



Elektriciteit

Aanvullende opties:

Maatregelen	CO ₂ Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
Normering elektriciteitssector richting klimaatneutraal 2035, onderzoek + keuze opties: i) normeren van de ombouw naar waterstofklaar; ii) handelssysteem met uitstootnorm; iii) bijmengverplichting van CO ₂ -vrije energiedragers iv) verplichting tot inzet van BECCS.	1	0
Uitbreiden verplichtingen zon op daken bij semipublieke gebouwen, utiliteitsbouw en parkeerterreinen	0,5	0
Programma piekverlaging energievraag Gebouwde omgeving	0,5	0
Zonneparken en energieopslag binnen windparken op zee (3GW)	0,45	-400
Invoeren verplichting batterijen voor nieuwe grootschalig zonneparken (beginnen met 1GW)	0,35	-85
Oplossen knelpunten elektriciteitsnet en verzoek tot onderzoek flexibilisering elektriciteitsnet door ACM	Randvoorwaarde	-84
Onderzoek uitbreiding beschikbaarheid CCS		0 (-60 cumulatief)
Totaal	2,2	-569

Klimaatfonds MJP 2024

Maatregelen	CO ₂ Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
CO ₂ -vrije gascentrales	0	- 400
Diverse voorstellen gericht op productie en import waterstof	0	> - 7 miljard (inclusief reserveringen)
Diverse voorstellen gericht op kernenergie - Bedrijfsduur-verlenging Borssele (KF) - Nieuwbouw kerncentrales (KF) - Kennisinfra (KF) - Uitvoeringslasten (KF)	0	- 254



Circulaire Economie

Aanvullende opties:

Maatregelen	CO ₂ Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
Aanscherpen CO2-heffing industrie 2030 m.b.t. AVI's: * Bij uitwerking aanscherping CO2-heffing onderzoeken of AVI's strenger reductiedoel moeten krijgen en hoe vermindering afvalverbranding kan worden beloond onder de heffing.	PM	0
Invoeren bijmengverplichting van gerecyclede en hernieuwbare plastics op Europees en nationaal niveau en hernieuwbaar koolstofdoel chemie ³	1,2	0
Invoeren normen biobased bouwmaterialen	0,5	-99
Invoeren normen bouw- en sloopafval	0,45	0
Subpakket bewustwording en gedrag	0	
Totaal	PM	-99

Klimaatfonds MJP 2024

Maatregelen	CO ₂ Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)

Indicatief Reductiedoel: 2 - 4 Mton

NB: Maatregelen gericht op de circulaire economie leveren veelal een bijdrage aan afname emissies op mondiaal niveau (scope 3). Een deel van de reductie zal in Nederland plaatsvinden en wordt met name in de industrie gerealiseerd.



Sectoroverstijgend

Aanvullende opties:

Maatregelen	CO ₂ Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
Verhogen energiebelasting aardgas: Tarief 1e en 2e schijf (2030, prijspeil 2023): 70/m ³ (totale aardgasprijs gemiddeld 1,50 euro/m ³) Tarief 3e schijf (2030, prijspeil 2023): 66 cent/m ³ Tarief 4e schijf (2030, prijspeil 2023): 53 cent/m ³ Tarief 5e schijf (2030, prijspeil 2023): 8 cent/m ³	1,6	643
Verlaging energiebelasting elektriciteit: Tarief 1e en 2e schijf (2030, prijspeil 2023): 3 cent/kWh Tarief 3e schijf (2030, prijspeil 2023): 3 cent/kWh Tarief 4e schijf (2030, prijspeil 2023): 3 cent/kWh Tarief 5e schijf (2030, prijspeil 2023): 0,3 cent/kWh		
Beter naleven energiebesparingsplicht en verhogen naar 10 jaar (zie Industrie en GO)	1,0	
Subpakket bewustwording en gedrag (zie CE)	Randvoorw aarde	
Verbetering naleving klimaatregelgeving , met algemene reservering handhavingskosten pakket		-100
Inzet extra vakmensen via (om)scholing en bijscholing		-5
Alle brandstoffen onder het EU ETS2 brengen (opt-in)		
Alle brandstoffen onder het EU ETS2 brengen (opt-in)		

Klimaatfonds MJP 2024

Maatregelen	CO ₂ Mton*	Uitgaven Rijk (mln euro cum. 2030)
Extra vakmensen		30
Diverse voorstellen gericht op productie en import waterstof		> - 7 miljard (inclusief reserveringen)
Diverse voorstellen gericht op ontwikkeling waterstofnetwerk en versnelling vergunningverlening		175 + 84 (125 reservering)



Vervolgproces

- › 14 maart MCKE bespreking startpunt maatregelenpakket
- › 15 – 26 maart verschillende BWO's met sectorministers
- › 27 – 31 maart Coalitieoverleg
- › 4 april MCKE voorstel maatregelenpakket klimaat
- › 21 april – Besluit MR voorjaarsnota



TER ADVISERING

Aan

de minister

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

**Directie Algemene
Financiële en
Economische Politiek**

Persoonsgegevens

nota

Startgesprek klimaatbesluitvorming

Aanleiding

Aanstaande woensdag 8 maart (14u-14u30) heeft u (MFIN en SFIN) een startgesprek met MK&E als voorbereiding op de aankomende klimaatbesluitvorming. Hierbij ontvangt u de voorbereiding op dit gesprek en een overzicht van de plannen voor het klimaatfonds en de opties voor beprijzen en normeren.

Bijgevoegd vindt u de agenda voor het overleg, en een inventarisatie van beleidsopties voor addionele beprijzing/normering en maatregelen die positief zijn voor het klimaatfonds.

Geadviseerde inbreng

Op de agenda voor dit overleg staan de volgende zaken:

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

1. Procesafspraken BWO's met vakministers

- O.i. zal een eindgesprek nodig zijn voor de klimaatbesluitvorming, met in ieder geval uzelf (MFIN en SFIN), MK&E en de MP. Dit gesprek staat vooralsnog niet in de planning. Wij adviseren MK&E te vragen hoe hij hier tegenaan kijkt.
- MK&E wil aan de vakministers vragen wat hun narratief wordt voor hun sectoren en hoe zij de invulling van de sectordoelen voor zich zien.
- U kunt MK&E vragen hoe hij de BWO's verder concreet vorm wil geven, en welke uitkomsten hij daarin beoogt te halen. U kunt hierbij markeren dat het van belang is dat aan de voorkant duidelijk is naar welk product wordt toegewerkt en dat integrale besluitvorming plaatsvindt. U kunt voorts benoemen dat er eerst binnen het kabinet overeenstemming moet zijn, voordat afspraken met coalitiewoordvoerders kunnen worden gemaakt.
- U kunt aangeven dat u (SFIN) bij de BWO's zit in uw rol vanuit de fiscaliteit, maar ook om de naleving van budgettaire regels te bewaken.
- U kunt tot slot aandacht vragen voor de timing van de geplande BWO's over de glastuinbouw (op 10 en 14 maart): het is niet wenselijk om voorafgaand aan de bredere klimaatbesluitvorming tijdens het BWO van 10 maart een aparte afspraak te maken over de glastuinbouw. Dat loopt

Datum

6 maart 2023

Notanummer

2023-0000067267

Bijlagen

1. Agenda BWO
2. Inventarisatie maatregelen normeren en beprijzen en klimaatfonds

niet goed samen met de rest van het proces en het idee van integraal besluiten. Vanwege de interactie tussen maatregelen is deze integraliteit bij klimaat van extra belang. Daarom verzoek om glastuinbouw ook te agenderen bij het klimaat-BWO over landbouw.

