

## Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Algemene Rekenkamer  
drs. A.P. Visser  
Postbus 20015  
2500 EA Den Haag

**Directie Internationale  
Zaken en  
Verbruiksbelastingen**

Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

**Inlichtingen**

**Ons kenmerk**  
2020-0000103818

**Uw brief (kenmerk)**

Datum  
Betreft Bestuurlijke reactie autobelastingen

Geachte heer Visser,

Het kabinet heeft met interesse kennisgenomen van uw 3<sup>de</sup> rapport over autobelastingen als beleidsinstrument. Uw rapport kijkt terug naar de jaren 2018 tot en met 2020. Voor deze jaren was het beleid ten aanzien van de autobelastingen vastgelegd in de Wet uitwerking Autobrief II. In het rapport is niet vooruit gekeken naar de impact van de afspraken van het Klimaatakkoord zoals bijvoorbeeld de reeds in gang gezette versnelde versoering van de fiscale stimulering van elektrisch vervoer in de komende jaren of het stimuleren van de particuliere markt via een aanschafsubsidie. In deze brief reageer ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, op de zes aanbevelingen die u in dit rapport doet.

*Aanbeveling 1: bezie of het wenselijk is om de fiscale stimulering van emissievrije auto's voort te zetten.*

Nederland heeft zich gecommitteerd aan het klimaatakkoord van Parijs. In de Nederlandse klimaatwet is de Parijsdoelstelling vertaald naar 95% CO<sub>2</sub>-reductie in 2050 en een tussenambitie van 49% reductie in 2030. In het regeerakkoord is daarom de ambitie opgenomen om in 2030 100% van de nieuwverkochte auto's emissievrij te laten zijn. In het Klimaatakkoord heeft het kabinet daarom afgesproken de fiscale stimulering tot en met 2025 voort te zetten. Tegelijkertijd wordt deze stimulering versneld afgebouwd om gelijke tred te houden met de marktontwikkelingen en de dalende kosten van elektrische auto's en gericht op middelgrote en kleine elektrische auto's. Door de stimulering van dure emissievrije auto's te beperken en de stimulering versneld af te bouwen in lijn met de dalende kosten van elektrisch rijden wordt overstimulering tegengegaan.

Emissievrij rijden biedt naast een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot bredere voordelen voor de samenleving, zoals innovatiekansen voor Nederlandse bedrijven en verminderde afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Tevens betekent meer emissievrije auto's minder stikstofuitstoot, gezondere lucht en minder geluidsoverlast. Bij de beoordeling van de doelmatigheid en doeltreffendheid van het stimuleringsbeleid voor elektrische auto's kijkt het kabinet dan ook niet alleen naar de kosten voor

de overheid, maar ook breder naar maatschappelijke kostenefficiëntie en de uiteindelijke baten en lasten voor burgers en bedrijven om de afgesproken Klimaatdoelstellingen te realiseren.

**Directie Internationale  
Zaken en  
Verbruiksbelastingen**

*Aanbeveling 2: Stel bij voorzetten van de fiscale stimulering van elektrisch rijden een proportionaliteitsnorm op voor de belastingderving per vermeden ton CO<sub>2</sub> en pas de fiscale stimulering daarop aan.*

**Ons kenmerk**  
2020-0000103818

Het stimuleringsbeleid voor emissievrije auto's is zoals hierboven aangegeven niet alleen gericht op de korte termijn belastingderving per ton CO<sub>2</sub>, maar het gaat ook om de bredere maatschappelijke voordelen op termijn. Het kabinet onderschrijft de nuanceringen die de Rekenkamer plaats bij de figuur in de samenvatting over de belastingderving per ton CO<sub>2</sub> in de jaren 2018-2020. Deze nuances zijn relevant voor het beeld dat deze tabel schetst.

