebruik van de fiets wordt bewerkstelligd. Voor met de fiets van de zaak afgelegde (al dan niet zakelijke) kilometers bestaat uiteraard geen recht op een belastingvrije vergoeding.

Om de toepassing van de bijtellingsregeling zo eenvoudig mogelijk te maken wordt de bijtelling in ieder geval van toepassing als de fiets voor (een deel van) het woon-werkverkeer ter beschikking staat. Daarnaast wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten fietsen. Er is dus niet voorzien in een gedifferentieerd tarief tussen bijvoorbeeld (elektrische) stadsfietsen, bakfietsen en zogenoemde speed pedelecs (rijwielen met elektrische trapondersteuning en met een bromfietskenteken).

Voorgesteld wordt een vergelijkbare regeling te laten gelden voor de bepaling van de waarde van de onttrekking met betrekking tot een tot het ondernemingsvermogen behorende fiets die aan een ondernemer mede voor privédoeleinden ter beschikking staat. Ook voor een resultaatgenieter geldt dan een vergelijkbare regeling.

Vanaf het moment dat de ter beschikking gestelde fiets in eigendom overgaat op de werknemer of tot het privévermogen van de ondernemer of resultaatgenieter gaat behoren, is de bijtelling niet langer van toepassing. Een eventueel met die overgang samenhangend voordeel voor de werknemer, ondernemer of resultaatgenieter is op basis van de daarvoor geldende regels belast. Daarvan kan bijvoorbeeld sprake zijn als de werknemer bij de eigendomsoverdracht niet de (volledige) waarde in het economische verkeer van de fiets hoeft te betalen.

Autobelastingen

Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer

Het kabinet gaat milieuvriendelijk gedrag zwaarder belasten. Het kabinet stelt in dit kader voor om de teruggaafregeling in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Wet BPM 1992) voor taxi's en openbaar vervoer af te schaffen. Op basis van deze regeling wordt op aanvraag de teruggaaf van BPM verleend voor personenauto's die geheel of nagenoeg geheel worden gebruikt voor het verrichten van openbaar vervoer of taxivervoer in de zin van de Wet personenvervoer 2000. Door het bestaan van deze teruggaafregeling is er voor deze groep geen financiële prikkel in de BPM tot aanschaf van milieuvriendelijke auto's.

Het voorstel is om de teruggaafregeling met ingang van 1 januari 2020 af te schaffen. Deze maatregel raakt bedrijven die straattaxi's exploiteren en bedrijven die het zogenoemde contractvervoer of doelgroepenvervoer verzorgen. Met het afschaffen van de teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer komt ook het goedkeurend beleid van de Belastingdienst voor bepaalde vrijwilligersvervoersprojecten te vervallen. Dit betekent dat ook voor deze projecten de teruggaafregeling komt te vervallen met ingang van 1 januari 2020.

Voor de teruggaven waarvoor de aanspraak op teruggaaf van belasting uiterlijk 31 december 2019 is ontstaan, geldt dat de bestaande teruggaafmogelijkheid wordt gerespecteerd en dat op die aanvragen verleende teruggaven nog drie jaar lang het bestaande recht van toepassing is. Dit betekent dat zolang wordt voldaan aan de voorwaarden en beperkingen voor teruggaaf gedurende de nog niet verstreken duur van de driejaarsperiode het teruggegeven bedrag aan BPM niet hoeft te worden terugbetaald. Per saldo betekent dit dat de aanvraag voor de teruggaafregeling en alle andere (bewijs)stukken uiterlijk binnen dertien weken gerekend vanaf 31 december 2019 moeten worden overgelegd.

Door het afschaffen van de teruggaafregeling is voor de registratie van personenauto's die worden gebruikt voor het verrichten van openbaar vervoer en taxivervoer voortaan BPM verschuldigd. De hoogte van de BPM voor personenauto's is afhankelijk van de CO₂-uitstoot. Het nihil tarief voor personenauto's met een CO₂-uitstoot van 0 gram per kilometer is uiteraard eveneens van toepassing op personenauto's die uitsluitend of nagenoeg uitsluitend worden gebruikt voor het verrichten van openbaar vervoer of taxivervoer. Hierbij kan worden gedacht aan personenauto's die rijden op waterstof en volledig elektrische personenauto's.

Met het oog op de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer zal afgezien worden van de in de Miljoenennota 2018 voorgenomen evaluatie in 2018 van de BPM-teruggaafregeling en MRB-vrijstelling voor taxi's en openbaar vervoer.



Versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet)

Het kabinet stelt voor de milieudifferentiatie in de Wet belasting zware motorrijtuigen (Wet BZM) te actualiseren. Als gevolg van deze maatregel zullen de meer vervuilende zware motorrijtuigen (hierna: vrachtauto's) uit binnen- en buitenland meer belasting gaan betalen. Voor de schoonste vrachtauto's blijft het huidige tarief van toepassing. Over deze maatregel is overeenstemming bereikt met de zogenoemde Eurovignet-landen.

Het Eurovignet is een gemeenschappelijk gebruiksrecht voor vrachtauto's van 12 ton of meer die gebruik maken van bepaalde snel- en hoofdwegen in de actief heffende lidstaten (Denemarken, Luxemburg, Nederland en Zweden). De basis voor deze heffing is de Eurovignetrichtlijn³ en het daarop gebaseerde Eurovignetverdrag.⁴ Naast de vier actief heffende lidstaten is België nog verdragspartij bij het Eurovignetverdrag gebleven toen dit land met ingang van 1 april 2016 van het Eurovignet overstapte op een kilometerheffing voor vrachtauto's.

Op 6 december 2017 hebben de vier heffende lidstaten en België een protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag getekend.⁵ De ratificatieprocedure is inmiddels gestart. De belangrijkste wijziging als gevolg van het protocol is de actualisatie van de tarieven conform de aangegeven emissiegrenswaarden in de Eurovignetrichtlijn. De wijziging betekent een verdere differentiatie naar klasse EURO en een verhoging van de tarieven voor minder schone vrachtauto's.⁶ Met de nieuwe tarieven wordt de verouderde milieudifferentiatie in het Eurovignetverdrag geactualiseerd conform de huidige Eurovignetrichtlijn. In Nederland wordt het Eurovignet geheven in de vorm van de belasting zware motorrijtuige.

Vrachtauto's van klasse EURO III en IV vallen na inwerkingtreding van deze maatregel niet meer in de schoonste tariefklasse en gaan meer belasting betalen. De belasting voor klasse EURO 0, I en II wordt nog sterker verhoogd. Voor de schoonste vrachtauto's (EURO V en VI) geldt geen afzonderlijk Europees maximum en blijft in 2019 het huidige lagere tarief van toepassing. Het tarief voor EURO V wordt vanaf 1 januari 2020 overeenkomstig het protocol beperkt verhoogd, zodat met ingang van die datum vrachtauto's uit de klasse EURO VI het laagst belast worden. In de hierna opgenomen tabellen zijn de nieuwe tarieven weergegeven voor de verschillende EURO-categorieën ingeval van een tijdvak van één jaar. In de artikelsgewijze toelichting is een totaaloverzicht opgenomen van de tariefaanpassingen voor alle tijdvakken, te weten de tijdvakken van één jaar, maand, week en dag.

Tabel 1: Hoogte BZM-tarieven vrachtauto's met drie assen of minder per EURO-categorie in €

3 assen of minder - per EURO-categorie	Jaarvignet		
	Huidig tarief	Tarief per 1/7/2019 ¹	Tarief per 1/1/2020
EURO 0	960	1.407	1.407
EURO I	850	1.223	1.223
EURO II	750	1.065	1.065
EURO III	750	926	926
EURO IV	750	842	842
EURO V	750	750	796
EURO VI of schoner	750	750	750

¹ Inwerkingtreding van de nieuwe tarieven is voorzien met ingang van 1 juli 2019, waarbij voor EURO V het tarief pas vanaf 1 januari 2020 wordt verhoogd. Wanneer echter op 31 mei 2019 de ratificatieprocedure nog niet is afgerond in alle vijf de verdragslanden, treden de nieuwe tarieven op zijn vroegst in werking per 1 januari 2020. In die situatie vervalt de voorlaatste kolom met tarieven per 1 juli 2019.

³ Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (Pb EG 1999, L 187).

⁴ Het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Trb 1994, 69).

⁵ Kamerstukken 2017/18, 34946. Het protocol is niet meer getekend door Duitsland, dat al langer geleden was overgestapt op een kilometerheffing voor vrachtauto's en vorig jaar de stap heeft gezet om het verdrag met ingang van 1 januari 2018 op te zeggen. Duitsland heeft per 1 januari 2018 de deelname aan het verdrag volledig beëindigd.

⁶ Hiermee wordt voortgebouwd op de afspraak van het kabinet Rutte II in het regeerakkoord Bruggen Slaan, dat het Eurovignet verder wordt toegespitst op schonere vrachtwagens en dat eventuele meeropbrengsten ter beschikking komen voor investeringen in weginfrastructuur.



Tabel 2: Hoogte BZM-tarieven vrachtauto's met vier assen of meer per EURO-categorie in €

4 assen of meer - per EURO-categorie	Jaarvignet		
	Huidig tarief	Tarief per 1/7/2019 ¹	Tarief per 1/1/2020
EURO 0	1.550	2.359	2.359
EURO I	1.400	2.042	2.042
EURO II	1.250	1.776	1.776
EURO III	1.250	1.543	1.543
EURO IV	1.250	1.404	1.404
EURO V	1.250	1.250	1.327
EURO VI of schoner	1.250	1.250	1.250

¹ Inwerkingtreding van de nieuwe tarieven is voorzien met ingang van 1 juli 2019, waarbij voor EURO V het tarief pas vanaf 1 januari 2020 wordt verhoogd. Wanneer echter op 31 mei 2019 de ratificatieprocedure nog niet is afgerond in alle vijf de verdragslanden, treden de nieuwe tarieven op zijn vroegst in werking per 1 januari 2020. In die situatie vervalt de voorlaatste kolom met tarieven per 1 juli 2019.

Het Eurovignet is een belasting die wordt betaald voor alle, binnen- en buitenlandse, vrachtauto's die in één van de aangesloten lidstaten gebruik maken van de weg. Gezien het relatief schone wagenpark in Nederland is de verwachting dat de nieuwe, meer gedifferentieerde tarieven slechts beperkte gevolgen zullen hebben voor de Nederlandse transportsector. De opbrengst van deze maatregel blijft beschikbaar voor de transportsector via toevoeging van het budget aan het Infrastructuurfonds.

Inwerkingtreding

Inwerkingtreding van deze maatregel was oorspronkelijk voorzien met ingang van 1 juli 2018, dan wel, afhankelijk van de datum waarop de ratificatieprocedure in alle vijf de lidstaten is afgerond, telkens zes maanden later. [PM stand van zaken invoegen voor verzending aan TK] In Nederland zijn inmiddels alle voorwaarden voor inwerkingtreding van het protocol vervuld. Het is echter vrijwel zeker dat de ratificatie van het wijzigingsprotocol niet in alle verdragslanden zal zijn afgerond vóór 1 november 2018. Vervoerders en uitvoerende diensten krijgen vervolgens een termijn van minimaal twee maanden tussen afronding van de ratificatie in de laatste van de vijf lidstaten en inwerkingtreding van de nieuwe tarieven. De verwachting is daarom dat de nieuwe tarieven in werking zullen treden per 1 juli 2019, waarbij voor EURO V het tarief pas per 1 januari 2020 wordt verhoogd. Wanneer echter op 31 mei 2019 de ratificatieprocedure nog niet is afgerond in alle vijf de verdragslanden, treden de nieuwe tarieven op zijn vroegst in werking per 1 januari 2020. In dat geval treedt ook voor de klasse EURO V direct het verhoogde tarief in werking.

De aanpassing van de BZM-tarieven vormt de implementatie van het op 11 januari 2018 in het Tractatenblad gepubliceerde wijzigingsprotocol bij het Eurovignetverdrag. Het tijdstip van inwerkingtreding is afhankelijk van het moment waarop de ratificatie van het wijzigingsprotocol in de verdragslanden is afgerond. Zodra duidelijk is wanneer de nieuwe tarieven in werking treden zal de vervoerssector daarover via de gebruikelijke kanalen worden geïnformeerd.

Aanpassing Wet uitwerking Autobrief II

De Wet uitwerking Autobrief II voorziet met ingang van 1 januari 2019 in een fijnstoftoeslag in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MRB 1994). Deze toeslag geldt voor dieselauto's met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 milligram per kilometer. Op 16 april 2018 is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd dat de hiervoor noodzakelijke automatisering bij de Belastingdienst naar verwachting pas per 1 januari 2020 gereed zal zijn.⁷ Als gevolg hiervan kan deze toeslag niet per 1 januari 2019 in werking treden. Vanwege de in die brief vermelde complexiteit is de datum van gereed zijn van de automatisering niet op voorhand te bepalen. Om die reden wordt de Wet uitwerking Autobrief II zodanig aangepast dat deze toeslag geldt met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Milieubelastingen

Het kabinet past de energiebelasting en afvalstoffenbelasting aan. Ten eerste brengt het kabinet de tarieven in de eerste schijf van de energiebelasting beter in verhouding tot de CO₂-uitstoot. Het tarief voor elektriciteit wordt verlaagd, en het tarief voor aardgas wordt verhoogd. Daarnaast verlaagt het kabinet de belastingvermindering in de energiebelasting. Verder verhoogt het kabinet het tarief van de afvalstoffenbelasting. Met de opbrengsten van deze verdere fiscale vergroening wordt ruimte

⁷ Kamerstukken II 2017/18, 31 066, nr. 401.



gecreëerd om de lasten voor burgers en bedrijven te verlagen. Door milieukosten sterker te belasten, zal de vervuiler bovendien meer rekening houden met de maatschappelijke kosten van de vervuiling die wordt veroorzaakt. Zo wordt de prikkel om de vervuiling te beperken vergroot.

