

Vergaderjaar 2018–2019

35 029

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019)

Nr. 5 HERDRUK¹

VERSLAG

Vastgesteld 16 oktober 2018

De vaste commissie voor Financiën, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van Zuilen

¹ Herdruk: in de oorspronkelijke versie zijn enkele vragen abusievelijk aan de verkeerde fractie toegewezen.

INLEIDING

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019. Zij benadrukken het belang van verduurzaming en reductie van CO₂, maar willen dat de voorstellen voor iedereen behapbaar en betaalbaar blijven. Zij hebben nog enkele vragen en opmerkingen. Deze leden vragen de regering tevens te reageren op de vragen van de Nederlandse Orde van Belastingadviseurs (NOB), voor zover de vragen nog niet door de fracties gesteld zijn.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019. Deze leden achten het positief dat consumptie, waaronder in het bijzonder milieuvervuiling, zwaarder belast wordt onder gelijktijdige verlaging van de belasting op arbeid. Daarbij vinden deze leden het wel van belang dat de belasting ook daadwerkelijk milieueffect heeft en dus leidt tot milieuwinst. Een milieumaatregel mag daarom niet makkelijk te ontwijken zijn, want dan is het milieueffect beperkt. Ook moeten belastingplichtigen een handelingsperspectief hebben dat leidt tot milieuwinst en een lager bedrag aan te betalen belasting. De voorwaarden voor een handelingsperspectief zijn dat de belastingplichtige moet weten waarom hij meer belasting gaat betalen, dat hij moet weten wat zijn alternatieven zijn en dat die alternatieven bereikbaar moeten zijn. Deze leden vragen de regering tevens in te gaan op de vragen van het Register Belastingadviseurs (RB) in hun commentaar op onderhavig wetsvoorstel.

De leden van de D66-fractie zijn verheugd met de inzet van de regering om het belastingstelsel te vergroenen. Dit sluit aan bij het principe dat de vervuiler betaalt en dat vergroenen loont. Deze leden steunen bijvoorbeeld de inzet op het aantrekkelijker maken van het reizen met de fiets. Deze leden zijn van mening dat de baten en lasten van de energietransitie eerlijk verdeeld moeten worden. Deze leden benadrukken dat voor een goed beeld van de baten en lasten van de energietransitie niet enkel gekeken moet worden naar de voorstellen uit het Belastingplan 2019, maar ook rekening moet worden gehouden met andere voorstellen, zoals acties die voortvloeien uit het Klimaatakkoord.

De leden van de D66-fractie vragen de regering om ook verder te werken aan voorstellen die bijdragen aan een belastingstelsel dat duurzaam is in de zin dat de vervuiler betaalt en dat vergroenen loont, maar ook in de zin dat zij toekomstbestendig is en ook op de lange termijn belastinginkomsten worden verzekerd die nodig zijn voor de financiering van publieke voorzieningen. Deze leden wijzen er hierbij op dat fiscale prikkels kunnen bijdragen aan de energietransitie door vervuilend gedrag te belasten, maar ook zo goed kunnen werken dat zij op den duur tot uitholling van de belastinggrondslag leiden.

De leden van de D66-fractie vragen de regering voorts om de stand van zaken ten aanzien van de invoering van de vliegbelasting toe te lichten.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij vinden de huidige fiscale vergroeningsmaatregelen nog te beperkt. Daarnaast willen ze benadrukken dat de (grote) vervuiler moet gaan betalen en dat er goed gekeken moet worden hoe er gecompenseerd kan worden voor denivellerende effecten.

Fiscale vergroening is hard nodig, want de milieu- en klimaatervaring moet worden aangepakt. De leden van de SP-fractie geloven in het principe «de vervuiler betaalt». Deze leden vinden het huidige plan voor fiscale vergroening dan ook heel teleurstellend. De rekening komt niet of

onvoldoende bij de echte vervuiler terecht, terwijl de gewone mens opdraait voor de kosten. Zij zien hun energierekening stijgen en de veroorzakers komen er makkelijk vanaf. Het zijn de mensen die niet hun vermogen kunnen oppakken en naar het buitenland vertrekken die de rekening gepresenteerd krijgen. Dit is onrechtvaardig en biedt geen duurzame oplossing voor het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen.

De leden van de SP-fractie vragen de regering of zij erkent dat slimmer is om juist de vervuiler te belasten, omdat die daardoor zijn gedrag zal aanpassen en vergroening – teneinde belastingen te verlagen – zal versnellen. Kan de regering hierop ingaan?

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Klimaatverandering is een van de grootste uitdagingen van deze tijd en vereist onmiddellijke actie. Fiscale maatregelen zijn een onmiskenbaar onderdeel om gedrag te veranderen en uitstoot te verminderen. De leden van de PvdA-fractie hebben nog enkele vragen en opmerkingen bij het wetsvoorstel.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorgenomen vergroeningsmaatregelen en zien de voorgestelde maatregelen als een mooie stap om vervuilende productie en consumptie meer te belasten en milieuvriendelijk gedrag te bevorderen. Deze leden vragen verder een reactie op de inbreng van MVO Nederland inzake de door deze organisatie verder gewenste vergroening van het belastingstelsel.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de voorgenomen fiscale vergroeningsmaatregelen. Zij ondersteunen het ingezette beleid waarin de vervuiler meer gaat betalen en innovatie gestimuleerd wordt. Deze leden maken van de gelegenheid gebruik om nog enkele vragen te stellen. In zijn algemeenheid vragen deze leden hoe dit wetsvoorstel helpt om de doelstelling van Parijs te halen. Een groot deel van de maatregelen treedt pas in werking per 1 januari 2020. De leden van de SGP-fractie sporen de regering aan om zo veel mogelijk vaart te maken met de implementatie.

De leden van de SGP-fractie constateren voorts dat energieopslag een belangrijke rol gaat spelen bij de verduurzaming van de energievoorziening. Een relevant opslagmedium is de autobatterij. Een knelpunt is dat op dit moment een dubbele energiebelasting geldt. De teller tikt zowel bij het laden als bij het terug leveren van stroom aan het net. Wat zijn de voornemens van de regering op dit punt?

De leden van de DENK-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel. Deze leden hebben hierover een aantal vragen.

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

–

2. Energie-investeringsaftrek, de milieu-investeringsaftrek en de willekeurige afschrijving op milieubedrijfsmiddelen

De leden van de VVD-fractie vragen of het budgettair beslag van de energie-investeringsaftrek (EIA), milieu-investeringsaftrek (MIA) en de willekeurige afschrijving op milieubedrijfsmiddelen (Vamil) voor de laatste

paar jaar gegeven kunnen worden. Is er meer bekend over de stijging voor de komende jaren, zowel beleidsmatig als endogeen? Wie maakt er precies gebruik van de regelingen? Wat is er te zeggen over de effectiviteit en de efficiëntie van de regelingen?

De leden van de VVD-fractie vragen waarop de beperking van 54,5% naar 45% gebaseerd is. Hoe gevoelig zijn gebruikers voor veranderingen in de regeling? Hoeveel minder investeringen levert deze beperking op? Hoeveel minder investeringen levert het op wanneer de aftrekbaarheid beperkt wordt tot bijvoorbeeld 40%?

De leden van de CDA-fractie achten het een verstandige keuze dat de EIA, MIA en Vamil de komende vijf jaar gecontinueerd worden tegen een lager percentage van 45%. Fiscale prikkels moeten alleen worden ingezet wanneer zij effectief en proportioneel zijn. Nu uit de evaluatie is gebleken dat een percentage van 45% een voldoende prikkel is voor ondernemers om energie-investeringen te doen, achten deze leden een hoger percentage niet proportioneel.