Het kabinet onderschrijft dat de fiscale stimulering van emissievrij rijden vanuit het perspectief van de overheidsuitgaven proportioneel moet zijn. Daarom is een hand aan de kraan systematiek geïntroduceerd, waarbij de ingroei van emissievrije auto's nauwgezet wordt gemonitord en jaarlijks wordt bekeken of tussentijdse bijsturing van het stimuleringsbeleid nodig is om op het afgesproken ingroeipad van emissievrije personenauto's te blijven. Overstimulering wordt hierdoor voorkomen en de budgettaire derving van het stimuleringsbeleid wordt begrensd. In de Kamerbrief van 18 oktober jl.<sup>1</sup> is de Tweede Kamer hierover nader geïnformeerd. Het kabinet zal de Kamer voor het zomerreces per brief informeren over de toepassing van de hand aan de kraan systematiek in 2020 en welke gevolgen dit heeft voor de fiscale stimulering in 2021. Gezien deze hand aan de kraan systematiek acht het kabinet het invoeren van een vaste proportionaliteitsnorm voor de belastingderving per vermeden ton CO<sub>2</sub> van de stimulering van emissievrije auto's minder geschikt. De bedoeling is juist dat conform de afspraken uit het Klimaatakkoord de jaarlijkse stimulering per auto wordt afgebouwd en wordt gericht op middenklasse en kleine emissievrije auto's die aansluiten op de Nederlandse markt

In 2024 zal een integrale evaluatie worden uitgevoerd om aan de hand van de laatste ontwikkelingen binnen de automarkt te bepalen welk beleid en welke maatregelen na 2025 nodig en wenselijk zijn met het oog op de ambitie uit het regeerakkoord van 100% emissievrije nieuwverkopen in 2030.

*Aanbeveling 3: betrek bij aanpassingen van de autobelastingen ook de (on)balans tussen ondernemers en particulieren wat betreft de fiscale stimulering van nul-emissie personenvoertuigen.*

Het klopt dat een groot deel van de nieuwverkopen van emissievrije auto's in het verleden plaatsvond in het zakelijke domein en dat er meer oog voor de stimulering van de particulieren moet zijn. Het aanbod van emissievrije auto's zat tot nu toe vooral in het hogere prijssegment waardoor emissievrije auto's met name aantrekkelijk waren voor zakelijke rijders. Inmiddels komen in alle prijssegmenten elektrische voertuigen beschikbaar en is de fiscale stimulering daarop reeds aangepast. Zo is in 2019 een 'cap' in de bijtelling ingevoerd, de cataloguswaarde waarover een verlaagd bijtellingspercentage gerekend mag worden. Deze 'cap' is in 2020 verder verlaagd naar € 45.000 en de bijtelling voor

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 32813 nr. 398

emissievrije voertuigen is in 2020 verdubbeld waarmee de bijtelling tot de 'cap' van 4% in 2019 naar 8% in 2020 (t.o.v. de 22% algemene bijtelling) is gegaan. In de samenvattende tabel in het rapport van de Algemene Rekenkamer wordt dan ook voor de drie duurste modellen voor 2020 geen derving meer vermeld. De Algemene Rekenkamer spreekt in haar rapportage voor deze auto's van een bijtellingsnadeel. Het kabinet bouwt met de afspraken in het Klimaatakkoord de fiscale stimulering voor zakelijke rijders nog verder af en richt de stimulering op kleinere auto's die aansluiten bij de particuliere markt in Nederland. De emissievrije auto's die op de zakelijke markt nieuw gekocht worden, sluiten hierdoor na de leasetermijn beter aan bij de behoeften van de particuliere tweedehandsmarkt. In aanvulling hierop heeft het kabinet specifiek voor de particuliere markt een aanschafsubsidie voor nieuwe - en tweedehands emissievrije auto's uitgewerkt.

**Directie Internationale  
Zaken en  
Verbruiksbelastingen**

**Ons kenmerk**  
2020-0000103818

*Aanbeveling 4: onderzoek welke aanpassingen in de autobelastingen wenselijk zijn vanwege de erosie van belastingopbrengsten door emissievrije auto's.*

De opkomst van emissievrije auto's leidt tot grondslagerosie van de autobelastingen, waardoor bijvoorbeeld de opbrengsten van de brandstofaccijnzen en van de bpm dalen. De fiscale stimulering van emissievrije auto's zorgt er voor dat deze grondslagerosie eerder optreedt. In de bouwsteen voor een beter belastingstelsel 'fiscale vergroening en grondslagerosie'<sup>2</sup> is de omvang van deze erosie in kaart gebracht. In het Klimaatakkoord is aangekondigd dat het kabinet onderzoek zal doen naar een ander systeem van autobelastingen, waarin betaald wordt naar gebruik. De invoering van het nieuwe stelsel wordt betrokken bij de reeds voorgenomen belastingherziening in 2025. Bij alle varianten wordt rekening gehouden met het handelingsperspectief en is privacy nadrukkelijk een aandachtspunt dat zoveel mogelijk gewaarborgd blijft. Bij het uitwerken van alle varianten worden ook de gewenste stimulering van EV, in lijn met het streven van het kabinet naar 100% nieuwverkoop in 2030, betrokken, evenals de mogelijkheid om de totale lasten binnen het autodomein te laten dalen en de eventuele gevolgen voor de rijksbegroting en hoe deze op te vangen.

