

Vergaderjaar 2019–2020

**35 304**

## **Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord)**

**B**

### **VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR FINANCIËN<sup>1</sup>**

Vastgesteld 28 november 2019

Het voorbereidend onderzoek geeft de commissie aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

#### **1. Inleiding**

De leden van de fractie van de **VVD** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord<sup>2</sup>. Graag stellen zij de volgende vragen.

De leden van de fractie van het **CDA** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben een aantal opmerkingen en vragen.

De leden van de **GroenLinks**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben een aantal opmerkingen en vragen.

De leden van de fractie van **D66** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen aan de regering naar aanleiding van het voorstel.

De leden van de **PvdA**-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggend wetsvoorstel en maken graag gebruik van de gelegenheid de regering hierover enkele vragen te stellen.

<sup>1</sup> Samenstelling: Essers (CDA), Koffeman (PvdD), Backer (D66), Ester (CU), Faber-van de Klashorst (PVV), Van Apeldoorn (SP), Sent (PvdA), Van Strien (PVV), Jorritsma-Lebbink (VVD), N.J.J. van Kesteren (CDA), Schalk (SGP), Van Rooijen (50PLUS), Wever (VVD), Van Ballekom (VVD), Crone (PvdA), Frentrop (FVD), (voorzitter), Geerdink (VVD), Gerbrandy (OSF), Van Huffelen (D66), Karimi (GL), (ondervoorzitter), Van der Linden (FVD), Otten (Fractie-Otten), Rietkerk (CDA), Rosenmöller (GL), Vendrik (GL) en Van Wely (FVD).

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2019–2020, 35 304, nr. 2.

De leden van de fractie van de **PVV** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben naar aanleiding hiervan nog een vraag die zij graag aan de regering voorleggen.

De leden van de **ChristenUnie**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben een aantal opmerkingen en vragen.

De leden van de **SGP**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben een aantal opmerkingen en vragen.

## 2. Algemeen

### 2.1 CO<sub>2</sub>-heffing

De leden van de fractie van **D66** constateren dat in het voorliggende Pakket Belastingplan 2020 verschillende fiscale maatregelen zijn opgenomen die bijdragen aan de uitvoering van het Klimaatakkoord. Op basis van de onlangs uitgebrachte Klimaat- en Energieverkenning 2019<sup>3</sup> is duidelijk geworden dat het halen van de Urgenda- en de Klimaatdoelen van de regering zeer uitdagend is. Zou de regering kunnen reflecteren welke fiscale instrumenten nog verder kunnen worden versterkt/ingevoerd (bijvoorbeeld een algemene CO<sub>2</sub>-heffing of de verdere verlaging van de verhuurdersheffing) om daarmee aan de gewenste doelen te voldoen? En zou hij daarbij kunnen aangeven voor welk instrument ook internationaal draagvlak is? En hoe die dan nog in 2020 een bijdrage kunnen leveren?

De leden van de **ChristenUnie**-fractie betreuren het dat nog geen ontwerp van een CO<sub>2</sub>-heffing voorligt. Ook ontbreekt een aanpassing van de postcoderoosregeling in de energiebelasting. Hoe, zo vragen deze leden, luidt hier de fiscale marsroute? Het valt deze leden voorts op dat de rol van het openbaar vervoer in het realiseren van het energieakkoord niet aan de orde wordt gesteld. Voorziet de regering hier geen specifieke fiscale initiatieven?

## 3. Klimaatakkoord – mobiliteit

### 3.1 Bijtelling

De leden van de fractie van de **VVD** lezen dat de aanschaf van nieuwe emissievrije voertuigen en plug-in hybride elektrische voertuigen wordt gestimuleerd via kortingen op de bijtelling, verlenging van het nihil tarief voor de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) en verlenging van het nihil- of verlaagde tarief of een korting op het standaardtarief voor de motorrijtuigenbelasting (mrb)<sup>4</sup>. Welke maatregelen is de regering bereid te nemen om ook de tweedehandsmarkt voor emissievrije voertuigen en plug-in hybride elektrische auto's aantrekkelijk te maken, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de **ChristenUnie**-fractie constateren dat de regering kiest voor een «hand-aan-de-kraan» methode: er wordt extra ingegrepen bij een groeipad voor elektrische auto's dat substantieel achterblijft of toeneemt. Kan worden verduidelijkt met welke kwantitatieve normen de term «substantieel» correspondeert? De huidige korting op de fiscale bijtelling voor nieuwe elektrische auto's wordt ook na 2020 vervolgd. Dat

