5. Intensiveren van de handhavingsstrategie in de parallelimport (Kamerbrief voor meireces);
6. Niet langer uitkeren van immateriële schadevergoeding ('IMS') bij de BPM.

Plan van aanpak

1. Standaard uitbetalen van de vergoedingen voor de BPM en de WOZ aan de belanghebbende.

Voorgesteld wordt om de Wet BPM en de Wet WOZ te wijzigen zodat eventuele proceskostenvergoedingen uitsluitend nog op de bankrekening van de belanghebbende wordt overgemaakt en de vordering op de vergoeding dus niet kan worden overgedragen aan de gemachtigde. Door de vergoedingen aan belanghebbende toe te laten komen, worden ncnp-bedrijven gedwongen om de belanghebbende te betrekken bij de eventuele bezwaar- en beroepsprocedures. Via de algemene voorwaarden van ncnp-bedrijven wordt direct contact met gemeenten of de Belastingdienst tegengehouden, bij overtreding hiervan worden alsnog kosten in rekening gebracht. Bij informatie-uitvragen door gemeenten en de Belastingdienst aan belanghebbenden blijkt dat vaak niet bekend is dat namens hen bezwaar is gemaakt of wordt doorgeprocedeerd. Het verdienmodel van ncnp-bedrijven wordt met de voorgestelde maatregel ontmoedigd omdat de belanghebbende meer bewust wordt van de procedures die in zijn naam wordt gevoerd, alsmede van de kosten voor en inspanningen van de overheid die hiermee gepaard gaan. Een deel van dit inzicht kan in de praktijk verloren gaan door de positie die een gemachtigde binnen een procedure speelt.

Ook komt de vergoeding van immateriële schade (in de praktijk bekend als immateriële schadevergoeding, 'IMS') toe aan belanghebbende in plaats van aan het ncnp-bedrijf.

2. Een verlaging van de forfaitaire proceskostenvergoeding voor de BPM en de WOZ.

Voorgesteld wordt om de hoogte van het forfaitaire bedrag in bezwaar – en beroepszaken voor de BPM en de WOZ te verlagen. De gedachte hierachter is dat de hoogte van de forfaitaire vergoeding niet meer in verhouding staat tot de geleverde inspanning en werklast door een gemachtigde in WOZ- en BPM-zaken. Hier speelt mee dat bij WOZ- en BPM-zaken in voorkomende gevallen sprake is van een massaal en geautomatiseerd proces waarbij in de procedures standaardgrieven worden ingebracht, standaard om hoorzittingen wordt verzocht, het vaak om een gering materieel belang gaat of op enkel op formele gronden wordt doorgeprocedeerd, zoals over de hoogte van de proceskostenvergoeding in de bezwaarfase. Een ncnp-bedrijf sorteert dan in de bezwaarfase al voor om in beroep een proceskostenvergoeding te verkrijgen. Ook speelt mee dat bij dergelijke zaken primair de waardering ter discussie staat waarvoor een aparte vergoeding mogelijk is voor het betrekken van een deskundige bij de zaak (i.c. een waarderingsdeskundige/taxateur).

Er is eigen (sectorale) wetgeving nodig om af te wijken van de bepalingen van de Awb. JenV heeft namelijk aangegeven dat een wijziging van het Besluit proceskosten bestuursrecht niet aan de orde is. Dat komt onder meer door het arrest van de Hoge Raad van 27 mei 2022 waarin de Hoge Raad ambtshalve heeft

geoordeeld dat het per 1 juli 2021 ontstane onderscheid in het Besluit proceskosten bestuursrecht bij de hoogte van het forfaitaire bedrag per proceshandeling in (hoger)beroepszaken in strijd is met het discriminatieverbod van artikel 1 van de Grondwet. Volgens de Hoge Raad ontbreekt een objectieve en redelijke rechtvaardiging voor het ontstane onderscheid. Voor de voorgestelde maatregel zal in de memorie van toelichting de benodigde objectieve en redelijke rechtvaardiging gemotiveerd worden door in te gaan op de feitelijke handelingen van gemachtigden en de daarbij behorende tijdsbesteding. Daarvoor is onderzoek noodzakelijk, dat door ons zelf kan worden uitgevoerd. Het risico zien wij vooral in de cijfermatige onderbouwing van de verlaagde vergoeding, waarvoor bij voorkeur medewerking van de ncnp-sector zelf nodig is. Zonder deze medewerking achten wij het echter ook voldoende haalbaar om tot een objectieve en redelijke rechtvaardiging te komen voor een onderscheid en een realistisch bedrag van de vergoeding.

Achtergrond
Per 1 juli 2021 is het besluit om de verhoging van het forfaitaire bedrag (met 40%) voor (hoger) beroepszaken door JenV inwerking getreden. In de nota van toelichting is aangegeven dat voor WOZ- en BPM-zaken de verhoging aangehouden wordt in afwachting van de uitkomsten van het onderzoek door het WODC naar de werkwijze en het verdienmodel van ncnp-bedrijven. Het onderzoeksrapport is in februari 2021 openbaar geworden en door de minister voor Rechtsbescherming naar de Kamer gestuurd. Op het BPM-gedeelte is een inhoudelijke reactie gegeven door het kabinet, voor de WOZ vond eerst een vervolgtraject met stakeholders plaats. Daarnaast is door JenV aangegeven dat de verhoging voor WOZ- en BPM zaken nog steeds werd aangehouden in afwachting van de inhoudelijke kabinetsreactie op het WOZ-gedeelte.

Voor WOZ- en BPM-zaken geldt dus in (hoger) beroep een lagere proceskostenvergoeding. De Hoge Raad heeft op 27 mei 2022 echter geoordeeld dat dit onderscheid in strijd is met het discriminatieverbod. Uit de uitspraak volgt dat de regelgever weliswaar onderscheid mag maken, maar dat redelijkerwijs onderbouwd moet worden waarom er geen sprake is van gelijke gevallen. Als het wel gaat om gelijke gevallen moet voor het onderscheid een objectieve en redelijke rechtvaardiging bestaan. Het gemaakte onderscheid was vooral gelegen in de door gemeenten veronderstelde aanzuigende werking die de verhoging van de proceskostenvergoeding voor WOZ-zaken met zich zou meebrengen. Volgens de Hoge Raad kan het realiteitsgehalte van die veronderstelling niet worden beoordeeld, en bevat dit geen steun om ook voor BPM-zaken een lagere proceskostenvergoeding vast te stellen. Bovendien was de verhoging van het forfaitaire bedrag bedoeld om bestuursorganen te prikkelen besluiten te nemen die minder snel bij de rechter komen. De Hoge Raad ziet niet in waarom die prikkel niet voor de WOZ en BPM zou opgaan.

JenV voert alsnog een invoeringstoets naar de verhoging uit en verwacht aankomende mei met de resultaten te komen.

3. <u>Geen uitkering van proceskostenvergoeding ingeval de WOZ-waarde of BPM slechts licht wordt bijgesteld.</u>

Er wordt verkend of de Wet WOZ kan worden gewijzigd zodat binnen een bepaalde bandbreedte van de waardevaststelling geen recht bestaat op uitkering van een proceskostenvergoeding. Een soortgelijke maatregel wordt nu ook voor

de BPM verkend. Voor de WOZ ontvangt u medio april de eerste resultaten van deze verkenning. Gedacht wordt om bij de bandbreedte aan te sluiten bij wat aanvaardbaar is binnen de taxatiepraktijk gezien de (civiele) jurisprudentie over een onrechtmatige daad van een taxateur, namelijk een afwijking van maximaal 10% (opwaarts en neerwaarts). De gedachte hierachter is dat voor een taxateur bij een afwijking in de waardering van maximaal 10% geen sprake is van een onrechtmatige daad te wijten aan de desbetreffende taxateur, waardoor geen sprake is van een onrechtmatigheid te wijten aan het bestuursorgaan bij het genomen besluit. Hierdoor wordt recht gedaan aan het feit dat bij een waardebepaling altijd sprake is van waarde binnen een bandbreedte, maar dat bij de waardevaststelling de waarde op een 'exacte' waarde wordt gesteld. Volgens cijfers van de Waarderingskamer ligt de gemiddelde waardeverandering na bezwaar tussen de 8-10%. Een alternatief is om tot een bepaalde bandbreedte een wijziging van de WOZ-waarde niet aan te merken tot een gegrondverklaring van een bezwaar of een beroep. Beide voorstellen dienen nog verder te worden uitgewerkt, waarbij met name nog tegemoet moet worden gekomen aan de bezwaren zoals hierna genoemd. Wij stellen voor om de maatregel aan de Landsadvocaat voor te leggen om te toetsen op juridische houdbaarheid, teneinde later een mogelijke hersteloperatie te voorkomen. Bij beide voorstellen zal het altijd mogelijk blijven om een aanpassing van een waarde (hoe klein ook) door te voeren, vanwege de doorwerking naar verschillende belastingen en heffingen.

