

Vergaderjaar 2018–2019

35 029

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave	Blz.
I. ALGEMEEN	2
1. Inleiding	2
2. Energie-investeringsaftrek, de milieu-investeringsaftrek en de willekeurige afschrijving op milieubedrijfsmiddelen	2
3. Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde fiets van de zaak	3
4. Autobelastingen	5
4.1. Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer	5
4.2. Versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet)	6
5. Aanpassing Wet uitwerking Autobrief II	8
6. Milieubelastingen	9
6.1. Schuif van elektriciteit naar aardgas	9
6.2. Verlagen belastingvermindering energiebelasting	9
6.3. Verhogen tarief afvalstoffenbelasting	10
7. Verminderen van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen	10
8. Budgettaire aspecten	11
9. EU-aspecten	12
10. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger	13
11. Uitvoeringskosten Belastingdienst	13
12. Advies en consultatie	14
II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING	15

I. ALGEMEEN

1. 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 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, stikstofdioxide, 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 gaan 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). De aanschaf van volledig elektrische auto's en auto's die op waterstof rijden, wordt daardoor aantrekkelijker in 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. Hierna wordt ingegaan op de verschillende maatregelen die opgenomen zijn in dit wetsvoorstel Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019, dat onderdeel is van het pakket Belastingplan 2019.

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

In 2018 zijn de evaluaties van zowel de energie-investeringsaftrek (EIA) als de milieu-investeringsaftrek (MIA) en de willekeurige afschrijving op milieubedrijfsmiddelen (Vamil) door onderzoeksbureau CE Delft afgerond. Deze evaluaties geven inzicht in de doelmatigheid en effectiviteit van de regelingen. Zoals aangegeven in de kabinetsreacties op deze evaluaties, zijn de overwegend positieve resultaten aanleiding voor het kabinet om

de regelingen voor een nieuwe periode van vijf jaar te continueren.¹ Voorgesteld wordt daarom de data van de horizonbepalingen, op basis waarvan de EIA, MIA en Vamil per 1 januari 2019 zouden vervallen, met vijf jaar te verschuiven tot 1 januari 2024.

Met betrekking tot de EIA wordt daarnaast 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 voldoende om ondernemers te prikkelen tot het treffen van energie-investeringen. Daarnaast wordt voorgesteld een delegatiebepaling aan te passen, waardoor 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.

3. 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, zie ook de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 12 juni 2018.² 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 al fiscale mogelijkheden om hun werknemers te stimuleren de fiets te pakken voor het woon-werkverkeer. Het is op dit moment voor werkgevers bijvoorbeeld 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 branche 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.³

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

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 Kamerstukken II 2017/18, 34 775 A, nr. 70.

³ RAI Vereniging, de BOVAG, de Fietzersbond, de ANWB, de VNA en Natuur & Milieu.

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 antwoord op Kamervragen van het Tweede Kamerlid Sienot aangekondigd dat in samenwerking met de branche een onderzoek zou worden gedaan naar een eenvoudigere waardebepaling van het privévoordeel van de fiets van de zaak en dat de uitkomst daarvan zou worden opgenomen in het pakket Belastingplan 2019.⁴

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 € 2.000 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 percentage zo veel mogelijk is aangesloten bij het veronderstelde privégebruik van de ter beschikking gestelde fiets werkt de voorgestelde regeling budgettair neutraal uit en wordt met de hiermee te realiseren vereenvoudiging een toename van het gebruik van de fiets 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. Er 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

⁴ Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 1509.

de werknemer bij de eigendomsoverdracht niet de (volledige) waarde in het economische verkeer van de fiets hoeft te betalen.

De nieuwe forfaitaire regeling in de inkomsten- en loonbelasting beïnvloedt de bestaande btw-regels voor een ter beschikking gestelde fiets van de zaak niet. Een btw-ondernemer heeft in beginsel recht op aftrek van btw op goederen of diensten die hij voor btw-belaste doeleinden bestemt. Bij privégebruik daarvan dient een correctie plaats te vinden. Voor de btw geldt ook woon-werkverkeer als privégebruik. Voor de fiets die een btw-ondernemer koopt en aan de werknemer verstrekt of ter beschikking stelt, geldt een afwijkende regeling. Goedgekeurd is dat als de inkoopprijs van de aan de werknemer verstrekte fiets na aftrek van de eigen bijdrage van de werknemer hoger is dan € 749 inclusief btw, de aftrek van btw uitgesloten is voor het bedrag dat uitkomt boven € 749.⁵ Tot de grens van € 749 inclusief btw komt de btw volledig voor aftrek in aanmerking (mits de ondernemer volledig aftrekgerechtigd is). Buiten deze goedkeuring gelden de normale wettelijke regels.