2. Afspreken budgettaire kaders voor BWO's

- Eerder hebben wij met u de budgettaire spelregels besproken voor de BWO's (zie toelichting). Wij hebben deze gedeeld met EZK. Er is echter nog geen overeenstemming dat deze als strikte kaders zullen dienen.
- Wij adviseren u om duidelijk aan te geven dat deze spelregels volgen uit de startnota, en dat u daarover niet gaat onderhandelen aan de start van de voorjaarsbesluitvorming. De budgettaire regels zijn dan ook geen 'voorstel' van Financiën, maar de geldende praktijk. Wij adviseren u met MK&E expliciet af te spreken dat deze ook gelden voor de klimaat BWO's.
- Ook vanuit het proces bezien adviseren wij vast te houden aan de budgettaire kaders:
 - Dit om te voorkomen dat de optelsom van de uitkomsten van de BWO's uitkomt op een grote intensivering, wat gezien de bestaande dekkingsopgave zeer lastig in te passen zou zijn.
 - De scheiding inkomsten/uitgaven is noodzakelijk om te voorkomen dat de uitkomst van de BWO's neerkomt op een per saldo (verdere) lastenverzwaring dan eerder afgesproken.
 - De regel over grondslagerosie is noodzakelijk omdat het bij de maatregelen die in beeld zijn gaat om een zeer groot bedrag (8 à 9 miljard in de mobiliteit). Bovendien zou dit de deur openzetten voor andere vakdepartementen. Wij adviseren u daarom aan te geven dat u geen ruimte ziet om af te wijken van de praktijk zoals afgesproken bij startnota.
 - Dekking na de kabinetsperiode is nodig om te voorkomen dat er een budgettaire opgave wordt doorgeschoven (wat ook te zien zou zijn in de volgende lange termijnraming van het CPB).
- Eventueel zou het klimaatfonds enige budgettaire ruimte kunnen bieden voor de BWO's. Keuzes in het klimaatfonds kunnen anders gewogen worden indien de bredere besluitvorming over normeren en beprijzen daar aanleiding toe geeft. Hierbij is er mogelijk wel een spanning met de in de instellingswet opgenomen eis dat voorstellen beoordeeld worden op doelmatigheid. U kunt aangeven dat Financiën samen met fondsbeheer kan kijken wat er mogelijk is binnen de ruimte die de instellingswet biedt.

Toelichting

Planning

- Naast dit startgesprek heeft MKE op dinsdag 7 maart een gesprek met de MP. Hij zal hierover tijdens het startgesprek een terugkoppeling geven.
- Het IBO Klimaat wordt naar verwachting op 13 maart opgeleverd en vormt samen met de bestedingsvoorstellen voor het Klimaatfonds (inmiddels beoordeeld door PBL), het startpunt van de klimaatbesluitvorming over een aanvullend klimaatpakket. Dit zal tijdens de MKCE van dinsdag 14 maart kort worden toegelicht.
- Voor de twee weken tussen 13 en 26 maart worden op dit moment BWO's ingepland. MKE is voornemens om per deelsector een apart BWO te

organiseren, waarin de voorstellen van het Klimaatfonds, het IBO-pakket en de eigen voorstellen van de vakministers wordt besproken. MKE wil hierbij nadrukkelijk de vakdepartementen uitnodigen om met eigen voorstel voor een sectorpakket te komen.

- In de week van 27 maart wil MKE een integraal maatregelenpakket bespreken met de coalitiewoordvoerders. Op basis hiervan wil MKE een 2^e versie van het integrale maatregelenpakket neerleggen in de MCKE van 4 april.
- Na 4 april moet het klimaatpakket integraal meelopen in de voorjaarsbesluitvorming (o.a. de Vierhoek).
- Een paar weken terug hebben we met u (MFIN en SFIN) het voorstel besproken om begin april ook een eindgesprek met MKE te organiseren om 1) de opgehaalde input van de BWO's te bespreken en 2) vooruit te blikken op het vervolgproces richting 21 april.
- NB. Op 10 maart staat een BWO over de glastuinbouw gepland. Aanleiding voor het BWO is de uitwerking van het onlangs afgesloten glastuinbouwconvenant. Deze uitwerking valt nu samen met de bredere klimaatbesluitvorming. LNV lijkt voor te sorteren om tijdens het BWO aparte afspraken over de glastuinbouw te maken ten aanzien van de reductiedoelstelling en de fiscale maatregelen. Dit is zeer onwenselijk, omdat het pakket voor de glastuinbouw in samenhang met het bredere beleidspakket moet worden gezien. U (SFIN) heeft reeds een aparte voorbereiding voor dit BWO ontvangen.

Geldende budgettaire regels inkomsten- en uitgavenbesluitvorming klimaat

Lastenkant klimaatbesluitvorming

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

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

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

Uitgavenkant klimaatbesluitvorming/klimaatfonds

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

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

Overzicht plannen klimaatfonds en opties beprijzen en normeren

- In het IBO Klimaat zijn normerende en beprijzende maatregelen uitgewerkt om 60% emissiereductie in 2030 te realiseren. De 60%-doelstelling is in het coalitieakkoord afgesproken om met zekerheid de 55-reductiedoelstelling (die ook in de Klimaatwet wordt vastgelegd) te halen.
- Het IBO Klimaat is in de afrondende fase en wordt naar verwachting op 13 maart opgeleverd. Om de klimaatdoelen te halen zijn scherpe keuzes nodig. Veel laaghangend fruit is namelijk al geplukt, waardoor ingrijpende maatregelen – zoals een significante lastenverzwaring in het autodomein – nodig zal zijn. In het IBO Klimaat zijn ook veel fiscale maatregelen uitgewerkt, zoals een aanscherping van de CO₂-heffing industrie, verhoging van de energiebelasting op aardgas en verhoging van de bpm. Op 10 maart is een apart gesprek tussen MKE en u (SFIN) ingepland om de mogelijke fiscale maatregelen uitgebreider te bespreken.
 - In de bijlage vindt u een eerste ambtelijke inventarisatie van opties voor (met name) beprijzing en normering.
- In de vorige ronde van het klimaatfonds was reeds €5,7 miljard toegezegd uit het klimaatfonds (van €35 miljard). Voor dit voorjaar zijn door de departementen 83 voorstellen ingediend, met een gezamenlijke budgetclaim van ruim €48 miljard. Fondsbeheer heeft deze in samenwerking met Financiën beoordeeld (met check van PBL). Voor €10,2 miljard aan voorstellen is positief beoordeeld voor het meerjarenprogramma 2024. Voor €9,8 miljard is positief beoordeeld voor het meerjarenprogramma 2025, en wordt gereserveerd. Dit betekent dat het voorstel in overleg met de perceelhouder, fondsbeheerder en IRF nog verder moet worden onderbouwd en uitgewerkt, maar dat de middelen hier in principe beschikbaar voor worden gesteld. Als blijkt dat de middelen niet voor dit doeleinde nodig zijn, vloeien deze terug naar het perceel.
 - In de bijlage vindt u een overzicht van de belangrijkste positief beoordeelde maatregelen.

- Voor kernenergie betreft het enkel onderzoekskosten en andere uitgave gericht op kennisontwikkeling.
- Bij infrastructuur vooral uitgaven gericht op warmtenetten, het waterstofnetwerk en laadinfrastructuur.
- Bij vroege fase opschaling met name uitgaven gericht op het verder ontwikkelen van waterstofproductie.
- Bij industrie met name uitgaven aan een nieuwe subsidieregeling gericht op meer unieke verduuzamingstechnieken (de NIKI).
- In het perceel gebouwde omgeving zijn middelen met name bestemd voor Het Nationaal Isolatie Programma en het verduurzamen van maatschappelijk vastgoed. Binnen dit perceel verwachten wij nog de nodige discussie, omdat de perceelhouder (BZK) meer voorstellen heeft ingediend in het perceelplan dan de toegekende middelen.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.



TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

DGFZ
Directie Algemene Fiscale
Politiek

Persoonsgegevens

nota

Tweede Beslisnota BP24

Aanleiding

Op dit moment wordt gewerkt aan de wetgeving voor het pakket Belastingplan 2024. In februari 2023 heeft u de eerste beslispuntennota ontvangen. Hierbij ontvangt u de tweede, waarin wij u graag een aantal keuzes voorleggen voor het uitwerken van de wetgeving. Zoals gebruikelijk zijn de maatregelen ook afhankelijk van voorjaarsbesluitvorming en worden deze via een uitvoeringstoets nog op uitvoerbaarheid getoetst.

Beslispunt 1: Beperken naheffing buitenlandse kentekens motorrijtuigenbelasting

Gaat u akkoord met het beperken naheffing buitenlandse kentekens motorrijtuigenbelasting bij de houders van buitenlandse kentekens in het Belastingplan 2024?

Toelichting

- In 2014 zijn aanscherpingen doorgevoerd met betrekking tot buitenlandse kentekens die ten onrechte geen motorrijtuigenbelasting (mrb) betalen.
- De aanscherpingen kunnen leiden tot naheffingen over een periode van vijf jaar, waarbij niet alleen evidente frauduleuze gevallen worden gevonden, maar ook gevallen die zich – ondanks voorlichting – niet bewust zijn van de in Nederland geldende verplichting om het buitenlands motorrijtuig in te schrijven in het Nederlands kentekenregister.
- Voorgesteld wordt om de regels op dit punt iets te versoepelen zodat schrijnende situaties beter kunnen worden vermeden. Concreet wordt voorgesteld om de periode van naheffing terug te brengen tot maximaal 1 jaar.

Beslispunt 2: Afwijkingsmogelijkheid voor S&O-inhoudingsplichtigen

Gaat u akkoord met het opnemen van de afwijkingsmogelijkheid voor S&O-inhoudingsplichtigen in het Belastingplan 2024?

- De Algemene wet bestuursrecht biedt de mogelijkheid om elektronisch zaken te doen met de overheid.

Datum
6 maart 2023

Notanummer
2023-0000067046

Bijlagen
geen

23.03.23

raag



→ voor iedereen of alle van kwetsbare huishouds?

akkoord

- Met de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (WMEBV) wordt de overheid verplicht de elektronische weg aan te bieden voor aanvragen, bezwaren, klachten en andere verplichte officiële berichten aan een bestuursorgaan.
- Voor natuurlijke personen en voor rechtspersonen en bedrijven blijft het uitgangspunt dat elektronisch verkeer niet verplicht kan worden gesteld.
- In de WVA zijn S&O-inhoudingsplichtigen echter verplicht gesteld om het aanvraagproces via de elektronische weg te laten verlopen om deze wet te kunnen uitvoeren.
- Om te waarborgen dat deze verplichting blijft bestaan, dient in de WVA te worden opgenomen dat van artikel 2:7, tweede lid, juncto artikel 2:8 Awb kan worden afgeweken.
- Deze uitzondering op de Awb is voor S&O-belastingplichtigen, artikel 27 WVA, al meegenomen in het betreffende wetsvoorstel, maar voor S&O-inhoudingsplichtigen, artikel 22 WVA, is eenzelfde wijziging na aanvaarding van het amendement Leijten¹ eveneens noodzakelijk.
- Daarom adviseren wij u de afwijkingmogelijkheid ook aan artikel 22 WVA toe te voegen

Alkoed

Informatiepunt 1: Plan van aanpak no cure no pay problematiek

- Op 5 maart jl. bent u akkoord gegaan met het voorstel om twee maatregelen in het Belastingplan 2024 op te nemen om de no cure no pay problematiek te beperken (VDI 2023 – 45336).
- Het gaat om (1) het standaard uitbetalen van de vergoedingen voor de BPM en de WOZ aan de belastingplichtige resp. belanghebbende en (2) het verlagen van de forfaitaire proceskostenvergoeding voor de BPM en de WOZ.

Communicatie
N.v.t.

Politiek/bestuurlijke context
Een deel van de maatregelen is afhankelijk van de voorjaarsbesluitvorming.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

¹ Kamerstukken II 2021/22, 35 261, nr. 16



HEDEN
TER ADVISERING
Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en
Internationale aang

nota

Toename gebruik zware stookolie als motorbrandstof

Persoonsgegevens

Aanleiding

- Van de Inspectie Leefomgeving en Transport ('ILT'), de Douane en de brancheorganisatie Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche ('NOVE') ontvangen wij signalen dat er in toenemende mate zware stookolie op de markt wordt gebracht als motorbrandstof voor het wegverkeer. Eenzelfde bericht gaf de sector aan minister Jetten voor Klimaat en Energie tijdens zijn werkbezoek aan een van de leden van NOVE op 6 februari 2023. Ook de Belangenvereniging Tankstations ('BETA') heeft dit als een van de gespreksonderwerpen aangedragen voor uw werkbezoek van 13 maart 2023.
- Dergelijke brandstoffen worden in de praktijk aangeduid als designer fuels. Dit zijn brandstoffen die worden gemaakt om onder een lager accijnstarief te vallen.
- Toenemend gebruik van designer fuels leidt tot een lagere budgettaire accijnsopbrengst en is slecht voor het milieu.

Datum

9 maart 2023

Notanummer

2023-0000070077

Bijlagen

1. Nota 1 juni 2021
2. Overzicht Douane
3. Brief NOVE
4. Brief ILT

12.03.23

Adviezen

- We adviseren u om het verhogen van het accijnstarief voor zware stookolie te overwegen en te bespreken met uw collega Jetten in het BWO 'fiscale klimaatmaatregelen' (16 maart) om te bezien of dit een maatregel is die kan worden opgenomen in BP24. Zo ja, dan wordt voorbereiding daarvoor opgenomen in de stukken. Naar aanleiding van dat gesprek kunnen wij zo nodig wetgeving voorbereiden.

Danke

Mee

Kernpunten

- Toenemend gebruik van designer fuels leidt tot een derving van accijnsopbrengsten en is slecht voor het milieu.
- ILT heeft aangegeven dat het gebruik van zware stookolie voor het wegverkeer niet mag. Zij handhaven op dit verbod. Ambtelijk IenW heeft aangegeven dat zij de kans om het gebruik van zware stookolie voor het wegverkeer bij wet te verbieden klein achten.
- Een alternatief zou kunnen zijn om op nationaal niveau het tarief van zware stookolie te verhogen naar het tarief van gasolie (diesel), waardoor het accijnsvoordeel van deze designer fuel verdwijnt. Dit zou een factor 14 verhoging betekenen. Deze verhoging raakt ook bedrijven die zware stookolie in hun productieproces gebruiken. Ondanks navragen bij EZK hebben wij niet inzichtelijk gekregen om welke of hoeveel bedrijven dit gaat.

- Wij zien ambtelijk geen redenen waarom zware stookolie substantieel minder belast zou moeten worden dan andere minerale oliën. Door het verhogen van het tarief voor zware stookolie kan dit (gedeeltelijk) worden ondervangen.
- Zware stookolie heeft ook in de ons omringende landen een zeer laag tarief. U zou dit onderwerp bijvoorbeeld kunnen bespreken in Benelux verband.