Achtergrond
In 2014 is door JenV samen met BZK gewerkt aan het ontwerpbesluit Proceskosten WOZ-zaken. Het ontwerpbesluit introduceerde een aanvullende regeling op het Besluit proceskosten bestuursrecht. Het uitgangspunt van het voorstel was de vaststelling van een redelijke bijdrage in de kosten die een belanghebbende redelijkerwijs heeft moeten maken en die strookt met de reële werkbelasting van degene die beroepsmatig rechtsbijstand verleent en van de meegebrachte deskundige. De afdeling advisering van Raad van State heeft het voorstel destijds kritisch ontvangen. De afdeling meende dat er geen aanvullende regeling nodig was om proceskosten te kunnen matigen, omdat het Besluit proceskosten bestuursrecht hiertoe al verschillende mogelijkheden bood, zoals het samenvoegen van zaken. Ook had de afdeling twijfels bij de omvang van het probleem. Sindsdien neemt de Waarderingskamer in haar toezicht ook de omvang van de ncnp-procedures mee en is duidelijk de opwaartse stijging te zien van het aandeel ncnp-procedures. Gemeenten geven aan dat het samenvoegen van zaken niet mogelijk is, omdat in de meeste gevallen sprake is van niet-verbonden belanghebbenden.

Het onderzoek van het WODC uit 2021 naar de werkwijze en het verdienmodel van ncnp-bedrijven heeft voor de WOZ de waardevaststelling als oorzaak aangewezen voor het probleem. Volgens het WODC zorgt de modelmatige waardebepaling ervoor dat pas in bezwaar naar de individuele woning wordt gekeken en eventuele fouten worden gecorrigeerd. Voorheen kende de Wet WOZ een bepaling bekend als de 'Fierensmarge', waardoor binnen een bepaalde marge de waarde werd geacht toch juist te zijn vastgesteld. De Hoge Raad oordeelde in het 'Fierensmarge-arrest' dat deze bepaling buiten toepassing moest blijven wegens strijd met artikel 1 Eerste Protocol bij het EVRM, maar liet het aan de wetgever over om andere wijze het door de bepaling nagestreefde doel te bereiken. De voorgestelde maatregel regelt dat alsnog.

4. Verplicht informeel traject voor de WOZ.

Er wordt verkend om met wetgeving te komen om een verplicht informeel traject te starten voorafgaand aan de bezwaarfase. Voor deze verkenning zullen wij de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Waarderingskamer om de gegevens vragen. Afhankelijk hiervan is het streven om u medio april de eerste resultaten van de verkenning toe te sturen. In de Kamerbrief van 30 september 2022 waarin onder meer een inhoudelijke reactie op het WOZ-gedeelte van het WODC-rapport naar de werkwijze en het verdienmodel van ncnp-bedrijven is gegeven is als verbeterpunt genoemd om informeel contact te bieden aan burgers bij een (mogelijk) onjuiste WOZ-waarde. Door het kabinet wordt verkend of een wettelijke basis voor een dergelijk traject noodzakelijk is of dat in de praktijk al optimaal gebruik wordt gemaakt van het informele traject.

5. Intensiveren van de handhavingsstrategie in de parallelimport.

U krijgt medio april een concept-kamerbrief om de Tweede Kamer te informeren over de handhavingsstrategie van de Belastingdienst in de parallelimport voor de komende jaren. Hierbij is de insteek om o.a. aan de voorkant het toezicht op de juistheid van taxatierapporten te intensiveren, zodat te lage taxaties op basis van niet bestaande schades worden aangepakt, zodat dit ook tot een lager aantal bezwaar- en beroepsprocedures leidt. Verder zullen hiermee ook de bonafide partijen in de autobranche beter worden beschermd.

6. Niet langer uitkeren van immateriële schadevergoeding (IMS) bij de BPM.

Met ambtelijk JenV wordt bezien in hoeverre het mogelijk is de praktijk van het uitkeren van een IMS bij dit type zaken een halt toe te roepen. Een IMS wordt uitgekeerd als gevolg van de spanning en frustratie die het gevolg zou zijn van de lange duur van een procedure. Het is evenwel zeer de vraag of die vergoeding redelijk is wanneer belanghebbende niet op de hoogte is dat er namens hem wordt geprocedeerd.

afspraken over behandeling van gegevens'

Communicatie
Er wordt media-aandacht gegenereerd voor het plan van aanpak, waar u al een apart voorstel van communicatie voor heeft gehad. In het vervolgtraject blijft communicatie ook betrokken.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Ministerie van Financiën

ma 27/3 9.15 - 9.45

TER BESLISSING
Aan
de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie Verbruiksbelastingen\, Douane en Internationale aang.

Persoonsgegevens

nota

Notitie evaluatie bijzondere regelingen autobelastingen

Datum
3 maart 2023

Notanummer
2023-0000074661

Bijlagen
1. rapport evaluatie bijzo
2. Aanbiedingsbrief evalu

Aanleiding

- SEO heeft vorig jaar een evaluatie uitgevoerd naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van 41 bijzondere regelingen in de autobelastingen. Het gaat om 14 BPM-regelingen en 27 MRB-regelingen.
- Op 1 juli 2022 is de evaluatie naar de Kamer gestuurd. Hierbij is aangekondigd later met een inhoudelijke reactie te komen op de aanbevelingen van het rapport. Aan de hand van deze notitie en voorjaarsbesluitvorming kan een reactie worden opgesteld.
- In deze notitie treft u onze overwegingen aan bij de regelingen per categorie en ons advies ten aanzien van beëindigen dan wel versoberen van enkele regelingen via het BP 2024, via BNG of aan een volgend kabinet te laten. Afhankelijk van uw keuzes stellen wij een kamerbrief en wetgeving op.
- Tevens zijn de keuzes relevant voor de voorjaarsbesluitvorming; de nog openstaande kabinetsreacties op negatief geëvalueerde fiscale regelingen evaluaties liggen bij de vierhoeken op tafel. Dit staat geagendeerd voor de ambtelijke vierhoek van 21 maart. Uw eventuele reactie op deze nota zullen wij in de voorbereiding meenemen.

20.03.23

Bespreken

Beslipunt

Gaat u akkoord met de in deze nota opgenomen adviezen? Indien gewenst zijn wij graag bereid dit nader toe te lichten.

Kernpunten

- Het onderzoek van SEO geeft voldoende aanleiding om te overwegen enkele bijzondere regelingen af te schaffen dan wel aan te passen vanuit vereenvoudigings- of duurzaamheidsperspectief. SEO concludeert dat het vaak onmogelijk is doeltreffendheid en doelmatigheid vast te stellen, de uitvoeringscomplexiteit van veel regelingen hoog is, en de noodzaak tot overheidsingrijpen vaak achterhaald is.
- SEO adviseert de volgende regelingen aan te passen:
  - die een publiek belang dienen (o.a. politie, ambulance, brandweer), door deze te vervangen door een verhoging van budgetten (of, waar nodig, een subsidieregeling) zodat hetzelfde doel wordt behaald terwijl de prikkel voor realisatie van milieudoelstellingen via de autobelastingen niet wordt verminderd;

(1) wel BP 2024
(2) uitvoering later afh. BD
(3) budgetten goed doorrek.