De faciliteiten mogen dan nog wettelijk minstens vijf jaar gelden, maar de Europese vrijstellingsverordeningen lopen af per 1 januari 2021. Kan de regering bevestigen dat eind 2020 opnieuw getoetst zal moeten worden of de EIA, MIA en Vamil nog voldoen aan de vanaf 2021 geldende verordeningen, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Daarnaast bepaalt het wetsvoorstel dat de Minister van Economische Zaken en Klimaat eerstverantwoordelijk wordt voor de Uitvoeringsregeling energie-investeringsaftrek 2001, inclusief de Energielijst. De leden van de CDA-fractie achten de correctheid van deze lijst van groot belang. Immers het effect van de EIA staat of valt bij een correcte Energielijst waarbij alleen zinnige energie-investeringen die het hoogste rendement opleveren voor de fiscale aftrek kwalificeren. Kan de regering aangeven welke toets zij zal aanleggen bij de jaarlijkse aanpassingen van de Energielijst?

De leden van de D66-fractie vragen de regering om aan te geven wanneer zij het onderzoek naar het verminderen van het «free rider»-probleem naar de Kamer verwacht te sturen. Deze leden vragen of de regering al een inschatting kan geven bij welke technieken zij veel of juist weinig free riders verwacht.

De regering stelt voor om het aftrekpercentage bij de EIA te verlagen van 54,5 tot 45%. De leden van de GroenLinks-fractie vragen naar het nut en de noodzaak van deze maatregel.

De leden van de SP-fractie zijn blij dat de EIA blijft bestaan, maar vragen wel waarom deze wordt verlaagd. Hier wordt geen onderbouwing voor gegeven en de leden van de SP-fractie zien daardoor ook geen reden tot verlaging. Wat is het budgettaire beslag van de verlaging en welke gedragseffecten zijn voorzien?

De leden van de SGP-fractie vragen waarom het aftrekpercentage voor de EIA wordt verlaagd. Dat strookt toch niet met het doel om te prikkelen tot energie-investeringen? Wat zijn de budgettaire consequenties hiervan? Deze leden constateren dat de maatregel ontbreekt in tabel 4.

De leden van de DENK-fractie informeren naar het budgettaire beslag van deze drie regelingen.

3. Forfaitaire bijtelling ter beschikking gestelde fiets van de zaak

De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat deze regeling extra administratieve lastendruk oplevert voor werkgevers, bijvoorbeeld vanwege het opstellen van een administratie. Waarom zou men gebruik maken van deze regeling, zeker daar hij budgettair neutraal is? Hoe wordt daadwerkelijk geborgd dat deze regeling makkelijker uit te voeren is voor ondernemers?

De leden van de PVV-fractie willen weten of werknemers zowel een fiets van de zaak als een auto van de zaak mogen krijgen of alleen een van beide. Verder willen deze leden weten met hoeveel de CO₂-uitstoot per jaar toeneemt indien iemand zijn gewone fiets vervangt door een e-bike van de zaak. Dit op basis van een woon-werkafstand van 30 kilometer, waarbij de fiets iedere nacht aan de oplader staat en dus energie verbruikt.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering waarom een werkgever, afgezien van fiscale aspecten, een fiets ter beschikking zou stellen aan zijn werkgever (lease) ten opzichte van een fiets in eigendom geven (loon).

De regering stelt dat uit overleg met de branche blijkt dat voor werknemers de hoge aanschafprijs van een (elektrische) fiets een drempel is om naar het werk te gaan met de fiets. Voor een elektrische fiets kunnen de leden van de CDA-fractie daar nog iets bij voorstellen. Maar waarom geldt dit ook voor een gewone fiets? Heeft de regering hier een kwantitatieve onderbouwing van, zowel voor de gewone fiets als voor de elektrische fiets? Bij deze kwantitatieve onderbouwing vragen de leden van de CDA-fractie in het bijzonder ook naar negatieve neveneffecten (milieuverlies), bijvoorbeeld doordat werknemers al een gewone fiets hebben (een redelijke aanname in Nederland) of doordat fietsende werknemers door het aanbod van een werkgever met de elektrische fiets naar het werk gaan in plaats van met een gewone fiets. De leden van de CDA-fractie vragen dit ook omdat de financiering van de fiets middels een renteloze lening met terugbetaling via de kilometervergoeding fiscaal veel voordeliger is, tenzij het aantal zakelijke kilometers heel gering is.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering te bevestigen dat fietsen van de zaak die alleen zakelijk gebruikt worden, niet onder de regeling vallen. Het is deze leden niet duidelijk waarom op grond van het eerste lid van de voorgestelde artikelen 3.20a Wet inkomstenbelasting 2001 en artikel 13ter Wet op de loonbelasting 1964 woon-werkverkeer nu weer als privé gekwalificeerd wordt, terwijl woon-werkverkeer met een auto zakelijk is. Ook de woorden «7% van de waarde van de fiets» in het eerste lid van deze artikelen lijken deze leden niet waterdicht. Uit de memorie van toelichting blijkt dat de regering de oorspronkelijke nieuwwaarde bedoelt. De leden van de CDA-fractie vragen of de bedoelde woorden uit het eerste lid niet juist lijken te doelen op de waarde van de fiets op het moment van de belastingplicht.

Deze leden voorzien ook problemen voor het vaststellen van de restwaarde van de (elektrische) fiets. Hoe moet de werkgever deze eerlijk vaststellen, wanneer de werknemers aan het einde van de looptijd de fiets kunnen kopen of om niet kunnen krijgen? Geeft de Belastingdienst rekenregels voor de afschrijving? Of moet de werkgever aansluiten bij de dagwaarde die verzekeraars hanteren?

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat op dit moment duidelijke en eenvoudige regels ontbreken om de waarde te bepalen van het privévoordeel van een ter beschikking gestelde fiets van de zaak. Dit

wordt in de praktijk gezien als een belemmering om een fiets ter beschikking te stellen. Heeft de regering overwogen om de bijtelling voor de fiets helemaal af te schaffen? Wat zou het kosten als we helemaal geen bijtelling zouden hebben op een fiets van de zaak? Wat zou dit betekenen voor het aantal ter beschikking gestelde fietsen van de zaak en voor de uitvoeringslasten bij de Belastingdienst? Wat zou de budgettaire derving zijn als we helemaal geen bijtelling zouden hebben op fietsen? Wat zijn de huidige uitvoeringskosten bij de Belastingdienst als het gaat om bijtelling van de fiets van de zaak?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom is gekozen voor een forfaitaire regeling in plaats van een vrijstelling. Zij merken daarbij op dat het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer grote voordelen kent, zowel voor het milieu als voor de persoonlijke gezondheid. Met een vrijstelling zou een vereenvoudiging en een fikse stimulering bereikt kunnen worden. Voorts vragen zij waar het percentage van 7% op gebaseerd is. Hoe verhoudt dit tarief zich tot het verlaagde bijtellingspercentage voor elektrische auto's? Waarom kiest het kabinet voor een ingewikkelde bijtelregeling, terwijl de Belastingdienst forse uitvoeringsproblemen kent? Weegt de omvang van de op te halen opbrengsten van de bijtelling op tegen de toegenomen complexiteit van het belastingstelsel en de uitvoeringsopgaven?

De leden van de ChristenUnie-fractie juichen het stimuleren van het fietsgebruik door het kabinet toe. Tegelijk hebben zij de vraag waarom voor de bijtelling van de fiets een percentage van 7% wordt voorgesteld, terwijl voor nulmissie-auto's een bijtelling geldt van 4%.