Toelichting

Inleiding

- Gasolie (diesel) is belast met accijns en heeft een tarief van € 528,46 per 1.000 liter. Zware stookolie heeft een tarief van € 38,86 per 1.000 kilogram. Dit zijn de tarieven zoals die per 1 januari 2022 van toepassing waren (dus zonder tijdelijke accijnsverlaging).
- Door het forse verschil in accijnstarieven ontstaat een financiële prikkel om van brandstoffen gebruik te maken die voor de accijns worden ingedeeld als zware stookolie (designer fuels, specifiek ontworpen om lagere accijns te (hoeven) betalen).
- Wij hebben in 2021 al signalen gekregen dat het gebruik van zware stookolie als motorbrandstof toeneemt (**bijlage 1**).
- Wij ontvangen van de Douane elk kwartaal een overzicht waaruit blijkt dat de afzet van designer fuels blijft toenemen. De Douane kan voor deze producten met zekerheid stellen dat het gaat om zware stookolie die wordt gebruikt als motorbrandstof voor het wegverkeer als vervanger van de duurdere gasolie(diesel).
- Uit dit overzicht blijkt dat van Q2 2021 tot en met Q4 2022 de totale hoeveelheid zware stookolie fors is toegenomen (**bijlage 2**). Eenzelfde geluid hebben we ontvangen van de NOVE (**bijlage 3**). De NOVE roept FIN op om dit probleem op te lossen door het accijnstarief voor zware stookolie gelijk te stellen met het accijnstarief voor gasolie. Daarmee wordt de financiële prikkel om gebruik te maken van designer fuels weggenomen.
- Designer fuels voldoen niet aan gestelde milieuspecificaties waardoor het gebruik ervan slecht is voor het milieu. Desondanks wordt deze veelal vervuilende brandstof fors lager belast dan andere minerale oliën. In het kader van lopende gesprekken over fossiele subsidies kan het verhogen van het tarief voor zware stookolie daarom een aandachtspunt zijn.

De accijnsopbrengsten voor zware stookolie in de afgelopen jaren zijn:

Jaar	Opbrengst ¹
2022	€ 2,1 miljoen
2021	€ 0,8 miljoen
2020	€ 0,8 miljoen
2019	€ 1,6 miljoen
2018	€ 1,7 miljoen

Stand van zaken en mogelijke oplossing op nationaal niveau

- Op 8 april 2022 heeft de ILT geconcludeerd dat het niet is toegestaan om stookolie ten behoeve van het wegverkeer aan te bieden, te verkopen of af te leveren omdat deze brandstof niet voldoet aan de milieutechnische

¹ De opbrengsten in 2020 en 2021 zijn mogelijk niet representatief als gevolg van de COVID-19 pandemie.

specificaties voor brandstoffen voor voertuigen met compressieontstekingsmotoren (**bijlage 4**).²

- Van de ILT begrijpen wij dat de uitspraak van 8 april 2022 in principe wordt gehandhaafd. Wij hebben het beeld dat handhaving in de praktijk zeer lastig is (ILT moet namelijk steeds een sample nemen). Van de Douane ontvangen wij ook het geluid dat er niet of nauwelijks een afname valt waar te nemen van zware stookolie die wordt gebruikt als diesel. Ook heeft de NOVE na deze uitspraak nogmaals contact gezocht met FIN.
- Op ambtelijk niveau is er contact geweest tussen FIN en IenW over de mogelijkheid tot een expliciete verbodsbepaling voor het gebruik van zware stookolie voor het wegverkeer (dus niet afgeleid van milieutechnische specificaties). Het standpunt van ambtelijk IenW is dat het wettelijk zeer lastig is om de inzet van stookolie in het wegverkeer, nationaal dan wel binnen de EU, te verbieden. Verbodswetgeving zou nieuw ontwikkeld moeten worden en uniek zijn in Europa.
- Ook is er onduidelijkheid over de reikwijdte van het begrip wegverkeer. Als gevolg van deze onduidelijkheid begrijpt FIN dat het gebruik van zware stookolie als motorbrandstof in bijvoorbeeld de agrarische sector (op eigen terrein) nog is toegestaan. Verder resteert volgens de NOVE alsnog het risico voor gebruik van designer fuels in pleziervaartuigen.
- IenW ziet graag een aanpassing van het accijnstarief voor zware stookolie. FIN heeft hierop aangegeven eerst inzicht te willen krijgen welke andere gebruikers accijns afdragen over zware stookolie. Die groep gebruikers zal namelijk ook geconfronteerd worden met een verhoging van het tarief. FIN heeft op ambtelijk niveau hierover contact gehad met EZK. Daaruit is gebleken dat EZK geen informatie heeft over welke sector en welke andere ondernemers zware stookolie gebruiken.
- Inschatting van FIN zelf is dat zware stookolie veelal wordt gebruikt als brandstof voor de zeescheepvaart (vrijgesteld van accijns) en als verwarmingsbrandstof in de industrie en transformatiesector. Ook kan het worden ingezet als mengproduct voor betere verbranding van kadavers en als ander afval ter productie van biobrandstoffen en andere recyclingvormen. In hoeverre afnemers een andere mogelijkheid hebben dan voornoemd gebruik van zware stookolie is ons niet bekend.
- Het verhogen van het tarief voor zware stookolie is een mogelijke oplossing op nationaal niveau. Het gelijktrekken van het accijnstarief voor zware stookolie met het accijnstarief van gasolie betekent dat het tarief circa 14 keer zo hoog moet worden. De gebruikelijke afnemers (niet voor wegverkeer) van zware stookolie zouden met deze mogelijke oplossing worden geconfronteerd met een substantieel hogere accijnslast. Een gematigder alternatief is om het accijnstarief voor zware stookolie te verhogen, maar niet gelijk te stellen met het accijnstarief voor gasolie.
- Op dit moment zijn het flexibele kleinere partijen die hiervan gebruik maken tbv wegverkeer, maar op termijn is het evenwel mogelijk dat ook grotere marktpartijen overstappen naar deze nieuwe brandstof. Het uiteindelijke effect laat zich daardoor moeilijk ramen. De Douane voorziet gebruik op grote schaal voor de landbouw en vrachtvervoer over de weg.

² Volgens Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad. Nationaal uitgewerkt in het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.

- Ter illustratie: in 2022 is er circa 56 miljoen liter zware stookolie gerapporteerd in Nederlandse accijnsaangiften.³ Dit leidde tot een budgettaire opbrengst van € 2,1 miljoen. Als over deze gehele omvang het gasolietarief van toepassing zou zijn, dan had dat geresulteerd in een budgettaire opbrengst van circa € 30 miljoen. De totale opbrengst van minerale oliën anders lichte olie was in 2022 € 3,2 miljard. Veruit het grootste deel daarvan bestaat uit gasolie.

Europese aspecten/grenseffecten

- De problematiek is bekend bij de Europese Commissie en de lidstaten. Al een aantal jaren wordt in Europees verband gesproken over designer fuels. In de raadsconclusies voor de Richtlijn energiebelastingen ('ETD') is hier ook aandacht voor gevraagd.
- In de huidige ETD is geen EU-minimumtarief voor zware stookolie als motorbrandstof opgenomen.
- Een nieuwe ETD zou mogelijk een oplossing kunnen bieden door aan te sluiten bij de energie-inhoud van een product. Dit zal echter geen oplossing zijn voor de korte termijn (binnen nu en enkele jaren).
- De huidige tarieven in de ons omringende landen zijn als volgt:

Land	Tarief zware stookolie per 1 januari 2023 ⁴
Nederland	€ 41,31
België ⁵	€ 16,346
Duitsland	€ 25,00
Luxemburg	€ 107,88

- Het verhogen van het zware stookolietarief tot het niveau van gasolie leidt tot een substantieel groter verschil met omringende landen.
- U kunt dit onderwerp ook aankaarten tijdens gesprekken over mogelijke afstemming van brandstofaccijnstarieven met uw Duitse collega en collega's in de Benelux.
- FIN ziet geen redenen waarom zware stookolie substantieel minder belast zou moeten worden dan andere minerale oliën. Door het verhogen van het tarief voor zware stookolie kan dit (gedeeltelijk) worden ondervangen.