- die dienen ter stimulatie van ondernemerschap (bestelauto ondernemer), door deze te vervangen voor beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten voor het milieu. In de BPM wordt de bijzondere regeling voor bestelauto al in 2025 afgeschaft;
- die het rijden op gas stimuleren, door deze af te schaffen;
- voor het behoud van mobiel erfgoed (oldtimers), door deze toe te spitsen op specifieke modellen die tot mobiel erfgoed worden gerekend;
- die het beperkt gebruik van de weg faciliteren (zoals kampeerauto's), door deze anders vorm te geven door ze te belasten naar gebruik;
- die dienen ter bevordering van taxi's en OV, door ze af te schaffen of te vervangen voor beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten voor het milieu. Dit geldt alleen voor de MRB, in de BPM is de bijzondere regeling voor deze doelgroep al in 2020 afgeschaft.

- Voor de evaluaties die deze kabinetsperiode tot stand komen geldt dat bij een negatief oordeel het uitgangspunt is om deze regeling af te schaffen of te versoberen.
- Ondanks dat het afschaffen dan wel versoberen ook tot vereenvoudiging in de uitvoering kan leiden, zijn dit wel aanpassingen die mogelijk IV capaciteit zullen vragen. Binnen de keten Auto van de Belastingdienst zijn de mogelijkheden om IV-capaciteit vrij te maken voor nieuwe wijzigingen voor de korte termijn (2 à 3 jaar) beperkt. Daarom is niet op voorhand te zeggen op welke termijn wijzigingen doorgevoerd kunnen worden. Beleidsmatig ligt het voor de hand om de - af te schaffen/te versoberen - regelingen in 2024 of 2025 inwerking te laten treden. Er zal dus worden bezien of dat inpasbaar is.
- Formele uitspraken over de uitvoerbaarheid van de voorgestelde maatregelen voor de Belastingdienst zullen verlopen via een uitvoeringstoets. Afhankelijk van de uitkomst van de uitvoeringstoets kan besloten worden per wanneer bepaalde maatregelen ingevoerd kunnen worden. Hierover wordt u op een later moment geïnformeerd.
- Dit neemt niet weg dat wetgeving voor (een deel van) de af te schaffen of aan te passen regelingen in het Belastingplan 2024 mee zou kunnen lopen.

Advies

Onderstaand treft u ons advies onderverdeeld in de volgende categorieën:

A. Voorstel tot beëindigen dan wel versoberen via BP 2024, waarbij datum inwerkingtreding per maatregel afhankelijk is van uitvoerbaarheid en politieke afweging.
B. Afschaffen bij invoering BNG 20230 i.v.m. gebruik op de weg.
C. Behouden i.v.m. publiek en/of sociaal belang.

In de toelichting is per maatregel een uitgebreidere onderbouwing gegeven.

A. De regelingen **te beëindigen c.q. te versoberen en mee te nemen in het BP 2024 of juist expliciet later te bezien.** De daadwerkelijke inwerkingtredingsdatum is afhankelijk van een uitvoeringstoets**. Bent u hiermee akkoord?**

Uitzonderingen in de MRB in BP 2024 meenemen	*Gebruikers 2020*	*Beslag 2020 (mln)*	*Beslag 2023 (mln)*	*Opbrengst bij afschaffen/ versoberen (incl. gedragseffect)*	*Voorstel*
1. Nihiltarief OV-autobussen op LPG of aardgas[1]	<33	-	-	-	Beëindigen
2. Vrijstelling taxi	28.376	50,50	50	50	Beëindigen
3. Brandstoftoeslag nihil of verlaagd voor gas	82.747	78,2	70,9	35,45[2]	Beëindigen
4. Kwarttarief kampeerauto[3]*	122.935	334[4]	238,6[5]	40[6]	versoberen tot halftarief, dan wel beëindigen
5. Halftarief kampeerauto (bedrijfsmatige verhuur)*	996	1,8	1,8	1,8	beëindigen
6. Kwarttarief paardenvervoer*	2.954	1,4	1,4	1,4	versoberen tot halftarief, dan wel beëindigen
7. Vrijstelling lijkwagens	1.138	1,7	1,7	1,7	Beëindigen
8. Vrijstelling oldtimers (motorrijtuigen van 40 jaar en ouder')	199.118	74,8	99	9[7]	Versoberen: alleen auto's bouwjaar tot (bijvoorbeeld) 1988
9. Overgangsregeling oldtimers[8]	76.621	13	10	0	Loopt t/m 2027, stopt dan van rechtswege. Geen noodzaak aan te passen
Uitzonderingen in de BPM in BP 2024 meenemen					
10. Teruggaaf lijkwagens	36	0,4	0,4	0,4	Beëindigen
11. Teruggaaf geldtransport	<10	-	-	-	Beëindigen
Niet al meenemen in BP 2024					
12. Verlaagd tarief bestelbus ondernemer[9]	811.511	959	1.112	890[10]	Beëindigen, overlaten aan volgend kabinet

- Gegeven de financiële gevolgen zal er zeker weerstand van de betreffende groepen komen. I&W steunt i.v.m. BNG. Vanuit LNV zal er aandacht zijn voor aanpassing van de regeling voor paardenvervoer en vanuit EZK voor het aanpassen van regelingen die ondernemers raken zoals taxi's, lijkwagens, geldtransport.
- Enkele) gemiddelde effecten op microniveau op jaarbasis:
  - Voor taxi's, meestal rijdend op diesel, komt de MRB bij afschaffing van de vrijstelling bij een gemiddeld gewicht van 1400 kg uit op

---

[1] Nihiltarief OV-bussen is op basis van CBS-gegevens.

[2] Verwachting is dat opbrengst snel afneemt naar 0 bij afschaffing van deze nilhil/verlaagde toeslag door de veronderstelling dat men deels zal overstappen naar benzine.

[3] Maatregelen 4, 5, 6 tav kampeerauto en paardenvervoer zouden ook in categorie B kunnen vallen aangezien zij te maken hebben met gebruik van de weg.

[4] SEO is hier uitgegaan van alle kampeerauto's zonder schorsing. Het gerapporteerde budgettaire beslag in bijlage 9 van de Miljoenennota houdt wel rekening met schorsing. Bij schorsing wordt dan geen budgettair beslag berekend als gevolg van het kwart-tarief. Circa de helft van de gebruikers schorst de kampeerauto een deel van het jaar.

[5] In tegenstelling tot 2020 wordt hier rekening gehouden met het schorsen van kampeerwagens.

€ 1350 (inclusief opcenten Zeeland € 1650). Een emissieloos voertuig (EV) is op dit moment nog vrijgesteld. Bij een volledige MRB (v/a 2026) bij een gewicht van 1700 kg zou de MRB voor een EV uitkomen op € 705 (inclusief opcenten Zeeland € 1125).

- Voor een personenauto op schoon gas met nihil/verlaagde brandstoftoeslag neemt de MRB bij een gewicht van 1300 kg toe met ca €600 per jaar toe (inclusief opcenten Zeeland van € 1065 naar € 1590).
- Voor kampeerauto's bedraagt de MRB nu bij een gemiddeld gewicht van 2600 kg, meestal rijdend op diesel, € 690 (inclusief opcenten Zeeland € 880), bij versoberen tot een halftarief wordt dit verdubbeld. Hierbij is geen rekening gehouden met eventueel schorsen (wat nu in de helft van de gevallen wel al gebeurt). Gemiddeld schorst men ruim de helft van een jaar. In gevallen zullen de effecten daardoor aanzienlijk lager uitkomen, maar er zullen forse uitschieters zijn (zeer zware kampeerauto's en bij niet schorsen), waarbij de perceptie is te betalen terwijl men veel in buitenland rijdt.
- Bij een bestelauto van een ondernemer op diesel is de MRB met verlaagd tarief bij een gewicht van 1700 kg € 550 euro (een bestelauto heeft geen opcenten). Zonder verlaagd tarief wordt de MRB gelijk aan die van een personenauto van 1700 kg (maar blijft zonder opcenten) € 1705: €1150 hoger.

