

Vergaderjaar 2014–2015

34 002

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2015)

Nr. 21

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 november 2014

Alle leden hebben vragen gesteld over de tweede nota van wijziging die ik donderdag 23 oktober 2014 heb ingediend (Kamerstuk 34 002, nr. 12) en waarin ik voor het jaar 2016 een voorstel heb gedaan voor een aantal wijzigingen in de autobelastingen. In deze brief beantwoord ik die vragen en presenteert het kabinet in afstemming met de coalitie en met de brede coalitie van autobranche (RAI, BOVAG en VNA), Natuur en Milieuorganisaties, VNO-NCW/MKB-Nederland en ANWB een nieuwe nota van wijziging (Kamerstuk 34 002, nr. 22).

In de Algemene Financiële Beschouwingen (Handelingen II 2014/15, nr. 5, item 6 en nr. 6, item 4) hebben verschillende leden aangegeven de keuzes van het kabinet in het autodomein, zoals neergelegd in mijn brief Keuzes voor een beter belastingstelsel (Kamerstuk 32 140, nr. 5), niet als een gegeven te willen beschouwen, maar te willen meenemen in de discussie over het stelsel. In mijn brief van 15 oktober 2014 heb ik uw Kamer dan ook gemeld de Autobrief 2.0 uit te stellen en het autodomein mee te nemen in de voorbereidende gesprekken met de Kamer.¹ Bovendien heb ik in die brief een nota van wijziging toegezegd voor 2016 als een «tussenjaar». Die nota van wijziging heb ik vervolgens op 23 oktober 2014 ingediend.

Voor het tussenjaar 2016 zijn wetswijzigingen onontkoombaar. In het Energieakkoord voor duurzame groei is het kabinet met maatschappelijke organisaties overeengekomen elektrische auto's tot 2018 fiscaal te blijven stimuleren, in afwijking van wat voor 2016 wettelijk is vastgelegd. In de Wet uitwerking autobrief die in 2011 vrijwel unaniem door de Tweede Kamer is aanvaard, is voor 2016 geen aanscherping van de CO₂-grenzen vastgelegd, komen de bijtellingscategorieën van 4 en 7% voor (semi-) elektrische auto's te vervallen en verliezen de nulemissie-auto's en auto's

¹ Kamerstuk 32 800, nr. 23.

met een CO₂-uitstoot van niet hoger dan 50 gram/km (met name (semi-)elektrische auto's) hun vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting (MRB). Daarmee zou de stimulering van elektrische auto's via de autobelastingen per 2016 automatisch geheel verdwijnen. Dit zou in 2016, en naar alle waarschijnlijkheid al daarvoor, leiden tot radicale vermindering van de vraag naar nieuwe elektrische auto's en massale vlucht naar het buitenland van de huidige elektrische auto's. Dit is niet in overeenstemming met de ambities van het kabinet op het gebied van elektrisch rijden.

Verschillende leden hebben gevraagd waar de haast met deze nota van wijziging vandaan kwam. In beginsel had het kabinet de aanpassingen van de autobelastingen voor 2016 in een regulier, eigenstandig wetsvoorstel kunnen indienen. Dit wetsvoorstel zou naar redelijke verwachting voor de zomer van 2015 door de Kamers kunnen worden aanvaard. Uit de berekening bleek dat een *halve* vrijstelling van MRB voor semi-elektrische auto's, in plaats van een *hele* vrijstelling nu, voldoende is om de ambities van het kabinet te halen. Deze halve vrijstelling vergt echter voor de Belastingdienst tien maanden tot een jaar voorbereiding om in de systemen te verwerken. Dat betekent dat, om de halve vrijstelling van MRB voor semi-elektrische auto's te kunnen uitvoeren, de daartoe benodigde wetgeving voor het eind van 2014 moet worden aanvaard. Een voorstel dat pas voor de zomer van 2015 kan worden aanvaard, moest daarom welhaast uitgaan van een *hele* MRB vrijstelling voor semi-elektrisch. Dit zou, zelfs gezien de ambities op het gebied van elektrisch rijden, neerkomen op evidente overstimulering, waarvoor bovendien bijna tweemaal zoveel financiële ruimte binnen het autodomein zou moeten worden gevonden. Bovendien heeft het kabinet tegemoet willen komen aan het verzoek van de autobranche om zo spoedig mogelijke duidelijkheid van de autobelastingen voor 2016. Daarom heeft het kabinet alle mogelijke vaart gemaakt om de nota van wijziging (net) voor het wetgevingsoverleg van 27 oktober 2014 te kunnen indienen.