Schuif van elektriciteit naar aardgas

Het kabinet stelt een schuif voor in de eerste schijf van de energiebelasting van elektriciteit naar aardgas. Dit betekent dat het tarief van de eerste schijf in de energiebelasting voor aardgas wordt verhoogd en het tarief van de eerste schijf voor elektriciteit wordt verlaagd. Daarmee worden de tarieven in de energiebelasting beter in balans gebracht in verhouding tot de CO₂-uitstoot. Door de schuif werkt de energiebelasting minder verstorend in de keuze tussen bijvoorbeeld een warmtepomp en een cv-ketel. Substitutie van aardgas door elektriciteit, bijvoorbeeld door de toepassing van warmtepompen, wordt aantrekkelijker. Hetzelfde geldt voor substitutie van aardgas door duurzame warmteopties zoals aardwarmte. De tariefverhoging op aardgas en de tariefverlaging op elektriciteit dragen ook bij aan energiebesparing en leiden per saldo tot CO₂-reductie. Het Planbureau voor de Leefomgeving geeft aan dat de schuif per jaar leidt tot ongeveer 2 Petajoule (PJ) afname van het gasverbruik, en 0,1 PJ toename van het elektriciteitsverbruik in Nederland in 2030. Dat resulteert per saldo in een daling van de CO₂-emissie van ongeveer 0,1 Mton per jaar.⁸

Met ingang van 1 januari 2019 wordt het reguliere tarief van de eerste schijf in de energiebelasting voor aardgas verhoogd met 3 cent per m³ en wordt het tarief voor de glastuinbouw in de eerste schijf voor aardgas verhoogd met 0,482 cent per m³. Het tarief van de eerste schijf voor elektriciteit wordt verlaagd met 0,72 cent per kWh. Deze maatregel leidt tot een structurele budgettaire opbrengst van € 200 miljoen.

Belastingvermindering energiebelasting

Het kabinet stelt voor de belastingvermindering in de energiebelasting met € 51 te verlagen, van € 308,54 naar € 257,54. De belastingvermindering is een vast bedrag dat per aansluiting in mindering wordt gebracht op de voor de levering van elektriciteit verschuldigde energiebelasting. Met deze maatregel wordt een belastingopbrengst gegenereerd van € 410 miljoen. Deze opbrengst wordt ingezet om de belastingen op inkomens en winsten voor burgers en bedrijven te verlagen. De maatregel sluit verder aan bij de uitkomsten van verschillende analyses van de OESO.⁹ De OESO heeft onderzocht dat het efficiënter is om huishoudens met lage inkomens te compenseren voor een hoge energiebelasting via gericht inkomensbeleid dan via een 'lump sum transfer' in de energiebelasting, zoals de belastingvermindering. Een belastingvermindering kan namelijk niet gericht worden op de lage inkomensgroepen. De verlaging van de belastingvermindering zorgt er daarnaast voor dat minder vaak sprake zal zijn van een negatieve energiebelasting. Deze negatieve energiebelasting ontstaat wanneer het verbruik bij een aansluiting zo laag is dat de belasting die daarop drukt lager is dan de belastingvermindering.

Verhoging tarief afvalstoffenbelasting

Het kabinet stelt voor het tarief in de afvalstoffenbelasting voor het storten en verbranden van afvalstoffen te verhogen. Het tarief wordt verhoogd van € 13,21 naar € 31,39 per 1.000 kilogram. Hiermee genereert het kabinet een structurele budgettaire opbrengst van € 105 miljoen. Deze maatregel leidt tot een betere beprijzing van milieuschadelijke emissies bij het storten en verbranden van afval. Door verbranden en storten zwaarder te belasten, wordt het relatief aantrekkelijker om afval te recyclen. Dit past binnen de ambitie van het kabinet om de transitie naar een circulaire economie te versnellen. Het tarief voor de nog niet in werking getreden heffing van afvalstoffenbelasting bij het storten of verbranden van Nederlands afval in het buitenland wordt eveneens verhoogd naar € 31,39 per 1.000 kilogram. Hiermee wordt gezorgd voor een gelijk speelveld voor Nederlandse afvalverwerkers, en wordt voorkomen dat de verhoogde afvalstoffenbelasting een factor wordt bij de beslissing in welk land Nederlands afval wordt verwerkt. De verhoging van het tarief zal in werking treden met ingang van 1 januari 2019.

Vermindering van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen

Met deze maatregel introduceert het kabinet in de Wet Maatregelen Woningmarkt 2014 II (WMW 2014 II) een heffingsvermindering voor verduurzaming van huurwoningen. De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is verantwoordelijk voor deze in het regeerakkoord aangekondigde

⁸ PBL 2017, ANALYSE REGEERAKKOORD RUTTE-III: EFFECTEN OP KLIMAAT EN ENERGIE

⁹ Flues, F. and K. van Dender (2017), 'The impact of energy taxes on the affordability of domestic energy', OECD Taxation Working Papers, No. 30, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/08705547-en>.



vormgeving van de heffingsvermindering voor verduurzaming van huurwoningen.

Het verduurzamen van woningen is een onderdeel van de strategie om de klimaatdoelstelling uit het Klimaatakkoord van Parijs te halen. De vermindering van de verhuurderheffing voor duurzame huurwoningen levert een bijdrage aan de energiebesparing en CO₂-reductie door isolatie van sociale huurwoningen en door duurzame opwekking van energie op of nabij deze woningen.

Op grond van het regeerakkoord is over de jaren 2019-2021 cumulatief € 156 miljoen beschikbaar (op kasbasis). Voor zowel 2019 als 2020 geldt daarnaast een maximumopenstelling van € 78 miljoen per jaar (op verplichtingenbasis). In de wet is met betrekking tot de bestaande heffingsverminderingen al opgenomen dat bij (dreigende) overuitputting, dan wel onderuitputting van het budget de bedragen bij ministeriële regeling per 1 januari, 1 april, 1 juli en 1 oktober van ieder jaar kunnen worden verlaagd, verhoogd of op nihil gesteld. Van deze mogelijkheid zal gebruikgemaakt worden als de op basis van de aanvragen te verwachten toekenningen uit de pas lopen met de beschikbare € 156 miljoen over de jaren 2019-2021.

Vereisten voor de heffingsvermindering en de hoogte van de bijdrage

Verhuurders die verhuurderheffing verschuldigd zijn en verbeteringen in de energieprestatie van bestaande huurwoningen realiseren, kunnen op grond van de voorgestelde maatregel in aanmerking komen voor heffingsvermindering. Om een substantiële verbetering van de energieprestatie van huurwoningen te bereiken, wordt als eis voor de heffingsvermindering gesteld dat de woning met minimaal drie Energie-Indexklassen wordt verbeterd en dat na renovatie een Energie-Index van maximaal 1,4 (label B of beter) resulteert. In onderstaand overzicht wordt aangegeven met welke bedragen de heffing wordt verminderd bij de realisatie van stappen in energetische verbetering van een woning. Ook de hoogte van de minimale investering door de verhuurder die daarvoor is vereist, is in onderstaand overzicht opgenomen.

Tabel 3: overzicht van heffingsvermindering en minimale investering huurder per energiestap

Categorie	Aantal energie-indexstappen	Heffingsvermindering per woning	Minimale investering verhuurder
1	9	€ 10.000	€ 25.000
2	7 of 8	€ 7.000	€ 17.500
3	5 of 6	€ 5.000	€ 12.500
4	3 of 4	€ 3.000	€ 7.500

De concrete uitwerking van de categorieën zal bij of krachtens algemene maatregel van bestuur plaatsvinden.

Uitvoeringskosten RVO

De voorliggende regeling zal evenals de andere mogelijkheden tot heffingsvermindering worden uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl). Deze dienst verwerkt de aanvragen en doet na realisatie een toets op de gerealiseerde Energie-Indexstap (of energie-indexverbetering). De kosten voor de uitvoering door RVO.nl van de heffingsvermindering voor verduurzaming worden geschat op circa € 0,2 miljoen voor de voorbereiding en inrichting van de uitvoering en vervolgens jaarlijks circa € 0,4 miljoen voor de uitvoering.

Inwerkingtreding

De beoogde datum van inwerkingtreding van de heffingsvermindering voor verduurzaming van huurwoningen is 1 januari 2019. De inwerkingtreding van de betreffende wetgeving kan echter pas plaatsvinden zodra de nadere invulling bij algemene maatregel van bestuur gestalte heeft gekregen. Daarom treden de voorgestelde bepalingen in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.



Budgettaire aspecten

Tabel 4: budgettaire gevolgen in euro miljoen (+/+ is saldo verbeterend/lastenverzwarend)

Budgettaire tabel Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019 in € miljoen	2018	2019	2020	2021	structureel
Horizonbepaling EIA en MIA/VAMIL	0	0	0	0	0
Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde fiets van de zaak	0	0	0	0	0
Afschaffen teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer	0	0	18	35	35
Versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet)	0	13	31	31	31
Aanpassing Wet uitwerking autobrief II	0	- 5	- 1	- 1	- 1
Schuif van elektriciteit naar aardgas	0	200	200	200	200
Belastingvermindering energiebelasting	0	410	410	410	410
Verhoging tarief afvalstoffenbelasting	0	105	105	105	105
Vermindering van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen	0	- 26	- 52	- 78	- 100
Totaal	0	697	711	702	680

Met het wetsvoorstel Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019 wordt een groot deel van de vergroeningsmaatregelen uit het regeerakkoord in de wet geïmplementeerd. Een nadere toelichting op de budgettaire effecten van de afzonderlijke maatregelen is te vinden in de bijlage met de ramingstoelichtingen. In deze bijlage zijn ook de mutaties ten opzichte van het regeerakkoord opgenomen. Een volledig overzicht van het lastenbeeld is opgenomen in de Miljoenennota 2019.

Het totaal van tabel 4 komt niet overeen met pakket vergroening uit de financiële bijlage van het regeerakkoord, omdat de CO₂ minimumheffing via een afzonderlijk wetsvoorstel wordt ingediend. Verder zijn naast de regeerakkoordmaatregelen in dit wetsvoorstel de aanpassing Wet uitwerking autobrief II, de versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen en de horizonbepaling EIA/MIA opgenomen.

EU-aspecten

Voor de steunmaatregelen MIA en Vamil wordt voorgesteld een nieuwe horizonbepaling op te nemen met als datum 1 januari 2024. Door gebruik te maken van de mogelijkheden die de verschillende vrijstellingsverordeningen bieden, is er sprake van een geoorloofde vorm van staatssteun. De looptijd van de kennisgevingen van deze steunmaatregelen bij de Europese Commissie loopt, samen met de vrijstellingsverordeningen die de basis voor de kennisgevingen vormen, af op 31 december 2020. Voor het einde van de looptijd dient daarom beoordeeld te worden of de MIA en de Vamil ook op basis van de vrijstellingsverordeningen die vanaf 2021 zullen gaan gelden in ongewijzigde vorm gehandhaafd kunnen blijven. In elk geval zijn nieuwe kennisgevingen vereist om geoorloofd deze vorm van staatssteun te kunnen blijven verstrekken.

De noodzakelijke investeringen voor het energiezuiniger maken van bestaande huurwoningen worden opgedragen aan verhuurders die belastingplichtig zijn in de zin van de verhuurderheffing. Investerings in verduurzaming van huurwoningen zijn onvoldoende rendabel omdat deze in veel gevallen niet volledig met een huurverhoging kunnen worden terugverdiend.

Als compensatie van de kosten is daarom onder bepaalde voorwaarden een vermindering van de verhuurderheffing mogelijk. Deze vermindering wordt vormgegeven als dienst van algemeen economisch belang (DAEB) waarvoor compensatie voor de kosten van de opgedragen taak tot het doen van specifiek in de wet genoemde investeringen mogelijk is. Compensatie die wordt verleend onder toepassing van het Vrijstellingsbesluit DAEB is verenigbaar met de interne markt en vrijgesteld van voorafgaande notificatie bij de Europese Commissie.¹⁰

De uitbreiding van de heffingsvermindering voor verduurzaming van huurwoningen wordt in deze wet zodanig vormgegeven dat wordt voldaan aan het Vrijstellingsbesluit DAEB, zoals ook het geval is bij de bestaande heffingsverminderingen. Ook deze activiteit valt onder de voorwaarden die eerder zijn toegelicht in de toelichting op de Regeling vermindering verhuurderheffing en de memorie van toelichting bij de WMW 2014 II.

¹⁰ Besluit van de Europese Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, tweede lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen (PbEU 2011, L 7/3).



Uit het Klimaatakkoord van Parijs en het regeerakkoord blijkt een ambitieus klimaatbeleid. Nederland wordt duurzaam. Hieronder valt ook de verduurzaming van de woningvoorraad. Dit is een structurele opgave die ten minste tien jaar zal vergen. Daarom wordt de activiteit inzake verduurzaming van huurwoningen opgedragen als een DAEB voor een periode van tien jaar. Na negen jaren zal een evaluatie worden gehouden om aan de hand daarvan te bepalen of deze mogelijkheid van compensatie voor verhuurders voor de met deze energiebesparende maatregelen gepaard gaande kosten nog noodzakelijk blijft.

