



DEPARTEMENTAAL BREED
TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en
Internationale aang.

Persoonsgegevens

nota

Kamerbrief tussenevaluatie PHEV en EV autobelastingen

Datum

16 januari 2023

Notanummer

2023-0000029106

Bijlagen

1. Concept Kamerbrief
2. Onderzoek Decisio

Aanleiding

Onderzoeksconsortium (van Dialogic, Decisio en EVConsult) heeft de fiscale regelingen voor emissievrije voertuigen (EV) en plug-in-hybrides (PHEV) geëvalueerd (zie bijlage 2). Daarmee is voldaan aan de periodieke evaluatieplicht van deze fiscale regelingen en aan de toezegging in het Klimaatakkoord van juni 2019. Met bijgevoegde Kamerbrief deelt u het onderzoeksrapport met de Tweede Kamer en geeft u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, een reactie op de uitkomsten van het onderzoek (zie bijlage 1).

Beslispunten

- Indien akkoord met bijgevoegde Kamerbrief (zie bijlage 1) verzoeken wij u deze te ondertekenen. Staatssecretaris IenW is akkoord met de beantwoording.
- Graag uw akkoord voor het openbaar maken van voorliggende nota, conform de beleidslijn Actieve openbaarmaking nota's.

Kernpunten

- In het Klimaatakkoord is met betrekking tot de regelingen voor EV's en voor PHEV's een tussentijdse evaluatie in 2022/2023 toegezegd.
- De evaluatie van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) is separaat uitgevoerd.
- De evaluatie richt zich op de doeltreffendheid en doelmatigheid van zes fiscale regelingen die tussen 2017 en 2021 van toepassing waren in de motorrijtuigenbelasting (mrb), de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) en de bijtellingsregeling in de loonheffingen en inkomstenbelasting te weten:
 - Nihilstarief in de bpm voor EV
 - Nihilstarief in mrb voor EV
 - Gewichtscorrectie in de mrb voor PHEV-bestelauto
 - Halftarief in mrb voor voertuigen met een CO₂-uitstoot tussen 1 en 50 gr/km
 - Lagere bijtelling in de loonheffingen en inkomstenbelasting voor EV
 - Lagere bijtelling in de loonheffingen en inkomstenbelasting voor voertuigen met een CO₂-uitstoot 1-50 gr/km
- De evaluatie heeft niet kunnen aantonen *in hoeverre* sprake is van doeltreffend en of sprake is van doelmatig beleid. Ook zijn uitspraken over de kosteneffectiviteit van fiscale regelingen ten opzichte van

16.03.23

Akkoord

Gr

subsidies niet mogelijk. Dat is het gevolg van de gekozen insteek van het onderzoek (literatuuronderzoek en interviews).

Toelichting

Samenvatting bevindingen van de onderzoekers

- De onderzoekers stellen dat de financiële interventie van de overheid noodzakelijk was om EV-ingroei te stimuleren. De fiscale regelingen hebben bijgedragen aan emissievrij rijden. Met name het tijdelijk verlaagde bijtellingspercentage voor EV lijkt een groot effect te hebben gehad.
- De onderzoekers uiten kritiek op de doelstelling van het stimuleringsbeleid voor PHEV en EV (2017). Deze had volgens de onderzoekers duidelijker geformuleerd moeten worden. Voor EV-beleid is de doelstelling na het Klimaatakkoord wel duidelijker geworden. Voor PHEV niet.
- Verder wordt afgevraagd of de initiële bandbreedtes van de HADK-systematiek wel aansluiten bij de opgave uit het Klimaatakkoord.
- Voor toekomstig stimuleringsbeleid geven de onderzoekers o.a. mee dat de Total Cost of Ownership (TCO) van EV's de komende jaren verder zal dalen. Rond 2025 zal die TCO dichterbij de buurt liggen bij de TCO van auto's met een verbrandingsmotor (of zelfs lager is). Dit biedt de mogelijkheid doelmatiger beleid te voeren en een ander type instrumentarium in te zetten zoals via normeren en beprizen.

Appreciatie

- In het Klimaatakkoord is het accent verschoven van het stimuleren van de zakelijke markt, naar het op gang brengen van de particuliere- en de tweedehandsmarkt. Gelet op het feit dat de aanbodontwikkeling van tweedehands EV-markt nog achter liep/loopt op tweedehands fossiele automarkt, is als flankerend beleid gekozen om de twee regelingen voor PHEV (gewichtscorrectie in de mrb voor PHEV-bestelauto en halftarief in de mrb voor voertuigen met een CO₂-uitstoot 1-50 gr/km¹), te verlengen. De lagere bijtelling in de loonheffingen en inkomstenbelasting voor voertuigen met een CO₂-uitstoot tussen 1-50 gr/km was doorgaans van toepassing op nieuwe PHEV's en is toen ook niet verlengd.
- HADK is in 2021 effectief geweest in de zin dat de systematiek een expliciete politieke weging heeft afgedwongen tussen doelmatigheid enerzijds (signaleren van overstimulering) en doeltreffendheid anderzijds (ophogen ambitie EV-ingroei, naar boven verleggen ingroeipad op grond van noodzaak extra maatregelen in relatie tot Urgenda vonnis).
- Gelet op de ratio van de fiscale regelingen voor PHEV en EV en dat deze zijn voorzien van een horizonbepaling, is er geen reden om het toegepaste (PH)EV-stimuleringsmaatregelen aan te passen.
- Wij adviseren de uitkomsten van deze evaluatie voor een doelmatige vormgeving in de toekomst, samen met monitoring van de marktontwikkelingen en met de resultaten van het IBO Klimaat in het voorjaar van 2023, mee te wegen bij de besluitvorming over klimaat- en energiebeleid die dit jaar plaatsvindt.

Communicatie

Bij de publicatie van deze onderzoeken is geen proactieve communicatie voorzien.

¹ Tot en met 2024 een halftarief, in 2025 een driekwarttarief, en vanaf 2026 een volledig tarief.

Politiek/bestuurlijke context

EV-stimulering heeft de aandacht van de Kamer. De vaste commissie wil in juni 2023 een commissiedebat autobelastingen inplannen. Mogelijk kan deze brief geagendeerd worden.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.