

Vergaderjaar 2016–2017

34 553

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Overige fiscale maatregelen 2017)

Nr. 5

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 7 oktober 2016

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

1

Artikel I wordt als volgt gewijzigd:

a. Vóór onderdeel A wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

0A

Artikel 3.20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «indien de CO₂-uitstoot» vervangen door: indien uit het kentekenregister blijkt dat de CO₂-uitstoot.

2. In het vijfde lid vervalt onderdeel c onder vervanging van de puntkomma aan het slot van onderdeel b door een punt.

b. Na onderdeel R wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

Ra

Aan artikel 10a.4 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Artikel 9, elfde en twaalfde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 is van overeenkomstige toepassing.

2

Na artikel III wordt een artikel ingevoegd, luidende:

ARTIKEL IIIA

De Wet op de loonbelasting 1964 wordt als volgt gewijzigd:

A. Artikel 13bis wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «indien de CO₂-uitstoot» vervangen door: indien uit het kentekenregister blijkt dat de CO₂-uitstoot.

2. In het vijfde lid vervalt onderdeel c onder vervanging van de puntkomma aan het slot van onderdeel b door een punt.

B. Aan artikel 36c wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Artikel 9, elfde en twaalfde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 is van overeenkomstige toepassing.

3

Artikel X komt te luiden:

ARTIKEL X

In de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt artikel 9 als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het twaalfde en dertiende lid tot dertiende en veertiende lid wordt na het elfde lid een lid ingevoegd, luidende:

12. Indien de CO₂-uitstoot niet is gemeten overeenkomstig de bijlage, genoemd in het elfde lid, maar is gemeten volgens een methode die blijken een rechtshandeling van de Europese Commissie als rechtsopvolger moet worden beschouwd van die bijlage, wordt voor de toepassing van dit artikel de gemeten CO₂-uitstoot herrekend naar een CO₂-uitstoot zoals deze zou zijn vastgesteld bij toepassing van die bijlage. Deze herrekening geschiedt overeenkomstig de daartoe vastgestelde rechtshandeling van de Europese Commissie.

2. In het veertiende lid (nieuw) wordt «Richtlijn 2002/24/EEG» vervangen door: Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60).

4

Na artikel X wordt een artikel ingevoegd, luidende:

ARTIKEL XA

In de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt in artikel 23b, tweede lid, «Artikel 9, elfde lid» vervangen door: Artikel 9, elfde en twaalfde lid.

5

Na artikel XVIII wordt een artikel ingevoegd, luidende:

ARTIKEL XVIII A

Wanneer de rechtshandelingen, bedoeld in artikel 9, twaalfde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, door de Europese Commissie zijn vastgesteld en zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie, wordt dat artikel bij ministeriële regeling gewijzigd in die zin dat in dat artikel wordt verwezen naar die rechtshandelingen. Die ministeriële regeling kan voor zover nodig terugwerken tot en met de dag waarop die rechtshandelingen in werking zijn getreden.

TOELICHTING

I. Algemeen

Inleiding

In deze nota van wijziging worden enkele wijzigingen in de autogerelateerde belastingen voorgesteld die noodzakelijk zijn als gevolg van de invoering in Europa van een nieuwe geharmoniseerde testmethode om de CO₂-uitstoot van lichte voertuigen vast te stellen. Het betreft de Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures (WLTP). Deze testmethode vervangt de huidige geharmoniseerde testmethode, de New European Driving Cycle (NEDC).

De invoering van de WLTP voor het bepalen van CO₂-uitstoot van lichte voertuigen leidt tot wijzigingen in de autogerelateerde belastingen. Het kabinet is van plan gedurende de jaren 2017 en 2018 gebruik te maken van de in Europees verband ontworpen en gehanteerde rekenmethode (CO₂mpas) voor alle nieuw verkochte modellen en -uitvoeringen. Het kabinet wil in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) gedurende de jaren 2017 en 2018 de bestaande BPM-tabellen handhaven die zijn gebaseerd op de huidige testprocedure. Voor de berekening van de verschuldigde belasting voor auto's getest conform de WLTP wordt een op basis van CO₂mpas omgerekende NEDC-waarde gebruikt. Aan de hand van deze omgerekende NEDC-waarde en de bestaande BPM-tabellen wordt de verschuldigde BPM berekend. Deze nota van wijziging regelt de implementatie van de WLTP in de BPM, de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de bijtelling voor het privégebruik van de auto van de zaak in de loon- en inkomstenbelasting (bijtelling LB/IB).