Gevolgen voor bedrijfsleven en burger

Twee maatregelen in dit wetsvoorstel hebben gevolgen voor de administratieve lasten. Het gaat daarbij om de extra heffingsvermindering in de verhuurderheffing voor verduurzaming van woningen. De betreffende verhuurders dienen een recent energieprestatiecertificaat te overleggen aan RVO.nl. In veel gevallen zal de Energie-Index opnieuw moeten worden vastgesteld. De totale administratieve lasten van deze maatregel worden becijferd op € 1,59 miljoen. Een lichte besparing van de administratieve lasten treedt op bij afschaffing van de BPM-teruggaaf op taxi's. Verzoeken om teruggaaf hoeven niet meer gedaan te worden, dit levert een besparing op van € 0,16 miljoen. Overigens dienen taxihouders de huidige administratie waaruit blijkt dat de betreffende auto's voor meer dan 90% voor personenvervoer worden gebruikt gewoon aan te houden ten behoeve van de MRB-vrijstelling voor taxi's die behouden blijft. De overige maatregelen, zoals de tariefsmaatregelen bij de afvalstoffenbelasting, energiebelasting en het Eurovignet, hebben geen of verwaarloosbare effecten op de administratieve lasten.

Uitvoeringskosten Belastingdienst

De maatregelen van dit wetsvoorstel zijn door de Belastingdienst beoordeeld met de uitvoeringstoets. Voor alle maatregelen uit het onderhavige wetsvoorstel geldt dat de Belastingdienst die uitvoerbaar acht per de voorgestelde inwerkingtredingsdatum. De gevolgen voor de uitvoering zijn beschreven in de uitvoeringstoetsen die als bijlagen zijn bijgevoegd.

Een aantal maatregelen uit dit wetsvoorstel heeft uitvoeringskosten en besparingen voor de Belastingdienst tot gevolg. Deze maatregelen zijn opgenomen in de hierna opgenomen tabel. De uitvoeringskosten worden gedekt op begroting IX. De structurele besparingen komen ten goede aan begroting IX.

Tabel 5: Overzicht uitvoeringskosten Belastingdienst (Bedragen x € 1.000)

Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Maatregelen						
Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde tweewielers van de zaak	0	0	720	470	470	320
Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer	90	200	120	- 120	- 320	- 480
Versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet)	0	100	0	0	0	0

Advies en consultatie

Op verzoek van de RAI Vereniging, de BOVAG, de Fietsersbond, de ANWB, de VNA en Natuur & Milieu heeft op ambtelijk niveau overleg plaatsgevonden over de door hen opgestelde 'Position Paper Fietsvriendelijk Fiscaal Beleid' en met name over de mogelijkheid tot een eenvoudige, fiscale regeling voor de fiets van de zaak te komen. Hierna heeft nog overleg plaatsgevonden met de RAI Vereniging en de BOVAG over de mogelijkheden om voor de vaststelling van de consumentenadviesprijs van de fiets gebruik te maken van door de fabrikant of importeur gepubliceerde lijsten met consumentenadviesprijzen.

Over het afschaffen van de teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer is overleg geweest met Koninklijk Nederlands Vervoer Taxi (KNV Taxi). De gevolgen voor de sector waren op dat moment voor hen moeilijk in te schatten. KNV Taxi heeft Ecorys onderzoek laten doen bij hun leden naar de gevolgen van de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling. Als de omstandigheden verder niet wijzigen, kan de maatregel volgens KNV Taxi leiden tot (forse) kostenstijgingen. In hoeverre er in een specifiek geval een kostenstijging optreedt, hangt echter af van de toekomstige keuze op het moment dat (een deel van) het huidige wagenpark wordt vervangen. Het is daarbij aannemelijk dat die toekomstige keuze zal vallen op reeds beschikbare zeer zuinige of emissievrije alternatieven waardoor kostenstijgingen gemitigeerd kunnen worden.



De maatregel met betrekking tot de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen is voorgelegd aan verschillende partijen in de huursector (Aedes, IVBN, Vastgoedbelang en de Woonbond). Deze partijen vertegenwoordigen de verhuurders en de huurders. Daarnaast is over het wetsvoorstel overleg gevoerd met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).

De sectorpartijen hebben de voorkeur geuit voor een nauwe aansluiting bij de ambities in de huidige Stimuleringsregeling energieprestatie huursector (STEP-regeling) die woningrenovaties naar een Energie-Index van maximaal 1,4 honoreert. De Woonbond pleit voor een uitfasering van de lagere labels omdat dit voor de huurders het meest effectief zou zijn. Aedes vraagt aandacht voor verhuurders die nog weinig stappen hebben gemaakt door hun specifieke (grootstedelijke) problematiek namelijk een bezit van oudere, meest gestapelde, woningen, waarvan de aanpak een stuk uitdagender is, terwijl hun investeringsruimte in verhouding tot de opgave volgens Aedes beperkt is. De VNG heeft daarentegen gepleit voor juist een hoge ambitie, namelijk een minimale eis van een Energie-Index kleiner dan 0,4, vanwege de stimulerende werking daarvan. Voorts heeft de VNG verzocht om een duidelijke koppeling met de realisatie van aardgasloze wijken. Vanuit Vastgoedbelang is aangegeven dat door de koppeling met de verhuurderheffing de kleinere verhuurders geen subsidiemogelijkheden voor verduurzaming meer hebben. De uit de overleggen verkregen informatie is steeds op zijn merites beoordeeld en heeft meegewogen bij de vormgeving van dit wetsvoorstel.

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Artikel I, onderdeel A (artikel 3.42 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Met de voorgestelde wijziging in artikel 3.42, tweede lid, van de Wet inkomstenbelasting 2001 (Wet IB 2001) wordt geregeld dat vanaf 1 januari 2019 de Minister van Economische Zaken en Klimaat - en niet de Minister van Financiën - bij ministeriële regeling de investeringen aanwijst die in het belang zijn van een doelmatig gebruik van energie (de Energielijst). Deze wijziging volgt de aanbeveling uit de evaluatie van de energie-investeringsaftrek (EIA) door CE Delft. De aanwijzing per ministeriële regeling vindt op grond van de voorgestelde wijziging voortaan plaats in overeenstemming met de Minister van Financiën - in plaats van in overeenstemming met de Minister van Economische Zaken en Klimaat - en (net als thans) na overleg met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. In datzelfde kader wordt met de voorgestelde wijziging van artikel 3.42, zevende lid, Wet IB 2001 geregeld dat op basis van de in laatstgenoemd lid opgenomen delegatiebepaling per 1 januari 2019 nadere regels kunnen worden gesteld door de Minister van Economische Zaken en Klimaat in overeenstemming met de Minister van Financiën.

Daarnaast wordt voorgesteld het in het derde lid van artikel 3.42 Wet IB 2001 genoemde aftrekpercentage per 1 januari 2019 te verlagen van 54,5 tot 45 procent.

Artikel I, onderdeel B (artikel 10b.1 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Met de voorgestelde wijziging van artikel 10b.1 Wet IB 2001 wordt de horizonbepaling voor de willekeurige afschrijving op milieu-bedrijfsmiddelen (artikel 3.31 Wet IB 2001), de milieu-investeringsaftrek (artikel 3.42a Wet IB 2001) en de EIA (artikel 3.42 Wet IB 2001) aangepast. Met deze wijziging van de horizonbepaling wordt bewerkstelligd dat vóór 1 januari 2024 besloten moet worden de regeling ook na 31 december 2023 tijdelijk of structureel te continueren en anders (automatisch) per 1 januari 2024 te beëindigen. Bij de formulering van de wijzigingsopdracht is rekening gehouden met de eveneens per 1 januari 2019 voorgestelde wijziging van artikel 10b.1, eerste lid, Wet IB 2001 met betrekking tot artikel 3.13, eerste lid, onderdeel j, Wet IB 2001 zoals is opgenomen in het wetsvoorstel Overige fiscale maatregelen 2019.

Artikel II

Artikel II (artikel 3.20a van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Zoals in het algemeen deel van deze memorie is toegelicht, wordt voorgesteld om met ingang van 1 januari 2020 een eenvoudige, forfaitaire methode te hanteren om de te belasten waarde van het privévoordeel vast te stellen dat een ondernemer heeft van een tot het ondernemingsvermogen behorende fiets die hem mede voor privédoeleinden ter beschikking staat. Voor ondernemers gaat het om het bij de bepaling van de winst als onttrekking in aanmerking te nemen bedrag. Voorgesteld wordt de voor ondernemers geldende forfaitaire regeling op te nemen in artikel 3.20a Wet IB 2001. De regeling is via artikel 3.95 Wet IB 2001 ook van toepassing op resultaatgenieters. Deze maatregel hangt samen met de regeling die wordt voorgesteld voor de waardebepaling van het als loon in aanmerking te nemen voordeel dat een werknemer heeft van een door de werkgever aan hem mede voor privédoeleinden ter beschikking gestelde fiets (zie artikel III).

In het eerste lid van het voorgestelde artikel 3.20a Wet IB 2001 wordt geregeld dat met betrekking tot



een tot het ondernemingsvermogen behorende fiets die aan de belastingplichtige ook voor privédoeleinden ter beschikking staat de waarde van de onttrekking op jaarbasis wordt gesteld op 7% van de waarde van de fiets. Accessoires bij de fiets die deel uitmaken van de consumentenadviesprijs en met de fiets ter beschikking worden gesteld vallen onder deze forfaitaire regeling. Voor ter beschikking staande accessoires die geen deel uitmaken van de consumentenadviesprijs geldt niet het forfait, maar de hoofdregel.

De inspecteur dient bij twijfel - net als onder de huidige regeling - aannemelijk te maken dat de fiets die zakelijk wordt gebruikt ook voor privédoeleinden ter beschikking staat. De fiets zal in de meeste gevallen ook voor privédoeleinden ter beschikking staan. Met het oog op de eenvoud, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid is in de voorgestelde wettekst opgenomen dat de fiets in ieder geval wordt geacht ook voor privédoeleinden ter beschikking te staan indien de fiets ook voor woon-werkverkeer ter beschikking staat. Dit betreft zowel de situatie dat de hele woon-werkafstand met de fiets van de zaak wordt afgelegd als die waarin slechts een deel van de woon-werkafstand met de fiets van de zaak wordt afgelegd. In die gevallen is het eenvoudig om de fiets mede voor privédoeleinden te gebruiken, terwijl dit in de praktijk nauwelijks controleerbaar is. Feitelijk privégebruik van de fiets is overigens niet noodzakelijk om de bijtelling van toepassing te laten zijn; het gaat erom dat de fiets mede ter beschikking staat voor privégebruik.

Het tweede lid van genoemd artikel 3.20a, dat is overgenomen uit artikel 3.20, vierde lid, Wet IB 2001 en derhalve dezelfde strekking heeft, bepaalt dat de onttrekking slechts in aanmerking wordt genomen voor zover zij uitgaat boven de bedragen die de belastingplichtige ter zake van de kosten en lasten van de fiets voor eigen rekening heeft genomen (privé-uitgaven). Als de door de belastingplichtige voor eigen rekening genomen kosten en lasten van de fiets hoger zijn dan 7% van de waarde van de fiets, wordt het bedrag van de onttrekking derhalve op nihil gesteld. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het bedrag van de onttrekking in een jaar - eveneens overeenkomstig de in artikel 3.20 Wet IB 2001 opgenomen regeling - niet hoger kan zijn dan het bedrag dat als kosten van die fiets in de onderneming dat jaar ten laste van de winst is gebracht.

Er bestaat geen wettelijke definitie van een (reguliere) fiets. Voor de toepassing van genoemd artikel 3.20a moet onder een fiets worden verstaan hetgeen in het spraakgebruik als fiets heeft te gelden. Dat betekent dat ook een elektrische fiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel ea, van de Wegenverkeerswet 1994 voor de toepassing van deze regeling automatisch als fiets wordt beschouwd. Omdat dit bij een zogenoemde speed pedelec vermoedelijk niet zonder meer het geval is, wordt in genoemd derde lid bepaald dat onder een fiets mede wordt verstaan een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994, indien deze mede door menselijke spierkracht wordt aangedreven en is uitgerust met een elektromotor. De speed pedelec is juridisch namelijk een bromfiets die de bestuurder ondersteunt bij het trappen door middel van een elektrische hulpmotor. De aandrijfkracht wordt net als bij de elektrische fiets onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen. Verder vermindert de aandrijfkracht geleidelijk en wordt deze uiteindelijk onderbroken zodra het voertuig een snelheid van 45 kilometer per uur bereikt. De speed pedelec komt op dit moment met name voor als tweewieler, maar kan ook drie of vier wielen hebben. Het vierde lid van genoemd artikel 3.20a bevat de definitie van de waarde van de fiets. De waarde van de fiets wordt gesteld op de consumentenadviesprijs: de in Nederland door de fabrikant of importeur publiekelijk kenbaar gemaakte prijs van de fiets welke naar zijn inzicht bij verkoop aan de uiteindelijke afnemer valt te berekenen. Dit geldt zowel voor nieuwe als voor tweedehandsfietsen. De consumentenadviesprijs (oorspronkelijke nieuwwaarde) van de fiets zal veelal vermeld zijn op de factuur dan wel in het leasecontract. Met de RAI Vereniging en de BOVAG is afgesproken dat actuele consumentenadviesprijzen online raadpleegbaar zullen zijn, inclusief historisch overzicht. Ook in het geval dat de oorspronkelijke nieuwwaarde van de fiets niet op de aankoopfactuur dan wel in het leasecontract is vermeld en ook niet online is te achterhalen, wil het kabinet het mogelijk maken om van de forfaitaire regeling gebruik te maken. Het is echter niet de bedoeling dat het ontbreken van de consumentenadviesprijs leidt tot een extra fiscaal voordeel. Daarom stelt het kabinet voor om in dat geval aan te sluiten bij de consumentenadviesprijs van de meest vergelijkbare fiets. Bij een fiets die tot het ondernemingsvermogen behoort zal deze consumentenadviesprijs niet liggen onder de op de factuur vermelde aankoopprijs van de fiets inclusief omzetbelasting.