Communicatie

Dit onderwerp heeft de aandacht van de media. Eventuele media-aandacht op dit onderwerp wordt gemonitord en indien nodig wordt hierop gereageerd. Er wordt geen proactieve communicatie voorbereid.

Politiek/bestuurlijke context

In het Nederlandse politieke debat heeft het onderwerp relatief weinig aandacht. Het geluid om actie te ondernemen komt vooral vanuit IenW, de NOVE en de Douane als uitvoerder.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

³ De opbrengst van de zware stookolieaccijns in 2022 was € 2,1 miljoen. Het tarief is € 38,86 per 1.000 kg. € 2,1 miljoen delen door € 38,86 is 54.040. De gewichtseenheid van zware stookolie is: 1 liter = 0,96 kg. 54.040 gedeeld door 0,96 is 56.292 liter. 56.292 vermenigvuldigen met € 528,46 (tarief gasolie) is € 29.748.070,30.

⁴ Volgens Taxes in Europe Database.

⁵ In België wordt zware stookolie nog veel gebruikt als verwarmingsbrandstof voor huizen.



W0 15/3 12.30-13.00

TER ADVISERING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie Algemene
Fiscale Politiek

Persoonsgegevens

nota

Adviesnotitie BWO mobiliteit 15 maart

Datum

14 maart 2023

Notanummer

2023-0000073524

Bijlagen

1) Overzicht IBO en KF

Aanleiding

Op woensdag 15 maart heeft u (staatssecretaris) een BWO over mobiliteit met MKE, MIenW en SIenW. Het BWO is onderdeel van de reeks BWO's die zijn gepland over de klimaatbesluitvorming. U sluit aan vanuit uw beleidsmatige rol met betrekking tot de fiscaliteit en als vervanger van de minister. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de mobiliteitsmaatregelen uit het IBO Klimaat en het Klimaatfonds.

Kernpunten en advies

- MKE zal naar verwachting het overzicht met maatregelen van het IBO Klimaat en het Klimaatfonds als leidraad voor het gesprek willen gebruiken.
- Dit is het eerste BWO over mobiliteit en zal vooral aftastend zijn. Er wordt nog een apart BWO gepland over het reductiedoel. We adviseren daarom om voor nu alle IBO maatregelen op tafel te laten liggen:
 - *Budgettaire kaders en grondslagerosie:*
 - Waarschijnlijk zal MIenW inbrengen dat de grondslagerosie door extra EV-ingroei niet volledig gedekt moet worden.
 - U kunt aangeven dat dekking van de grondslagerosie wordt voorgeschreven door de begrotingsregels, waarbij allereerst in het eigen domein wordt gekeken voor dekking.
 - Of dekking binnen het eigen domein wordt opgehaald is echter geen harde begrotingsregel en moet binnen het bredere plaatje van het klimaatpakket worden gezien (dat er dekking moet komen binnen lastenkader is wel harde regel).
 - Ook in andere domeinen ligt een extra lastenverzwaring (zoals verhoging energiebelasting op aardgas) ingewikkeld.
 - NB. Het IBO pakket voor mobiliteit levert per saldo meer geld op. We adviseren om de dekkingsmaatregelen binnen mobiliteit voor nu nog niet weg te geven, zodat dit straks in het bredere plaatje moet worden gezien. Uitgangspunt voor aanvullend klimaatpakket is dat het totale pakket in ieder geval geen extra geld kost en dat scheiding tussen inkomsten/uitgaven wordt gehanteerd (mogelijk wordt van het klimaatfonds ook nog een bijdrage gevraagd voor generale problematiek).

15-03-23

Waat
vorige
Juel

Kernpunten en advies (vervolg)

- *Maatregelen personenvervoer:*
 - De kern van het IBO-pakket wordt gevormd door een hogere jaarverplichting voor brandstoffen, een verdubbeling van de bpm en een norm voor het zakelijk wagenpark.
 - Daarnaast wordt in het IBO-basispad reeds verondersteld dat BNG 1,7 Mton reductie oplevert en dat de brandstofaccijns per 2024 weer worden verhoogd naar het oude niveau
 - Om tot het reductiedoel voor de mobiliteit uit het IBO te komen zijn alle bovenstaande maatregelen nodig. De voor- en nadelen van de maatregelen worden nader geduid in de toelichting. Belangrijk dat deze maatregelen op tafel blijven liggen.
 - Minder doen bij mobiliteit betekent dat andere sectoren een hogere reductie moeten realiseren om de 60% doelstelling te behalen.
- *Luchtvaart:*
 - IenW zal mogelijk voorstellen om de opbrengst van een verhoging van de vliegbelasting te gebruiken als terugsluis voor een subsidie op duurzame luchtvaartbrandstoffen. Een terugsluis is niet akkoord, want gaat in tegen de budgettaire afspraken (scheiding inkomsten/uitgaven).
 - Een verhoging van de vliegbelasting (met name voor langere afstanden) is vanuit klimaatperspectief verstandig.
- Naast de IBO maatregelen moet ook een besluit worden genomen over de vormgeving van het kilometertarief van Betalen naar Gebruik. De aanvullende rekenresultaten zijn naar verwachting eind deze week gereed. We adviseren daarom om in de week van 27 maart een 2^e BWO over het mobiliteitspakket te laten inplannen.

Uitgaven/klimaatfonds:

- MKE heeft in de MCKE van 14-03-2023 zijn voorstel voor maatregelen uit het klimaatfonds gepresenteerd. Ambtelijk FIN en EZK hebben grotendeels overeenstemming over dit voorstel. We adviseren u wel om op te merken dat alhoewel er een mooi uitgavenpakket ligt, dit nog wel integraal gewogen moet worden in relatie met normeren en beprijzen. Besluitvorming over uitgaven en normeren/beprijzen moet tegelijkertijd plaatsvinden en optellen tot de CO2-doelen zoals afgesproken in het coalitieakkoord.
- IenW zal naar verwachting inbrengen dat ze vinden dat ze te weinig geld krijgen om de huidige doelstelling in te vullen. Ze willen eerst afspraken over extra geld en het borgen van de randvoorwaarden (o.a. laadinfra) voor het huidige doel, voordat ze afspraken maken over een extra pakket voor een hogere doelstelling voor de mobiliteitssector. In het bijzonder zal IenW mogelijk de volgende twee punten inbrengen:
 - Mogelijk zal IenW extra stimulering willen hebben voor de lucht- en zeevaart, bv. stimulering duurzame brandstoffen en duurzame technieken zeevaart. Middelen voor de lucht, zeevaart en binnenvaart zijn volgens IenW ook randvoorwaardelijk om de bestaande opgaven in de mobiliteitssector op te kunnen pakken. Deze maatregelen zijn momenteel echter niet positief beoordeeld in het klimaatfonds aangezien het niet past binnen de scope van het fonds of normeren/beprijzen effectiever is.
 - Daarnaast zal IenW mogelijk inbrengen dat ook de aanschafsubsidie voor elektrische auto's moet worden verlengd. U kunt aangeven dat subsidie voor aanschaf van elektrische auto's een kostbare maatregel is, met beperkt effect en dat een dergelijke ondersteuning niet in lijn is met het huidige afbouwpad van subsidies op EV. Deze is wat u betreft daarom geen onderdeel van het pakket.
- N.B. Mocht IenW toch aanvullende maatregelen willen nemen dan moeten ze dit zelf dekken. Eenheid van Kabinetsbeleid
 De vraag is nog hoe hoog de meevaller is en er is veel budgettaire problematiek waardoor meevallers niet ingezet mogen worden voor nieuw beleid.