4. Autobelastingen

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

Het kabinet gaat milieuvervuilend 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.

Naast de personenauto's die worden gebruikt voor openbaar vervoer en taxivervoer zijn er diverse andere groepen voertuigen waarvoor vergelijkbare bijzondere regelingen in de Wet BPM 1992 en de Wet op de motorrijtuigenbelasting (Wet MRB 1994) bestaan. In beginsel is het milieuargument relevant voor al deze bijzondere regelingen. Het regeerakkoord beperkt zich echter tot de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer. De vrijstelling van motorrijtuigenbelasting (MRB) voor taxi's en openbaar vervoer wordt niet afgeschaft. Ook worden de overige vergelijkbare bijzondere regelingen voor andere groepen voertuigen ongemoeid gelaten. De bestaande vrijstellingen, teruggaven, bijzondere tarieven en kortingen voor specifieke groepen voertuigen kennen elk hun eigen achtergrond. Met het oog op de forse uitvoeringslasten van de Belastingdienst als gevolg van deze bijzondere regelingen is de Tweede Kamer bij diverse gelegenheden in overweging gegeven om deze regelingen te saneren of te vereenvoudigen.

Het voorstel is om de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer 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

⁵ Omzetbelasting. Heffing privégebruik auto en toepassing BUA, besluit van 11 juli 2012, nr. BLKB 2012/639M, Stcrt. 2012, 14822.

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. De evaluatie van de MRB-vrijstelling is beoogd in 2020.

4.2. 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 Eurovignetrichtlijn⁶ en het daarop gebaseerde Eurovignetverdrag.⁷ 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.

⁶ Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (Pb EG 1999, L 187).

⁷ 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).

Op 6 december 2017 hebben de vier heffende lidstaten en België een protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag getekend.⁸ 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.⁹ 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 motorrijtuigen (BZM).

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.

⁸ 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.

⁹ 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. 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.

5. Aanpassing Wet uitwerking Autobrief II

De Wet uitwerking Autobrief II voorziet met ingang van 1 januari 2019 in een fijnstoftoeslag in de 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.¹⁰ 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.

6. 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 (paragraaf 6.1). Daarnaast verlaagt het kabinet de belastingvermindering in de energiebelasting (paragraaf 6.2). Verder verhoogt het kabinet het tarief van de afvalstoffenbelasting (paragraaf 6.3). Met de opbrengsten van deze verdere fiscale vergroening wordt ruimte 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.

6.1. 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 verstoring 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.¹¹

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.

6.2. Verlagen 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

¹⁰ Kamerstukken II 2017/18, 31 066, nr. 401.

¹¹ PBL 2017, analyse regeerakkoord Rutte-III: effecten op klimaat en energie.

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.¹² 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.

6.3. Verhogen 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.

7. Verminderen 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 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

¹² 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>.

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.

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.

8. Budgettaire aspecten

Met het wetsvoorstel Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019 wordt een groot deel van de vergroeningsmaatregelen uit het regeerakkoord geïmplementeerd in de wet. 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 en Vamil opgenomen.

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 in de Wet BPM 1992 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
Verlagen belastingvermindering energiebelasting	0	410	410	410	410
Verhogen tarief afvalstoffenbelasting	0	105	105	105	158
Verminderen van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen	0	- 26	- 52	- 78	- 104
Totaal	0	697	711	702	729

9. 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 deze vorm van staatssteun geoorloofd te kunnen blijven verstrekken.

Het doen van de noodzakelijke investeringen voor het energiezuiniger maken van bestaande huurwoningen wordt 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 zogenoemde Vrijstellingsbesluit DAEB is verenigbaar met de interne markt en vrijgesteld van voorafgaande notificatie bij de Europese Commissie.¹³ De uitbreiding van de heffingsvermindering voor verduurzaming van huurwoningen is 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.