De wijzigingen in de autobelastingen van 2016 moeten recht doen aan het Energieakkoord en de ambities van het kabinet op het gebied van elektrisch rijden. Bovendien moet de stimulering budgettair neutraal binnen het autodomein worden vormgegeven. Hiermee ontstaat per saldo geen lastenverhoging ten opzichte van hetgeen nu in de wet voor 2016 is vastgelegd. En ten slotte moeten de CO₂-grenzen, zoals ieder jaar, worden aangepast aan de snelle technologische ontwikkelingen, om een stabiele belastingafdracht te kunnen realiseren.

Verschillende fracties hebben in het wetgevingsoverleg van 27 oktober 2014 aangegeven moeite te hebben met onderdelen van het voorstel in de tweede nota van wijziging, waaronder de meer dan verwachte verhoging van de bijtellingspercentages. In de afgelopen week heb ik in overleg binnen de coalitie en met een brede coalitie van autobranche (RAI, BOVAG en VNA), Natuur en Milieuorganisaties, VNO-NCW/MKB Nederland en ANWB gezocht naar een alternatief dat tegemoet komt aan de bezwaren tegen de verhoging van de bijtellingspercentages, dat tegelijkertijd de overheidsbegroting niet zwaarder belast en recht doet aan het Energieakkoord en de ambities van het kabinet op het terrein van elektrisch rijden. Zo'n variant is gevonden. Het kabinet heeft vervolgens besloten het voortouw te nemen voor deze aanpassing door deze zelf in te dienen via een nieuwe nota van wijziging. Op deze manier wil het kabinet actief uitdrukking geven aan zijn oordeel dat ook deze variant past binnen de budgettaire randvoorwaarden, in lijn ligt met de ambities van het Energieakkoord en uitvoerbaar is door de Belastingdienst.

In de variant die is neergelegd in de derde nota van wijziging wordt voor elektrische auto's een hele en voor semi-elektrische auto's een halve vrijstelling in de motorrijtuigenbelasting voorgesteld, in combinatie met een bijtelling voor het privégebruik van de zakelijke auto van 4% voor nulemissie-auto's en 15% voor semi-elektrische auto's. Door ten opzichte van het eerdere voorstel te kiezen voor een grotere differentiatie tussen nulemissie en semi-elektrisch, geeft het kabinet gehoor aan de aarzelingen die bij de verschillende woordvoerders bestonden ten aanzien van die laatste categorie. Ten opzichte van het eerdere voorstel is de toename van de bijtellingspercentages voor de leaserijder gemitigeerd. Voor de particuliere automobilist is relevant de hele vrijstelling voor nulemissie-auto's en het verlaagde MRB-tarief voor auto's met een lage CO₂-uitstoot (1–50 gram/km), die zonder dit wetsvoorstel ingevolge de Wet uitwerking autobrief zouden verdwijnen per 2016. Daarmee ontstaat voor de particuliere autorijder ten opzichte van de nu in de wet voor 2016 vastgelegde regeling een neutrale situatie, dan wel een fiscaal voordeel, afhankelijk van de keuze van het voertuig.

Daarnaast bevat de derde nota van wijziging maatregelen betreffende de auto's met een CO₂-uitstoot van meer dan 50 gram/km. Met deze voorstellen worden de bestaande bijtellingspercentages voor deze categorieën verhoogd, maar minder dan in het voorstel in de tweede nota van wijziging. Voor de volledigheid vermeld ik hier de nieuwe bijtellingspercentages.

Bijtelling 2016

4%: 0-emissie
15%: 1–50 gram/km
21%: 51–106 gram/km
25%: > 106 gram/km

In de tweede nota van wijziging waren reeds de gebruikelijke aanpassingen van de schijfgrenzen in de BPM en de bijtelling als gevolg van technologische ontwikkelingen opgenomen. Teneinde het voorstel van een adequate budgettaire dekking te voorzien wordt in de bijgevoegde nota van wijziging een verhoging van de drie hoogste schijven in de BPM (106–155 gram/km; 156–174 gram/km en meer dan 174 gram/km) voorgesteld. Het kabinet omarmt hiermee de handreiking van de brede coalitie van autobranche (RAI, BOVAG en VNA), Natuur en Milieuorganisaties, VNO-NCW/MKB Nederland en ANWB.