Toelichting

Positie MIenW en MKE

- Algemene lijn van MKE is dat de maximale ambitie in de mobiliteitssector moet worden opgezocht, vanwege het beschikbare potentieel. Voor EZK/Klimaat zijn normering zakelijk wagenpark, de bpm verhoging, de gewichtscorrectie in de mrb en de mogelijkheid om zero-emissie zones in te stellen essentiële onderdelen van het pakket. Indien deze maatregelen onderdeel zijn van het pakket, dan is MKE bereid om met MIenW constructief mee te denken over het dekking van de grondslagerosie (waarbij dekkingsmaatregelen uit het IBO zoals de onbelaste reiskostenvergoeding versoberen dan niet hoeven worden genomen).
- MKE heeft in zijn beleidsbrief opgenomen dat er een grote meevaller is bij de SDE die hij o.a. wil inzetten voor klimaat. Meevallers moeten echter ingeleverd worden ten bate van de bestaande budgettaire problematiek en mogen niet ingezet worden voor nieuw beleid. Over de precieze aanpak van de voorjaarsbesluitvorming vindt nog overleg plaats met MinFIN maar op dit moment zijn de meevallers dus zeker nog niet beschikbaar voor klimaat. Ook zijn wij nog in technisch overleg over de hoogte van de meevallers.
- MIenW zal naar verwachting in brengen dat hij vindt dat IenW te weinig middelen krijgt toebedeeld voor de bestaande opgave, terwijl met de CA-maatregelen (o.a. bpm bestelauto's en verhoging vliegbelasting) wel veel extra geld wordt opgehaald in de sector. Ambtelijk IenW geeft aan dat MIenW eerst een toezegging over extra middelen voor de huidige opgave wil, voordat er gesproken kan worden over een extra beleidspakket. EZK is naar verwachting welwillend om nog een keer naar de toedeling van de middelen uit het Klimaatfonds te kijken, maar hier moet wel een stevig normerend/beprijzend pakket tegenover staan.

Stimulering EV-ingroei: normering zakelijk wagenpark, BNG en bpm

- Er zijn drie grote beleidsknoppen die kunnen worden ingezet om de EV-ingroei bij personenauto's te versnellen: normering zakelijk wagenpark, verhoging bpm nieuwe fossiele personenauto's en tariefkorting voor EV binnen Betalen naar gebruik.
- Een combinatie van deze beleidsinstrumenten is nodig om de beoogde klimaatdoelen te halen, maar in de precieze vormgeving van het pakket moet goed worden gekeken naar de overlap tussen de verschillende maatregelen.
 - Voor BNG is in het CA afgesproken dat 2,5 Mton reductie moet worden gerealiseerd in 2030. Deze reductie is alleen mogelijk door direct bij invoering in 2030 een stevige tariefkorting aan elektrische auto's te geven.
 - Uit een analyse van het IBO Klimaat blijkt dat een groot deel van het reductie-effect van een stevige tariefkorting voor EV binnen BNG overlapt met het reductie-effect van de zakelijke norm en bpm verhoging. Dit komt doordat door de zakelijke norm en bpm verhoging al in de jaren voor 2030 wordt gestuurd op een forse verhoging van de EV-nieuwverkoop. In de doorrekeningen voor BNG wordt er vanuit gegaan dat automobilisten in de jaren voor 2030 al in hun aanschafbeslissing rekening houden met een evt. tariefkorting voor EV. Dit effect overlapt echter met het effect van de zakelijke norm en bpm verhoging.

- o Voor de klimaatdoelen van 2030 is daarom waarschijnlijk niet een maximale korting voor EV binnen BNG én een bpm verdubbeling én een zakelijke norm nodig.
- o Wanneer de nieuwe doorrekeningen voor BNG beschikbaar zijn moet een keuze voor de exacte beleidsmix worden gemaakt. Alle drie de opties kennen voor- en nadelen:
 - *Zakelijke norm*: effectief instrument om EV-nieuwverkoop in zakelijke markt richting 100% te verhogen, maar stuurt op slechts de helft van het aantal nieuwverkopen en flankerend beleid (zoals bpm verhoging) nodig om effectiviteit te borgen.
 - *Bpm verhoging*: effectief instrument om EV-nieuwverkoop in zowel zakelijke als particuliere markt significant te verhogen (want stuurt direct op aanschafbeslissing) en lastenstijging slaat vooral neer bij mensen met een grote beurs (die geld genoeg hebben om een nieuwe auto te kunnen kopen). Aandachtspunt is een toename van de uitvoeringslast doordat de parallelimport naar verwachting toeneemt en daarmee ook het gebruik van taxatierapporten en het aantal ncnp-zaken.
NB. In het IBO wordt voorgesteld om de bpm per 2025 in 1x te verdubbelen. Dit leidt mogelijk tot een grote schok in de markt, waardoor de geraamde budgettaire opbrengst een grotere onzekerheid dan normaal kent (o.a. vanwege anticipatie-effecten in de jaren daarvoor). Dit kan mogelijk worden ondervangen door de verhoging van de bpm langzaam te laten ingroeien richting 2030.
 - *EV-korting BNG*: leidt tot significant extra EV-verkoop en heeft als voordeel dat ook de tweedehands markt een extra prikkel krijgt. Het is in de markt voor nieuwe auto's echter minder effectief dan een bpm verhoging. Een ander aandachtspunt is dat deze maatregel waarschijnlijk leidt tot een sterkere lastenstijging voor mensen met een laag inkomen, omdat de EV-korting wordt gedekt met een hoger kilometertarief voor fossiel (het hele wagenpark).
- o NB. In iedere beleidsmix is introductie van BNG hoe dan ook nodig, omdat dit leidt tot minder gereden kilometers van fossiele auto's.

Grondslagerosie door EV-ingroei

- De grondslag van de autobelastingen erodeert door de ingroei van elektrische auto's in het wagenpark. De grondslagerosie is voornamelijk zichtbaar bij de brandstofaccijnzen en de bpm (gezien de bpm nu is gebaseerd op CO₂-uitstoot).
- Maatregelen die leiden tot een versnelling van de EV-ingroei zorgen ook voor een versnelling van de grondslagerosie. Conform de begrotingsregels moet dit worden gedekt. Hiermee worden maatregelen gericht op elektrische auto's al snel duur voor de Rijksoverheid – ook als het beleidspakket (vrijwel) alleen uit normerende en beprijzende maatregelen bestaat. De EV-maatregelen uit het IBO-pakket leiden bijvoorbeeld tot een derving van cumulatief circa 5 mld. euro, ondanks dat het pakket geen subsidies bevat en kern wordt gevormd door norm zakelijke wagenpark en verdubbeling bpm.
- In het coalitieakkoord is afgesproken dat de grondslagerosie vanaf 2030 wordt opgevangen via het kilometertarief van Betalen naar Gebruik. Het kilometertarief zal hierdoor richting 2040 steeds hoger worden.