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

¹³ 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).

verduurzaming van huurwoningen opgedragen als een DAEB voor een periode van tien jaar. Na negen jaar wordt geëvalueerd of (de mogelijkheid van) compensatie voor verhuurders voor de met deze energiebesparende maatregelen gepaard gaande kosten noodzakelijk blijft.

10. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger

Twee maatregelen in dit wetsvoorstel hebben gevolgen voor de administratieve lasten. Het betreft ten eerste de heffingsvermindering in de verhuurderheffing voor verduurzaming van woningen. De heffingsvermindering in de verhuurderheffing 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. 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.

De tweede maatregel die gevolgen heeft voor de administratieve lasten is de voorgestelde afschaffing van de BPM-teruggaaf op taxi's. Hierbij treedt een lichte besparing van de administratieve lasten op. Verzoeken om teruggaaf hoeven niet meer gedaan te worden, hetgeen een besparing oplevert van € 0,16 miljoen. Hierbij verdient het opmerking dat voor taxihouders de huidige administratieve vereisten, aan de hand waarvan zij kunnen bewijzen dat zij de betreffende auto(s) voor 90% of meer voor personenvervoer gebruiken, blijven gelden. De MRB-vrijstelling voor taxi's blijft immers gelden en daarvoor gelden genoemde administratieve vereisten.

11. Uitvoeringskosten Belastingdienst

De in dit wetsvoorstel opgenomen maatregelen 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 bijgevoegd¹⁴.

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.

¹⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Tabel 5: Overzicht uitvoeringskosten Belastingdienst (Bedragen x € 1.000)**Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019**

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Maatregelen						
Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde fiets 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

12. Advies en consultatie

Op verzoek van de RAI Vereniging, de BOVAG, de Fietzersbond, 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 heffingsvermindering in de verhuurderheffing ter 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. Het gaat om bezit van oudere, meest gestapelde, woningen, waarvan de aanpak een stuk uitdagender is, terwijl de investeringsruimte van verhuurders in verhouding tot de opgave volgens Aedes beperkt is. De VNG heeft daarentegen gepleit voor juist een hoog ambitieniveau, 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 vooromschreven maatregel.

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 (privéuitgaven). 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 het derde lid van genoemd artikel 3.20a 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 consumentenad-

viesprijs: 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 aan derden betaalde kosten, zoals de kosten van het thuis opladen van de accu van een elektrische fiets van de zaak, 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 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).¹⁵

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/EU¹⁶ gewijzigde definitie van het begrip «voertuig» in artikel 2, onderdeel d, van de Eurovignetrichtlijn.¹⁷ Daarnaast worden bij V, onderdeel A, de aanpassing en aanvulling van de definities van de diverse EURO-categorieën in artikel 3 Wet BZM voorgesteld. Daarbij wordt aangesloten bij bijlage 0 bij de Eurovignetrichtlijn en bijlage I Verordening (EG) nr. 595/2009.¹⁸

¹⁵ 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 vrachtovervoertuigen (Trb. 2018, 2).

¹⁶ 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 vrachtovervoertuigen (PbEU 2011, L 269).

¹⁷ 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 vrachtovervoertuigen (PbEG 1999, L 187).

¹⁸ 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).

Bij artikel V, onderdeel B, en artikel VI, wordt de aanpassing van de tarieven in artikel 10 Wet BZM conform de wijziging van het Eurovignet-verdrag voorgesteld.¹⁹ 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
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

¹⁹ 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).

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 fijnstofstoelag 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 fijnstofstoelag wordt aangepast voordat deze fijnstofstoelag 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)

Met de voorgestelde wijziging van artikel 1.2, eerste lid, onderdeel g, van de Wet maatregelen woningmarkt 2014 II (WMW 2014 II) wordt de voor hoofdstuk I van die wet en de daarop gebaseerde bepalingen geldende begripsbepaling van Onze Minister gewijzigd, nu de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties verantwoordelijk is voor de vormgeving van de in dat hoofdstuk opgenomen verhuurderheffing. Daarnaast wordt voorgesteld de activiteit verduurzaming van huurwoningen toe te voegen aan de in artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, WMW 2014 II opgenomen 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 dat 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 heffingsverminderingbedragen 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 overgelegd, waarmee de energietische kwaliteit van de woning voor het 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 bepaald 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 woningwaarderingssstelsel. 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 maximumopstelling 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,
M. Snel