B. Wij adviseren de volgende MRB-regelingen - die samenhangen met het beperkt gebruik van de weg – **af te schaffen** bij invoering van BNG of bij invoering van de Vrachtwagenheffing:

Uitzonderingen in de MRB	*Gebruikers 2020*	*Beslag 2020 (mln)*	*Voorstel afschaffen*
1. Teruggaaf bedrijfsvoertuigenpark vrachtwagens	45	0,2	Vrachtwagenheffing
2. Gematigd tarief rijdende winkel	852	0,2	Vrachtwagenheffing
3. Vrijstelling keuringsritten met geschorst kenteken	67.405	0,1	BNG
4. Kwarttarief kermis- en circus	970	0,5	Vrachtwagenheffing

[6] Bij versoberen naar halftarief wordt een opbrengst van € 40 mln verwacht, bij beëindigen wordt een opbrengst van € 99 mln verwacht.

[7] Doordat versoberd wordt door het bouwjaar op een jaartal vast te zetten zal het oldtimer wagenpark niet langer elk jaar een nieuwe lichting auto's erbij krijgen. Hierdoor zal de opbrengst elk jaar komen uit dit cohort dat onder de oude regeling als oldtimer meegenomen zou worden maar onder de nieuwe regeling niet meer. Daarmee zal de opbrengst een oplopende reeks zijn. Hier wordt uitgaan van invoering per 2028 en jaartal van 1988 (2028 – 40 jaar).

[8] Bij versobering van de vrijstelling voor oldtimers zal de hiermee samenhangende overgangsregeling ook moeten vervallen. De opbrengst loopt af naar nul in 2028.

[9] De bpm-vrijstelling bestelauto ondernemer wordt per 1 januari 2025 afgeschaft. Eerder is een politieke keuze gemaakte om de voorgestelde mrb-dekkingsmaatregel in Belastingplan 2023 in te trekken omdat de bpm- en mrb-maatregelen tot hogere lasten voor ondernemers zouden leiden voor ondernemers met een bestelauto. Om die reden kan gekozen worden om de beslissing over de mrb-regeling voor bestelauto's van ondernemers aan een volgend kabinet te laten.

[10] Hierbij is uitgegaan van een gedragseffect van 20%.

5.	Kwarttarief werktuig of -plaats	413	0,2	Vrachtwagenheffing
6.	Vrijstelling wegenbouw	196	0,2	BNG
7.	Vrijstelling gebruik openbare weg over geringe afstand	288	0,3	BNG
8.	Tarief bedrijfsvoorraad / herstelbedrijf	32.008	13,7	BNG

C. Wij adviseren de volgende BPM- en MRB regelingen die een publiek - of sociaalmaatschappelijk belang dienen vooralsnog **te behouden**:

Uitzonderingen in de MRB	*Gebruikers 2020*	*Beslag 2020 (mln)*
1. Aftrek gewicht rolstoelinstallatie	2.100	0,1
2. Verlaagd tarief bestelauto ingericht voor gehandicapten	12.080	15,8
3. Vrijstelling ambulances	1.508	3,7
4. Vrijstelling dierenambulances	298	0,4
5. Vrijstelling voor defensie- en politiemotorrijtuigen	14.054	14,9
6. Vrijstelling brandweer	5.001	4,5
7. Vrijstelling reinigingsdiensten	3.551	1,4
8. Vrijstelling buitenlandse motorrijtuigen	73	-
9. Vrijstelling gecombineerd rail-wegvervoer	<10	-

Uitzonderingen in de BPM[11]	*Gebruikers 2020*	*Beslag 2020 (mln)*
10. Vrijstelling bijzondere kentekens	1111	11 mln
11. Vrijstelling militaire voertuigen	n.b.	n.b.
12. Vrijstelling bij invoer in specifieke omstandigheden	6688	13 mln
13. Teruggaaf politievoertuigen	814	10,6 mln
14. Teruggaaf brandweer	110	1,4 mln
15. Teruggaaf invalide voertuigen	<10	-
16. Teruggaaf ambulances	63	1,2 mln
17. Teruggaaf gevangenenvervoer	<10	-
18. Teruggaaf groepsrolstoelvervoer		1,2 mln
19. Teruggaaf dierenambulances	<10	-
20. Teruggaaf bestelauto's gehandicapten	304	4,1 mln

[11] Budgettair beslag bij bijzondere kentekens en invoer in specifieke omstandigheden staan niet in de evaluatie, hier is een eigen inschatting voor gemaakt.

Toelichting
Onderstaand treft u een uitgebreidere redenatie bij de belangrijkste regelingen. Hierbij is rekening gehouden met uw eerdere opmerkingen ten aanzien van afschaffen MRB paardenvervoer en kampeervervoer n.a.v. uw werkbezoek. Beide zien op gebruik van de weg en kunnen daardoor ook later bij invoering BNG of Vrachtwagenheffing afgeschaft worden (categorie B).

Categorie A. nu besluiten tot afschaffen dan wel versoberen.
Kwarttarief in de MRB voor paardenvervoer

- De regeling is bedoeld om voertuigen te compenseren vanwege beperkte gebruik van de weg. Volgens de onderzoekers staat de doelstelling hiervan op gespannen voet met de grondslag van de MRB, omdat de MRB om een belasting op bezit is. Bovendien is het een aanname dat deze voertuigen slechts beperkt gebruik van de weg maken, er wordt namelijk niet gecontroleerd of een voertuig beperkt wordt gebruikt. Soortgelijke conclusie heeft ook de Algemene Rekenkamer getrokken (rapport 2019).
- Gelet op het voorgaande is de regeling als niet doeltreffend geoordeeld.
- De huidige definitie om voor het kwarttarief bij paardenvervoer in aanmerking te komen is summier: *het motorrijtuig moet uitsluitend niet-beroepsmatig ten behoeve van de paardensport worden gebruikt.*
  De facto hoeft de belastingplichtige enkel een verklaring te overleggen waaruit dit blijkt.
- De Belastingdienst ontvangt regelmatig verzoeken van personen- en bestelauto's die niet geschikt (veilig en diervriendelijk) zijn voor het vervoeren van paarden. Ook is het gebruik van de regeling de afgelopen jaren fors toegenomen: van 1.898 gebruikers in 2018 tot 2.954 in 2020.
- Het lijkt erop dat een toenemend deel van de verzoeken slechts is gericht op het (onterecht) verkrijgen van het kwarttarief.
- Deze regeling is vanwege de ruime interpretatie van de voorwaarden moeilijk uitvoerbaar. Dit werkt misbruik in de hand, wat ook terug is te zien in de cijfers.

  Oplossingsrichtingen:
- Afschaffen van het kwarttarief voor paardenvervoer. Voor paardentransport zijn er specifieke voertuigen nodig, die doorgaans zwaar wegen. Zonder de vrijstelling betalen deze voertuigen, vanwege het zware gewicht, meer MRB. Tegelijkertijd stoten deze voertuigen ook relatief veel CO_2-uit. Het is een politieke keuze om het fiscaal nadeel te blijven corrigeren of juist te kiezen dat de milieuprikkels in de MRB ook van toepassing wordt voor deze groep voertuigen. Het afschaffen van de vrijstelling draagt ook bij aan de fiscale neutraliteit in de MRB.
- Een alternatief is om in de wet nader toe te lichten aan welke inrichtingseisen het motorrijtuig moet voldoen en wat onder paardensport wordt verstaan.
- Afschaffen van de regeling heeft de voorkeur in het kader van de eenvoud en uitvoerbaarheid.