Artikel III

Artikel III (artikel 13ter van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voor de toelichting op het voorgestelde artikel 13ter Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op het in artikel II opgenomen artikel 3.20a Wet IB 2001.

Volledigheidshalve wordt in aanvulling daarop het volgende opgemerkt. Het tweede lid van genoemd artikel 13ter, dat is overgenomen uit artikel 13bis, vierde lid, Wet LB 1964 en derhalve dezelfde strekking heeft, regelt dat bij werknemers van bijtelling slechts sprake is voor zover het forfaitair bepaalde voordeel uitgaat boven de bedragen die de werknemer als vergoeding voor het privégebruik van de fiets is verschuldigd. De bijtelling kan niet negatief worden. Daarnaast wordt opgemerkt dat kosten die de werknemer zelf draagt, zoals de kosten van het thuis opladen van de accu van de



elektrische fiets, niet in mindering kunnen worden gebracht op de bijtelling.

Artikel IV

Artikel IV, onderdeel A (artikel 16 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

In artikel 16 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Wet BPM 1992) is de teruggaafregeling voor taxivervoer en openbaar vervoer opgenomen. Wanneer een personenauto geheel of nagenoeg geheel wordt gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer kan de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) op aanvraag in één keer worden teruggegeven. Wanneer binnen een periode van drie jaar niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden, wordt het teruggegeven bedrag aan BPM voor het nog niet verstreken deel van de driejaarsperiode als belasting verschuldigd. Zoals toegelicht in het algemeen deel wordt in lijn met het regeerakkoord de teruggaafregeling voor taxivervoer en openbaar vervoer afgeschaft met ingang van 1 januari 2020. Hierbij wordt de bestaande mogelijkheid van teruggaaf van belasting ingevolge het in te voegen artikel 21 Wet BPM 1992 gerespecteerd op aanspraken waarvoor het recht op teruggaaf van belasting uiterlijk 31 december 2019 is ontstaan.

Op de verleende teruggaven, of deze nu de facto zijn verleend voor 1 januari 2020 of erna, blijven de voorwaarden en beperkingen van de artikelen 16 en 16aa Wet BPM 1992 zoals die luiden op 31 december 2019 eveneens ingevolge genoemd artikel 21 Wet BPM 1992 voor een periode van drie jaar van toepassing.

Artikel IV, onderdelen B en C (artikelen 16aa en 21 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

In artikel 16aa, eerste lid, Wet BPM 1992 is bepaald dat bij bepaalde wijzigingen in de tenaamstelling van de taxi binnen de driejaarstermijn van de taxivrijstelling, de BPM niet alsnog verschuldigd is. Het betreft hierbij wijzigingen van de tenaamstelling door export naar het buitenland, de sloop of diefstal van de taxi. Door het afschaffen van de taxivrijstelling moet ook dat artikel worden aangepast. Artikel 16aa Wet BPM 1992 zoals dat luidde op 31 december 2019 blijft echter voor een periode van drie jaar van toepassing op verleende teruggaven waarvoor het recht op teruggaaf van belasting uiterlijk 31 december 2019 is ontstaan.

Artikel IV, onderdeel D (artikel 31 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Het uitgewerkte overgangsrecht van artikel 31 Wet BPM 1992 komt te vervallen. Dat artikel bevat bepalingen die de overgang regelen van de heffing van de bijzondere verbruiksbelastingen van personenauto's en motorrijwielen naar de heffing van de belasting van personenauto's en motorrijwielen. Die overgang heeft 25 jaar geleden plaatsgevonden. Het overgangsrecht heeft daarom zijn materiële werking verloren.

Artikel V

Artikel V, onderdelen A en B, artikel VI (artikelen 3 en 10 van de Wet belasting zware motorrijtuigen) en artikel XII, eerste lid, onderdeel a.

Bij de artikelen V en VI wordt voorgesteld de artikelen 3 en 10 van de Wet belasting zware motorrijtuigen (Wet BZM) aan te passen aan het protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag van 6 december 2017 (het protocol).¹¹

Bij artikel V, onderdeel A, wordt de definitie van zwaar motorrijtuig in artikel 3, onderdeel a, Wet BZM in lijn gebracht met de als gevolg van Richtlijn 2011/76/EU¹² gewijzigde definitie van het begrip 'voertuig' in artikel 2, onderdeel d, van de Eurovignetrichtlijn.¹³ Daarnaast worden bij V, onderdeel A, de aanpassing en aanvulling van de definities van de diverse EURO-categorieën in artikel 3 Wet BZM

¹¹ Het op 6 december 2017 te Brussel tot stand gekomen Protocol tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens overeenkomstig Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (Trb. 2018, 2).

¹² Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PbEU 2011, L 269).

¹³ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PbEG 1999, L 187).



voorgesteld. Daarbij wordt aangesloten bij bijlage 0 bij de Eurovignetrichtlijn en bijlage I Verordening (EG) nr. 595/2009.¹⁴

Bij artikel V, onderdeel B, en artikel VI, wordt de aanpassing van de tarieven in artikel 10 Wet BZM conform de wijziging van het Eurovignetverdrag voorgesteld.¹⁵ Daarbij wordt het tarief verder gedifferentieerd. De huidige differentiatie tussen de categorieën NIET-EURO (door het onderhavige wetsvoorstel voortaan aangeduid als EURO 0), EURO I en EURO II wordt uitgebreid met de categorieën EURO III, EURO IV, EURO V en EURO VI en schoner. In de hierna opgenomen tabellen is een overzicht opgenomen van de nieuwe tarieven voor de verschillende EURO-categorieën voor de tijdvakken van één jaar, maand, week en dag.

Indien de EURO-classificatie niet is geregistreerd in het kentekenregister of op het kentekenbewijs, wordt uitgegaan van de datum van eerste toelating van het motorrijtuig. Dit vormt een vrij nauwkeurige benadering van de EURO-klasse. Bovendien voorkomt het onduidelijkheid ten aanzien van motorrijtuigen met een EEV-classificatie (Enhanced Environmental friendly Vehicle, EEV). Als ten aanzien van een motorrijtuig een EEV-classificatie is geregistreerd wordt op basis van de datum eerste toelating dit motorrijtuig voor de toepassing van het tarief aangemerkt als een EURO-V geclassificeerd motorrijtuig.

Tabel 1

Hoogte BZM-tarieven motorrijtuigen met drie assen of minder per EURO-categorie in €

3 assen of minder - per EURO-categorie	Jaarvignet			Maandvignet			Weekvignet		
	huidig	1/7/2019 ¹	1/1/2020	huidig	1/7/2019 ¹	1/1/2020	huidig	1/7/2019 ¹	1/1/2020
EURO 0	960	1.407	1.407	96	140	140	26	37	37
EURO I	850	1.223	1.223	85	122	122	23	32	32
EURO II	750	1.065	1.065	75	106	106	20	28	28
EURO III	750	926	926	75	92	92	20	24	24
EURO IV	750	842	842	75	84	84	20	22	22
EURO V	750	750	796	75	75	79	20	20	21
EURO VI of schoner	750	750	750	75	75	75	20	20	20

¹ Inwerkingtreding van de nieuwe tarieven is voorzien met ingang van 1 juli 2019, waarbij voor EURO V het tarief pas vanaf 1 januari 2020 wordt verhoogd. Wanneer echter op 31 mei 2019 de ratificatieprocedure nog niet is afgerond in alle vijf de verdragslanden, treden de nieuwe tarieven op zijn vroegst in werking per 1 januari 2020. In dat geval treedt direct het tarief in werking zoals vermeld in de kolom per 1 januari 2020.

Het tarief voor een dag gaat onafhankelijk van het aantal assen en de EURO-categorie van € 8 naar €12.

Tabel 2

Hoogte BZM-tarieven motorrijtuigen met vier assen of meer per EURO-categorie in €

4 assen of meer - per EURO-categorie	Jaarvignet			Maandvignet			Weekvignet		
	huidig	1/7/2019 ¹	1/1/2020	huidig	1/7/2019 ¹	1/1/2020	huidig	1/7/2019 ¹	1/1/2020
EURO 0	1.550	2.359	2.359	155	235	235	41	62	62
EURO I	1.400	2.042	2.042	140	204	204	37	54	54
EURO II	1.250	1.776	1.776	125	177	177	33	47	47
EURO III	1.250	1.543	1.543	125	154	154	33	41	41
EURO IV	1.250	1.404	1.404	125	140	140	33	37	37
EURO V	1.250	1.250	1.327	125	125	132	33	33	35

¹⁴ Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (Pb EU 2009, L 188).

¹⁵ Het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Trb 1994, 69).



4 assen of meer - per EURO-categorie	Jaarvignet			Maandvignet			Weekvignet		
	huidig	1/7/2019 ¹	1/1/2020	huidig	1/7/2019 ¹	1/1/2020	huidig	1/7/2019 ¹	1/1/2020
EURO VI of schoner	1.250	1.250	1.250	125	125	125	33	33	33

¹ Inwerkingtreding van de nieuwe tarieven is voorzien met ingang van 1 juli 2019, waarbij voor EURO V het tarief pas vanaf 1 januari 2020 wordt verhoogd. Wanneer echter op 31 mei 2019 de ratificatieprocedure nog niet is afgerond in alle vijf de verdragslanden, treden de nieuwe tarieven op zijn vroegst in werking per 1 januari 2020. In dat geval treedt direct het tarief in werking zoals vermeld in de kolom per 1 januari 2020.

Het tarief voor een dag gaat onafhankelijk van het aantal assen en de EURO-categorie van € 8 naar €12.

De aanpassing van de tarieven treedt in werking met ingang van een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip (artikel VII, eerste lid, onderdeel a). Dit is nodig omdat nog niet bekend is wanneer het protocol dat ten grondslag ligt aan de aanpassing van de tarieven van de Wet BZM in werking zal treden. Dat protocol treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de datum waarop de laatste lidstaat het protocol heeft geratificeerd. Het protocol bepaalt verder dat de aanpassing van de tarieven van kracht wordt ten minste twee maanden nadat dat protocol in alle lidstaten van het Eurovignetverdrag is geratificeerd. De nieuwe tarieven treden vervolgens in werking op de eerstvolgende datum van 1 januari of, als dat eerder is, 1 juli. Wanneer de ratificatie in de periode november 2018 tot en met april 2019 is afgerond in alle verdragslanden, treden de nieuwe tarieven in werking per 1 juli 2019. Wordt de ratificatie later afgerond, dan verschuift deze datum met telkens zes maanden.

Artikel VII

Artikelen VII, onderdeel A, en IX (artikel 28 van de Wet belastingen op milieugrondslag en artikel IX van het Belastingplan 2018)

Artikel VII, onderdeel A, strekt tot aanpassing van de tarieven van de afvalstoffenbelasting. Voorgesteld wordt het uniforme tarief voor zowel het storten als verbranden van afvalstoffen per 1 januari 2019 te verhogen van € 13,21 tot € 31,39 per 1.000 kilogram. Als gevolg van deze wijziging dient ook het tarief voor de nog niet in werking getreden heffing bij verwijdering buiten Nederland, opgenomen in artikel IX, onderdeel H, van het Belastingplan 2018, te worden aangepast. Dit tarief wordt eveneens verhoogd tot € 31,39 per 1.000 kilogram.

Artikel VII, onderdelen B en C (artikelen 59 en 60 van de Wet belastingen op milieugrondslag)

Door middel van artikel VII, onderdelen B en C, wordt voorgesteld de tarieven van de eerste schijf in de energiebelasting in de artikelen 59 en 60 van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm) aan te passen. De reden hiervoor is uiteengezet in het algemene deel van deze toelichting. De voorgestelde aanpassing betreft een verhoging van het reguliere tarief van de eerste schijf in de energiebelasting voor aardgas met 3 cent per m³. In het verlengde hiervan wordt voorgesteld het zogenoemde blokverwarmingstarief, zoals opgenomen in artikel 59, derde lid, Wbm eveneens te verhogen met 3 cent per m³. Daarnaast wordt voorgesteld het tarief voor de glastuinbouw in de eerste schijf voor aardgas te verhogen met 0,482 cent per m³. Het tarief van de eerste schijf voor elektriciteit wordt verlaagd met 0,72 cent per kWh.

Genoemde aanpassingen zullen met ingang van 1 januari 2019 plaatsvinden nadat de indexatie, bedoeld in artikel 90 Wbm, is toegepast.

Artikel VII, onderdeel D (artikel 63 van de Wet belastingen op milieugrondslag)

Artikel VII, onderdeel D, bevat het voorstel tot aanpassing van het tarief van de belastingvermindering in de energiebelasting in artikel 63 Wbm, zoals uiteengezet in het algemene deel van deze toelichting. De aanpassing betreft een verlaging van de belastingvermindering met € 51.

Artikel VIII

Artikel VIII (Indexatiebepaling Wet belastingen op milieugrondslag)

Artikel 90 Wbm regelt de jaarlijkse indexatie van een aantal tarieven in de Wbm. Bij het voorstel om de tarieven van de afvalstoffenbelasting via het onderhavige wetsvoorstel aan te passen wordt al rekening gehouden met de gebruikelijke jaarlijkse indexatie. Om te voorkomen dat via de zogenoemde



jaarlijkse bijstellingregeling de inflatiecorrectie nogmaals zou worden toegepast, wordt de toepassing van de indexatiebepaling voor de tarieven van de afvalstoffenbelasting voor het jaar 2019 buiten toepassing verklaard.

Artikel IX

Artikel IX (artikel IX van het Belastingplan 2018)

De in dit artikel opgenomen voorgestelde wijziging is toegelicht in de toelichting op de voorgestelde wijziging van artikel 28 Wbm (artikel VII, onderdeel A).