<sup>3</sup> Planbureau van de Leefomgeving (2019). Klimaat- en Energieverkenning 2019. Te raadplegen via <https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2019>

<sup>4</sup> Kamerstukken II, 2019–2020, 35 304, nr. 3, blz. 4–8.

biedt bedrijfsleven en automobilisten zekerheid voor de komende jaren en dat is weer goed voor de inzet van emissievrije auto's. Wel wordt de fiscale incentive verlaagd en uiteindelijk afgebouwd naar nul per 1 januari 2026. Vanaf dat moment geldt de reguliere bijtelling<sup>5</sup>. Op basis van welke redenering heeft de regering de voorgestelde bijtellingskorting en hoogte van de cap voor nieuwe elektrische auto's bepaald? Is daarbij ook gekeken naar ons omringende landen? Hoe valt de vergelijking dan uit?

### *3.2 Bpm en mrb emissievrije voertuigen en Plug-in Hybride Elektrische Voertuigen*

Wat betreft de aanpassingen op het terrein van elektrische auto's vragen de leden van de fractie van **GroenLinks** om inzichtelijk te maken of en in welke mate eigenaren/gebruikers van omgebouwde auto's (bestaande auto's die geheel geëlektrificeerd worden) hiervan gebruik kunnen maken.

### *3.3 Verhogen accijns op diesel*

De leden van de fractie van de **VVD** lezen dat de accijns op diesel de komende jaren wordt verhoogd<sup>6</sup>. Niet alle diesels zijn even vervuilend. Is het mogelijk om op gedifferentieerde wijze de meest vervuilende diesels zwaarder te belasten of op andere wijze versneld uit het straatbeeld te laten verdwijnen?

De leden van de **ChristenUnie**-fractie stellen dat verhoging van de dieselaccijns met 1 cent per liter bescheiden is. Kan de regering delen wat de filosofie is achter deze keuze gezien de bijdrage die de autosector moet leveren aan de energietransitie?

## **4. Klimaatakkoord – Gebouwde omgeving**

Verwacht de regering dat door de bouwcrisis de fiscale stimulering van het verduurzamen van de woningvoorraad zal haperen? Hoe actueel is dit onderdeel van het Belastingplan 2020, zo vragen de leden van de fractie van de **ChristenUnie**.

### *4.1 Verschuiving energielasting van elektriciteit naar aardgas*

De achterliggende gedachte rond de verschuiving van de energielasting van elektriciteit naar aardgas is dat de budgettaire opbrengst van het verhogen van de aardgasbelasting gebruikt wordt voor de verlaging van de elektriciteitsbelasting. Kan de regering aannemelijk maken dat deze terugsluis voldoende is, ook gezien de beoogde snelle vermindering van aardgasgebruik, zo vragen de leden van de **ChristenUnie**-fractie.

### *4.2 Opslag Duurzame energie*

De leden van de **VVD**-fractie lezen in het wetsvoorstel dat de tarieven voor Opslag voor Duurzame Energie (ODE) zo worden aangepast dat 33% van de lasten neerslaan bij huishoudens en 67% bij bedrijven. Tot op heden is het uitgangspunt gehanteerd dat de helft van de lasten neerslaat bij huishoudens, en de andere helft bij bedrijven<sup>7</sup>. Hoe werkt dit uit voor mkb-bedrijven? Zijn er sectoren die getroffen zullen worden door onevenredige verhogingen van de ODE door dit wetsvoorstel? Zo ja, kan de regering een onderbouwing geven voor deze onevenredige belastingdruk?

<sup>5</sup> Kamerstukken II, 2019–2020, 35 304, nr. 3, blz. 4–6.