Lagere tarieven in de MRB voor kampeerauto

- De regeling is bedoeld om voertuigen te compenseren vanwege beperkte gebruik van de weg. Volgens de onderzoekers staat de doelstelling hiervan op gespannen voet met de grondslag van de MRB, omdat de MRB om een belasting op bezit is. Bovendien is het een aanname dat deze voertuigen slechts beperkt gebruik van de weg maken, er wordt namelijk niet gecontroleerd of een voertuig beperkt wordt gebruikt. Soortgelijke conclusie heeft ook de Algemene Rekenkamer getrokken (rapport 2019).
- Gelet op het voorgaande is de regeling als niet doeltreffend geoordeeld.
- Kampeerauto's vallen uiteen in de categorieën 'af-fabriek' en 'ombouw'.
- De Belastingdienst signaleert en constateert bestelauto's die soms met veel kunst- en vliegwerk worden omgebouwd om aan de inrichtingseisen te voldoen. Er worden op internet zelfs kampeersets te huur aangeboden om het motorrijtuig (tijdelijk) aan de vereisten voor de RDW-keuring en de voorwaarden van de Belastingdienst te laten voldoen. Deze sets worden na keuring weer uit de bestelauto verwijderd. Dit is in strijd met de voorwaarden.
- Het beoordelen van de individueel omgebouwde kampeerauto is arbeidsintensief. Toezicht aan de voorkant, bij indiening van het verzoek, is van belang. Dit is merendeels een kantoortoetsing op basis van meegestuurde foto's van de auto.
- Als een auto eenmaal een kampeerautotarief heeft, krijgt de volgende houder automatisch het kampeerautotarief (art. 5aa UB MRB), zonder een nieuwe toetsing.
- Oneigenlijk gebruik van de regeling kan alleen worden vastgesteld als een motorrijtuig stilstaand wordt gecontroleerd en daarbij de inrichting kan worden beoordeeld.
- Daar komt ook bij dat meer dan de helft van de kampeerauto's (minimaal 1 keer) een deel van het jaar wordt geschorst, waardoor de MRB de facto lager uitvalt dan het geldende kwarttarief.

<u>Oplossingsrichtingen:</u>

- Gelet op dat meer dan de helft van de kampeerauto's door schorsing de facto een lagere MRB betaalt dan het geldende kwarttarief kan overwogen worden om het kwarttarief af te schaffen c.q. te versoberen (bijvoorbeeld halftarief).
- Een ander alternatief is om de definitie van de regeling te beperken tot de groep grote af-fabriek campers en daarmee de groep "ombouwer" uit te sluiten van de regeling.
- Bij deze regeling moet rekening worden gehouden met het hoge aantal gebruikers (122.935 in 2020). Als de regeling wordt afgeschaft of aangepast, leidt dit naar verwachting tot een tijdelijke verhoging van de druk op de capaciteit van CAP en de Belastingtelefoon. Veel belastingplichtigen zullen immers vragen hebben over de nieuwe situatie.
- Afschaffen van de regeling heeft de voorkeur in het kader van de eenvoud en uitvoerbaarheid.

Nihiltarief in de MRB voor OV-autobussen op LPG of aardgas en verlaagde brandstoftoeslag voor gas in de MRB

- In de MRB zijn *het nihiltarief in de MRB voor OV-autobussen op LPG of aardgas* alsmede *de verlaagde brandstoftoeslag voor gas* destijds in de wet opgenomen om het rijden op aardgas te stimuleren, terwijl het overheidsbeleid nu het gebruik hiervan juist probeert terug te dringen. Daarnaast zijn er nu meer CO_2-zuinigere of emissievrije alternatieven beschikbaar.
- Gelet op voornoemde is de doelstelling van deze regelingen achterhaald.
- Daarnaast kost de uitvoering van de regeling voor autobussen – in verhouding tot het aantal gebruikers - relatief veel capaciteit om vast te stellen of een autobus daadwerkelijk wordt ingezet in het openbaar vervoer.
- Afschaffen van de regeling heeft de voorkeur in het kader van de eenvoud en uitvoerbaarheid.

De BPM-teruggaafregeling voor geldtransportvoertuigen

- De regeling voor geldtransportvoertuigen is destijds in de BPM opgenomen omdat deze voertuigen binnen de huidige regels als personenauto worden aangemerkt doordat de laadruimte zitplaats biedt aan een bewaker.
- De aanvragers van de regeling betreffen private partijen. De regeling is daarmee de facto (net als de BPM-vrijstelling bestelauto ondernemer) een ondernemersregeling voor geldtranssport.
- Voor de MRB geldt er geen uitzondering. Voor deze verschillende keuzes is geen onderbouwing gevonden.
- Ondanks dat het gaat om een zeer gering aantal aanvragen, legt de regeling verhoudingsgewijs een grote druk op de uitvoering waarvoor wel capaciteit moet worden vrijgemaakt (<10).
- De BPM-vrijstelling bestelauto ondernemer wordt mede om milieuredenen afgeschaft. Een gemiddeld geldtransportvoertuig stoot – net als bestelauto's - veel CO_2 uit.
- Wij adviseren de uitzondering te schrappen en daarmee de BPM ook op deze groep van toepassing te laten zijn.

MRB-vrijstelling voor taxi's

- De MRB-vrijstelling voor taxi's heeft als doelstelling het OV te stimuleren. De maatregel is niet doeltreffend en doelmatigheid is moeilijk vast te stellen.
- Ontwikkelingen met deelfietsen/auto's en de toename van thuiswerken maken de regeling ook minder actueel.
- Volgens SEO zal het effect van de regeling op de reiskosten hoogstwaarschijnlijk zeer beperkt zijn. Dit blijkt uit een berekening waarin de stimulatie per reizigerskilometer is uitgedrukt. Met iets meer dan € 0,03 per kilometer is deze stimulatie relatief laag ten opzichte van het standaard kilometertarief van € 2,35.
- Ook laat volgens SEO het onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit (2018) zien dat reizigers in het openbaar vervoer slechts beperkt reageren op prijsveranderingen.
- De regeling heeft mogelijk wel effect op het aanbod van taxi's en OV, maar dat is niet goed na te gaan.

- De BPM-teruggaaf voor taxi's en OV is per 1 januari 2020 afgeschaft. Een reden voor de afschaffing was om de taxibranche een prikkel te geven om over te stappen naar zuinigere voertuigen. Dit milieuargument is ook voor de MRB-regeling van toepassing.
- Als alternatief kan de regeling omgevormd worden naar een directe subsidie voor aanbieders. Dit kan ook het aanbod van taxi's en OV beïnvloeden, maar zorgt – net als de fiscale regeling – ervoor dat de prikkel om lichte en milieuvriendelijke voertuigen te gebruiken ook bestaat voor voertuigen die in de huidige situatie onder de regeling vallen.
- Daar komt nog bij dat ondernemers de MRB van de fiscale winst kunnen aftrekken.
- Voor de gebruikers van de regeling voor taxi's en OV geldt dat zij waarschijnlijk niet gemakkelijk hun bezit van voertuigen kunnen aanpassen.

MRB-vrijstelling lijkwagens en BPM-teruggaaf lijkwagens

- De gebruikers van de regelingen voor lijkwagens zijn ondernemers en vallen niet onder een overheidstaak of een semipublieke dienst.
- Voor de MRB geldt nog in het bijzonder dat deze voertuigen beperkt gebruik van de weg maken (overdag).
- De functie van deze regeling is dat uitvaarten tegen een lager budget kunnen plaatsvinden. Gelet op het feit dat de gebruikers van de regeling ondernemers zijn is het doel van deze regeling niet meer actueel.
- Daar komt nog bij dat ondernemers de MRB van de fiscale winst kunnen aftrekken.
- Een gemiddelde lijkwagen stoot – net als bestelauto's - veel CO_2 uit. De BPM-vrijstelling bestelauto ondernemer wordt mede om milieuredenen afgeschaft.
- Gelet op voorgaande is het advies om de uitzonderingen in de BPM en MRB te beëindigen zodat de fiscale milieuprikkels ook op deze groep van toepassing wordt.

Oldtimersvrijstelling in de MRB en overgangsregeling in de MRB

- De oldtimerregeling in de MRB (voor auto's van 40 jaar en ouder) is oorspronkelijk ingevoerd vanwege beperkt gebruik van de weg door deze groep, maar is in de loop van de tijd veranderd naar behoud van mobiel erfgoed. De regeling heeft geen duidelijkere doelstelling.
- Volgens onderzoekers is het verwachte neveneffect van de regelingen een toename in het gebruik van oude voertuigen die relatief vervuilend zijn.
- Ook wordt het gebruik van deze voertuigen niet gemonitord en is daarom niet goed te achterhalen of het oorspronkelijke doel wordt behaald.
- Het afschaffen van deze regelingen heeft volgens SEO geen negatief effect op het behoud van mobiel erfgoed behalve dat de kosten hiervan zullen stijgen.
- Het afschaffen van de vrijstelling heeft tot gevolg dat houders van een oldtimer MRB gaan betalen. Een deel van de oldtimers krijgt naast de reguliere MRB ook te maken met de fijnstoftoeslag in de MRB. Het gaat om de houders van een personen- of bestelauto die op diesel rijdt en die een fijnstofuitstoot heeft van meer dan 5 milligram per kilometer. Van veel oldtimers is de fijnstofuitstoot niet geregistreerd in het

kentekenregister. In dat geval wordt, behoudens tegenbewijs, de fijnstoftoeslag meegerekend in het tarief.