Urgentie

De WLTP vervangt de huidige NEDC-testprocedure. Het streven van de WLTP is een wereldwijd geharmoniseerde procedure voor het bepalen van onder andere de CO₂-emissies. De WLTP zou beter aan moeten sluiten bij de praktijkomstandigheden dan de huidige testmethode. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft de Tweede Kamer uitvoerig geïnformeerd over de totstandkoming van deze testprocedure.

De WLTP wordt in een transitieperiode gefaseerd ingevoerd. Op 14 juni 2016 heeft de zogenoemde Technical Committee Motor Vehicles positief gestemd over een Europese conceptverordening waarin een gefaseerde invoering van de WLTP is opgenomen. De Europese Commissie heeft aangekondigd deze conceptverordening in het eerste kwartaal van 2017 formeel vast te stellen en in het Publicatieblad van de Europese Unie te publiceren. Twintig dagen na de publicatie treedt de verordening in werking. De verordening heeft vanaf dat moment directe werking in alle lidstaten van de Europese Unie (EU). Vanaf dat moment vangt de zogenoemde vrijwillige fase aan. In deze fase kunnen autofabrikanten – vooruitlopend op de verplichtstelling per 1 september 2017 – vrijwillig kiezen om nieuwe modellen conform de WLTP te testen en op de markt te brengen. Vanaf het inwerkingtreden van genoemde verordening, begin

2017, is het dus mogelijk dat de eerste auto's getest met de nieuwe WLTP-testprocedure op de Nederlandse wegen verschijnen. Met ingang van 1 september 2017 wordt de nieuwe testprocedure verplicht voor nieuwe voertuigmodellen en -uitvoeringen die vanaf die datum op de markt komen. Bestaande modellen met een NEDC typegoedkeuring hoeven op dat moment nog niet opnieuw te worden getest. Een jaar later, op 1 september 2018, is de nieuwe testmethode verplicht voor alle nieuw verkochte modellen met uitzondering van uitlopende series waarvan het opvolgmodel in de startblokken staat. Met ingang van 1 september 2019 moeten alle nieuw verkochte voertuigen beschikken over een CO₂-waarde vastgesteld conform de WLTP.

Grondslag belastingheffing

De huidige grondslag voor de BPM, de MRB en de bijtelling LB/IB in de wetgeving is gebaseerd op CO₂-uitstoot gemeten conform de NEDC-testmethode. Deze grondslag is niet toereikend voor belastingheffing op basis van CO₂-uitstoot gemeten conform de WLTP-testmethode. De inwerkingtreding van de nieuwe verordening in de EU en de implementatie van deze nieuwe testmethode in de autogerelateerde belastingen in Nederland vereist daarom op korte termijn een wetswijziging. Met deze wetswijziging wordt de huidige definitie van CO₂-uitstoot van een personenauto verbreed om de belastingheffing over de nieuwe modellen en – uitvoeringen die zijn getest overeenkomstig de nieuwe testmethode op budgettair neutrale wijze te regelen. Zonder deze aanpassing zou de grondslag voor de heffing van belasting voor WLTP-geteste auto's op problemen stuiten. Hierbij staat de BPM centraal. In de MRB en de bijtelling LB/IB speelt de CO₂-uitstoot als grondslag voor de belastingheffing door de beleidsmatige aanpassingen van de Wet uitwerking Autobrief II voor toekomstige gevallen nauwelijks nog een rol.