Artikel X

Artikelen X en XII (artikel XXVII van de Wet uitwerking Autobrief II)

Bij artikel XXVII van de Wet uitwerking Autobrief II worden met ingang van 1 januari 2019 de artikelen 23, 24, 24aa, 24a en 24b in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MRB 1994) gewijzigd ter invoering van een fijnstofstoeslag op vervuilende dieselpersonen- en dieselbestelauto's met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 milligram per kilometer. In het onderhavige wetsvoorstel wordt artikel XXVII van de Wet uitwerking Autobrief II zodanig aangepast dat de wijziging van de genoemde artikelen in de Wet MRB 1994 in werking treedt met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Zoals nader is toegelicht in het algemeen deel van deze toelichting is deze aanpassing noodzakelijk omdat de automatisering van de Belastingdienst nog niet gereed zal zijn op 1 januari 2019. Artikel XII, eerste lid, onderdeel d, regelt dat artikel X uit het onderhavige wetsvoorstel toepassing vindt voordat artikel XXVII van de Wet uitwerking Autobrief II wordt toegepast. Hiermee wordt geregeld dat de ingangsdatum van de fijnstofstoeslag wordt aangepast voordat deze fijnstofstoeslag op de in de Wet uitwerking Autobrief II beoogde ingangsdatum van 1 januari 2019 in werking treedt.

Artikel XI

Artikel XI, onderdeel A (artikel 1.2 van de Wet maatregelen woningmarkt 2014 II)

In artikel 1.2 van de Wet maatregelen woningmarkt 2014 II (WMW 2014 II) wordt voorgesteld de voor hoofdstuk I van die wet en de daarop gebaseerde bepalingen geldende begripsbepaling van Onze Minister te wijzigen, nu de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties verantwoordelijk is voor de vormgeving van de in dat hoofdstuk opgenomen verhuurderheffing. Daarnaast wordt de activiteit verduurzaming van huurwoningen toegevoegd aan de lijst van activiteiten van voorgenomen investeringen. De heffingsvermindering geldt voor alle voor de verhuurderheffing belastingplichtige verhuurders, waarbij geen onderscheid gemaakt wordt tussen woningcorporaties en particuliere verhuurders.

Artikel XI, onderdeel B (artikel 1.11 van de Wet maatregelen woningmarkt 2014 II)

In het eerste lid van artikel 1.11 WMW 2014 II wordt het bedrag van de heffingsvermindering genoemd met betrekking tot de verschillende activiteiten waarvoor een heffingsvermindering mogelijk is. Voorgesteld wordt aan dit lid vier onderdelen toe te voegen die betrekking hebben op de verduurzaming van huurwoningen. Er worden vier categorieën van verduurzaming opgenomen, waarbij categorie 1 de meest vergaande verduurzaming is waarvoor ook het hoogste bedrag aan heffingsvermindering mogelijk is en categorie 4 de minst vergaande, maar nog steeds een substantiële, verduurzaming is waarvoor het laagste bedrag aan heffingsvermindering mogelijk is.

Bij het bepalen van de hoogte van deze bedragen is gezocht naar een balans tussen een breed bereik en een stimulans om een extra stap te zetten. Met deze invulling kunnen - bij het structureel beschikbare bedrag van € 104 miljoen - minimaal 10.400 en maximaal 35.000 woningen per jaar worden verbeterd. De hoogte van de heffingsvermindering bedragen zijn vergelijkbaar met de bijdragen van de Stimuleringsregeling energieprestatie huursector (STEP). De afgelopen periode is er jaarlijks voor gemiddeld ongeveer € 100 miljoen aan STEP-subsidies aangevraagd. Gezien de systematiek van een heffingsvermindering zal het enige tijd duren voordat het budget daadwerkelijk is besteed. De aanvrager ontvangt op basis van de aanvraag een voorlopige investeringsverklaring, waarna de verhuurder maximaal drie jaar de tijd heeft om de verduurzaming van de woning te realiseren en een definitieve investeringsverklaring aan te vragen. Het bedrag dat vermeld staat op de definitieve investeringsverklaring kan de verhuurder dan in mindering brengen op de verhuurderheffing.

De aanvraag om heffingsvermindering wordt digitaal gedaan bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl). Bij de aanvraag wordt per woning een recente Energie-Index overlegd, waarmee de energetische kwaliteit van de woning voor begin van de renovatie wordt aangegeven. Nadat de



woning is gerenoveerd wordt de Energie-Index opnieuw bepaald en afgemeld in EP-Online (het zogenoemde Energie-Index register, beheerd door RVO.nl). Op basis van het verschil tussen start- en eind-Energie-Index wordt het bedrag bepaald waarmee de verhuurderheffing kan worden verminderd. Uiteindelijk stelt RVO.nl de heffingsvermindering bij beschikking vast en verstuurt deze naar de aanvrager. De aanvrager verwerkt de toegewezen heffingsvermindering in zijn aangifte verhuurderheffing. Overeenkomstig de bestaande werkwijze reneigeneert RVO.nl de gegevens met betrekking tot de verleende heffingsverminderingen aan de Belastingdienst die deze gebruikt voor het toezicht.

Voorgesteld wordt aan het tweede lid een onderdeel toe te voegen waarin wordt dat om in aanmerking te komen voor een van de hiervoor genoemde heffingsverminderingen de investering voor verduurzaming op of na 1 januari 2019 gerealiseerd moet worden.

In het voorgestelde derde lid zijn de minimale investeringsbedragen opgenomen om in aanmerking te komen voor een dergelijke heffingsvermindering. Bij de vormgeving van de voorgestelde heffingsvermindering is rekening gehouden met de omstandigheid dat sprake is van een aan de verhuurders opgedragen dienst van algemeen economisch belang, omdat de investering in de verduurzaming niet altijd rendabel is. De huurprijsstijgingen bij dit soort verbeteringen van de woning zijn immers beperkt door het woningwaarderingsstelsel. Echter bij een dienst van algemeen economisch belang mag er geen overcompensatie plaatsvinden. Dit betekent dat de compensatie niet hoger mag zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbare dienstverplichtingen, rekening houdende met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst, geheel of gedeeltelijk te dekken. Ten aanzien van de heffingsverminderingen bij de verhuurderheffing mag de heffingsvermindering niet meer bedragen dan veertig procent van de investeringskosten.

Over de jaren 2019-2021 is cumulatief € 156 miljoen beschikbaar (op kasbasis). Voor zowel 2019 als 2020 geldt daarnaast een maximumopenstelling van € 78 miljoen per jaar (op verplichtingenbasis). In de wet is met betrekking tot de bestaande heffingsverminderingen al opgenomen dat bij (dreigende) overuitputting, dan wel onderuitputting van het budget de bedragen bij ministeriële regeling per 1 januari, 1 april, 1 juli en 1 oktober van ieder jaar kunnen worden verlaagd, verhoogd of op nihil gesteld. Van deze mogelijkheid zal gebruikgemaakt worden als de op basis van de aanvragen te verwachten toekenningen uit de pas lopen met de beschikbare € 156 miljoen over de jaren 2019-2021.

Artikel XI, onderdeel C (artikel 1.12 van de Wet maatregelen woningmarkt 2014 II)

De voorgestelde wijzigingen van artikel 1.12 WMW 2014 II zijn voornamelijk van wetstechnische aard. Wel wordt voorgesteld om in het tot vierde lid te vernummeren derde lid van dat artikel op te nemen dat de voorgenomen investering voor verduurzaming van huurwoningen waarvoor een heffingsvermindering mogelijk is, moet zijn aangevangen op of na 1 januari 2019. Tevens wordt voorgesteld in het tweede lid van artikel 1.12 WMW 2014 II op te nemen dat een voorlopige investeringsverklaring drie jaren nadat de investering als voorlopige investering is aangemeld, vervalt, indien de investering niet binnen deze periode als gerealiseerde investering is aangemeld.

Tot eind 2018 kunnen verhuurders van huurwoningen in aanmerking komen voor de STEP voor verbetering van de energieprestatie van bestaande woningen. Het is niet mogelijk om voor dezelfde investeringen zowel een heffingsvermindering voor verduurzaming als een tegemoetkoming op basis van de STEP te ontvangen. Voor opeenvolgende investeringen in dezelfde huurwoning is dat wel mogelijk. Mede om verdere samenloop met STEP te voorkomen, komen voor de aanvraag van de voorgestelde heffingsvermindering uitsluitend investeringen in aanmerking die zijn gedaan op of na 1 januari 2019.

Artikel XI, onderdeel D (artikel 1.13 van de Wet maatregelen woningmarkt 2014 II)

Voorgesteld wordt aan artikel 1.13, tweede lid, WMW 2014 II een onderdeel toe te voegen waarin wordt geregeld dat investeringen waarvoor een subsidie voor het energiezuiniger maken van woningen is vastgesteld op basis van de Kaderwet overige BZK-subsidies, zoals een subsidie in het kader van de Stimuleringsregeling energieprestatie huursector, niet in aanmerking komen voor een heffingsvermindering.

Artikel XI, onderdeel E (artikel 1.14 van de Wet maatregelen woningmarkt 2014 II)

Met de voorgestelde wijziging van artikel 1.14 WMW 2014 II wordt bepaald dat de activiteit inzake verduurzaming van huurwoningen als een dienst van algemeen economisch belang wordt opgedragen aan verhuurders van huurwoningen voor een periode van tien jaar.



Artikel XII

Artikel XII (inwerkingtreding)

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari 2019. Voor een aantal wijzigingen is in een uitgestelde toepassing of inwerkingtreding voorzien. Waar dat het geval is, is dat met uitzondering van de onderdelen die worden genoemd in artikel XII, eerste lid, onderdelen a en c, toegelicht bij de toelichting op de betreffende onderdelen.

Eerste lid, onderdeel a

Ter uitvoering van het protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag worden in beginsel met ingang van 1 januari 2020 de tarieven voor EURO V, die door artikel V worden opgenomen in artikel 10 Wet BZM, gewijzigd. Met ingang van deze datum ligt het tarief voor vrachtauto's in de categorie EURO V tussen het tarief van EURO IV en EURO VI en schoner. Voor een overzicht van de nieuwe tarieven wordt verwezen naar de tabellen opgenomen bij de toelichting op artikel V. De verwachting is dat de ratificatie van het protocol door alle verdragslanden tijdig zal zijn afgerond vóór inwerkingtreding van dit tarief voor EURO V per 1 januari 2020. Indien de ratificatie van het protocol door alle verdragslanden echter op of na 1 januari 2020 is afgerond, geldt ingevolge het eerste lid, onderdeel a, dat eerst artikel V en vervolgens artikel VI toepassing vindt.

Eerste lid, onderdeel c.

Ingevolge het eerste lid, onderdeel c, wordt de in artikel VII, onderdelen B en C, voorziene aanpassing van een aantal tarieven in de Wbm eerst toegepast nadat die tarieven zijn geïndexeerd op basis van artikel 90 van die wet.

De Staatssecretaris van Financiën,






Uitvoeringstoetsen fiscale vergroeningsmaatregelen 2019

INHOUDSOPGAVE

De uitvoeringstoetsen staan in de volgorde waarin de diverse maatregelen in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel worden gepresenteerd.

Leeswijzer	31
Energie-investeringsaftrek, de milieu-investeringsaftrek en de willekeurige afschrijving op milieu-bedrijfsmiddelen	36
Aanpassing tarief Energie-investeringsaftrek	37
Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde tweewielers van de zaak	39
Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer	41
Versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet)	43
Aanpassing Wet uitwerking Autobrief II	45
Schuif van elektriciteit naar aardgas	46
Belastingvermindering energiebelasting	48
Verhoging tarief afvalstoffenbelasting	49
Vermindering van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen	51

Leeswijzer Uitvoeringstoets Nieuwe Stijl

<i>Gevolgen:</i>	ingrijpend / middelgroot / beperkt		
			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>		x	
<i>Handhaafbaarheid</i>			x
<i>Fraudebestendigheid</i>			x
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>		nvt	
<i>Risico procesverstoringen:</i>	groot / gemiddeld / klein		
<i>Uitvoeringskosten</i>	<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>	
• Dienstverlening	€ 0	€	0
• Handhaving/toezicht	€ 0	€	0
• Automatisering	€ 0	€	0
<i>Personele gevolgen:</i>	+/- ??	fte	incidenteel
	+/- ??	fte	structureel
<i>Invoering mogelijk per:</i>	dd – mm – 20jj		
<i>Beslag portfolio:</i>	jaaraanpassing		
<i>Eindoordeel:</i>	...		

Inleiding

De uitvoeringstoets nieuwe stijl geeft vanuit het perspectief van de Belastingdienst inzicht in de gevolgen van voorstellen voor nieuwe wet- en regelgeving. De Belastingdienst werkt uitvoeringstoetsen uit in een sjabloon. Deze leeswijzer geeft een toelichting op de verschillende onderdelen van het sjabloon.

Het kader

Het kader bevat een samenvattend overzicht van de relevante uitvoeringsaspecten, inclusief de uitvoeringskosten en personele gevolgen. Het vervolg van de uitvoeringstoets geeft daaraan een verdere uitwerking.



Beschrijving regeling

Beschrijft het voorstel waarover de Belastingdienst is gevraagd een oordeel te geven. Waar bij het uitvoeren van de toets van bepaalde randvoorwaarden of veronderstellingen is uitgegaan, worden die hier ook beschreven.

Gevolgen

In het kader wordt met de rubriek 'gevolgen' geduid wat de verwachte impact van het voorstel op de Belastingdienst is. Dit kan zijn: ingrijpend, middelgroot, of beperkt. Bij het maken van de inschatting wordt onder meer gekeken naar de omvang van de geraakte doelgroep, de mate waarin aanpassingen in de automatisering nodig zijn en de omvang van de personele gevolgen.