De leden van de SGP-fractie vinden het een goede ontwikkeling dat het gebruik van een fiets voor woon-werkverkeer wordt gestimuleerd. Vervalt de optie om onbelast € 0,19 per kilometer te vergoeden? Zo ja, waarom? Is verder overwogen om voor de fiets een verlaagde bijtelling in te voeren, net zoals voor de elektrische auto?

De leden van de DENK-fractie informeren om welk bedrag het gaat per verstrekte fiets per jaar. Klopt het dat het om een paar tientjes gaat? Waarom wordt het fietskostenforfait niet op 0% gezet, om verdere administratieve lasten tegen te gaan?

4. Autobelastingen

De leden van de VVD-fractie vragen op wat voor vrijwilligersprojecten er gedoeld wordt. Hoe wordt disproportionele schade bij deze doelgroepen voorkomen? Wat wordt verstaan onder taxi's (afschaffen teruggave belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM))? Wat wordt verstaan onder openbaar vervoer? Wat zijn de uitvoeringslasten van de Belastingdienst bij invordering BPM toegedeeld naar de verschillende categorieën voertuigen? Is er onderscheid te maken bij de teruggaveregeling voor taxi's, openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, vrijwilligersvervoersprojecten? Zo ja, welke bedragen zijn hiermee gemoeid? Wat is de kwantificering van de vermindering administratieve lasten afschaffing BPM-teruggaaf op taxi's?

De leden van de CDA-fractie merken op dat er verschillende krachten zijn die de samenstelling en verduurzaming, of juist het tegenovergestelde effect, van het wagenpark van Nederland bepalen. Deze leden hebben een aantal vragen over enkele zorgwekkende trends op dit gebied.

Met betrekking tot parallelimport merken de leden van de CDA-fractie op dat het invoeren van auto's uit Duitsland grootse vormen aanneemt. Kan de regering een schatting geven van de btw die Nederland niet ontvangt omdat auto's in Duitsland gekocht worden? Welke effectieve maatregelen gaat de regering nemen om de parallelimport en de negatieve gevolgen daarvan voor de schatkist qua BPM en btw en voor het milieu, te stoppen? Welk streefcijfer heeft de regering daarbij voor ogen?

In relatie tot Duitse maatregelen constateren de leden van de CDA-fractie dat Duitsland forse maatregelen gaat nemen om diesel met Euro IV en Euro V van de weg te halen. Dat betekent dat die auto's relatief goedkoop doorverkocht zullen gaan worden. Aangezien Nederland een favoriete exportmarkt is, verwachten deze leden dat zonder maatregelen honderdduizenden oude en vervuilende diesels geïmporteerd zullen worden in Nederland. Die zullen met gemak alle milieuwinst van alle maatregelen op het autogebied van dit kabinet teniet doen. Welke maatregelen gaat de regering nemen om te voorkomen dat deze groep auto's massaal naar Nederland geïmporteerd wordt?

Waar het elektrische leaseauto's betreft, zouden de leden van de CDA-fractie graag vernemen hoeveel belastingkorting een Tesla Model S versie P90D krijgt die in 2018 op naam gesteld wordt en voor vijf jaar geleased wordt. Oftewel, hoeveel BPM, btw, motorrijtuigenbelasting (MRB) en bijtelling (uitgaande van het hoogste tarief) zou er betaald worden indien er geen belastingvoordelen zouden zijn voor deze auto en hoeveel belasting wordt er nu betaald over deze auto, rekening houdend met alle fiscale tegemoetkomingen? Wat is de totale belastingsubsidie die een Tesla op deze wijze krijgt? Maakt het hierbij nog uit of de auto gereden wordt door een werknemer of een ondernemer? Zo ja, dan zien de leden van de CDA-fractie ook graag een berekening van de totale faciliteiten die een ondernemer krijgt voor deze auto. Kan de regering hierbij aangeven wat de gemiddelde subsidie is per gereden kilometer en hoeveel de subsidiekosten bedragen per bespaarde ton CO₂-uitstoot («well-to-wheel», opgewekte elektriciteit tegen de Nederlandse energiemix)?

Verder constateren de leden van de CDA-fractie dat de meeste Mitsubishi Outlanders uit de leasecontracten lopen. Deze leden vragen de regering daarom wat er met deze auto's is gebeurd. Worden deze nu massaal geëxporteerd? Kan de regering een schatting maken van de totale subsidie die aan dergelijke auto's gegeven is en de totale CO₂-besparing die daarmee gerealiseerd is?

4.1. Afschaffen teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer

De leden van de CDA-fractie steunen de afschaffing van de teruggaveregeling van BPM voor taxi's. Wel hebben zij twijfels bij de afschaffing van de teruggaveregeling van BPM voor openbaar vervoer. Deze leden vragen de regering daarom bij de budgettaire opbrengst van 35 miljoen euro een uitsplitsing te maken tussen de in de memorie van toelichting genoemde categorieën van straattaxi's, contractvervoer, doelgroepenvervoer en vrijwilligersvervoersprojecten. De leden van de CDA-fractie zijn namelijk erg benieuwd welk deel van de opbrengst afkomstig is van taxi's en welk deel van openbaar en collectief vervoer. Daarnaast willen ze ook graag weten welk deel van de opbrengst die komt van het openbaar en collectief vervoer in de categorie zorgkosten valt. Als de rekening voor bijvoorbeeld gemeenten voor het zorgvervoer door het vervallen van de teruggaveregeling hoger uitvalt, worden zij hier dan voor gecompenseerd? In hoeverre kan bij doelgroepenvervoer een beroep gedaan worden op de teruggaveregelingen van artikel 15, eerste lid, onder g en artikel 15a van de Wet BPM 1992?

De leden van de CDA-fractie vragen wat het handelingsperspectief is van zorgvervoerders en vrijwilligersvervoersprojecten. Het is zeer goed als alle vervoersmiddelen een prikkel krijgen om voor een zuinigere variant te kiezen, zeker als vervoersmiddelen beroepsmatig gebruikt worden en dus veel op de weg zijn. Maar voor bijvoorbeeld rolstoelbusjes waarmee kinderen naar school gebracht worden en het busje van de lokale (gehandicapten-)sportvereniging zijn nog niet of nauwelijks elektrische varianten beschikbaar. Bovendien zijn rolstoelbussen niet goedkoop in de aanschaf en moeten gewone busjes worden omgebouwd, dus de BPM is op deze wagens een veelvoud van die op een personenauto. Vaak gaat het om tientallen duizenden euro's. Achten de regering dit financiële gevolg rechtvaardig?

Welke gedragseffecten kunnen hierdoor optreden, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Zal de vervanging van het vervoersmiddel worden uitgesteld? Gaat dit leiden tot parallelimport, met bijbehorend belastingverlies? Is er bij de raming rekening gehouden met dergelijke gedragseffecten?

De leden van de D66-fractie steunen de inzet op het bevorderen van de aanschaf van milieuvriendelijke ten opzichte van zware belastende auto's. Deze leden vragen waarom de regering zich beperkt tot de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer. Zij vragen waarom bijvoorbeeld niet aansluitend is gekozen voor een hogere BPM voor bestelauto's. Kijkt deze regering, met als prioriteit om het belastingstelsel te vereenvoudigen, ook naar het terugbrengen van de lijst met vrijstellingen en bijzondere tarieven binnen de belastingen op auto's en motoren?