Uitgangspunten kabinet voor de implementatie WLTP

Voor de implementatie van de nieuwe testprocedure heeft het kabinet een aantal uitgangspunten geformuleerd. De implementatie van de nieuwe testmethode betreft een technische omzetting, waarbij uitsluitend de definitie van de vaststelling van de CO₂-uitstoot van een voertuig wordt aangepast.

Voor het kabinet is leidend dat de transitie goed uitvoerbaar is en budgettair neutraal verloopt. Tijdens de transitieperiode komen auto's op de weg die ofwel zijn getest op basis van de huidige testmethode ofwel op basis van de nieuwe testmethode. Om te voorkomen dat de complexiteit tijdens de jaren 2017 en 2018 onevenwichtig wordt, kiest het kabinet voor toepassing van het Europese rekenmodel CO₂mpas. Na afloop van de transitieperiode wordt de CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen uitsluitend nog vastgesteld op basis van WLTP-uitstootwaarden.

In 2021 moeten autofabrikanten voldoen aan de zogenoemde fabrikantennorm van 95 gram CO₂ per kilometer. Deze norm is in het verleden vastgesteld op basis van NEDC-testwaarden. Om ook de WLTP-geteste auto's te betrekken bij de fabrikantennorm heeft de Europese Commissie het rekenmodel CO₂mpas laten ontwikkelen. Met behulp van dit Europese rekenmodel CO₂mpas worden de WLTP-testwaarden omgerekend naar NEDC-testwaarden. Het kabinet kiest voor een gelijke opzet en zet in op het gebruik van het rekenmodel CO₂mpas. De per auto omgerekende NEDC-testwaarden dienen in de jaren 2017 en 2018 als grondslag voor de belastingheffing. Door de implementatie van de WLTP op deze wijze vorm te geven, worden de gevolgen voor de Belastingdienst en overigens ook voor het bedrijfsleven tot een minimum beperkt.

Het kabinet gaat bij deze technische omzetting uit van budgettaire neutraliteit. Het ligt niet voor de hand als gevolg van een op het niveau van de EU afgesproken nieuwe testprocedure de totale BPM-opbrengst te verhogen. Auto's worden immers niet onzuiniger, alleen de testmethode van het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot verandert. Anderzijds dient ook eventuele erosie van de grondslag van de BPM te worden voorkomen. De geteste CO₂-uitstoot van de nieuwverkochte auto's in Nederland is de afgelopen jaren in rap tempo gedaald. Dat kwam niet alleen door de toepassing van nieuwe technologieën, maar ook voor een aanzienlijk deel door het opzoeken van de grenzen van de huidige testprocedure door fabrikanten. Ook in de nieuwe test kan daar – zij het naar verwachting in mindere mate – sprake van zijn. Het kabinet heeft in dit kader TNO gevraagd om onderzoek te doen naar de voorgestelde methode. Hieruit blijkt dat de overgang van NEDC naar WLTP gepaard gaat met onzekerheden en budgettaire risico's met zich meebrengt. Om te voorkomen dat Nederland belastinginkomsten misloopt als gevolg van naar testmanipulatie neigende technieken zijn – indien deze derving zich daadwerkelijk lijkt voor te doen – beheersingsmechanismen uitgewerkt.

Aanpassing definitie CO₂-uitstoot en toepassing CO₂mpas-model

Deze nota van wijziging regelt dat de definitie van CO₂-uitstoot van personenvoertuigen wordt uitgebreid voor de situatie waarin sprake is van een personenauto die is getest overeenkomstig de nieuwe WLTP-testmethode. In dit geval is de CO₂-uitstoot de CO₂-uitstoot zoals deze volgt uit toepassing van het Europese rekenmodel CO₂mpas. De betreffende bepaling is zo geformuleerd dat deze onmiddellijk na publicatie en inwerkingtreding van de verordening toepasbaar wordt. Op basis van Europese wetgeving wordt het rekenmodel CO₂mpas gebruikt om voor alle WLTP-geteste voertuigen een NEDC waarde te berekenen. Beide waarden zullen worden vermeld op het Certificaat van Overeenstemming (CvO). Ook worden beide waarden opgenomen in het kentekenregister van de Dienst Wegverkeer. Voor de berekening van het verschuldigde bedrag aan BPM worden de bestaande BPM-tabellen toegepast op de aldus ontstane omgerekende CO₂-uitstootwaarden. De definitie werkt door in de MRB en in het overgangsrecht voor de bijtelling LB/IB.