- Overigens hoeft op dit moment een motorrijtuig niet over een (functionerende) kilometerteller te beschikken. Bij de introductie van BNG zal moeten worden bepaald hoe we hiermee omgaan. De verplichting tot een functionerende kilometerteller zal bij het overgrote deel van de motorrijtuigen geen problemen opleveren. Voor een deel van de motorrijtuigen ligt dit anders. In het bijzonder voor oudere motorrijtuigen zonder kilometerteller die tot het mobiel erfgoed worden gerekend kan het inbouwen van een voorziening om de kilometerstand vast te leggen op praktische maar ook meer principiële bezwaren stuiten. Dit is dan ook de reden voor het advies om de vrijstelling voor oldtimers, ondanks dat ze beperkt gebruik maken van de openbare weg, niet af te schaffen maar te versoberen tot een vrijstelling voor auto's met een bouwjaar tot bijvoorbeeld 1988 (bouwjaar nader te bepalen afhankelijk wanneer deze maatregel inwerking kan treden). Daarmee wordt deze groep ontzien en tegelijkertijd voorkomen dat er (na 2030) nieuwe oldtimers de regeling instromen waarbij de kilometerteller wel aanwezig is en functioneert.
- De huidige overgangsregeling voor oldtimers zal eind 2027 vanzelf aflopen. Op dat moment zijn alle motorrijtuigen die bij invoering van de nieuwe wetgeving voor oldtimers 25 jaar oud waren minstens 40 jaar oud. Hiermee eindigt de overgangsregeling voor oldtimers. Indien wordt gekozen om de oldtimervrijstelling vóór 2028 te beëindigen, dan is het advies om ook de overgangsregeling af te schaffen.

Verlaagd tarief in de MRB bestelauto ondernemer

- Het doel van de regelingen voor de bestelauto ondernemer is het stimuleren van ondernemerschap.
- Het budgettaire beslag van de regelingen voor bestelauto ondernemer is hoog (€ 959 mln in 2020) terwijl deze voertuigen substantieel bijdragen aan de totale emissie door het wegverkeer.
- In de evaluatie wordt opgemerkt dat de afgelopen jaren de stijging van het totale budgettair beslag van bijzondere regelingen voor de BPM vrijwel geheel (ca. 99 procent) was te verklaren door de BPM-vrijstelling bestelauto ondernemer. De stijging van het budgettair beslag van bijzondere regelingen voor de MRB was voor het grootste gedeelte (ca. 70 procent) te verklaren door de MRB-tariefreductie bestelauto ondernemer.
- Daar komt nog bij dat ondernemers de MRB van de fiscale winst kunnen aftrekken. Ook worden over bestelauto's geen provinciale opcenten geheven. Een gemiddelde bestelauto ondernemer betaalt nu ca. € 45 MRB per maand. Een vergelijkbare diesel bestelauto particulier betaalt ca. € 140 per maand.
- In de evaluatie wordt aanbevolen om de regelingen die dienen ter stimulatie van ondernemerschap te vervangen door beleid dat hetzelfde doel behaalt zonder negatieve effecten voor het milieu.
- De BPM-vrijstelling bestelauto ondernemer wordt al per 1 januari 2025 afgeschaft. Eerder is een politieke keuze gemaakte om de voorgestelde MRB-dekkingsmaatregel in Belastingplan 2023 in te trekken omdat de BPM- en MRB-maatregelen tot hogere lasten voor ondernemers zouden leiden voor ondernemers met een bestelauto.

- Om die reden kan gekozen worden om de beslissing over de MRB-regeling voor bestelauto's van ondernemers mee te laten lopen in de voorjaarsbesluitvorming of aan volgend kabinet te laten.

Categorie B. beëindigen MRB-regelingen in relatie tot de tariefstructuur van BNG

- Binnen BNG staan uitzonderingen in principe niet ter discussie. Wel is in de Kamerbrief van 1 juli 2022 aangekondigd dat nader wordt onderzocht of de uitzonderingen nog logisch zijn bij een systeem dat is gebaseerd op gereden kilometers. Uitzonderingen in de huidige wetgeving die het gevolg zijn van de wens om rekening te houden met het beperkt gebruik van de bewuste voertuigen, kunnen in principe komen te vervallen. Als de MRB wordt gebaseerd op het gereden kilometers dan wordt automatisch rekening gehouden met het (beperkt) gebruik van de weg.
- Van belang is dat een aantal categorieën voertuigen die vaak zwaar zijn: rijdende winkels, kermis- en circusvoertuigen en rijdende werktuigen en bouwplaatsen. In het BnG-traject is de principekeuze gemaakt tarieven te gaan differentiëren naar gewicht, conform de huidige MRB. Het afschaffen van deze bijzondere regelingen voor deze voertuigen ertoe leiden dat zij onder de systematiek van BnG toch zwaarder worden belast
- Afhankelijk van de vormgeving van de BNG zouden de volgende voertuigen vanwege het zware gewicht eventueel onder de Vrachtwagenheffing kunnen vallen:
  - Rijdende winkel
  - Kermis- en circus
  - Werktuig of werkplaats
- Voor de BNG blijven dan alleen regelingen over die vanwege praktische redenen zijn uitgezonderd.

Categorie C. Regelingen vooralsnog behouden die een publiek- of sociaalmaatschappelijk belang dienen:

- Het doel van de regelingen die een publiek belang dienen is dat de gebruikers een (semi)publieke taak kunnen dienen tegen lagere kosten, omdat bij aanschaf en houderschap geen BPM respectievelijk MRB verschuldigd is. Dit doel is nog actueel, aangezien de publieke functie van deze gebruikers over de afgelopen jaren niet sterk is veranderd. Ook zijn de gebruikers beperkt in omvang.
- De regelingen die een sociaalmaatschappelijk belang dienen hebben als doel het compenseren van de hogere kosten van een zwaarder voertuig vanwege een rolstoelinstallatie, of vanwege de benodigde ruimte voor een rolstoel. Ook dit doel is actueel.
- In tegenstelling tot het SEO-advies adviseren wij voornoemde regelingen **niet** om te zetten naar een subsidie of een verhoging van budgetten bij betreffende instanties omdat:
  - De voertuigen dermate specifiek zijn dat het omzetten naar subsidie of hogere budgetten geen significante extra CO_2-reductie zal opleveren. Daar komt nog bij dat de EV-markt voor de specifieke voertuigen nog in de beginfase zit.
  - Het lastig is om de jaarlijkse kosten van de publieke instanties vooraf goed in te schatten: vaststellen hoeveel en welk type voertuigen voor betreffende periode nodig zijn, en wat deze wagens dan zullen kosten. Dat maakt overheveling naar

budgetten aan de uitgavenkant een ingewikkelde operatie met onvermijdelijke herverdelingseffecten.
- De uitvoeringskosten bij een eventuele omzetting naar subsidie zullen naar verwachting hoger liggen dan de uitvoeringskosten bij deze fiscale regeling. De kennis inzake de inrichtingseisen van een voertuig is immers al aanwezig bij de Belastingdienst. Bij het omzetten naar een niet-fiscale subsidie zal een andere uitvoeringsorganisatie of een lagere overheid (gemeente) belast worden met de taak waarbij ook medewerkers met de benodigde kennis en expertise moet worden opgericht.