De leden van de D66-fractie vragen om meer inzicht te geven op welke wijze deze maatregel het doelgroepenvervoer en contractvervoer raakt. Kan de regering meer inzicht geven in de omvang en effecten van deze maatregel op het zorgvervoer? Op welke wijze zorgt de regering ervoor dat deze maatregel niet leidt tot een verschraling van dit vervoer? In hoeverre bestaat bij het contractvervoer en het doelgroepenvervoer de mogelijkheid om eventuele toekomstige kosten te vermijden door zeer zuinige of emissievrije alternatieven aan te schaffen? Deze leden vinden het belangrijk dat met de prikkel tot aanschaf van milieuvriendelijke auto's per 1 januari 2020 voldoende milieuvriendelijke modellen beschikbaar zijn. Kan de regering aangeven of dit het geval is? Deze leden vragen in hoeverre bij de budgettaire gevolgen rekening is gehouden met deze gedragseffecten.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de Raad van State opmerkt, dat met het gehanteerde milieuargument de vraag opkomt waarom alleen de teruggaafregeling in de BPM voor personenauto's die worden gebruikt voor taxivervoer of openbaar vervoer wordt afgeschaft. De Raad van State noemt dit willekeurig. Waarom niet ook voor andere voertuigen, zoals voertuigen die zijn ingericht voor geldtransporten of voor bestelauto's? Wat zouden de gevolgen zijn (budgettair, qua uitvoeringskosten & voor het milieu) als de BPM-teruggaafregeling ook zou vervallen voor andere voertuigen? De Raad van State merkt op dat ook het laten vervallen van de MRB-vrijstelling zou leiden tot een financiële prikkel om een milieuvriendelijke auto te houden. Waarom handhaaft de regering wel de vrijstellingsregelingen in de MRB? Wat zouden de gevolgen zijn (budgettair, qua uitvoeringskosten & voor het milieu) als de MRB-vrijstelling voor taxi's ook zou komen te vervallen? En voor alle voertuigen?

Bovendien constateren de leden van de GroenLinks-fractie dat de Raad van State opmerkt dat een vereenvoudiging kan worden bereikt indien de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling gepaard zou gaan met een afschaffing van de MRB-vrijstellingsregeling. Het toezicht kan dan vervallen en zou dan niet meer alleen voor de MRB in stand hoeven te blijven. Waarom kiest de regering niet voor deze vereenvoudiging, die ook nog eens leidt tot meer vergroening? Het argument van kostenstijgingen kan niet als tegenargument worden gehonoreerd, nu dat bij de taxibranche ook niet als tegenargument wordt gehonoreerd bij voorliggende afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxivervoer of openbaar vervoer. Hoe beoordeelt de regering dit argument van de Raad van State?

Het zwaarder belasten van milieuvervuilend gedrag is een principe wat de leden van de SP-fractie toejuichen. Wel maken deze leden een kanttekening bij de gevolgen die het afschaffen van de teruggaafregeling in de Wet BPM 1992 voor taxi's en openbaar vervoer heeft voor het doelgroepenvervoer. Klopt het dat kwetsbare groepen, zoals ouderen, leerlingen van speciaal onderwijs en gehandicapten, de kosten van de doelgroepenvervoer zien stijgen en het risico lopen dat hun mobiliteit beperkt wordt. De belangenorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) heeft al aangekondigd dat zij de btw-verhoging wel door móet berekenen aan de eindgebruikers voor het zorgvervoer, omdat deze stijging van de kostprijs niet kan worden doorberekend aan de gemeente of de zorginstellingen. Wat is de reactie van de regering hierop? Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat dit wordt voorkomen? Zijn er ramingen gemaakt over de extra kosten en wegen die op tegen de besparing die wordt gehaald? Kan de regering hier uitgebreid op ingaan?

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat het doelgroepenvervoer op twee manieren geraakt wordt: door de btw-verhoging met 50% en met de afschaffing van de BPM-verrekenmogelijkheid voor taxi's en rolstoelbussen. Erkent de regering dat er op korte termijn geen nul-emissie rolstoelbussen zullen zijn? Welke alternatieven heeft het doelgroepenvervoer volgens de regering?

De leden van de ChristenUnie-fractie achten het afschaffen van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer een logische stap. Wel hebben zij de vraag wat de regering doet om anticipatie-effecten in 2019 te voorkomen. De BPM-teruggaafregeling biedt deze ondernemers immers een interessant verdienmodel, terwijl vanuit milieuoogpunt het ongewenst is als er in 2019 nog (veel) auto's met een verbrandingsmotor worden gekocht door deze ondernemers.

De leden van de SGP-fractie constateren dat door het afschaffen van de bpm-teruggaafregeling automatisch de teruggaafregeling voor vrijwilligersvervoersprojecten vervalt. Welke groepen raakt dit? Zijn er mogelijkheden om deze groepen gericht tegemoet te komen? Hoeveel van de taxiriten betreft zorggerelateerd vervoer? Wat is de verwachte kostprijsverhoging van voorgestelde maatregel?

De leden van de DENK-fractie vragen naar het budgettaire beslag van het niet meer teruggeven van de BPM voor taxivervoer, die per 1 januari 2020 zou moeten worden ingevoerd? Betekent dit dat de BPM in deze gevallen nog wel wordt teruggegeven als een dergelijk voertuig op 31 december 2019 of eerder wordt aangeschaft? Klopt het voorts dat andere teruggaafregelingen in de BPM wel gehandhaafd blijven en welke zijn dit?

De leden van de DENK-fractie vragen naar de stand van zaken met betrekking tot de ICT-problemen bij de Belastingdienst in relatie tot de MRB voor dieselauto's en de schenk- en erfbelasting.

4.2. Versterking milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet)

De leden van de VVD-fractie vragen op welke manier de heffing opgelegd via het Eurovignet terugvloeit naar de sector en wanneer. Kent het Eurovignet een horizonbepaling vanwege de invoering van de Maut? Kan er een nadere toelichting gegeven worden op de «beperkte gevolgen» voor de Nederlandse transportsector? Welke financiële gevolgen hebben de gewijzigde tarieven op de Nederlandse transportsector?

De leden van de CDA-fractie zijn blij met de scherpere normen voor het vrachtverkeer. Deze leden hebben nog wel een vraag over de Euro VI norm. Kan de regering aangeven of naar haar mening de bij deze norm benodigde AdBlue leidt tot milieuwinst, want de vrachtwagen stoot minder stikstofdioxide uit, of tot minder milieuwinst, want de AdBlue zorgt voor meer storingen en reparaties aan het voertuig?

De leden van de D66-fractie lezen dat de opbrengst van de versterking van de milieudifferentiatie belasting zware motorrijtuigen beschikbaar blijft voor de transportsector via de toevoeging van het budget aan het Infrastructuurfonds. Deze leden vragen of bij de invoering van de vrachtwagenheffing de opbrengst ook wordt ingezet voor de energietransitie en verduurzaming en innovatie via andere vervoersvormen.

De leden van de D66-fractie vragen de regering op welke wijze de andere deelnemende landen worden verzocht om de ratificatieprocedure af te ronden. Deze leden vragen wat de uiterlijke inwerkingtreding van deze maatregel is.

5. Aanpassing Wet uitwerking Autobrief II

De leden van de VVD-fractie vragen naar de uitvoeringslasten van de Belastingdienst bij invordering MRB. Wanneer verwacht de regering de hier beschreven wijziging wel te kunnen doorvoeren?