PHEV's

Op basis van Europese regelgeving zullen PHEV's tijdens de gehele transitieperiode dubbel worden getest, waarbij de CO₂-uitstoot conform de NEDC-testmethode leidend blijft in Europa. CO₂mpas zal daarom niet worden gebruikt voor PHEV's. Voor de PHEV's wordt de verschuldigde belasting gedurende de jaren 2017 en 2018 berekend op basis van CO₂-uitstootwaarden op basis van de NEDC-testmethode.

Budgettaire beheersing

Het toepassen van het Europese rekenmodel CO₂mpas leidt in beginsel tot dezelfde CO₂-emissies als van een equivalent voertuig dat direct is getest op de NEDC. Het gebruiken van de met CO₂mpas berekende NEDC-waarde is daarmee in beginsel budgettair neutraal. Deze methode geeft budgettaire afwijkingen als het CO₂mpas-model toch een andere uitstoot berekent dan een equivalent voertuig dat direct is getest op de NEDC. De afwijkingen van het hanteren van CO₂mpas worden allereerst beperkt doordat CO₂mpas alleen in de periode 2017 en 2018 zal worden gebruikt voor het bepalen van de grondslag van de BPM. Daarnaast worden budgettaire afwijkingen – ten opzichte van de periode na 2018 –

beperkt doordat volgens de huidige verwachtingen in 2017 en 2018 het merendeel van de nieuwverkochte auto's nog volgens de NEDC zal zijn getest.

Ter voorbereiding op deze wetswijziging is TNO gevraagd onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor een voor de BPM budgettair neutrale overstap naar de WLTP voor de periode 2017–2018. TNO geeft in haar rapport aan dat het daadwerkelijke verschil in CO₂-uitstoot tussen een voertuig gemeten volgens de NEDC en de WLTP momenteel nog niet vast te stellen is, omdat er nog maar weinig voertuigen zijn getest met de nieuwe testmethode. Als gevolg hiervan is er op dit moment weinig inzicht in wat de hoogte van de CO₂-uitstoot van voertuigen gemeten met de WLTP zal zijn nadat de WLTP daadwerkelijk wordt ingevoerd. Dit is pas vast te stellen wanneer voldoende voertuigen op de markt komen die met de nieuwe testmethode zijn getest.

TNO heeft onder andere de voor 2017 en 2018 gekozen optie om de BPM voor WLTP-geteste auto's op de teruggerekende NEDC-waarde te baseren onderzocht en concludeert dat deze optie twee belangrijke onzekerheden kent.

Als eerste is het waarschijnlijk dat fabrikanten hun modellen gaan optimaliseren voor de nieuwe testomstandigheden en de grenzen zullen opzoeken van wat toegestaan is in de nieuwe test: het zogenoemde uitnutten van testflexibiliteiten die niets te maken hebben met daadwerkelijk zuiniger voertuigen. Dat zal tot een lagere WLTP-uitstoot leiden. De met CO₂mpas teruggerekende NEDC waarde zal mee dalen met deze lagere WLTP waarde. Het is op dit moment onzeker op welke wijze deze testflexibiliteiten daadwerkelijk zullen worden uitgenut door de autofabrikanten. Dit wordt door TNO mede gekoppeld aan de onderhandelingen over de nieuwe fabrikantennorm.

Ten tweede verwacht TNO dat de voertuigmassa en rijweerstand die zullen worden gebruikt voor werkelijke WLTP typegoedkeuringen lager zullen zijn dan de waarden die zijn gebruikt bij het kalibreren van het CO₂mpas-model. Ook deze manipulatie zou tot een lagere WLTP-uitstoot en daarmee ook een lagere teruggerekende NEDC-uitstoot leiden.