Beperkt geeft aan dat het om min of meer routine- matige aanpassingen gaat, zonder of slechts met beperkte gevolgen voor de automatisering en de personele capaciteit.

Middelgroot geeft aan dat het om een maatregel met grotere gevolgen gaat. Een systeem moet bijvoorbeeld ingrijpender worden aangepast, of er moet een nieuw systeem worden ontwikkeld. Er zijn grotere personele gevolgen, of er is een wezenlijke impact op een of meer doelgroepen.

Ingrijpend geeft aan dat het om een maatregel met grote gevolgen gaat. De maatregel is een stelselwijziging of heeft daarvan de trekken. Er zijn grote gevolgen voor de automatisering, de personele bezetting, et cetera. De impact op een of meer doelgroepen wordt groot ingeschat.

De inschatting van de gevolgen van het voorstel speelt een rol bij de verdere beoordeling van de uitvoerbaarheid. Bijvoorbeeld naarmate een voorstel meer burgers of bedrijven raakt, weegt de mate van communiceerbaarheid bijvoorbeeld zwaarder mee in het eindoordeel.

Interactie burgers/bedrijven

Dit onderdeel beschrijft de verwachte impact op de interactie tussen burgers en bedrijven als gevolg van het voorstel, zoals:

- aard en omvang van de doelgroep;
- begrijpelijkheid en uitlegbaarheid van het voorstel;
- noodzakelijke communicatie;
- verwachte gevolgen voor de dienstverlening van de Belastingdienst, zoals bijvoorbeeld meer of minder vragen bij de BelastingTelefoon of een toe- of afname van het aantal bezwaren en beroepen.

Groen: een groene vlag geeft aan dat de Belastingdienst een probleemloze interactie met burgers en bedrijven verwacht.

Geel: een gele vlag geeft de verwachting aan dat de interactie met burgers en bedrijven rond een voorstel niet vanzelfsprekend zal verlopen, bijvoorbeeld als gevolg van een toename van complexiteit, een verandering van de doelgroep of de noodzaak voor burgers en bedrijven nieuwe informatie te verwerken.

Rood: een rode vlag geeft de verwachting aan dat het niet goed mogelijk zal zijn burgers en bedrijven te informeren over de gevolgen van het voorstel. Het gevolg hiervan kan zijn dat de interactie stopt, of dat er problemen ontstaan omdat burgers en bedrijven niet of iets anders doen dan van hen wordt verwacht. Hoe zwaar dit uiteindelijk weegt, is mede afhankelijk van de omvang van de doelgroep die door de maatregel wordt geraakt.

Indien er geen impact is op burgers en bedrijven, wordt dit aangegeven met 'Niet van toepassing.'

Maakbaarheid systemen

Dit onderdeel beschrijft de gevolgen voor de informatie- voorzieningssystemen (IV-systemen), zoals:

- welke gevolgen het voorstel heeft voor de opslag en het beheer van gegevens;
- welke wijzigingen in of nieuwe stromen van en naar burgers en bedrijven noodzakelijk zijn;
- welke aanpassingen in IV-voorzieningen noodzakelijk zijn;
- wat de bouwbaarheid is van de noodzakelijke aanpassingen;
- of de aanpassingen (tijdig) haalbaar zijn in het portfolio;
- of voorzieningen voor bestuurlijke informatie tijdig realiseerbaar zijn;
- hoe het voorstel zich verhoudt tot de totale wijzigingsdruk (= de relatie van het voorstel tot andere reeds geplande wijzigingen in de IV-systemen);



- de noodzakelijke doorlooptijd om aanpassingen in de systemen tijdig te kunnen realiseren.

Groen: een groene vlag geeft aan dat het goed haalbaar is de noodzakelijke aanpassingen in de systemen door te voeren.

Geel: een gele vlag geeft aan dat de aanpassing haalbaar is, maar dat daarbij bepaalde risico's moeten worden geaccepteerd of bijvoorbeeld in eerste instantie bepaalde onvolledigheden zullen optreden. Te denken valt aan de situatie waarin de toelichting bij de aanvraag van een voorlopige aanslag voor het komende jaar niet meer is aan te passen.

Rood: een rode vlag geeft aan dat niet alle vereiste aanpassingen van de automatisering haalbaar zijn, met als gevolg dat aanzienlijke risico's op fouten optreden bij burgers en bedrijven of bij de Belastingdienst. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de noodzaak een ingewikkeld automatiseringstraject in te korte tijd te realiseren of een automatiseringssysteem te ontwikkelen waarvan vooraf wordt ingeschat dat dit onbeheersbaar complex wordt. Ook kan worden gedacht aan de situatie waarin het niet meer mogelijk is een bepaalde aanpassing, zoals het verwijderen van een vraag uit de aanvraag voor een voorlopige aanslag, tijdig door te voeren. Dit kan ertoe leiden dat belastingplichtigen na afloop van het jaar een bedrag moeten terugbetalen dat zij eerder bij voorlopige aanslag kregen uitbetaald.

Indien het voorstel de IV niet raakt, wordt dit aangegeven met 'Niet van toepassing.'

Handhaafbaarheid

Dit onderdeel beschrijft de gevolgen voor de aan handhaving gerelateerde aspecten, zoals:

- beschikbaarheid van de voor handhaving benodigde gegevens;
- verwacht risico op fouten en oneigenlijk gebruik;
- inpasbaarheid in de handhavingsstrategie en welke middelen moeten of kunnen worden ingezet en met welke intensiteit.

Groen: een groene vlag geeft aan dat een verbetering van de handhaafbaarheid wordt verwacht of dat er ten opzichte van de bestaande situatie niet of nauwelijks een wijziging van de handhaafbaarheid optreedt.

Geel: een gele vlag geeft aan dat er een negatief effect is op de handhaafbaarheid, bijvoorbeeld omdat de informatiepositie van de Belastingdienst verslechtert, of omdat de handhaving van het voorstel niet inpasbaar is binnen de bestaande handhavingsstrategie.

Rood: een rode vlag geeft aan dat er een groot negatief effect op de handhaafbaarheid wordt verwacht. De regeling is voor de Belastingdienst niet handhaafbaar of alleen handhaafbaar met inspanningen die niet kunnen worden waargemaakt.

Indien het voorstel de handhaafbaarheid niet raakt, wordt dit aangegeven met 'Niet van toepassing.'

Fraudebestendigheid

Dit onderdeel beschrijft de gevolgen voor de aan fraudebestendigheid gerelateerde aspecten, zoals:

- de fraudegevoeligheid en -bestendigheid van de voorgestelde wijziging;
- de (on)mogelijkheden fraude of oneigenlijk gebruik tegen te gaan;
- de mate van verandering in de informatiepositie van de Belastingdienst.

Groen: een groene vlag geeft aan dat de fraudebestendigheid ten opzichte van de huidige situatie positief wordt beïnvloed, bijvoorbeeld doordat drempels worden verhoogd of de informatiepositie van de Belastingdienst wordt verstevigd.

Geel: een gele vlag geeft aan dat de fraudebestendigheid ten opzichte van de huidige situatie verslechtert, bijvoorbeeld omdat een regeling wordt geïntroduceerd die niet met behulp van derdeninformatie controleerbaar is.

Rood: een rode vlag geeft aan dat de Belastingdienst grote risico's ziet voor de fraudebestendigheid van het voorstel.

Indien het voorstel niet of nauwelijks gevolgen heeft voor de fraudebestendigheid, wordt dit weergegeven met 'Niet van toepassing.'



Bijdrage complexiteitsreductie

Dit onderdeel beschrijft de mate waarin met het voorstel vanuit het perspectief van de Belastingdienst complexiteitsreductie wordt gerealiseerd, zoals:

- het schrappen van uitzonderingen, of voor de Belastingdienst moeilijk uitvoerbare regelgeving;
- de bijdrage van een voorstel aan de rationalisatie van systemen;
- een afname van aantallen belastingplichtigen, toeslaggerechtigden of douaneklanten.

Groen: een groene vlag geeft aan dat het voorstel bijdraagt aan complexiteitsreductie.

Geel: een gele vlag geeft aan dat de complexiteit voor de Belastingdienst als gevolg van het voorstel toe- neemt. Dit kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van de introductie van een nieuwe uitzondering.

Rood: een rode vlag geeft aan dat er een grote toename van complexiteit wordt voorzien.

Indien het voorstel geen wezenlijk effect heeft op, of geen relatie heeft met complexiteitsreductie wordt dit weergegeven met 'Niet van toepassing.'

Risico procesverstoringen

Dit onderdeel beschrijft de mate van waarschijnlijkheid dat de implementatie van het voorstel al dan niet geruisloos verloopt. Daarbij komen de volgende vragen aan de orde:

- wat is de impact van de voorgestelde wijzigingen op de processen en systemen van de Belastingdienst;
- wat is de impact van de noodzakelijke aanpassingen in de interactie met burgers en bedrijven;
- wat is de impact op de interactie met andere (overheids)organisaties;
- wat is de realiseerbaarheid van de noodzakelijke aanpassingen.

De kans op procesverstoringen wordt aangeduid met klein, gemiddeld of groot.

Klein wordt gebruikt voor min of meer routinematige aanpassingen waar de Belastingdienst veel ervaring mee heeft. Te denken valt aan tariefaanpassingen en andere kleinere aanpassingen in bijvoorbeeld de aangifteprogrammatuur.

Gemiddeld wordt gebruikt waar minder gebruikelijke en complexere aanpassingen aan de orde zijn, waarbij een groter risico aanwezig is dat de implementatie niet foutloos zal verlopen. Dit kan het gevolg zijn van aanloopproblemen die zich kunnen voordoen in de automatisering en de processen, of van verwachte complicaties in de interactie met burgers of bedrijven waar niet op voorhand duidelijk is wat er van hen wordt verwacht. Ook de afhankelijkheid van een of meer andere organisaties en de daarmee samenhangende risico's van overdracht van informatie in ketens kan aanleiding zijn het procesrisico op gemiddeld in te schatten.

Groot wordt gebruikt waar complexe aanpassingen ertoe leiden dat de onder 'gemiddeld' beschreven risico's manifest zijn.

De risico's op procesverstoringen worden gaande het implementatieproces gemonitord. Waar nodig worden maatregelen genomen om risico's te beperken en om gerezen problemen zo snel mogelijk op te lossen.

Indien er geen kans op procesverstoringen is, wordt dit aangeduid met 'geen'.

Uitvoeringskosten

Dit onderdeel beschrijft welke incidentele en structurele kosten en besparingen met het voorstel samenhangen:

- personele kosten;
- kosten van de aanpassing, beheer en onderhoud van IV-voorzieningen;
- andere eenmalige materiële en structurele kosten die nodig zijn om het voorstel te kunnen realiseren.

In het overzicht zijn de totale incidentele en structurele kosten en baten verdeeld over dienstverlening, handhaving/toezicht en automatisering.

De Belastingdienst maakt jaarlijks reserveringen voor te verwachten kosten die samenhangen met kleinere, jaarlijks terugkerende aanpassingen in wet- en regel- geving. Het gaat bijvoorbeeld om kosten voor het wijzigen van content op de website en kleine aan- passingen in de aangifteprogram-



matuur. De met dergelijke aanpassingen samenhangende kosten worden ten laste van het gereserveerde budget gebracht. In de uitvoeringstoets wordt aangegeven dat het een jaar- aanpassing betreft en worden de kosten verder niet gekwantificeerd.

Personele gevolgen

Dit onderdeel beschrijft de met het voorstel samenhangende personele gevolgen. De incidentele of structurele afname of toename in personele capaciteit wordt uitgedrukt in aantallen fte's.

Beslag portfolio

Hier wordt een inschatting gegeven welk beslag het voorstel legt op het IV-portfolio van de Belastingdienst. Dit wordt aangegeven op vijf niveaus:

- geen;
- jaaraanpassing;
- beperkt;
- middelgroot;
- groot.

Jaaraanpassingen worden opgevangen binnen het daarvoor gereserveerde budget (zie hiervóór).

Invoeringsmoment

Dit onderdeel geeft de datum aan waarop de Belastingdienst het voorstel kan uitvoeren. In de praktijk is dit de datum waarop het wetsvoorstel in werking treedt.

Indien de Belastingdienst constateert dat deze datum niet haalbaar is, betekent dit feitelijk dat het voorstel per de voorgenomen inwerkingtredingsdatum onuitvoerbaar is.

Eindoordeel




Op grond van een weging van de in kaart gebrachte gevolgen voor de uitvoering bevat de uitvoeringstoets een eindoordeel. Hier zijn drie opties mogelijk:

1. Het voorstel is uitvoerbaar.
2. Het voorstel is uitvoerbaar indien/mits/ tenzij/et cetera
3. Het voorstel is niet uitvoerbaar.

Indien er randvoorwaardelijke afhankelijkheden zijn, wordt optie twee gebruikt. Bijvoorbeeld kan daarmee worden aangeduid dat een bepaalde wijziging niet meer in de voorlopige aanslagregeling kan worden verwerkt, zodat deze feitelijk pas toepassing vindt via de aangifte inkomstenbelasting die burgers na afloop van het jaar bij de Belastingdienst indienen. Doordat de uitvoeringstoets wordt opgesteld gedurende de totstandkoming van conceptwetgeving, kan potentieel lastig uitvoerbare of onuitvoerbare wetgeving tijdig worden aangepast waardoor het predicaat onuitvoerbaar niet snel zal voorkomen.