*Aanbeveling 5. evalueer de bijzondere regelingen voor bestelauto's om af te wegen of het doel van deze regelingen nog in verhouding staat tot de inbreuk op de hoofddoelen van de autobelastingen, zowel voor het opbrengstdoel als voor de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen. Overweeg ook om de bijzondere regelingen voor bestelauto's te herzien, met als doel fiscale prikkels te introduceren die autokopers stimuleren om modellen te kiezen die minder CO<sub>2</sub>, stikstofoxiden en/of fijnstof uitstoten.*

Binnen het stelsel van autobelastingen bestaat een lange lijst van bijzondere regelingen, zoals tariefskortingen, vrijstellingen, teruggaafregelingen en verlaagde tarieven. Deze bijzondere regelingen zien op specifieke doelgroepen of specifieke voertuigen en hebben dan ook verschillende achterliggende beleidsdoelen. Sommige regelingen zijn relatief nieuw, een deel van deze regelingen bestaat al enige decennia. Sommige vinden zelfs hun herkomst in de eerste voorloper van de motorrijtuigenbelasting uit 1926.

---

<sup>2</sup> Rapporten Bouwstenen voor een beter belastingstelsel d.d. 18 mei 2020

Het kabinet is met de Algemene Rekenkamer van mening dat een deel van de bijzondere regelingen – gelet op de hedendaagse beleidsdoelen van het stelsel van autobelastingen – in aanmerking komen voor heroverweging. U geeft in lijn met het eerdere rapport Autobelastingen als beleidsinstrument<sup>3</sup> terecht aan dat een aantal bijzondere regelingen zowel tegen het opbrengstendoel als tegen het luchtkwaliteits- en klimaatdoel van de autobelastingen kunnen inwerken.

Daarnaast kunnen deze bijzondere regelingen leiden tot ongelijke belastingdruk tussen burgers en bedrijven en maken ze het stelsel complexer. Dit kabinet heeft mede om die reden al een aantal bijzondere regelingen afgebouwd. Zo wordt de korting op de MRB voor bestelauto's voor ondernemers dit jaar en de komende jaren verlaagd en is de bpm-teruggaaf voor taxi's afgeschaft. Het kabinet neemt deze aanbeveling dan ook ter harte. In bijlage 9 bij de Miljoenennota 2020 is de Evaluatieprogrammering 2019 - 2022 opgenomen. Daarin is aangegeven dat de evaluatie van de fiscale regelingen in de wet BPM en de wet MRB gepland staat voor 2020. Bij deze evaluatie zal het kabinet de door de u voorgestelde te betrekken vragen, waaronder de bijzondere regelingen voor bestelauto's, meenemen.

*Aanbeveling 6: neem de raming van de bpm-derving door de bijzondere regelingen voor bestelauto's in de jaarlijkse miljoenennota op*

Het kabinet neemt de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer over. In het overzicht van fiscale regelingen in de bijlagen van de jaarlijkse miljoenennota zal ook de raming van het budgettaire belang van de bijzondere regelingen in de bpm voor bestelauto's worden opgenomen.

Het kabinet dankt de Algemene Rekenkamer voor haar drie onderzoeken en de aanbevelingen over de autobelastingen. De emissievrije markt is nog pril en de ontwikkelingen zijn onzeker. Het kabinet heeft om die reden bewust gekozen voor een stimuleringsaanpak waarbij gelijke trend wordt gehouden met de marktontwikkelingen van emissievrije auto's. De stimulering van emissievrij rijden zal daartoe periodiek gemonitord worden en stapsgewijs worden afgebouwd in lijn met de marktontwikkeling van emissievrije auto's en de ontwikkeling van randvoorwaarden zoals infrastructuur.

Hoogachtend,

de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst

J.A. Vijlbrief

---

<sup>3</sup> Rapport Algemene Rekenkamer 2019