De leden van de D66-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen dat de fijnstoftoeslag niet per 1 januari 2019 in werking kan treden. Deze leden vragen de regering om de Kamer spoedig te informeren wanneer er meer zicht is op de datum van gereedheid.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de invoering van de fijnstoftoeslag is uitgesteld, omdat de noodzakelijke automatisering bij de Belastingdienst later gereed zal zijn. Kan de regering garanderen dat de maatregel wel per 1 januari 2020 ingaat, dus dat de vertraging maximaal 1 jaar zal bedragen? Deze leden vragen voorts wat de gevolgen zijn van het uitstellen van deze aanpassing voor het milieu? Kan dit worden gekwantificeerd?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat voor elektrische auto's met een cataloguswaarde van boven de 50.000 euro vanaf 2019 een bijtelling gaat gelden van 22% boven die 50.000 euro. Deze maatregel vloeit voort uit Autobrief II en is genomen om overmatige subsidiëring te voorkomen. Belangrijke vooronderstelling bij deze maatregel was echter dat het aantal betaalbare elektrische auto's met een grote range relatief fors zou toenemen. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat deze verwachting tot op heden niet is ingelost, ook al zijn er interessante ontwikkelingen. Een volledige elektrische auto met een voor de zakelijke

veelrijder praktische range c.q. grote en relatief dure batterijcapaciteit heeft momenteel een gemiddelde cataloguswaarde van € 100.000. Door de vastgestelde «cap» op € 50.000 gaat de bijtelling voor deze auto's fors omhoog, waardoor het voor zakelijke veelrijders financieel de komende paar jaar helaas weer aantrekkelijker wordt om te kiezen voor een auto op fossiele brandstof. Immers een zakelijk aantrekkelijke auto met een krachtige batterij is nu en de komende paar jaar significant duurder dan een vergelijkbaar «fossiel model». Hoewel deze leden allerminst trek hebben in overmatige subsidiëring, zouden zij dit een zeer ongewenst effect vinden. Zou het gezien de achterblijvende beschikbaarheid van betaalbare en zakelijk aantrekkelijke elektrische voertuigen met een grote range tot op heden niet verstandiger zijn de cap van € 50.000 bijvoorbeeld met twee jaar uit te stellen, zo vragen deze leden. Zou dit ook niet logischer zijn gelet op de geactualiseerde doelstellingen van het kabinet inzake elektrisch rijden in relatie tot het klimaatakkoord? En indien de regering hiertoe bereid is, hoe denkt zij over dekkingsmogelijkheden als het verhogen van de MRB voor bestelwagens op diesel of het verhogen van de bijtelling voor «youngtimers»? Hoeveel youngtimers rijden er overigens rond in Nederland en hoe snel neemt het aantal auto's toe dat gebruik maakt van de bijtelling van 35% over de waarde in het economische verkeer?

De leden van de PvdD-fractie vragen of het inperken van de verlaagde bijtelling van 4% tot een cataloguswaarde van € 50.000 voor elektrische zakelijke auto's niet leidt tot ongewenste gedragseffecten, zoals een lager aandeel van elektrische auto's in het Nederlandse wagenpark. Is de regering het met deze leden eens dat dit mogelijk kan leiden tot een hogere CO₂-uitstoot en een verslechterende milieukwaliteit in Nederland?

In de Wet uitwerking Autobrief II is ervoor gekozen de korting op de bijtelling voor nulmissieauto's per 2019 te schrappen voor het deel van de waarde van de auto boven € 50.000. De verwachting was dat er betaalbare elektrische auto's onder de € 50.000 met een ook voor de zakelijke veelrijder praktische actieradius op de markt zouden komen. De leden van de SGP-fractie constateren dat deze verwachting vooralsnog niet is uitgekomen. Deelt de regering deze analyse? Het betekent dat de kosten voor de zakelijke veelrijder fors omhoog zullen gaan en dat de kans groot is dat ze overstappen op een dieselauto. Is de regering bereid de aanpassing van de bijtelling voor nulmissieauto's uit te stellen?

6. Milieubelastingen

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er gericht en makkelijker inkomensbeleid kan worden gevoerd via de inkomstenbelasting dan via de energiebelasting.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze dit kabinet zich, ook structureel, inzet om de energielasten van lagere inkomens te verlagen, mede naar aanleiding van het bericht van het CPB over de koopkrachteleffecten van energiebeleid in 2019. Deze leden lezen dat er juist ook grote verschillen zijn binnen verschillende inkomensgroepen, bijvoorbeeld omdat het isolatieniveau van woningen sterk verschilt. Deze leden vragen of de verlaging van de verhuurdersheffing, waarmee wordt gezet op de verduurzaming van woningen, kan bijdragen aan een beter isolatieniveau van woningen. De leden van de D66-fractie vragen of vooral hogere of lagere inkomens voordeel hebben van deze maatregel. Deze leden vragen of de regering verhuurders aanmoedigt om de verlaging van de verhuurdersheffing, die volgt op de augustusbesluitvorming, ook in te zetten voor verduurzaming van woningen, inclusief woningen van lagere inkomensgroepen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de verdeling van de opbrengst aan energiebelasting voor gas respectievelijk elektriciteit verdeeld over is de staffels, naar miljoenen euro's per staffel? Hoe is de verdeling van de Opslag Duurzame Energie (ODE) voor gas respectievelijk elektriciteit verdeeld over de staffels, eveneens naar miljoenen euro's per staffel? Valt de 50/50%-verdeling tussen huishoudens en bedrijven samen met de eerste versus de overige staffels voor gas en elektriciteit? Zo nee, hoe dan wel?

Betekent de verbreding van de SDE+ dat de ODE mogelijk ook verhoogd wordt, ten gunste van andere doelen dan de stimulering van duurzame energieproductie, zo vragen de leden van de GroenLinks-fractie. Deze leden vragen tevens naar voorbeelden van bedrijven en instanties die vallen onder de tweede, derde en hoogste schijf energiebelasting, zowel bij gas als bij elektriciteit. Vallen huishoudens alleen onder de eerste schijf of ook onder andere schijven?

Hoeveel betaalt een huishouden aan totale energiebelasting (reguliere energiebelasting en ODE) per kWh elektriciteit en per m³ gas en hoeveel totale energiebelasting betaalt een grootverbruiker met een verbruik van meer dan 10 miljoen m³ gas of meer dan 10 miljoen kWh elektriciteit per kWh elektriciteit en per m³ gas in 2019? De leden van de GroenLinks-fractie zien uit naar het antwoord.

In principe zijn de leden van de SP-fractie het eens met de instelling dat hoe zwaarder de uitstoot, hoe zwaarder de belasting moet zijn. Toch blijkt volgens deze leden dat de voorstellen voor milieubelastingen eenzijdig zijn gericht op huishoudens. Daarom vragen deze leden waarom er geen maatregelen worden genoemd om de vermindering van uitstoot door bedrijven te stimuleren. Erkent de regering dat de minimumprijs voor CO₂ niet voldoende is om dit gebrek op te vullen? Zo niet, waarom niet? Deelt de regering de zorgen over het mogelijk doorberekenen van de stijging van de CO₂-prijs aan de consumenten, waardoor de energielasten nog meer kunnen stijgen? Zo nee, waarom niet?

6.1. Schuif van elektriciteit naar aardgas

De leden van de VVD-fractie vragen wie zich precies bevinden in de eerste schijf van de energiebelasting. Hoeveel ondernemers worden door deze schuif geraakt? Hoe wordt rekening gehouden met mensen met weinig handelingsperspectief, bijvoorbeeld omdat zij over een kleine beurs beschikken of in een heel oud huis wonen?

De leden van de CDA-fractie begrijpen niet waarom de tarieven voor de glastuinbouw ook worden verhoogd. Kan de regering dit nader toelichten?