Uitvoeringsaspecten

- De komende jaren zullen binnen het middel Auto verschillende nieuwe maatregelen worden ingevoerd. Zo wordt de BPM-vrijstelling voor bestelauto ondernemer per 2025 afgeschaft. De grootse verandering is de beoogde introductie van BNG. In het Coalitieakkoord is afgesproken dat BNG in 2030 wordt ingevoerd. Daarnaast gaan vrachtauto's met een toegestane maximum massa ≥ 3.500 kg op de Nederlandse (snel)wegen naar verwachting in de loop van 2026 een heffing per kilometer betalen met de invoering van de nieuwe vrachtwagenheffing. De invoering van nieuwe maatregelen hebben eveneens betrekking op de uitvoering van de bijzondere regelingen en kunnen zodoende van invloed zijn op het gewenste tijdspad voor de afschaffing of omzetting in ander beleid van deze regelingen.
- De afschaffing van een aantal bijzondere regelingen zou plaats kunnen vinden bij de invoering van de vrachtwagenheffing. Het gaat om de volgende regelingen in de MRB: (1) het gematigd tarief rijdende winkel, (2) het kwarttarief kermis en circusvoertuigen en (3) het kwarttarief werktuig of werkplaats en (4) de teruggaaf bedrijfsvoertuigenpark vrachtauto's. Door deze motorrijtuigen in de vrachtwagenheffing te betrekken wordt voorkomen dat de belastingplichtigen worden geconfronteerd met een aanzienlijke verhoging van de belastingdruk vanwege het hoge gewicht van deze motorrijtuigen als de bijzondere regeling wordt afgeschaft.
- Daarnaast kent de MRB verschillende regelingen die zijn ingesteld vanwege het beperkte gebruik van de weg van bepaalde motorrijtuigen. Deze regelingen verliezen hun relevantie bij de invoering van BNG. Indien ervoor wordt gekozen om deze regelingen voorafgaand aan de invoering van BNG aan te passen, dient wel rekening te worden gehouden met een tijdelijke verhoging van de druk op de capaciteit bij de Belastingdienst en bij de Belastingtelefoon (Auto) vanwege vragen van belastingplichtigen. Hoe meer gebruikers een regeling kent, hoe groter de impact zal zijn op Belastingdienst en de Belastingtelefoon (Auto) zal zijn.
- Voor de afschaffing dan wel versobering van de maatregelen zal een Uitvoeringstoets plaatsvinden. Na de Uitvoeringstoets zal bekeken moeten worden welke regeling op welke datum kan worden afgeschaft dan wel versobert. Hierbij moet rekening worden gehouden met de overvolle IV-portfolio door o.a. reeds geplande nieuwe wetgeving, onderhoud en modernisering. Het kan dus voorkomen dat een regeling afgeschaft wordt op een natuurlijk moment, zoals het invoeren van de BNG of de vrachtwagenheffing of dat een invoeringsdatum verder in de toekomst

ligt. Dit weerhoudt echter niet dat de regelingen mee kunnen lopen met het Belastingplan2024, Eindejaarsbesluit2024 en/of Eindejaarsregeling2024.

Politiek/bestuurlijke context
De evaluatie is in zomer 2022 aan de kamer gestuurd waarbij is toegezegd de inhoudelijke reactie in najaar 2022 te sturen, dit is tot op heden niet gebeurd. Dit komt onder andere doordat de inhoudelijke afwegingen samenhangt met andere trajecten zoals de invoering van Betalen naar Gebruik en het traject vereenvoudiging fiscale regelingen.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden
Niet van toepassing.

To: Persoonsgegevens
Cc:

Persoonsgegevens

From: Persoonsgegevens
Sent: Mon 3/6/2023 7:03:11 PM
Subject: Startgesprek klimaatadvisering MK&E woensdag 1400
Received: Mon 3/6/2023 7:03:23 PM

Notitie BWO 83 startgesprek klimaatbesluitvorming.docx
Bijlage 1 agenda BWO 8 maart.docx
Bijlage 2 inventarisatie maatregelen normeren en beprijzen en klimaatfonds.pptx

Ha Sigrid en Marnix,
Voor het startgesprek woensdag over de klimaatbesluitvorming met MK&E bijgevoegd de advisering.
We hebben de tas niet gehaald maar dit geeft net wat meer leestijd.
Bij vragen; weet ons te vinden.
Fijne avond en met groeten,
rsoonsgegevens

Agenda BWO 8 maart: startgesprek klimaatbesluitvorming (MK&E/MFIN/stasFB)

Agendapunten

1. Procesafspraken BWO's met vakministers:
   - Opzet BWO's
   - Rol StasFB
2. Afspreken budgettaire kaders voor BWO's
3. Overzicht plannen klimaatfonds en opties beprijzen en normeren

Toelichting

1. Procesafspraken BWO's met vakministers

Na bespreking in de MCKE van 14 maart zullen BWO's plaatsvinden met verantwoordelijk sectorbewindspersonen. Sectorbewindspersonen zullen daar zelf een voorstel voor een maatregelenpakket op tafel leggen; uitgangspunt is IBO-Klimaat en het Meerjarenprogramma 2024 Klimaatfonds. SFIN zal bij alle klimaatgerelateerde BWO's aanwezig zijn.

Bespreekpunten:

- *Wat zijn aandachtspunten bij de verschillende sectoren en*
- *Hoe gaan we om met voorstellen die niet aan de doelstellingen van klimaatambitie en/of begrotingsregels voldoen?*
- *Welke afspraken kunnen we maken t.b.v. een goede voorbereiding?*

Bijlage 1 – Stukken MCKE 14 maart met overzicht maatregelen en voorgesteld proces

2. Budgettaire kaders BWO's

Dit voorjaar vindt besluitvorming plaats over lasten, maar ook over extra uitgaven t.b.v. klimaatmaatregelen – bijvoorbeeld door het MJP2024. Naar verwachting zullen andere departementen zelf maatregelen aandragen die leiden tot extra budgettaire uitgaven. Ook kunnen sommige voorgestelde maatregelen leiden tot budgettaire derving (door grondslagerosie).

Bespreekpunten:

- *Wat zijn de relevante budgettaire kaders en afspraken?*
- *Wat zijn hierbij belangrijke aandachtspunten?*

Bijlage 2 – Notitie FIN: Toelichting begrotingsregels

Bijlage 2 – notitie FIN - toelichting op begrotingsregels

Lastenkant klimaatbesluitvorming

Het uitgangspunt bij de besluitvorming over de klimaatlasten is dat de begrotingsregels worden gehanteerd zoals vastgelegd in de startnota. Dat betekent:

1. Scheiding van inkomsten en uitgaven: inkomsten als gevolg van beprijzingsmaatregelen kunnen niet worden ingezet voor extra uitgaven. Deze middelen kunnen worden ingezet voor lastenverlichting elders, of om lastenrelevante dervingen te dekken.
2. Eventuele lastenrelevante dervingen gedurende de rit dienen gecompenseerd te worden met lastenverzwaring elders en vice versa: als maatregelen leiden tot grondslagerosie moet dit worden gecompenseerd.
3. Inkomstenmaatregelen die ingaan na de kabinetsperiode: Mochten er toch nieuwe maatregelen worden genomen met een budgettair effect aan de inkomstenkant buiten de kabinetsperiode, dan dient een derving buiten de kabinetsperiode gedekt te worden met een lastenverzwaring elders, zowel op jaarbasis als structureel.

In de basis wordt er bij grondslagerosie altijd eerst gekeken naar dekking in hetzelfde domein. Dat laatste is echter geen wetmatigheid. Er kan prima gekozen worden voor een andere dekking, dat vraagt dan politieke weging. De lastenderving als gevolg van grondslagerosies is niet evenredig over de sectoren verdeeld, en lastenverlichting/verzwaring is niet per se het meest doelmatig binnen het klimaatdomein. Het is daarom niet de bedoeling dat inkomsten uit beprijzing in een sector in de bilateralen worden toegezegd als lastenverlichting aan dezelfde sector. Deze inkomsten dienen beschikbaar te blijven voor de bredere klimaat- en lastenbesluitvorming.

Uitgavenkant klimaatbesluitvorming/klimaatfonds

De onderstaande uitgangspunten worden gehanteerd bij de uitgaven uit het klimaatfonds. Deze uitgangspunten zijn ook eerder afgestemd met MKE.