Energie-investeringsaftrek, de milieu-investeringsaftrek en de willekeurige afschrijving op milieu- bedrijfsmiddelen

Gevolgen:	ingrijpend / middelgroot / beperkt		
			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>		nvt	
<i>Handhaafbaarheid</i>		nvt	
<i>Fraudebestendigheid</i>		nvt	
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>		nvt	
Risico procesverstoringen:	groot / gemiddeld / klein		
<i>Uitvoeringskosten</i>	<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>	
• Dienstverlening	€ 0	€ 0	
• Handhaving/toezicht	€ 0	€ 0	
• Automatisering	€ 0	€ 0	
<i>Personele gevolgen:</i>	0	fte incidenteel	
	0	fte structureel	
<i>Invoering mogelijk per:</i>	01 – 01 – 2019		
<i>Beslag portfolio:</i>	geen		
<i>Eindoordeel:</i>	uitvoerbaar		

Beschrijving voorstel/regeling

Aan de Energie-Investeringsaftrek (EIA), de Milieu- investeringsaftrek (MIA) en Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) is een horizonbepaling gekoppeld. Dit betekent dat aan de hand van een evaluatie dient te worden bepaald of de regelingen gecontinueerd of afgeschaft worden. Zonder wettelijke verlenging lopen deze regelingen af per 1 januari 2019.

Op basis van de recent afgeronde evaluaties van de EIA en MIA/VAMIL wordt voorgesteld om alle regelingen te continueren na 1 januari 2019. De huidige wettelijke bepalingen veranderen niet, maar worden enkel verlengd voor een periode van vijf jaar. De nieuwe vervaldatum wordt 1 januari 2024.

Interactie burgers/bedrijven

Communicatie vindt plaats via de reguliere kanalen.

Maakbaarheid systemen

Niet van toepassing.

Handhaafbaarheid

Niet van toepassing.

Fraudebestendigheid

Niet van toepassing.

Bijdrage complexiteitsreductie

Het risico op procesverstoringen is klein.



Risico procesverstoringen

Niet van toepassing.

Uitvoeringskosten

Er zijn geen incidentele of structurele kosten.

Personele gevolgen

Er zijn geen personele gevolgen.




Invoeringsmoment

Invoering is mogelijk per: 1 januari 2019.

Eindoordeel

Het voorstel is uitvoerbaar.

Aanpassing tarief Energie- investeringsaftrek

<i>Gevolgen:</i>	ingrijpend / middelgroot / beperkt		
			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>			x
<i>Handhaafbaarheid</i>		nvt	
<i>Fraudebestendigheid</i>		nvt	
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>		nvt	
<i>Risico procesverstoringen:</i>	groot / gemiddeld / klein		
<i>Uitvoeringskosten</i>	<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>	
• Dienstverlening	€ 0	€	0
• Handhaving/toezicht	€ 0	€	0
• Automatisering	€ 0	€	0
<i>Personele gevolgen:</i>	0	fte	incidenteel
	0	fte	structureel
<i>Invoering mogelijk per:</i>	01 – 01 – 2019		
<i>Beslag portfolio:</i>	jaaraanpassing		
<i>Eindoordeel:</i>	uitvoerbaar		

Beschrijving voorstel/regeling

Naar aanleiding van de bevindingen in de recente evaluatie van de Energie-investeringsaftrek (EIA) wordt voorgesteld om het aftrekpercentage van de EIA aan te passen van 54,5% naar 45%.

Interactie burgers/bedrijven

Bedrijven moeten bij gebruik van de EIA het aangepaste aftrekpercentage toepassen in de winstaan-gifte. De communicatie vindt plaats via de reguliere kanalen.



Maakbaarheid systemen

De wijziging kan tijdig in de diverse systemen van de aangiftemiddelen inkomstenbelasting en vennootschapsbelasting worden verwerkt.

Handhaafbaarheid

Niet van toepassing.

Fraudebestendigheid

Niet van toepassing.

Bijdrage complexiteitsreductie

Niet van toepassing.

Risico procesverstoringen

Het risico op procesverstoringen is klein.

Uitvoeringskosten

De kosten voor de noodzakelijke systeemaanpassingen en communicatie vallen binnen de jaaraanpassingen.

Personele gevolgen

Er zijn geen personele gevolgen.




Invoeringsmoment

Invoering is mogelijk per: 1 januari 2019.

Eindoordeel

De maatregel is uitvoerbaar.

Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde tweewielers van de zaak

Gevolgen:	ingrijpend / middelgroot / beperkt		
			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>			x
<i>Handhaafbaarheid</i>			x
<i>Fraudebestendigheid</i>		nvt	
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>			x
Risico procesverstoringen:	groot / gemiddeld / klein		
<i>Uitvoeringskosten</i>	<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>	
• Dienstverlening	€ 0	€ 0	
• Handhaving/toezicht	€ 460.000	€ 320.000	
• Automatisering	€ 250.000	€ 0	
<i>Personele gevolgen:</i>	6 fte incidenteel		
	4 fte structureel		
<i>Invoering mogelijk per:</i>	01 - 01 - 2020		
<i>Beslag portfolio:</i>	middelgroot		
<i>Eindoordeel:</i>	uitvoerbaar		

Beschrijving voorstel/regeling

Het voorstel regelt vanaf 1 januari 2020 een forfaitaire vaststelling van de waarde van het privévoordeel van de fiets van de zaak. Op dit moment zijn in de fiscale wetgeving geen specifieke bepalingen opgenomen over de wijze waarop de waarde (in het economische verkeer) van dat privévoordeel moet worden bepaald.

In de praktijk wordt het ontbreken van een eenvoudige methode om de waarde van dit privévoordeel te bepalen gezien als een belemmering om een fiets van de zaak ter beschikking te stellen. De voorgestelde waardering vormt een vereenvoudiging van de huidige waarderingmethode.

Het privévoordeel van de fiets wordt gesteld op 7% van de waarde (consumentenadviesprijs) van de fiets.

Interactie burgers/bedrijven

De communicatie vindt plaats via de reguliere kanalen. De toelichtingen op de website en in de aangifte- software voor de inkomstenbelasting worden aangepast. Daarnaast wordt het Handboek loonheffingen aangepast.

Maakbaarheid systemen

De wijzigingen kunnen tijdig in de systemen voor de inkomstenbelasting worden verwerkt. De systemen voor de loonheffingen behoeven geen aanpassing.

Handhaafbaarheid

Er wordt een toename van vooroverleg verwacht. Daarnaast vereist toezicht een grotere capaciteit. De Belastingdienst acht de regeling handhaafbaar.



Fraudebestendigheid

In vergelijking met de huidige situatie treden nauwelijks gevolgen op voor de fraudebestendigheid.

Bijdrage complexiteitsreductie

Het voorstel draagt bij aan complexiteitsreductie, want de forfaitaire waardering is eenvoudiger dan de huidige complexe berekening van de waarde in het economische verkeer.

Risico procesverstoringen

Het risico op procesverstoringen is klein.

Uitvoeringskosten

De incidentele kosten voor de automatisering bedragen € 250.000. De incidentele kosten voor vooroverleg bedragen € 460.000. De structurele kosten voor vooroverleg en toezicht bedragen € 320.000.

Personele gevolgen

De maatregel vergt een incidentele personele inzet van 6 fte voor vooroverleg. Daarnaast vergt de maatregel een structurele personele inzet van 4 fte voor vooroverleg en toezicht.

Invoeringsmoment




Invoering is mogelijk per: 1 januari 2020.

Eindoordeel

Het voorstel is uitvoerbaar.



Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer

Gevolgen:	ingrijpend / middelgroot / bepert		
			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>			x
<i>Handhaafbaarheid</i>			x
<i>Fraudebestendigheid</i>			x
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>			x
Risico procesverstoringen:	groot / gemiddeld / klein		
<i>Uitvoeringskosten</i>	<i>Incidenteel</i>	<i>structureel</i>	
• Dienstverlening	€ 0	€ -30.000	
• Handhaving/toezicht	€ 450.000	€ -450.000	
• Automatisering	€ 0	€ 0	
<i>Personele gevolgen:</i>	7 fte incidenteel		
	-7,5 fte structureel		
<i>Invoering mogelijk per:</i>	01 - 01 - 2020		
<i>Beslag portfolio:</i>	bepert		
<i>Eindoordeel:</i>	uitvoerbaar		

Beschrijving voorstel/regeling

De mogelijkheid om bpm terug te vragen voor personenauto's die geheel of nagenoeg geheel worden ingezet voor het verrichten van openbaar vervoer of taxivervoer wordt afgeschaft.

Ook na de afschaffing van deze teruggaaf zal de driejaarstermijn blijven gelden. Een ondernemer die binnen drie jaar na de teruggaaf niet meer aan de voorwaarden voor de teruggaaf bpm voldoet, moet hierdoor een deel van de terugontvangen bpm terugbetalen aan de Belastingdienst.

Interactie burgers/bedrijven

Naast de taxiondernemers raakt deze maatregel ook ondernemers die het zogenoemde contractvervoer of doelgroepenvervoer verzorgen.

Communicatie voor de doelgroep vindt plaats via de reguliere kanalen van de Belastingdienst.

Voorafgaand aan de afschaffing zal door de ondernemers vaker een beroep gedaan worden op de dienstverlening van de Belastingdienst. Het telefonievolume neemt hierdoor toe. Op termijn zal door de afschaffing minder vaak een beroep gedaan worden op de dienstverlening van de Belastingdienst. Het telefonievolume zal daarom structureel afnemen.

Maakbaarheid systemen

De benodigde aanpassing in het geautomatiseerde systeem kan tijdig worden verwerkt.

Handhaafbaarheid

Door de afschaffing wordt de handhaving op de bpm vergemakkelijkt. Het toezicht op het 90%-criterium dat gericht was op zowel bpm-teruggaaf taxi als mrb-taxivrijstelling, zal na de afschaffing ten behoeve van de mrb in stand blijven. Het massale toezicht op de bpm-teruggaaf op basis van de



mutaties in het kentekenregister zal wel geleidelijk afgebouwd worden en zal na de driejaarstermijn volledig stoppen.

Door het verwachte anticipatiegedrag zal voorafgaand aan afschaffing het aantal teruggaafverzoeken toenemen met 20% in het jaar 2018 (1.000 verzoeken) en een toename met 30% in het jaar 2019 (1.500 verzoeken). Deze toename zal leiden tot een stijging van de handhavingsinspanning.

Fraudebestendigheid

Door afschaffing wordt de fraudebestendigheid verbeterd.

Bijdrage complexiteitsreductie

Door de afschaffing neemt de complexiteit af.

Risico procesverstoringen

Het risico op procesverstoringen is klein.

Uitvoeringskosten

Afschaffing leidt tot incidentele kosten ter grootte van totaal € 450.000. De afname van de handavings- inspanning en van het telefonievolume, leidt op termijn tot een structurele besparing van totaal € 480.000.

Personele gevolgen

Afschaffing van deze regeling leidt op termijn tot een structurele besparing van 7 fte in het toezicht en een structurele besparing van 0,5 fte in de dienstverlening. Door de zogenaamde doorschuifregeling zal in de eerste drie jaren deze structurele besparing slecht deels worden gerealiseerd.

Voorafgaand aan de afschaffing zal de capaciteit worden opgeschaald. Dit leidt tot een toename van in totaal 7 fte voor administratieve werkzaamheden. Voor dienstverlening wordt 0,1 fte extra ingezet in 2019.




Invoeringsmoment

Invoering is mogelijk per: 1 januari 2020.

Eindoordeel

Het voorstel is uitvoerbaar.

Versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet)

Gevolgen:	ingrijpend / middelgroot / beperkt		
			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>			x
<i>Handhaafbaarheid</i>			x
<i>Fraudebestendigheid</i>		nvt	
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>		x	
Risico procesverstoringen:	groot / gemiddeld / klein		
<i>Uitvoeringskosten</i>	<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>	
• Dienstverlening	€ 0	€	0
• Handhaving/toezicht	€ 0	€	0
• Automatisering	€ 100.000	€	0
<i>Personele gevolgen:</i>	0 fte	incidenteel	
	0 fte	structureel	
<i>Invoering mogelijk per:</i>	1 juli 2019		
<i>Beslag portfolio:</i>	beperkt		
<i>Eindoordeel:</i>	uitvoerbaar		

Beschrijving voorstel/regeling

In de Wet belasting zware motorrijtuigen (bzm) worden de tarieven aangepast als gevolg van een wijziging van het Eurovignetverdrag. Er komen afzonderlijke tarieven voor alle EURO-klassen.

- Voor de tarieven tot en met EURO IV gaan de maximumtarieven van de Eurovignetrictlijn gelden.
- Tot 1 januari 2020 geldt voor EURO V en VI en schoner het huidige tarief voor EURO II en schoner. Voor deze twee groepen geldt dus tot die datum geen tariefsverhoging.
- Vanaf 1 januari 2020 wordt het tarief voor EURO V iets verhoogd, het tarief voor EURO VI en schoner blijft op het huidige niveau.

De inwerkingtreding van deze aanpassing gebeurt bij koninklijk besluit en is afhankelijk van het moment waarop de ratificatie van het protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag is afgerond. De inwerkingtreding is in ieder geval niet voor 1 juli 2019.

Interactie burgers/bedrijven

Het voorstel heeft een geringe impact op de (massale) interactie met belastingplichtigen. De bzm-tarieven op de website van de Belastingdienst en brochures, formulieren en andere documenten moeten worden aangepast. Het is van belang dat in de toelichting bij de aangifte duidelijk wordt opgenomen dat de Euroklasse vermeld staat in - of, indien niet bekend, aan de hand van de datum Eerste Toelating van het voertuig kan worden afgeleid uit¹ - het openbaar raadpleegbare kentekenregister (<https://ovi.rdw.nl/>).