TNO verwacht op basis van deze twee onzekerheden dat het toepassen van CO₂mpas in 2018 tot ongeveer 6 g/km lagere NEDC CO₂-emissies leidt dan van een equivalent voertuig dat direct is getest op de NEDC. Daarnaast kunnen ook andere – niet gekwantificeerde – risico's een rol spelen. Om deze gesignaleerde afwijkingen in de periode 2017–2018 het hoofd te bieden, zijn drie beheersingsmechanismen beschikbaar. Zonder het toepassen daarvan zal in 2018 op basis van de huidige inzichten uit het TNO-onderzoek sprake zijn van een budgettaire derving.

1) Tussentijdse update rekenmodel CO₂mpas

De Europese Commissie houdt nauwgezet toezicht op de werking van het rekenmodel CO₂mpas. In de conceptverordening is voorzien in de mogelijkheid om het rekenmodel CO₂mpas ten minste jaarlijks aan te passen. Tijdens de transitieperiode zal de Europese Commissie voor dit doel steekproefsgewijs voertuigen dubbel testen. De verwachting is dat het rekenmodel CO₂mpas hierdoor de correlatie tussen de NEDC-testmethode en de WLTP-testmethode nauwkeuriger zal bepalen. De mogelijke herijkingsmomenten van het rekenmodel CO₂mpas zijn vastgelegd in de conceptverordening en voorzien op 1 september 2017, 1 september 2018 en 1 september 2019. Daarnaast voorziet de conceptverordening in een tussentijdse aanpassing van het rekenmodel CO₂mpas als blijkt dat het rekenmodel ernstig tekortschiet. Het rekenmodel wordt door

de herijking geoptimaliseerd. Met deze herijking wordt de modelmatige afwijking in beginsel weggenomen of ten minste fors verkleind.

2) Versneld invoeren aparte WLTP-tabel

Ingeval de CO₂mpas-tool niet tijdig wordt aangepast – dat wil zeggen niet uiterlijk 1 september 2017 – en daar gelet op de budgettaire risico's op basis van de dan meest recente inzichten nog steeds noodzaak toe is, zal het kabinet in eerste instantie ervoor kiezen de aparte WLTP-tabel voor conventionele personenauto's eerder in te voeren. Dat geschiedt dan per 1 januari 2018, via het pakket Belastingplan 2018. De grondslag voor deze nieuwe BPM-tabel wordt de CO₂-uitstoot gemeten overeenkomstig de WLTP. De belastingheffing in de BPM vindt dan al vanaf 1 januari 2018 in plaats vanaf 1 januari 2019 volledig plaats op basis van de nieuwe WLTP-testresultaten, zonder omrekening door het rekenmodel CO₂mpas. Voor PHEV's blijft in deze periode de NEDC-waarde leidend. De Belastingdienst bereidt zich voor op dit mogelijke scenario.

3) Meenemen in schijfgrenzen huidige BPM-tabel

De CO₂-grenzen voor de BPM-tariefschijven worden jaarlijks aangepast om een gelijke tred te houden met de technologische ontwikkelingen zoals vastgelegd in de Wet uitwerking Autobrief II. Bij het vaststellen van de schijfgrenzen kan niet alleen rekening worden gehouden met de technologische ontwikkeling maar ook met de grondslagerosie als gevolg van eventuele (resterende) testmanipulatie. Op het moment dat noch de CO₂mpas-tool tijdig wordt aangepast noch de WLTP-tabel eerder kan worden ingevoerd – en daar gelet op de afwijkingen op basis van de dan meest recente inzichten noodzaak toe zou zijn – wordt op deze manier budgettaire neutraliteit hersteld. Dit zal meelopen in het pakket Belastingplan 2018. Het kabinet blijft daarbij gebruikmaken van het rekenmodel CO₂mpas voor alle nieuw verkochte WLTP-geteste modellen en -uitvoeringen. Alle nieuwverkopen, zowel NEDC- als WLTP-getest, zullen in dat geval werken met dezelfde, aangepaste, BPM-tabel.