<sup>6</sup> Kamerstukken II, 2019–2020, 35 304, nr. 3, blz. 8.

<sup>7</sup> Kamerstukken II, 2019–2020, 35 304, nr. 3, blz. 9.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen de regering aan te geven op welke wijze de nettarieven-structuur zal worden aangepast en hoe zich dat verhoudt tot de aanpassing van de ODE.

Kan de regering commentaar geven op de opmerking van VNO-NCW die er op duiden dat de verhoging van de opslag op de energiebelasting ODE niet gelijkmatig op bedrijven drukt, maar onevenredig en mogelijk onbedoeld op middelgrote bedrijven<sup>8</sup> en is de regering bereid hier een alternatief voor te overwegen, zo vragen de leden van de **PvdA**-fractie.

De leden van de **ChristenUnie**-fractie nemen kennis van de wijzigingen van de ODE. Het is goed dat de lasten van de ODE relatief meer bij bedrijven dan bij huishoudens worden gelegd. De tekst is wat vaag op het punt van de bestemming van de opbrengsten van de ODE. Gaan deze nu naar de algemene middelen of worden ze een-op-een ingezet voor de financiering van de subsidieregeling Stimulering Duurzame Energieproductie (SDE+)? De leden van de fractie van de ChristenUnie zouden graag een toelichting ontvangen. De verhoging van de belastingvermindering in de energiebelasting wordt verdisconteerd met de tariefstelling van de ODE. De leden van de ChristenUnie-fractie verzoeken de regering een reactie op de vraag of huishoudens deze wat verborgen vormgeving ook als daadwerkelijke verlaging zullen ervaren. Heeft de regering ook overwogen om de ODE-tarieven onder het gebruik van 170.000 m<sup>3</sup> meer te differentiëren? Er is nu sprake van een standaardtarief voor alle huishoudens. Zouden gedifferentieerde tarieven niet beter werken als prikkel tot energiebesparing?

Daarnaast vragen deze leden om een toelichting op het grote tariefverschil in de ODE-regeling tussen schijf 3 en 4. Hoe beoordeelt de regering het concurrentievoordeel van dit tariefverschil indien we grote en kleinere bedrijven met elkaar vergelijken? Leidt de tariefopbouw niet tot een geringere prikkel voor grote bedrijven om duurzaam te produceren? Hoe past dit gedifferentieerde beeld in het voorgenomen energiebeleid? De leden van de ChristenUnie-fractie hebben behoefte aan een nadere toelichting op de voorgestelde tarieven vanuit het oogpunt van verdeelende rechtvaardigheid en vanuit het oogpunt van de transitiedoelstellingen. Kan de regering aangeven hoe de nieuwe tarieven uitpakken voor de concurrentiepositie van de glas- en tuinbouw? Leiden de gesprekken met de sector tot nieuwe inzichten? Hoe gaat de regering de motie-Lodders uitvoeren naar het monitoren van de gevolgen van het stijgende ODE-tarief voor de glas- en tuinbouw<sup>9</sup>?

De leden van de **SGP**-fractie hebben enkele vragen over tabel 3 op pagina 10 van de memorie van toelichting<sup>10</sup>. In deze tabel worden de effecten van de verhoogde ODE-heffing voor een aantal bedrijfstypen voor 2020 genoemd. De leden van de SGP-fractie ontvangen graag een uitgebreide tabel, waarin voor deze bedrijfstypen de effecten van de stijging van de ODE-heffing in de toekomst tot 2030 gepresenteerd worden. Daarnaast ontvangen deze leden graag, naast het overzicht met betrekking tot de ODE-heffing, een gelijkwaardige tabel met betrekking tot de energiebelasting.

<sup>8</sup> VNONCW. «*Na Prinsjesdag: hoe een duurzame regeling totaal niet duurzaam uitwerkt*». Te raadplegen via <https://www.vno-ncw.nl/column/na-prinsjesdag-hoe-een-duurzame-regeling-totaal-niet-duurzaam-uitwerkt> 19 november 2019.

<sup>9</sup> Kamerstukken II, 2019–2020, 35 302, nr. 42.