Het voorstel geldt, voor wat betreft het percentage van de bijtelling en de wijzigingen in de tarieven in de BPM, alleen voor de auto's die in 2016 nieuw worden aangeschaft. Bestaande leasecontracten worden ontzien; niemand wordt tijdens zijn leaseperiode met nieuwe bijtellingspercentages geconfronteerd. Voor het huidige wagenpark blijven de gebruikelijke termijnen van kracht, dat wil zeggen dat de fiscaal gunstige bijtelling voor bijvoorbeeld een auto die in 2015 wordt aangeschaft, tot 2020 gehandhaafd blijft. De wetgeving zoals die in 2016 van kracht wordt, verandert daar niets aan. Alleen indien iemand nu een auto heeft met bijvoorbeeld 14% bijtelling en hij in 2016 eenzelfde auto wil kopen, zal hij geconfronteerd worden met een hogere bijtelling. Als hij wil blijven opteren voor een auto met een laag bijtellingspercentage zal hij kunnen kiezen voor een zuiniger auto.

En die keuze is er. Door de snelle technologische ontwikkelingen van de automarkt wordt het aanbod met een CO₂-uitstoot van 1–50 gram/km steeds diverser. Het aanbod varieert van kleine compacte auto's tot grote auto's in het zakelijk segment. Dit aanbod is mede gecreëerd door de

combinatie van nationaal stimuleringsbeleid en Europees bronbeleid. Het reeds vastgesteld beleid leidt de komende jaren tot een beperkter aanbod en dus ook tot lagere aantallen in de huidige 14%-categorie. Doordat de auto-industrie zijn aanbod blijft vergroenen ontstaat er een verschuiving naar aanbod in lagere CO₂-uitstootklassen. Het effect van deze ontwikkelingen leidt ertoe dat de leaserijder in 2016 kan kiezen voor een auto met hetzelfde comfort, maar met een CO₂-uitstoot die per saldo lager ligt. Terwijl de huidige 14% nu een populaire leasecategorie is, zal in 2016 naar verwachting de 15%-categorie deze rol gaan vervullen. De 14% van nu zou wel eens de 15% van straks kunnen zijn.

Tijdens het wetgevingsoverleg hebben verschillende leden hun aarzelingen naar voren gebracht over de forse fiscale stimulering van semi-elektrische auto's, terwijl in de praktijk zou blijken dat deze vooral op conventionele autobrandstoffen rijden. Om die reden hecht ik groot belang aan het in kaart brengen van de ontwikkelingen van het praktijkverbruik van de zogenoemde semi-elektrische auto's met een CO₂-uitstoot van 1- 50 gram/km. Indien blijkt dat deze elektrische rijders eigenlijk vooral conventioneel tanken, wil ik onderzoeken hoe dan wel een daadwerkelijke bijdrage kan worden geleverd aan de vermindering van de CO₂-uitstoot. Daar zal uw Kamer in de Autobrief 2.0 over geïnformeerd worden.

Hierna zal ik ingaan op de vragen van de verschillende leden die tijdens het wetgevingsoverleg van 27 oktober 2014 zijn gesteld. De heren Van Dijk en Koolmees hebben tijdens het wetgevingsoverleg gevraagd om een reactie op de berichten in de media en vanuit de branche dat leaserijders gemiddeld ca. € 170 per maand meer zouden gaan betalen. Voorts vragen deze leden hoe dit te rijmen is met de geraamde € 37 miljoen opbrengst van de maatregelen in de bijtelling. Ik wil op dit punt graag duidelijkheid verschaffen omdat deze cijfers wat mij betreft geen adequaat beeld hebben gegeven. Zoals ik ook al hiervoor heb aangegeven doet het financiële effect van de aangekondigde maatregelen voor een leaserijder zich pas voor indien op of na 1 januari 2016 een nieuwe auto van de zaak voor het eerst te naam wordt gesteld. Het gaat hier om naar schatting 150.000 van de bijna 600.000 zakelijke leaserijders van een personenauto die bijtellen voor het privégebruik van de auto van de zaak. Tegenover de lastenverlichting in de vorm van halve vrijstelling van MRB voor (semi)elektrische auto's en een 7%-bijtellingspercentage stond in de tweede nota van wijziging een verhoging van de bijtellingspercentages die € 45 miljoen zou hebben opgeleverd. Het effect van dat voorstel voor de leaserijder is vanzelfsprekend afhankelijk van de bijtellingscategorie en vooral ook de catalogusprijs. Gemiddeld zou dat voorstel de leaserijder € 21 extra belasting over de bijtelling voor het privégebruik van de auto van de zaak per maand hebben gekost. Het voorstel zoals het kabinet dat nu voor ogen heeft, kost de leaserijder gemiddeld € 14 extra belasting per maand.