1. Er vindt geen besluitvorming plaats over uitgaven uit het klimaatfonds als er geen overeenstemming is over beprijzen en normeren. Hierover wordt integraal besloten.
2. Er worden bijsturingsmogelijkheden ingebouwd zodat tussentijds gestuurd kan worden op doelmatigheid en doeltreffendheid.
3. De zgn. perceelgrenzen uit het coalitieakkoord zijn leidend. Er wordt niet afgeweken van het maximale budget dat beschikbaar is per perceel.
4. Deelprogramma's dienen goed onderbouwd te zijn op doelmatigheid en doeltreffendheid.
5. Uitgaven uit het klimaatfonds moeten voldoen aan de bestedingsdoelen en randvoorwaarden uit het coalitieakkoord en de instellingswet van het klimaatfonds (zoals beschreven in artikel 2 en 3 van de instellingswet en de bijbehorende Memorie van Toelichting). Bv. dat de besteding doelmatig- en doeltreffend moeten zijn en conform vooraf afgesproken beleidsdoelen. De Algemene Rekenkamer zal in haar rol ook toetsen of de middelen conform deze doelen en randvoorwaarden worden besteed.

Inventarisatie beleidsopties aanvullende klimaatbesluitvorming en voorstellen klimaatfonds

Mobiliteit

Aanvullende opties:

Maatregelen	CO_2 Mton*	Uitgaven Rijk (mln t/m 2030)
Verhogen jaarverplichting brandstof met 50 PJ voor wegverkeer	3,7	0
Invoeren verbod fossiele zakelijke auto 2025 (segmenten A t/m E)	1,7	-1126
Bpm fossiele personenauto's verhogen naar het oude niveau 2010 (tarief verdubbelen t.o.v. nu)		
Invoeren mogelijkheid zero-emissiezones alle modaliteiten voor middelgrote steden vanaf 2030[2]	0,4	0
Aanscherping Betalen naar Gebruik: Verlaagd tarief bestelauto ondernemers afschaffen en onderzoeken of BNG eerder kan worden ingevoerd (extra potentieel ten opzichte van pakket is 0,5 Mton)	0,2	1200
Verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer	0,8	0
Verhogen tarief Vrachtwagenheffing naar 30 ct/km plus uitbreiding alle wegen	0,4	750
Beperken onbelaste reiskostenvergoeding €0,12	0,2	995
Invoeren verplicht duurzaam inkopen voor (mede)overheden	0,1	-17
Sturen op uitstoot via **emissielabel binnenvaart** (label B)	0,5	0
Verhogen vliegbelasting variant B (€26,43 < 2500 km; €52,8 <6000 km; €79,29> 6000 km)	Mondiaal (0,7)	232
Stimulering productie en opschaling duurzame vliegtuigbrandstoffen	0	-112
	5,6	**+1802**

Klimaatfonds MJP 2024

Maatregelen	Uitgaven Rijk (mln t/m 2030
Laadinfrastructuur voor wegvervoer	-315
Laadinfrastructuur voor bouw	-120
Laadinfrastructuur scheepvaart (walstroom)	-40
Vergassing (waaronder routes voor de productie van vloeibare brandstoffen)	-325 (reservering 300)
Diverse voorstellen gericht op productie en import waterstof:	> - 7 miljard (inclusief reserveringen)

Gebouwde Omgeving

Aanvullende opties:

Maatregelen	CO_2 Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
Uitfaseren slechte energielabels Utiliteitsbouw	0,7	-23
Energieprestatie-eisen voor gebouwen met industriefunctie	0,5	0
Introductie per 2025 van norm koopwoning bij transactiemoment (binnen 2 jaar isoleren tot de standaard).	0,3	0
Aanscherping normering huurwoningen: * Uitfasering label E, F en G per 2028 * Uitfasering label D per 2030 * Uitfasering label C per 2033 * alle huurwoningen geïsoleerd tot de standaard per 2035	0,1	0
Introductie ZEB-norm alle woningen 2050	0,0	0
Verbeteren informatievoorziening financieringsopties verduurzaming, inclusief verplicht onderdeel hypotheekgesprek	Randvoorwaarde	0
Effect energiebelastingmaatregelen (zie ook overstijgend)	1,0	
Effect aanscherping energiebesparingsplicht (zie ook overstijgend)	0,8	
Totaal	**2,3**	**-23**

Klimaatfonds MJP 2024

Maatregelen	CO_2 Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
Nationaal isolatieprogramma		-962 (reservering 1982)
Plan van aanpak VvE's – activering & ontzorging		-85
Subsidie maatschappelijk vastgoed		-2162
Subsidie rijksvastgoed		-364
Ondersteuning maatschappelijk vastgoed		-128
Subsidie warmtenetten		400 (reservering 1000)
Subsidie warmtepompen		462 (reservering 424)
Groen gas: - Expertise organisatie haalbaarheidsstudies - investeringssubsidie stimulering vergassing 1e en 2e fase demonstratieprojecten		325 (reservering 300

Landbouw

Aanvullende opties:

Maatregelen	CO_2 Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
Introductie GVE-norm van 1,7 GVE/hectare voor rundvee	3	0
Productierechten uitbreiden naar vleesvarkens, geiten en schapen	1	0
Productierechten en fosfaatrechten bij transactiemoment met 30% afromen		
Productierechten en fosfaatrechten bij transactiemoment met 30%		0
Introductie fiscale heffing aan de marge emissies veehouderij/akkerbouw	1,5	0
Normering additieven + veevoer (i.c.m. BBT)	0,8	0
Introductie fiscale heffing aan de marge glastuinbouw - restemissiedoel 4 Mton in 2030 (in basispad 4,5 Mton)	0,5	0
Normering methaanslip alle wkk's	0,1	0
Effect energiebelastingmaatregelen (zie overstijgend)	0,2	
Invoeren normen plantaardige eiwitten supermarkten en fastfoodketens	Mondiaal	-5
Invoeren consumptiebelasting zuivel	Mondiaal	290
Invoeren consumptiebelasting vlees	Mondiaal	900
Invoeren normen tegen voedselverspilling	Mondiaal	-4
Totaal	**5,7**	**0**

Klimaatfonds MJP 2024

Maatregelen	CO_2 Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
EG-regeling (KF)	PM	-112
Transitiefonds	PM	PM

Industrie

Aanvullende opties:

Maatregelen	CO_2 Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
Aanscherpen CO2-heffing industrie 2030: * Tarief verhogen naar 250 euro/ton 2030 * Dispensatierechten met 5 Mton omlaag * Wettelijk vastleggen: dispensatierechten inleveren bij maatwerkafspraak * Bij uitwerking aanscherping CO2-heffing onderzoeken of AVI's strenger reductiedoel moeten krijgen en hoe vermindering afvalverbranding kan worden beloond onder de heffing.	5	0
Afschaffen vrijstelling in kolenbelasting voor duaal verbruik en vrijstelling in energiebelasting voor non-energetisch verbruik van aardgas (per 2028)		85
Verlengen CO2-industrie t/m 2040 - dispensatierechten naar nul in 2038	0	0
Invoeren bijmengverplichting van gerecyclede en hernieuwbare plastics op Europees en nationaal niveau en hernieuwbaar koolstofdoel chemie3	1,2	0
Afbouwen accijnsvrijstelling minerale olieën 2035	0	0
Climate Urgency Office (knelpunten G14 oplossen verguningverlening etc.)	Randvoorwaarde	0
Effect energiebelastingmaatregelen (zie overstijgend)	*0,4*	
Effect aanscherping energiebesparingsplicht (zie overstijgend)	*0,3*	
	5,4	**+85**

Klimaatfonds MJP 2024

Maatregelen	CO_2 Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
Maatwerkafspraken - Uitvoeringskosten maatwerkafspraken (KF) - NIKI (KF) - Evt. Maatwersubsidies		-66 - 1750 reservering -750
VEKI		-725
Diverse voorstellen gericht op productie en import waterstof		> - 7 miljard (inclusief reserveringen)
Diverse voorstellen gericht op ontwikkeling waterstofnetwerk en versnelling vergunningsverlening		175 + 84 (125 reservering)