- De begrotingsregels laten echter ruimte om ook buiten het mobiliteitsdomein dekking te vinden.
- Een aandachtspunt is dat in de huidige begrotingsregels vooral de nadruk wordt gelegd op grondslagerosie binnen het mobiliteitsterrein en niet in andere sectoren. Het IBO heeft daarom voor de volgende Studiegroep Begrotingsruimte geadviseerd om in breed perspectief grondslagerosie in kaart te brengen. Dit geeft echter geen ruimte om tussentijds de huidige begrotingsregels los te laten. Grondslagerosie dient dus gedekt met lastenverzwaring elders.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Overzicht emissiecijfers en doelen

Mobiliteit	Uitstoot 2030 in Mton
Huidig indicatief sectordoel	23,7
Raming: KEV 2022	25 – 30
Raming: IBO-Basispad	24,7
IBO-sectordoel (basisvariant)	19,1
Nieuw sectordoel	PM

Overzicht maatregelen IBO-Klimaat en Klimaatfonds (opgesteld door EZK en IenW)

THEMA	IBO / KTF	#	Maatregel	CO2-Reductie	Kosten Staat t/m 2030 (mln €)
Personen + BNG	IBO	1	Invoeren verbod nieuwe fossiele zakelijke auto per 2025 (segmenten A t/m E)	1,7	-5086
		2	Gewichtscorrectie in motorrijtuigenbelasting voor emissievrije personenauto's (tariefskorting 40%)		
		3	Bpm fossiele personenauto's verhogen naar gemiddeld het oude niveau 2010 (tarief verdubbelen t.o.v. nu)		
		4	Invoeren verplicht duurzaam inkopen voor (mede)overheden	0,1	-132
		5	Invoeren mogelijkheid zero-emissiezones alle modaliteiten voor middelgrote steden vanaf 2030	0,4	0
		6	Aanscherping Betalen naar Gebruik: Verlaagd tarief bestelauto ondernemers afschaffen, onderzoeken of BNG eerder kan worden ingevoerd (extra potentieel ten opzichte van pakket is 0,5 Mton)	0,2	+1200
		7	Beperken onbelaste reiskostenvergoeding naar 12 ct/km	0,2	+6965
	KTF	8	Laadinfra wegvervoer (incl. Logistiek) (491 mln)	-	-315*
		9	Stopcontact op land (450 mln.)	-	0

Goederen + VWH	IBO	10	Verscherpen CO2-prestaties goederenvervoer	0,8	0
		11	Verhogen tarief Vrachtwagenheffing naar EUR 30 ct./km (prijspeil 2018) en uitbreiding naar alle wegen	0,4	+2250
		12	Sturen op uitstoot via emissielabel binnenvaart (label B)	0,5	
	KTF	13	Laadinfra wegvoervoer (logistiek) (150 mln)	-	Onderdeel laadinfra (zie boven)
		14	Laadinfra bouw (334 mln)		-120
		15	Sectoroverstijgend (ten behoeven van gebruik waterstof in <i>alle</i> sectoren): - Diverse voorstellen gericht op productie en import waterstof - Diverse voorstellen gericht op ontwikkeling waterstofnetwerk en versnelling vergunningsverlening		>7000* >600*
		16	Waterstof in wegvervoer (232 mln)	-	0
17		Waterstof in binnenvaart (167 mln)	-	0	
Internationale zee- en luchtvaart	IBO	18	Stimulering productie en opschaling duurzame vliegtuigbrandstoffen (overlap met voorstellen Klimaatfonds hieronder)	1,0 (mondiaal effect)	-410
		19	Verhogen vliegbelasting variant B (€26,43 < 2500 km; €52,8 <6000 km; €79,29 > 6000 km)	0,7 (mondiaal effect)	+1582
	KTF	20	Walstroom (300 mln)	-	40
		21	Sectoroverstijgend (ten behoeven van gebruik <i>bio-fuels</i> in <i>alle</i> sectoren) - Vergassing (waaronder routes voor de productie van vloeibare brandstoffen voor wegvervoer, scheepvaart en luchtvaart)	-	> 600*
		22	Klimaatfonds duurzame brandstoffen luchtvaart (600 mln.)		0
		23	Laadinfra luchtvaart (20 mln.)	-	0
		24	Duurzame (aandrijf)technieken zeevaart (360 mln.)	-	0
Hernieuwbare energiedragers	IBO	25	Ophogen jaarverplichting met 50 PJ	3,7	0

* kosten t/m 2025, stimulering vanaf 2026 wordt gezien in KF MJP 2025

Toelichting (ambtelijk FIN)

Aanbevelingen IBO Klimaat

- Het IBO Klimaat heeft een centraal beleidspakket voor mobiliteit samengesteld dat 5,5 Mton reductie in 2030 moet opleveren (aanvullend op het huidige beleid). Het pakket bestaat uit een combinatie van normeren/beprijzen en bestaat hoofdzakelijk uit een grotere bijmenging van biograndstoffen (ophoging jaarverplichting) en maatregelen om elektrificatie van het wagenpark te versnellen.
- Ophoging van de jaarverplichting geeft in het pakket de grootste CO₂-reductie (meer dan 3 Mton). Aandachtspunt is dat dit een grote hoeveelheid extra biobrandstoffen vraagt bovenop de Europese plannen, waardoor deze maatregel leidt tot een stevige stijging van de brandstofprijzen (14 – 28 cent/liter). Daarnaast kan deze maatregel waarschijnlijk niet op steun van milieuorganisaties rekenen. Voor de 2050-doelstelling is elektrificatie van het wagenpark van belang, de inzet van biobrandstoffen is vooral een manier om de reductiedoelen voor 2030 te behalen. Het advies is om in het beleidspakket eerst in te zetten op minder kilometers en elektrificatie en als sluitpost de jaarverplichting op te hogen.
- *Maatregelen personenauto's:*
 - In het IBO-basispad is aangenomen dat *Betalen naar Gebruik* conform CA-afspraken wordt geïntroduceerd en in 2030 1,7 Mton reductie oplevert.
 - *De aanschafbelasting (bpm) op nieuwe fossiele auto's wordt vanaf 2025 verdubbeld* en komt hiermee gemiddeld weer op het oude niveau van 2010. Verhoging van de aanschafbelasting is een effectief instrument om de EV-ingroei te versnellen, omdat het de aanschafbeslissing direct beïnvloedt. Aandachtspunt is een toename van de uitvoeringslast doordat de parallelimport naar verwachting toeneemt en daarmee ook het gebruik van taxatierapporten en het aantal ncnp-zaken. NB. In het IBO wordt voorgesteld om de bpm per 2025 in 1x te verdubbelen. Dit leidt mogelijk tot een grote schok in de markt, waardoor de geraamde budgettaire opbrengst een grotere onzekerheid dan normaal kent (o.a. vanwege anticipatie-effecten in de jaren daarvoor). Dit kan mogelijk worden ondervangen door de verhoging van de bpm langzaam te laten ingroeien richting 2030.
 - Een andere belangrijke maatregel is om per 2025 *een verplichting voor alle werkgevers te introduceren dat alle nieuwe zakelijke auto's emissievrij moeten zijn*. Aandachtspunt is dat er uitwijkmogelijkheden zijn, waardoor de norm in de praktijk minder effectief is. Flankerend beleid is daarom nodig om de elektrische auto aantrekkelijk genoeg te maken. In het IBO-pakket is dit ingevuld met de bpm-verhoging op fossiel. IenW zal mogelijk pleiten voor het verlengen van de korting in de bijtelling. We adviseren echter subsidiëring van het zakelijk wagenpark volledig af te bouwen.
 - Gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting (mrb) voor elektrische auto's: De grondslag van de mrb is het voertuiggewicht. Elektrische auto's zijn door het accupakket gemiddeld circa 300 – 400 kg zwaarder dan de fossiele variant. Na 2025 loopt de huidige korting in de mrb af, waardoor voor elektrische auto's een hoger mrb dan voor fossiele auto's zou moeten worden betaald. In het IBO-pakket is daarom een tariefcorrectie voor het technisch meergewicht opgenomen.
 - Als randvoorwaarde stelt het IBO ook voor om gemeenten de mogelijkheid te geven voor zero emissiezones, zoals voor personenauto's. Deze maatregel zorgt er voor dat deze afweging op lokaal niveau kan worden gemaakt en kan een extra stimulans geven voor elektrificatie en zorgen voor positieve milieu en gezondheidseffecten voor gemeenten.
 - Tot slot is in het IBO-pakket een versobering van de onbelaste reiskostenvergoeding opgenomen en wordt voorgesteld om gemeenten de mogelijkheid te geven om een zero-emissie zone in te voeren. Versobering van de onbelaste reiskostenvergoeding kan leiden tot een iets grotere prikkel om minder autokilometers te maken en is vooral een budgettaire maatregel. Momenteel vindt er een evaluatie plaats van de onbelaste reiskostenvergoeding in de loonbelasting (2023: € 0,21 per zakelijke km).