<sup>10</sup> Kamerstukken II, 2019–2020, 35 304, nr. 3, blz. 10.

## 5. Urgenda

### 5.1 Algemeen

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen naar de laatste inzichten van de regering omtrent de uitvoering van het Urgenda-vonnis. Zij begrijpen dat de regering bezig blijft om dit vonnis uit te voeren, uit de Klimaat- en Energieverkenning 2019 blijkt dat het minimale doel in 2020 niet wordt bereikt<sup>11</sup>. Wat zijn de laatste maatregelen die de regering overweegt en zijn hierbij fiscale maatregelen en opties betrokken?

### 5.2 Buitenlands afval in de heffing van afvalstoffenbelasting betrekken

De heffing op het verbranden van buitenlands afval heeft tot doel het verbranden en storten van afval afkomstig uit het buitenland te betrekken in de afvalstoffenheffing, zo lezen de leden van de **VVD**-fractie<sup>12</sup>. Hoe effectief is deze maatregel als het buitenlands afval in het buitenland tot omvangrijke methaanemissies (naar verluidt 20 keer zo agressief als CO<sub>2</sub>) leidt, banen in Nederland kost en er in Nederland uit het restafval minder duurzame energie zoals elektriciteit en stadswarmte wordt omgezet?

De leden van de **CDA**-fractie vragen de regering om een reactie op de noodroep van de Vereniging Afvalbedrijven over de schadelijke effecten (met name financieel-economisch) van de invoering van een importheffing op buitenlands afval<sup>13</sup>. In hoeverre onderstreept de regering deze zorgen en is zij bereid om tijdig alternatieven te overwegen en eventueel in te voeren?

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen de regering naar de CO<sub>2</sub>-effecten van het betrekken van buitenlands afval in de afvalstoffenheffing. Zij hebben voorts vernomen dat hierover een gesprek gaande is (geweest) met de sector. Kan de regering aangeven wat hier de stand van zaken is?

Kan de regering, zo vragen de leden van de **ChristenUnie**-fractie, nader argumenteren waarom het betrekken van buitenlands afval in de heffing van de afvalstoffenbelasting de uitgelezen keuze is om uitvoering te geven aan het Urgenda-vonnis? Welke alternatieven zijn overwogen? Hoe beoordeelt de regering de reactie van de Vereniging Afvalbedrijven? Er zijn de nodige vragen gerezen over de daadwerkelijke klimaatimpact van deze afvalheffing (onder andere gezien de waarschijnlijke verplaatsing van het probleem naar het buitenland). Wat is het oordeel van de regering hierover?

De leden van de **SGP**-fractie hebben een vraag over de invoering van de afvalstoffenheffing op buitenlands afval. Deze leden constateren dat de milieuwinst discutabel is, en dat de gevolgen voor de sector mogelijk groot zijn. Blijft de regering in gesprek met de sector? Is het alternatieve voorstel, wat door de sector gedaan is, onderwerp van bespreking? Wordt de invoering van dit alternatieve voorstel serieus overwogen? Is er nog een mogelijkheid om samen met de sector tot een breed gedragen oplossing te komen?

<sup>11</sup> Planbureau van de Leefomgeving (2019). Klimaat- en Energieverkenning 2019. Te raadplegen via <https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2019>

<sup>12</sup> Kamerstukken II, 2019–2020, 35 304, nr. 3, blz. 12–13.

<sup>13</sup> Vereniging Afvalbedrijven. «Importheffing op buitenlands afval niet invoeren. Oproep aan kabinet om Urgenda-maatregel niet op te nemen in belastingplan». Te raadplegen via <https://www.verenigingafvalbedrijven.nl/nieuws/importheffing-op-buitenlands-afval-niet-invoeren>. 1 juli 2019.

## 6. EU-aspecten

De leden van de **PvdA**-fractie steunen in algemene zin de vergroeningsmaatregelen die de regering voorstelt. Kan worden aangegeven of en wanneer verdere coördinatie met andere (Europese) landen zal plaatsvinden ten aanzien van belastingen op vliegen, CO<sub>2</sub>-grootverbruik, maar ook autobrandstoffen, sectoren die immers gevoelig zijn voor internationale concurrentievervalsing? Is de regering bereid ook een nationaal omwisselprogramma in te voeren om conventionele bromfietsen en scooters om te ruilen voor de veel schonere (fijnstof, stikstof, CO<sub>2</sub>) en stillere elektrische.