Fiscale milieumaatregelen staan zelden op zichzelf. Ook bij deze schuif in de energiebelasting achten de leden van de CDA-fractie het handelingsperspectief van groot belang. Daar zullen aanvullende niet-fiscale maatregelen voor nodig zijn. Wat voor handelingsperspectief heeft bijvoorbeeld de huurder met een laag inkomen van een oud (onzuinig) pand in het centrum?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen bij wie deze schuif vooral neerslaat. Klopt het dat deze schuif vooral neerslaat bij burgers en niet zozeer bij grote bedrijven?

Dit voorstel resulteert in een daling van de CO₂-emissie van ongeveer 0,1 Mton per jaar, zo constateren de leden van de GroenLinks-fractie. Hoe verhoudt dit zich tot de doelen die de regering heeft gesteld? Waarom

heeft de regering er voor gekozen om alleen in de laagste schijf te sleutelen aan de energiebelasting en niet in de schijf waar de grootste vervuilers zitten? Hoe verhoudt zich dit tot het voornemen om de vervuiler te laten betalen?

De leden van de SP-fractie hebben ernstige twijfels bij het wederom de rekening van het terechte besluit om de gaskraan in Groningen dicht te draaien te leggen bij de mensen door aardgas hoger te belasten. Deze leden pleiten er dan ook voor om in plaats hiervan deze hogere belasting neer te leggen bij de bedrijven die het aardgas exploiteren. Graag een reactie.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de effecten van deze maatregel zijn voor een gezin met twee kinderen met een gemiddeld verbruik in een huurwoning. Zij constateren dat mensen in huurwoningen vaak niet de mogelijkheid hebben om over te stappen op elektrisch verwarmen of koken, terwijl zij wel de hogere energiebelasting op gas voor hun kiezen krijgen. Hoe zorgt de regering ervoor dat ook mensen in huurwoningen de overstap van het gas af kunnen maken en hoe zorgt de regering ervoor dat deze groep niet onevenredig benadeeld wordt door maatregelen voor vergroening?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn positief over de schuif van energiebelasting op elektriciteit naar aardgas. Tegelijk zien deze leden de schuif als een eerste stap deze kabinetsperiode, welke nog gevolgd dient te worden door volgende stappen. Het valt deze leden op dat de verschuiving alleen betrekking heeft op de eerste schijf van de energiebelasting en niet op de tweede, derde en vierde schijf. Zijn hier nog aanvullende voorstellen van het kabinet te verwachten, zo vragen deze leden. Of wordt voor grootverbruikers ingezet op uitbreiding van de in het regeerakkoord afgesproken CO₂-minimumprijs van elektriciteitsbedrijven naar industriële bedrijven?

De leden van de PvdD-fractie vinden het degressieve karakter van de energiebelasting een element dat lijnrecht tegen het idee van fiscale vergroening ingaat. Is de regering het met deze leden eens dat het verwijderen of verminderen van de degressie in de energiebelasting een bij uitstek fiscale vergroeningsmaatregel zou zijn? Zo niet, waarom niet? Voorts vragen deze leden waarom er opnieuw niet is gekozen voor een inputbelasting die differentieert naar de milieubelasting die gepaard gaat met de opwekking van energie. Is de regering het met de leden van de PvdD-fractie eens dat dit een gemiste kans is op verdere vergroening van het fiscale stelsel?

De leden van de DENK-fractie vragen of deze schuif budgetneutraal is. Zo nee, is dit per saldo een lastenverzwaring of lastenverlichting en van welke omvang? Hoeveel levert het verhogen van de energiebelasting op? Hoeveel kost het verlagen van de energiebelasting? Bij welke tarieven zouden opbrengst en kosten met elkaar in evenwicht zijn?

6.2. Verlagen belastingvermindering energiebelasting

De leden van de CDA-fractie vragen hoe vaak sprake is van een negatieve energiebelasting. Keert de Belastingdienst dan een deel van de belastingvermindering uit? Deze leden delen de constatering van de regering en de OESO dat de belastingvermindering relatief niet het meest bij de laagste inkomens terecht komt, maar bij de huishoudens met het laagste energieverbruik. Zij denken dan aan kleine appartementen en nieuwbouwwoningen. Klopt het dat in deze woningen verdere verduurzaming vaak niet lonend is vanwege de belastingvermindering van energiebelasting?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het klopt het dat de verlaging van de belastingvermindering energiebelasting niks verandert aan het marginale tarief op de energiebelasting. Zij vragen tevens waarom, aangezien deze belastingverhoging losstaat van het daadwerkelijk energieverbruik, dit positieve effecten zou hebben op het milieu.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de regering de hogere energiebelasting voor lage inkomens wil compenseren met gericht inkomensbeleid. Klopt het dat juist de hogere inkomens profiteren van het inkomensbeleid van dit kabinet, gezien het feit dat zij er in koopkracht meer op vooruitgaan dan lagere inkomens?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe vaak het voorkomt dat er sprake is van een negatieve energiebelasting. Om hoeveel huishoudens gaat het? Om welke inkomensgroepen gaat het? Wat gebeurt er met dit geld? Wat is het totale budgettaire belang van alle negatieve energiebelasting? Is er overlap tussen de mensen die last hebben van verzilveringsproblematiek bij toeslagen en de mensen met een negatieve energiebelasting?

Kunt u een overzicht geven van het aantal huishoudens dat te maken heeft met verzilveringsproblematiek bij toeslagen en het aantal huishoudens dat te maken heeft met een negatieve energiebelasting? Kunt u bij deze overzichten expliciet onderscheid maken tussen inkomensgroepen?

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de stelling dat het verlagen van de belastingvermindering energiebelasting gelijk zou neerslaan. Deze leden stellen dat het juist de lage inkomens zijn, die al moeite hebben met het betalen van de rekening, die profiteren van de belastingvermindering. Een verlaging hiervan slaat onevenredig hard bij hen neer. Bovendien zijn zij vaak niet in staat maatregelen te treffen om hun energierekening naar beneden te krijgen. Hoe gaat de regering er voor zorgen dat de lage inkomens niet met onevenredige lastenverzwaring te maken krijgen door deze belastingvermindering te verlagen? Welke ramingen heeft de regering gemaakt van de gevolgen van deze verlaging voor de verschillende inkomensgroepen in combinatie met hun woonsituatie en mogelijkheden tot energiebesparing?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom is gekozen voor een verlaging van de belastingvermindering in plaats van een verhoging. De belastingvermindering komt relatief meer ten gunste van huishoudens met een laag energieverbruik. Is de regering het eens dat de energiebelasting een middel zou moeten zijn om grote verbruikers minder te laten verbruiken, terwijl normale huishoudens met een laag verbruik zoveel mogelijk ontzien zouden moeten worden? Zo ja, hoe past deze maatregel dan in dat doel? Is de regering bereid af te zien van deze maatregel en ter compensatie de energiebelasting voor grootgebruikers te verhogen?

De leden van de ChristenUnie-fractie maken zich met het oog op de lage inkomens enige zorgen over de forse verlaging van € 51 van de afdrachtsvermindering in de energiebelasting. In de memorie van toelichting wordt weliswaar gesteld dat lage inkomens beter kunnen worden tegemoetgekomen met gericht inkomensbeleid, maar gericht inkomensbeleid in de fiscaliteit betekent vaak het verder verhogen van de algemene heffingskorting, met een hogere marginale druk in de inkomstenbelasting en grotere verschillen tussen een- en tweeverdieners tot gevolg. Of wordt met gericht inkomensbeleid ook gedacht aan toeslagen en/of aan de sociale zekerheid? Zo ja, is daar dan ruimte voor binnen de uitgavenkaders? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering, met het oog op de verdergaande maatregelen die nodig zijn in het kader van het klimaatakkoord, uiterst voorzichtig te zijn met de verlaging van de

afrachtsvermindering, zowel met het oog op huishoudens met lagere inkomens als met het oog op het draagvlak voor de noodzakelijke en verstrekkende energietransitie.