Periode na 2019

Vanaf 2019 zullen nagenoeg alle nieuwverkochte auto's WLTP-getest zijn. Het ligt daarom voor de hand om met ingang van 1 januari 2019 de grondslag voor de BPM voor WLTP geteste conventionele auto's te baseren op de CO₂-uitstoot volgens de WLTP-test. Voor de periode na 2018 zal dan ook aanvullende wetgeving noodzakelijk zijn. Medio 2018 zullen voldoende WLTP-geteste auto's verkocht zijn om een robuuste inschatting te kunnen maken van de WLTP-gemeten CO₂-uitstoot van het wagenpark.

Budgettaire aspecten

Zoals gesteld is uitgangspunt voor deze technische omzetting dat er sprake is van budgettaire neutraliteit. Het is dus niet de bedoeling dat met de nieuwe testprocedure de totale BPM-opbrengst wordt verhoogd dan wel verlaagd.

Daartoe wordt voor de periode 2017–2018 gebruik gemaakt van de met CO₂mpas berekende NEDC-waarden. Omdat het om een nieuwe testprocedure gaat, en er dus nog maar weinig empirische informatie beschikbaar is over de precieze omrekening is hierbij sprake van meer dan gemiddelde budgettaire risico's. Om de budgettaire risico's die uit het bovenstaande volgen te beperken zullen de hiervoor beschreven beheersingsmechanismen worden gebruikt.

Voor de periode vanaf 1 januari 2019 is het uitgangspunt dat via aanvullende wetgeving de grondslag van de BPM zal worden gebaseerd op de WLTP-uitstoot en dat de nieuwe op WLTP gebaseerde tarieven en schijfgrenzen budgettair neutraal worden vastgesteld. Indien er per 1 januari 2019 geen aanvullende wetgeving van kracht zou worden zullen WLTP-geteste voertuigen volgens de met CO₂mpas berekende NEDC waarde belast worden, ondanks dat in 2019 vrijwel alle modellen WLTP getest zijn. Dat zou tot een aanzienlijke, onbedoelde, derving leiden.

EU- aspecten

De maatregelen ten aanzien van de MRB, de BPM en de bijtelling LB/IB zijn technische maatregelen in de zin van Richtlijn (EU) 2015/1535 en dienen als zodanig aan de Europese Commissie te worden genotificeerd voor inwerkingtreding.

Uitvoeringskosten Belastingdienst

Deze nota van wijziging is door de Belastingdienst beoordeeld met de uitvoeringstoets nieuwe stijl. Voor deze nota van wijziging geldt dat de Belastingdienst deze uitvoerbaar en handhaafbaar acht per de voorgestelde inwerkingtredingsdatum. De gevolgen voor de uitvoering zijn beschreven in de uitvoeringstoets die als bijlage is bijgevoegd¹. Deze nota van wijziging heeft geen gevolgen voor de uitvoeringskosten van de Belastingdienst.

Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven

De in deze nota voor 2017 en 2018 voorziene wijzigingen hebben geen effect op de administratieve lasten.

II. Onderdeelsgewijs

Onderdeel 1

Artikel I, onderdelen 0A en Ra (artikelen 3.20 en 10a.4 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Met de in dit onderdeel voorgestelde wijziging van artikel 3.20, tweede lid, van de Wet inkomstenbelasting 2001 (Wet IB 2001) wordt tot uitdrukking gebracht dat uit het kentekenregister dient te blijken of sprake is van een CO₂-uitstoot van 0 gram per kilometer. Met ingang van 1 januari 2017 geldt in de structurele regeling voor de bijtelling namelijk nog uitsluitend een milieugerelateerde korting voor auto's zonder CO₂-uitstoot. De in het algemeen deel van deze toelichting genoemde testmethodes spelen daarbij geen rol. De afzonderlijke definitie van CO₂-uitstoot van de auto in artikel 3.20, vijfde lid, onderdeel c, van de Wet IB 2001 kan in dat kader vervallen.