En ziet de regering mogelijkheden om reeds volgens jaar stappen te zetten richting een heffing op de grote Tech bedrijven zoals Facebook, Google enzovoorts, maar ook content-bedrijven die nu wel profiteren van infrastructurele voorzieningen in ons land, maar daar niet aan bijdragen via algemene winstbelastingen? Kunnen hier eerste nationale stappen worden gezet via bijvoorbeeld heffingen op infrastructuur (kabel en andere netwerken), in afwachting van een meer Europese aanpak, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

## 7. Budgettaire aspecten

De leden van de **SGP**-fractie lezen in de bijlagen bij de miljoenennota is dat «*De lastenmaatregelen uit het Klimaatakkoord worden gedekt door een verhoging van de 3e en 4e schijf van de ODE (opbrengst € 440 mln in 2020, € 483 mln in 2021, oplopend tot € 624 mln in 2030), een verhoging van de overdrachtsbelasting van niet-woningen van 6% naar 7% (€ 297 structureel vanaf 2021), het vervallen van de dekking CO<sub>2</sub>-minimumprijs (€ 236 mln structureel vanaf 2022) en incidenteel € 305 mln dekking vanuit de uitgavezijde in 2020 (waar een kadercorrectie voor is toegepast)*<sup>14</sup>.» Dat betekent dus dat een deel van de lastenmaatregelen uit het Klimaatakkoord gedekt wordt door het vervallen van de dekking CO<sub>2</sub>-minimumprijs (vanaf € 236 miljoen structureel van 2022).

Klopt het dat er vanaf 2022 structureel een «budgettair gat» op de begroting komt van € 236 miljoen? En dat een volgend kabinet dit met eigen maatregelen moet dekken?

## 8. Overig

### 8.1 Afschaffing bpm

Kan de regering aangeven hoe het kan dat een hele industrie is ontstaan van handelaren die jonge gebruikte auto's importeren uit het buitenland en deze met winst verkopen in Nederland, zo vragen de leden van de **PVV**. Wordt deze mogelijkheid veroorzaakt door verschillen in btw of bpm of beide? 10 jaar geleden heeft de regering toegezegd dat de bpm geleidelijk zou worden afgeschaft. Deze heffing zou in 2018 helemaal verdwenen zijn. Ook in 2015 onder Rutte II was het voornemen om de bpm stapsgewijs af te bouwen. Kan de regering aangeven welke nieuwe argumenten er zijn, respectievelijk welke oude argumenten niet meer geldig zijn, zodat de bpm thans de facto hoger is dan hij ooit geweest is? Kan de regering een overzicht geven van de import van tweedehands auto's per jaar over de afgelopen 5 jaar naar leeftijdscategorie bijvoorbeeld jonger dan 0.5 jaar; 0.5–2 jaar; 2–5 jaar; ouder; totaal?

<sup>14</sup> Kamerstukken II, 2019–2020, 35 300, nr. 2, blz. 30.

## 8.2 Stikstof

Het Klimaatakkoord dat aan de basis staat van dit wetsvoorstel heeft tot doel het verminderen van de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Hoe dragen deze maatregelen bij aan het terugdringen van stikstof, zo vragen de leden van de **VVD**-fractie.

Het wetsvoorstel Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord biedt de fiscale uitwerking van de belangrijkste klimaatmaatregelen van de regering. Kan de regering, gelet de stikstof- en bouwcrisis, aangeven in hoeverre het wetsvoorstel en de memorie van toelichting nog actueel en dekkend zijn, zo vragen de leden van **ChristenUnie**-fractie.

De leden van de vaste commissie voor Financiën zien de reactie van de regering – uiterlijk vrijdag 29 november 2019 – met belangstelling tegemoet.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Frentrop

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,  
Van Dooren