De leden van de PvdD-fractie zien het verlagen van de belastingvermindering voor energiebelasting niet als een fiscale vergroeningsmaatregel maar als een inkomensmaatregel die ten koste gaat van de laagste inkomens. De energiebelasting staat immers in het geheel los van het energieverbruik, te meer daar wie in een jaar minder energiebelasting betaalt dan het bedrag van de belastingvermindering, toch de volledige belastingvermindering krijgt. De belastingvermindering energiebelasting valt derhalve te zien als een algemene korting, slechts onder het mom van de energiebelasting. Is de regering het met deze uitleg eens en zo niet, kan de regering uitleggen hoe zij verwacht dat, zoals in de memorie van toelichting wordt vermeld, de prikkel om de vervuiling te beperken vergroot wordt door het verlagen van de belastingvermindering van de energiebelasting?

De belastingvermindering voor energiebelasting wordt verlaagd met € 51. De leden van de SGP-fractie maken zich zorgen dat deze lastenverzwaring de lagere inkomens het hardst zal treffen. In de memorie van toelichting wordt geschreven dat het efficiënter is om lagere inkomens op een andere manier te compenseren. De leden van de SGP-fractie horen graag op welke wijze voor compensatie gekozen is. Het CPB geeft aan dat bij de koopkrachtberekeningen de stijging van de energielasten onderdeel zijn van de inflatie en dat verschillen in effecten bij de verschillende inkomensgroepen daarom niet terugkomen in de koopkrachtplaatjes. Kunnen deze leden, gelet op het signaal van het CPB, ervan uitgaan dat de regering niet heeft gekozen voor compensatie via de algemene koopkrachtplaatjes? Waarom heeft de regering niet gekozen voor verhoging van de belastingvermindering voor de energiebelasting in combinatie met een verhoging van de tarieven?

De regering kiest voor een schuif van elektriciteit naar aardgas, zo merken de leden van de SGP-fractie op. Het is van belang dat ook bespaard wordt op elektriciteitsgebruik. Waarom heeft de regering niet gekozen voor verhoging van de belastingvermindering in de energiebelasting in plaats van verlaging van het tarief voor elektriciteit? Verder horen deze leden graag wat de belastingschuif betekent voor glastuinbouwbedrijven. Is de veronderstelling juist dat verhoging van het tarief voor aardgas in de eerste schijf voor deze bedrijven, gelet op het gebruiksniveau, een lastenverhoging is en niet een prikkel om minder gas te gaan gebruiken?

De leden van de SGP-fractie informeren naar de cumulatieve gevolgen van de wijzigingen in de energiebelasting van de afgelopen vijf jaar. Hoeveel meer energiekosten heeft een gemiddeld bedrijf, een school, een ziekenhuis?

De leden van de DENK-fractie vragen waarom wordt de heffingskorting voor de energiebelasting met € 51 wordt verlaagd. Klopt het dat dit vooral de lagere inkomens treft? Waarom is hier geen rekening gehouden met het draagkrachtbeginsel? Wat is het budgettaire beslag van het niet verlagen hiervan?

6.3. Verhogen tarief afvalstoffenbelasting

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel meer er naar verwachting zal worden gerecycled dankzij de verhoging van de belasting op het verbranden van afval. Hoe wordt dit gemonitord?

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat in een circulaire economie storten en verbranden van afvalstoffen pas als allerlaatste optie moeten gelden. Zij achten het dan ook positief dat de prijs voor het storten en verbranden verhoogd wordt. Wel constateren zij dat de verhoging fors is, want het gaat om meer dan een verdubbeling van het tarief. Kan de regering aangeven of dit grenseffecten kan hebben? Klopt het dat het nieuwe tarief van € 31,39 voor het storten of verbranden in het buitenland (exporthelling) nog niet voor iedereen gaat gelden, maar afhankelijk is van wanneer de kennisgeving van het bedrijf afloopt? Klopt het dat het hoge tarief niet gaat gelden voor afval dat al voor 1 januari 2019 op de eindverwerkingsinrichting ligt, maar wel voor afval dat voor 1 januari 2019 tijdelijk op een andere plaats is opgeslagen? De leden van de CDA-fractie constateren dat de afvalstoffenbelasting een indirecte heffing is en zij vragen of het klopt dat in tegenstelling tot de omzetbelasting er geen wettelijke regeling is op basis waarvan de eindverwerkingsinrichting de extra kosten van de tariefsverhoging kan doorbelasten aan de partij die het afval heeft aangebracht. Waarom heeft de regering, gegeven het ontbreken van deze wettelijke mogelijkheid, niet voorzien in een overgangsregeling? Kan de regering aangeven met welke hoeveelheid import is gerekend bij de raming?

De leden van de CDA-fractie vragen zich af wat de gevolgen zijn van de verhoging van het tarief voor de asbestsanering.

De leden van de D66-fractie verwelkomen het voorstel om de afvalstoffenbelasting voor het storten en verbranden van afvalstoffen te verhogen en zo bij te dragen aan een meer circulaire economie. Deze leden vragen of de regering hierbij ook extra inzet op het voorkomen van sluikstorten van afval, daar bij de uitvoeringstoets is aangegeven dat er geen gevolgen zijn voor de handhaafbaarheid van deze maatregel. Deze leden vragen welke stappen de regering verder zet om de transitie naar een circulaire economie te stimuleren.

Graag horen de leden van de SP-fractie hoe de regering denkt te voorkomen dat huishoudens niet meer moeten gaan betalen voor hun restafval, met alle gevolgen van dien.

De afvalstoffenheffing wordt meer dan verdubbeld. De leden van de SGP-fractie zijn blij dat Nederlands afval dat in het buitenland gestort of verbrandt wordt binnenkort belast zal worden. De leden van de SGP-fractie vragen of de vrijstelling voor slib in stand blijft en zouden daar anders zeer op aandringen. Daarnaast zijn er stoffen die niet kunnen worden gerecycled en waarvan het risico groot is dat ze gedumpt worden. Deze leden wijzen in dit verband op het door de regering voorgenumen verbod op asbestdaken in 2024. Is een vrijstelling mogelijk voor asbest? Om welke belastingderving gaat het in dat geval?

Wordt deze belastingen geheven bovenop de gemeentelijke afvalstoffenheffingen, zo vragen de leden van de DENK-fractie.

7. Verminderen van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de genoemde AMvB naar verwachting opgesteld zal worden. Wordt deze nog met de Kamer besproken?

De leden van de CDA-fractie zijn blij met de vermindering van de verhuurderheffing voor verduurzaming van huurwoningen. Voor mensen die hun woning huren is het immers minder makkelijk om energiebespa-

rende maatregelen te nemen dan voor mensen met een koopwoning. Daarentegen heeft de verhuurder weinig prikkels om de woning te verduurzamen, wanneer de huurder de energierekening betaalt. Op welke wijze gaat de regering verhuurders die niet onder de verhuurderheffing vallen, omdat zij minder dan vijftig verhuurde woningen hebben, verplichten of stimuleren tot het verduurzamen van de huurwoning? Komen deze verhuurders nog voor een voortgezette Stimuleringsregeling energieprestatie huursector (STEP) in aanmerking?

De leden van de SP-fractie juichen het toe dat de regering kijkt naar het verlichten van de lasten van de verhuurderheffing. Maar zij vragen de regering wel te erkennen dat dit een druppel op de gloeiende plaat is, omdat de totale lasten van de verhuurderheffing en de implementatie van de Anti-belastingontwijkingsrichtlijn (ATAD) in totaal twee miljard euro bedragen. Daarnaast vragen de leden van de SP-fractie een overzicht van de totale belastingdruk voor woningcorporaties, inclusief de vennootschapsbelasting, verhuurderheffing, btw-verhoging en ATAD.