Een afzonderlijke definitie van CO₂-uitstoot van een auto is nog wel van belang ten aanzien van auto's die onder het overgangsrecht van artikel 10a.4, tweede en derde lid, van de Wet IB 2001 vallen. Daartoe wordt voorgesteld om in genoemd artikel 10a.4 te bepalen dat het voorgestelde artikel 9, elfde en twaalfde lid, van de Wet op de belasting van personen-auto's en motorrijwielen 1992 (Wet BPM 1992) van overeenkomstige toepassing is.

Op deze wijze omvat de definitie mede de toekomstige vervanging van de huidige, op Europees niveau, geharmoniseerde testmethode om CO₂-uitstoot te meten bij personenauto's. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het algemeen deel van deze toelichting en

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

naar de toelichting op de in onderdeel 3 opgenomen wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992.

Onderdeel 2

Artikel IIIA, onderdelen A en B (artikelen 13bis en 36c van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voor de toelichting op de voorgestelde wijzigingen van de artikelen 13bis en 36c van de Wet op de loonbelasting 1964 wordt verwezen naar de toelichting op de in onderdeel 1 opgenomen wijzigingen van de artikelen 3.20 en 10a.4 van de Wet IB 2001.

Onderdeel 3

Artikel X (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Met de in dit onderdeel voorgestelde wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 wordt de voor de toepassing van dat artikel geldende definitie van de CO₂-uitstoot van een personenauto uitgebreid. Deze wijziging houdt verband met de toekomstige vervanging van de huidige, op Europees niveau, geharmoniseerde testmethode om CO₂-uitstoot te meten bij personenauto's. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het algemeen deel van deze toelichting.

De in artikel X, onder 2, opgenomen wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 was reeds opgenomen in het oorspronkelijke voorstel van wet.

Onderdeel 4

Artikel XA (artikel 23b van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

De huidige tekst van artikel 23b, tweede lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MRB 1994) regelt dat voor de definitie van CO₂-uitstoot aangesloten wordt bij artikel 9, elfde lid, van de Wet BPM 1992. Met de wijziging van artikel 23b van de Wet MRB 1994 wordt aangesloten bij de voorgestelde wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting op de laatstgenoemde wijziging.

Onderdeel 5

Artikel XVIII A (delegatie)

Zoals uiteengezet in het algemeen deel van de toelichting zal de huidige, op Europees niveau, geharmoniseerde testmethode om de CO₂-uitstoot van een personenauto te meten (NEDC) op termijn worden vervangen door een nieuwe meetmethode, de WLTP. De Europese rechtshandeling die het gebruik van de nieuwe meetmethode regelt is thans nog niet gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie en derhalve ook nog niet in werking getreden. Ook de Europese rechtshandeling die de wijze van omrekenen van de gemeten CO₂-uitstoot volgens de nieuwe testmethode naar de gecorrleerde uitstoot volgens de huidige testmethode, bepaalt (CO₂mpas) is thans nog niet gepubliceerd en niet in werking getreden. Naar verwachting zullen de relevante Europese rechtshandelingen, in het onderhavig geval verordeningen van de Europese Commissie, inzake de WLTP en CO₂mpas begin 2017 in het Publicatieblad van de Europese Unie worden gepubliceerd. Twintig dagen na die publicatie treden de verordeningen in werking. Zodra de beide verordeningen officieel zijn vastgesteld en gepubliceerd, zullen de verwijzingen naar de nieuwe meetmethode bij ministeriële regeling worden gewijzigd. Hierbij zal worden verwezen naar de publicatie van de betreffende verordeningen in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Genoemde ministeriële regeling zal vervolgens voor zover nodig terugwerken tot en met de datum waarop beide verordeningen in werking zijn getreden. De voor deze ministeriële regeling benodigde delegatiebevoegdheid wordt geregeld bij artikel XVIII A. Hetzelfde geldt voor de eventuele terugwerkende kracht.

De Staatssecretaris van Financiën,
E.D. Wiebes