Maakbaarheid systemen

Het aantal EURO-klassen blijft ongewijzigd, nl. zeven. Het voorstel wijzigt het aantal tarieven van drie

¹ Voor vrachtwagens met de aantekening 'Enhanced Environmental Vehicle' (EEV) betekent dit toepassing van het tarief EURO-V-klasse.



naar zeven (tot aan de inwerkingtreding van de nieuwe tarieven is voor bepaalde EURO-klassen eenzelfde tarief van toepassing). In de systemen van de Belastingdienst moeten de tarieven worden aangepast en moet het aantal tarieven worden uitgebreid. Ook het EVN(eurovignet)-systeem ten behoeve van Toezicht moet worden aangepast. Het betreft parameter- aanpassingen met een verwerkingstijd van drie maanden. Daarnaast moet een systeemaanpassing plaatsvinden ten behoeve van de controle op de juistheid van de aangegeven Euroklasse.

De aanpassing van de tarieven voor alle verkoopkanalen (online of verkooppunten bij bijvoorbeeld tankstations) verloopt via het bedrijf AGES. Ook AGES heeft drie maanden nodig om de tarieven aan te passen en te testen.

Handhaafbaarheid

Het aantal tarieven neemt toe evenals het verschil tussen de tarieven. Dat kan gevolgen hebben voor het aangiftegedrag en voor het aantal op te leggen naheffingsaanslagen. De Belastingdienst heeft reeds toegang tot de gegevens in het kentekenregister en toetst de aangifte aan die gegevens.

Fraudebestendigheid

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de fraudebestendigheid.

Bijdrage complexiteitsreductie

De Wet belasting zware motorrijtuigen wordt ingewikkelder, het aantal tarieven stijgt van 3 naar 7. Deze wijziging draagt niet bij aan complexiteitsreductie.

Risico procesverstoringen

Het risico op procesverstoringen is klein.

Uitvoeringskosten

De incidentele kosten voor aanpassing van de geautomatiseerde systemen bedragen € 100.000. Er zijn geen structurele kosten.

Personele gevolgen

Er zijn geen personele gevolgen.

Invoeringsmoment




Invoering is mogelijk per: 1 juli 2019.

Eindoordeel

Het voorstel is uitvoerbaar.



Aanpassing Wet uitwerking Autobrief II

<i>Gevolgen:</i>	ingrijpend / middelgroot / beperkt		
			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>			x
<i>Handhaafbaarheid</i>		nvt	
<i>Fraudebestendigheid</i>		nvt	
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>		nvt	
<i>Risico procesverstoringen:</i>		geen	
<i>Uitvoeringskosten</i>		<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>
• Dienstverlening	€	0	€ 0
• Handhaving/toezicht	€	0	€ 0
• Automatisering	€	0	€ 0
<i>Personele gevolgen:</i>		0 fte incidenteel	
		0 fte structureel	
<i>Invoering mogelijk per:</i>		01 - 01 - 2019	
<i>Beslag portfolio:</i>	geen		
<i>Eindoordeel:</i>	uitvoerbaar		

Beschrijving voorstel/regeling

Wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting (MRB) per 1 januari 2019 waardoor de mrb-toeslag voor vervuilende dieselauto's niet in werking treedt op 1 januari 2019 maar op een nader te bepalen tijdstip (bij koninklijk besluit te bepalen). Reden is dat de noodzakelijke automatisering niet op tijd gereed is. De verwachting is nu dat de automatisering per 1 januari 2020 beschikbaar is en de maatregel met ingang van die datum alsnog in werking kan treden.

Interactie burgers/bedrijven

De communicatie over de maatregel is meegelopen in de publiciteit rond de 21e Halfjaarsrapportage Belastingdienst. Op het moment van daadwerkelijke introductie van de mrb-toeslag vindt de verdere communicatie plaats via de reguliere kanalen.

Maakbaarheid systemen

Het uitstel van de inwerkingtreding creëert tijd voor de afronding van de noodzakelijke automatisering.

Handhaafbaarheid

Niet van toepassing.

Fraudebestendigheid

Niet van toepassing.

Bijdrage complexiteitsreductie

Niet van toepassing.



Risico procesverstoringen

Er is geen risico op procesverstoringen.

Uitvoeringskosten

De met de invoering van de mrb-toeslag voor vervuilende dieselauto's samenhangende kosten zijn reeds in beeld gebracht bij het oorspronkelijke wetsvoorstel en veranderen niet als gevolg van dit voorstel.

Personele gevolgen

De met de invoering van de mrb-toeslag voor vervuilende dieselauto's samenhangende personele gevolgen zijn reeds in beeld gebracht bij het oorspronkelijke wetsvoorstel en veranderen niet als gevolg van dit voorstel.




Invoeringsmoment

Invoering is mogelijk per: 1 januari 2019.

Eindoordeel

Het voorstel is uitvoerbaar.

Schuif van elektriciteit naar aardgas

Gevolgen:	ingrijpend / middelgroot / beperkt		
			
Interactie burgers/bedrijven			x
Maakbaarheid systemen			x
Handhaafbaarheid		nvt	
Fraudebestendigheid		nvt	
Bijdrage complexiteitsreductie		nvt	
Risico procesverstoringen:	groot / gemiddeld / klein		
Uitvoeringskosten	incidenteel		structureel
• Dienstverlening	€ 0	€ 0	0
• Handhaving/toezicht	€ 0	€ 0	0
• Automatisering	€ 0	€ 0	0
Personele gevolgen:	0 fte	incidenteel	
	0 fte	structureel	
Invoering mogelijk per:	01 - 01 - 2019		
Beslag portfolio:	jaaraanpassing		
<u>Eindoordeel:</u>	uitvoerbaar		

Beschrijving voorstel/regeling

De energiebelastingtarieven van de eerste schijf voor aardgas (0-170.000 m³), van het zogenoemde blokkerwarmingstarief en van de eerste schijf van de verlaagde aardgastarieven voor de glastuinbouw worden verhoogd. Het energiebelastingtarief van de eerste schijf voor elektriciteit (0-10.000 kWh) wordt verlaagd. Deze wijzigingen gaan in per 1 januari 2019.



Interactie burgers/bedrijven

Energieleveranciers, burgers en bedrijven krijgen via de energierekening te maken met de wijziging van de genoemde energiebelastingtarieven. De communicatie vindt plaats via de reguliere kanalen.

Maakbaarheid systemen

De wijzigingen kunnen tijdig in de systemen worden verwerkt.

Handhaafbaarheid

Niet van toepassing.

Fraudebestendigheid

Niet van toepassing.

Bijdrage complexiteitsreductie

Niet van toepassing.

Risico procesverstoringen

Het risico op procesverstoringen is klein.

Uitvoeringskosten

De kosten voor de noodzakelijke systeemaanpassingen vallen binnen de jaaraanpassingen.

Personele gevolgen

Er zijn geen personele gevolgen.




Invoeringsmoment

Invoering is mogelijk per: 1 januari 2019.

Eindoordeel

Het voorstel is uitvoerbaar.

Belastingvermindering energie- belasting

Gevolgen:	ingrijpend / middelgroot / beperkt		
			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>			x
<i>Handhaafbaarheid</i>		nvt	
<i>Fraudebestendigheid</i>		nvt	
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>		nvt	
Risico procesverstoringen:	groot / gemiddeld / klein		
<i>Uitvoeringskosten</i>	<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>	
• Dienstverlening	€ 0	€	0
• Handhaving/toezicht	€ 0	€	0
• Automatisering	€ 0	€	0
<i>Personele gevolgen:</i>	0 fte	incidenteel	
	0 fte	structureel	
<i>Invoering mogelijk per:</i>	01 - 01 - 2019		
<i>Beslag portfolio:</i>	jaaraanpassing		
<i>Eindoordeel:</i>	uitvoerbaar		

Beschrijving voorstel/regeling

De belastingvermindering in de energiebelasting wordt per 1 januari 2019 met € 51 verlaagd van € 308 naar € 257.

Interactie burgers/bedrijven

Energieleveranciers, burgers en bedrijven krijgen via de energierekening te maken met de verlaging van de belastingvermindering. De communicatie vindt plaats via de reguliere kanalen.

Maakbaarheid systemen

De wijzigingen kunnen tijdig in de systemen worden verwerkt.

Handhaafbaarheid

Niet van toepassing.

Fraudebestendigheid

Niet van toepassing.

Bijdrage complexiteitsreductie

Niet van toepassing.

Risico procesverstoringen

Het risico op procesverstoringen is klein.



Uitvoeringskosten

De kosten voor de noodzakelijke systeemaanpassingen vallen binnen de jaaraanpassingen.

Personele gevolgen

Er zijn geen personele gevolgen.




Invoeringsmoment

Invoering is mogelijk per: 1 januari 2019.

Eindoordeel

Het voorstel is uitvoerbaar.

Verhoging tarief afvalstoffen- belasting

<i>Gevolgen:</i>	ingrijpend / middelgroot / beperkt		
			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>			x
<i>Handhaafbaarheid</i>		nvt	
<i>Fraudebestendigheid</i>		nvt	
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>		nvt	
<i>Risico procesverstoringen:</i>	groot / gemiddeld / klein		
<i>Uitvoeringskosten</i>	<i>incidenteel</i>		<i>structureel</i>
• Dienstverlening	€	0	€ 0
• Handhaving/toezicht	€	0	€ 0
• Automatisering	€	0	€ 0
<i>Personele gevolgen:</i>		0 fte incidenteel	
		0 fte structureel	
<i>Invoering mogelijk per:</i>	01 - 01 - 2019		
<i>Beslag portfolio:</i>	jaaraanpassing		
<i>Eindoordeel:</i>	uitvoerbaar		

Beschrijving voorstel/regeling

In de afvalstoffenbelasting (ASB) wordt het tarief voor het storten en het tarief voor het verbranden van afvalstoffen verhoogd per 1 januari 2019. Het tarief voor storten en verbranden blijft daarbij uniform. Ook wordt via een wijziging van het Belastingplan 2018 het tarief voor de overbrenging van afvalstoffen op hetzelfde niveau gebracht. Voor de gevolgen van de invoering van de heffing van ASB bij verwijdering buiten Nederland wordt verwezen naar de betreffende uitvoeringstoets bij het Belastingplan 2018.

Interactie burgers/bedrijven

De houders van de inrichtingen waarin afvalstoffen worden gestort of bepaalde afvalstoffen mogen worden verbrand, krijgen te maken met de verhoging van de tarieven. De communicatie vindt plaats via de reguliere kanalen.



Maakbaarheid systemen

De wijzigingen kunnen tijdig in de systemen worden verwerkt.

Handhaafbaarheid

Niet van toepassing.

Fraudebestendigheid

Niet van toepassing.

Bijdrage complexiteitsreductie

Niet van toepassing.

Risico procesverstoringen

Het risico op procesverstoringen is klein.

Uitvoeringskosten

De kosten voor de noodzakelijke systeemaanpassingen vallen binnen de jaaraanpassingen.

Personele gevolgen

Er zijn geen personele gevolgen.

Invoeringsmoment

Invoering is mogelijk per: 1 januari 2019.

Eindoordeel

Het voorstel is uitvoerbaar.

Vermindering van de verhuurder- heffing voor verduurzaming van huurwoningen

Gevolgen:	ingrijpend / middelgroot / beperkt		
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>		nvt	
<i>Handhaafbaarheid</i>			x
<i>Fraudebestendigheid</i>			x
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>		x	
<i>Risico procesverstoringen:</i>	groot / gemiddeld / klein		
<i>Uitvoeringskosten</i>	<i>incidenteel</i>		<i>structureel</i>
• Dienstverlening	€ 0	€ 0	0
• Handhaving/toezicht	€ 0	€ 0	0
• Automatisering	€ 0	€ 0	0
<i>Personele gevolgen:</i>	0 fte	0 fte	0 fte
<i>Invoering mogelijk per:</i>	koninklijk besluit, streven is 01 – 01 – 2019		
<i>Beslag portfolio:</i>	geen		
<i>Eindoordeel:</i>	uitvoerbaar		

Beschrijving voorstel/regeling

Er wordt een nieuwe heffingsvermindering geïntroduceerd voor de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad. Deze is afhankelijk van de mate van verduurzaming en bedraagt tussen de € 3.000 en € 10.000 per woning.

Interactie burgers/bedrijven

Belastingplichtigen dienen de heffingsvermindering aan te vragen bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Na beschikking door de RVO kunnen belastingplichtigen de vermindering opgeven bij de jaarlijkse aangifte voor de verhuurderheffing.

Maakbaarheid systemen

De extra heffingsvermindering kan worden ingevuld bij de huidige vraag rondom de investeringsverklaringen in de aangifte verhuurderheffing, het aangifteprogramma hoeft derhalve niet te worden aangepast.

Handhaafbaarheid

Conform de huidige heffingsverminderingen ontvangt de Belastingdienst van de RVO een overzicht van toegekende beschikkingen met het bedrag van de heffingsverminderingen. Dit overzicht wordt gebruikt als contra-informatie in het proces van de verhuurderheffing.

Fraudebestendigheid

Door de beschikking van de RVO en het gebruik van contra-informatie door de Belastingdienst is deze maatregel fraudebestendig.



Bijdrage complexiteitsreductie

De maatregel levert een extra heffingsvermindering op en draagt daarmee niet bij aan complexiteitsreductie.

Risico procesverstoringen

Het risico op procesverstoringen is laag aangezien de nieuwe heffingsvermindering ingepast kan worden in de huidige systematiek van de aangifte.

Uitvoeringskosten

Er zijn geen incidentele of structurele uitvoeringskosten.

Personele gevolgen

Er zijn geen personele gevolgen.

Invoeringsmoment

Invoeringsdatum wordt bepaald bij koninklijk besluit, streven is 1 januari 2019.

Eindoordeel

Het voorstel is uitvoerbaar.