Hierna worden voor de bijtelling de financiële consequenties voor een aantal auto's in verschillende categorieën weergegeven. Er wordt uitgegaan van een marginaal tarief in de loonheffing van 47%. In het hierna opgenomen overzicht worden de effecten van de derde nota van wijziging afgezet tegen het beleid zoals dat reeds is opgenomen in de Wet uitwerking autobrief (vastgesteld beleid 2016). Het vastgesteld beleid 2016 behelsde het vervallen van de 4%- en 7%-categorie in de bijtelling. De auto's in deze categorieën zouden met ingang van 1 januari 2016 in de 14%-categorie zijn opgegaan. Het percentage van de huidige 25%-categorie blijft ongewijzigd.

Nulemissie-auto met catalogusprijs € 35.000

Vastgesteld beleid voor 2016:

14%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 192** per maand.

Voorgesteld beleid voor 2016 in 3^e nota van wijziging:

4%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 55** per maand.

Semi-elektrisch met uitstoot 1–50 gram/km met catalogusprijs € 49.000

Vastgesteld beleid voor 2016:

14%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 269** per maand.

Voorgesteld beleid voor 2016 in 3^e nota van wijziging:

15% bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 288** per maand.

Zuinige semi-elektrische of conventionele auto met catalogusprijs
€ 29.000

Vastgesteld beleid voor 2016:

14%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 159** per maand.

Voorgesteld beleid voor 2016 in 3^e nota van wijziging:

21%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 239** per maand.

Zuinige middenklasser met catalogusprijs € 33.000

Vastgesteld beleid voor 2016:

20%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 259** per maand.

Voorgesteld beleid voor 2016 in 3^e nota van wijziging:

21%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 271** per maand.

Zuinige familieauto met catalogusprijs € 43.000

Vastgesteld beleid voor 2016:

20%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 337** per maand.

Voorgesteld beleid voor 2016 in 3^e nota van wijziging:

21%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 354** per maand.

De budgettaire effecten van de derde nota van wijziging zien er als volgt uit. De hele vrijstelling in de MRB voor nulemissie-auto's en de halve vrijstelling in de MRB voor semi-elektrische auto's met een uitstoot tussen 1 en 50 gram/km kosten gezamenlijk € 45 miljoen. De wijzigingen in de bijtelling leiden tot een opbrengst van € 25 miljoen voor 2016. In dit bedrag zitten de plussen en minnen verwerkt, namelijk het niet verhogen van de bijtelling van nulemissie-auto's naar 14% – zoals was voorgenomen voor het jaar 2016 – en het verhogen van de overige bijtellingscategorieën. Het bedrag van € 25 miljoen is dus een saldo. Het verhogen van de drie hoogste schijven in de BPM leidt tot een opbrengst van € 20 miljoen. Een en ander betekent een verschuiving binnen de autobelastingen van € 45 miljoen die, uitgaande van de totale opbrengst van de autobelastingen (MRB, BPM en bijtelling) van ongeveer € 7 miljard, relatief beperkt blijft. Na 2016 zijn de budgettaire consequenties mede afhankelijk van de nog te maken keuzes in Autobrief 2.0. Over deze keuzes zal ik zoals aangekondigd uitgebreid met uw Kamer van gedachten wisselen.

De heer Omtzigt vraagt of er een «run» ontstaat eind 2015 op enkele leasemodellen. Bij het aanscherpen van de CO₂-grenzen zullen er net als in het verleden anticipatie-effecten optreden, doordat leaserijders het afsluiten van contracten naar voren halen. Door het respecteren van bestaande leasecontracten voor een periode van 60 maanden wordt het anticipatie-effect gemitigeerd, doordat voor een groot aantal leaserijders ook na 2016 bestaande leasecontracten doorlopen. Verder vraagt de heer Omtzigt welke actie het kabinet onderneemt om te voorkomen dat elektrische en semi-elektrische auto's massaal geëxporteerd worden. De ruimte voor de wettelijke maatregelen om de export van de

semi-elektrisch en elektrische auto's terug te dringen, wordt voor de aanschafbelasting (de BPM) beperkt door het Europese recht. Dergelijke maatregelen zouden immers een belemmering kunnen vormen voor het vrije verkeer van goederen in de interne markt. Een dergelijke belemmering acht het kabinet niet wenselijk. Voorts beoogt de in de voorstellen opgenomen hele vrijstelling in de MRB voor nulmissie-auto's en de halve vrijstelling in de MRB voor semi-elektrische auto's een stimulans te vormen om deze fiscaal gestimuleerde auto's in Nederland te behouden.

De Staatssecretaris van Financiën,
E.D. Wiebes