De leden van de SP-fractie vragen hoe de 100 miljoen euro korting op de verhuurderheffing zich verhoudt tot de bestemde 100 miljoen euro binnen de verhuurderheffing voor het verduurzamen van huurwoningen. Deze leden vragen of er sprake is van een korting van 200 miljoen euro of dat hier dezelfde 100 miljoen euro wordt bedoeld. Als er sprake is van dezelfde 100 miljoen euro, dan willen deze leden graag weten wat de regering doet om de lasten voor corporaties – en dus voor huurders – te verminderen. Dat maar 100 miljoen euro bestemd wordt voor vergroening is zo goed als niets doen, merken de leden van de SP-fractie op. Daarbij wordt deze verlichting totaal tenietgedaan door de verhoging van de lasten.

De leden van de SP-fractie vragen de regering voorts welke concrete doelstellingen zij heeft met de 100 miljoen euro voor verduurzaming. Erkent de regering dat de verduurzaming van huurwoningen op deze manier niet opschiet en dat daarmee huurders op kosten worden gejaagd, namelijk door én de verhuurderheffing én door de energierekening vanwege het uitblijven van energiezuiniger maken van de huurwoning? Is de regering bereid de verhuurderheffing in zijn geheel in te zetten voor verduurzaming, nieuwbouw en betaalbaarheid?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat door de snelle stijging van de woningprijzen en daaraan gerelateerd van de WOZ-waardes, de budgettaire opbrengsten van de verhuurderheffing relatief snel toenemen. Biedt dat kansen de komende jaren om bij dreigende overuitputting woningcorporaties alsnog incidenteel tegemoet te komen in hun verduurzamingsinspanningen?

De leden van de SGP-fractie betreuren dat de woningcorporaties fors gaan meebetalen aan het bestrijden van belastingontwijking. Deze leden zouden graag een korting van 300 miljoen euro op de verhuurderheffing zien om de woningcorporaties te compenseren en ze daarmee de ruimte te geven om invulling te geven aan de opdracht om voldoende en duurzame woningen te realiseren. Nu de regering in plaats daarvan een veel geringere vermindering op de verhuurderheffing voor verduurzaming introduceert hebben de leden van de SGP-fractie daar de volgende vragen over. Klopt het dat een eventueel overgebleven bedrag in een bepaald jaar meegenomen kan worden naar het volgende jaar? Er wordt gesproken over 156 miljoen euro cumulatief tot 2021. Tegelijkertijd staat er een structureel bedrag van 104 miljoen euro in tabel 4. Is de regeling tijdelijk of structureel?

De leden van de DENK-fractie vragen of regering kan aangeven welk bedrag hiermee is gemoeid. Is het werken met heffingsverminderingen op een omstreden heffing niet erg ingewikkeld? Hoeveel zou het afschaffen van de verhuurdersheffing kosten?

8. Budgettaire aspecten

De leden van de CDA-fractie vragen de regering naar een toelichting op de verschillende ramingen in de memorie van toelichting en het regeerakkoord. Waarom levert het afschaffen van de teruggaafregeling voor taxi's het eerste jaar nog maar de helft op en structureel enkele miljoenen euro's minder? Waarom levert de schuif in de energiebelasting 20 miljoen euro meer op? Is dat omdat in tegenstelling tot het regeerakkoord nu ook de glastuinbouw wordt meegenomen in de maatregel? Waarom wijkt de regering hierbij af van het regeerakkoord, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Waarom levert de verlaging van de belastingvermindering energiebelasting 17 miljoen euro meer op dan bij het regeerakkoord? Waarom levert het verhogen van het tarief van de afvalstoffenbelasting de komende jaren 5 miljoen en structureel 58 miljoen euro meer op dan bij het regeerakkoord geraamd? Met welke hoeveelheden afval is er bij deze raming gerekend? Welke veronderstelling is er gemaakt over de hoeveelheid niet-belaste import van brandbaar afval?

De leden van de GroenLinks fractie zien dat in tabel 4 van de memorie van toelichting de budgettaire gevolgen worden genoemd van de fiscale vergroeningsmaatregelen. Kan deze tabel worden uitgesplitst naar huishoudens en bedrijven en naar inkomensgroepen?

Deze leden hebben een aantal aanvullende vragen. Hoeveel stijgt de energierekening van een huishouden met gemiddeld electra en gasverbruik in 2019 als gevolg van verandering in belastingen (ODE, energiebelasting en vrijstelling, inclusief btw)? Klopt de berekening dat bij een gemiddeld verbruik van 1.470 m³ gas en 3.000 kWh elektriciteit per jaar de belasting (inclusief btw) stijgt van € 541 naar € 719 (ODE, energiebelasting inclusief belastingvermindering, inclusief btw)? En klopt daarmee de berekening dat de energiebelastingen voor een huishouden met een gemiddeld energieverbruik komend jaar meer dan 30% stijgt?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat uit de CPB-notitie «Verkenning inkomenseffecten van energie- en klimaatbeleid» van 22 maart 2018 blijkt dat de inkomensverliezen aan de onderkant op kunnen lopen tot 3,5%-4% van het besteedbaar inkomen. Kan een belastingpakket worden gepresenteerd waarbij het besteedbaar inkomen met 3,5-4% aan de onderkant toeneemt ter compensatie van deze inkomensverliezen? Is het in het huidige belastingstelsel mogelijk om de onderkant fiscaal te compenseren gegeven de grote verzilveringsproblematiek?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom niet is gekozen voor een budgetneutrale schuif van elektriciteit naar gas.

9. EU-aspecten

De leden van de D66-fractie vragen wanneer de regering weet of de MIA en Vamil ook op basis van de vrijstellingsverordeningen die vanaf 2021 zullen gaan gelden in ongewijzigde vorm gehandhaafd kunnen blijven.

10. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger

De leden van de VVD-fractie vragen voor wie de administratieve lasten en de kosten bij RVO.nl in het kader van heffingsvermindering in de verhuurheffing komen?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat het CPB heeft aangegeven dat het energiebeleid in 2019 een sterker negatief koopkrachteffect heeft op lagere inkomens dan op hogere inkomens. De laagste inkomenscategorie zou in doorsnee ongeveer 0,2% lager uitkomen en de hoogste inkomenscategorie in doorsnee ongeveer 0,2% hoger dan de mediaan. Als deze effecten meegenomen zouden worden in de koopkrachtcijfers, hoeveel huishoudens gaan er dan op vooruit in 2019? Wat gebeurt er met het percentage van 9% van de huishoudens met een laag inkomen dat er volgend jaar op achteruit gaat? Wat wordt het nieuwe percentage?

11. Uitvoeringskosten Belastingdienst

De leden van de CDA-fractie vragen de regering waarom de uitvoeringskosten voor de fietsbijtelling zo hoog zijn. Op basis van de toelichting in de memorie van toelichting hadden deze leden juist een verlaging van uitvoeringskosten verwacht. Wat zijn de structurele uitvoeringskosten voor de Belastingdienst?

12. Advies en consultatie

–

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

–

OVERIG

De leden van de VVD-fractie vragen wat de samenloop is van deze maatregelen met de maatregelen van de Klimaattafels. Hoe wordt voorts het handelingsperspectief van burgers om te verduurzamen bevorderd, waardoor duurzaamheid niet alleen met straffen en lastenverzwaringen bevorderd wordt?