- *Maatregelen bestelauto's:*
 - Elektrificatie van het bestelautowagenpark wordt met de reeds afgesproken bpm-hervorming al enorm versneld. In het IBO Klimaat wordt daarom relatief weinig aanvullend beleid voor bestelauto's voorgesteld. Wel is het voorstel opgenomen om het verlaagd tarief in de motorrijtuigenbelasting voor bestelauto ondernemers af te schaffen. In het IBO-pakket is dit gekoppeld aan BNG, maar dit verlaagd tarief kan ook al eerder worden afgeschaft.
- *Maatregelen goederenvervoer:*
 - De CO₂-uitstoot van de vrachtauto's wordt verminderd door het tarief van de vrachtwagenheffing te verhogen en de heffing uit te breiden naar alle wegen.
 - Daarnaast wordt in het IBO-pakket een wettelijke norm voor goederenvervoer voorgesteld, die logistieke bedrijven verplicht om hun CO₂-emissies in 2030 met 30% te reduceren ten opzichte van 2018.
- *Maatregelen luchtvaart:*
 - *Differentiatie van het tarief van de vliegbelasting naar afstand* (hoe langer de afstand, hoe hoger het tarief). Momenteel is de vliegbelasting even hoog ongeacht de afstand van de vluchten, terwijl lange afstandsvluchten zorgen voor significant meer CO₂ uitstoot. Vanuit klimaat oogpunt is het daarom erg logisch om de vliegtbelasting te differentiëren naar afstand, zoals het IBO voorstelt. Voor het IBO heeft CE Delft een eerste inschatting gemaakt van de effecten. Daarnaast wordt binnenkort een uitgebreider onderzoek naar de effecten van een differentiatie naar afstand extern uitgezet. Er wordt naar gestreefd dit onderzoek voor de zomer af te ronden.
 - *Subsidie ter stimulering van duurzame luchtvaartbrandstoffen.*

Voorstellen Klimaatfonds

- In het voorstel van MKE voor het Meerjarenprogramma Klimaat 2024 uit het klimaatfonds heeft EZK een groot aantal maatregelen positief beoordeeld gericht op het opschalen van de laatinfra in het wegvervoer, bouw en walstroom.
 - *Laadinfrastructuur voor wegvervoer (315 mln.):* een aantal gerichte investeringen in (slimme) laadinfrastructuur in 2024 en verder die grotendeels al in 2023 zijn toegezegd en worden doorgezet:
 - (Opschaling) Slim laden (mede ter ontlasting energienet)
 - Laden voor logistiek (inclusief voortzetting vliegende brigade)
 - Laden voor bussen, doelgroepen, taxi's.
- *Laadinfra bouw (120 mln.): Lopende subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) uitbreiden met een subsidiespoor laadinfra*
- *Laadinfra walstroom (40 mln.):* extra budget voor de uitrol van walstroom.
- Daarnaast zijn er ook een aantal voorstellen van IenW doorgeschoven naar de besluitvorming volgend jaar of afgewezen. Dit richt zich met name op duurzame luchtvaartbrandstoffen en het verduurzamen van de zeevaart.
- *Verduurzaming zeevaartschepen (360 mln.):* De maatregel betreft een tegemoetkoming bij aanschaf van technieken die de broeikasgas uitstoot van Nederlands gevlagde zeeschepen verminderen (vraagzijde). Het voorstel past niet de primaire scope van het perceel (vroeg fase opschaling) uit het klimaatfonds. Mogelijk kan dit volgend jaar wel. Er is afgesproken dat volgend jaar bezien wordt of een bredere scope kan worden gehanteerd, hier is onderzoek naar gedaan maar hier heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden.
- *Duurzame luchtvaartbrandstoffen (600 mln.):* Het faciliteren van de opschaling van de productie van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart. De genoemde technieken in dit fiche kunnen ook meelopen binnen de subsidie onder het huidige voorstel voor vergassing: stimulering projecten vergassing eerste en tweede fase, maar dan in ieder geval voor een veel kleiner bedrag.



TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst
de minister

Fiscale Zaken
Directie Directe
Belastingen & Toeslagen

Persoonsgegevens

nota

BOR en DSR in verband met Voorjaarsnotabesluitvorming
– tussentijdse voorstellen werkgroep verbetering BOR en

Datum
16 maart 2023

Notanummer
2023-0000074521

Bijlagen
1. Tussentijdse conclusies van 15 maart 2023 van de werkgroep verbetertraject BOR/DSR

Aanleiding

In de kabinetsreactie op de evaluatie van de fiscale bedrijfsopvolgingsregelingen is aangekondigd dat het kabinet de tussentijdse conclusies van vervolgonderzoek meeneemt in de voorjaarsbesluitvorming. Hierbij treft u – stas FB en minister - de tussentijdse conclusies aan met daarbij voorstellen van de werkgroep ten behoeve van de voorjaarsbesluitvorming. Deze voorstellen worden besproken in de ambtelijke vierhoek van 28 maart en vervolgens in de politieke vierhoek van 4 april. Met het oog op dit proces ontvangen wij graag uw reactie.

Beslispunten

- Bent u akkoord om de volgende vijf voorstellen van de werkgroep voor te leggen voor besluitvorming in de ambtelijke en politieke vierhoek, met als doel deze in het BP24 op te nemen?
 - Het afschaffen van de 5% doelmatigheidsmarge in de BOR en DSR.
 - Keuzevermogen kwalificeert slechts voor de BOR en DSR voor zover in de onderneming gebruikt.
 - Enkel reguliere aandelen met een minimaal belang van 5% kwalificeren voor de BOR en DSR.
 - Versoepelingen van de bezits- en voortzettingseis BOR.
 - Verlaging van de vrijstelling goingconcernwaarde in de BOR.

Tot het wettelijk aanmerken van aan derden verhuurd vastgoed als beleggingsvermogen in de BOR en de DSR heeft het kabinet al bij de MN2023 besloten.

- Indien u akkoord gaat met het voor besluitvorming voorleggen van een verlaging van de vrijstelling, zijn er diverse varianten denkbaar. Een aantal daarvan is uitgewerkt aan het eind van deze nota. Welke maatvoering wenst u?
- Gaat u akkoord met een tweefasen aanpak waardoor de nog te onderzoeken punten in het BP25 landen?

Kernpunten

- De werkgroep die het vervolgonderzoek verricht, heeft een aantal (tussentijdse) voorstellen gedaan.
- Voor de politieke afweging speelt aan de ene kant het coalitieakkoord en aan de andere kant de startnota, de uitkomsten van de evaluatie en de taakstelling opmerkelijke belastingconstructies en fiscale regelingen.

21.03.23

Besprek

Mijn vraag
& opmerking

Midi

Besprek

ja

Midi

en voorstel
aanpak