



DS 30/6 9.00 - 9.30

TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie Algemene
Fiscale Politiek

Persoonsgegevens

nota

Oplegnotitie tekenversie 1e hoofdlijnenbrief BNG

Datum

28 juni 2022

Notanummer

2022-0000180116

Bijlagen

geen

Aanleiding

De 1^e hoofdlijnenbrief betalen naar gebruik is akkoord bevonden door de MCKE. De brief ligt aanstaande vrijdag (01-07) als onderdeel van de MCKE-conclusies in de MR en wordt later die middag verzonden naar de Tweede Kamer. Middels deze notitie leggen we de definitieve versie van de Kamerbrief ter ondertekening aan u voor en vragen we uw akkoord op de communicatie rondom de Kamerbrief. Daarnaast vindt u in de bijlage de interne notities die in het kader van actieve openbaarmaking naar de Tweede Kamer worden gestuurd.

Ter beslissing en ondertekening

- Bijgevoegd vindt u de definitieve versie van de 1^e hoofdlijnenbrief betalen naar gebruik. Bent u hiermee akkoord? Zo ja, dan verzoeken wij u de brief ondertekenen. De brief zal na akkoord van de MR worden verzonden.
- Deze versie wordt ook aan de minister van IenW ter akkoord voorgelegd.
- Bijgevoegd vindt u ook de uitgebreide communicatie-uitingen rondom de brief, ook hier graag uw akkoord op.
- Bent u, tot slot, akkoord om bijgevoegde eerdere nota's (die aan u en de bewindspersonen van IenW zijn voorgelegd) en deze voorliggende beslisnota openbaar te maken, conform de beleidslijn Actieve openbaarmaking nota's?
 - Omlijnde delen worden voorafgaand aan openbaarmaking onzichtbaar gemaakt. Ons voorstel is om alleen de persoonsgegevens te lakken (zie bijlage 2).

30.06.22
Alekwan,
graag
aanvaardigd
door
(pagina 3
en 4 & 6).

Mul

Toelichting

Communicatie

- Het is de bedoeling dat de brief aanstaande vrijdag 1 juli na afloop van de MR wordt verzonden naar de Tweede Kamer. U (staatssecretaris) bent eerste ondertekenaar en de minister van IenW is tweede ondertekenaar.
- De directies Communicatie van FIN en IenW hebben verschillende stukken voor de communicatie voorbereid.

P.S.
Mijn aantekening
concept -
Waar de oorspronkelijke

- Na afloop van de MR wordt een persbericht verzonden en zijn de socials voorbereid voor Twitter en LinkedIn. De documenten zijn als bijlage bijgevoegd aan deze notitie:
 - Het persbericht
 - Voorstellen socials incl infographics:
 - Op slide 1 t/m 4 een animatie voor Twitter
 - De slider (swipe flow) komt op LinkedIn
 - De statische infographic is voor bij het persbericht op rijksoverheid.nl
- Daarnaast zijn ten behoeve voor uw toelichting aan de media naar afloop van de MR, een woordvoeringslijn en QA's voorbereid. Deze stukken treft u ook aan in de bijlage.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

| Doc. nr. | Datum | Naam document | Toelichting |
|----------|-----------|--|--|
| 1 | 22-2-2022 | Nota - Stas - Min FIN - Adviesnotitie bewindspersonenoverleg MRB Plus | In deze notitie wordt de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst geadviseerd over het bewindspersonenoverleg MRB Plus (betalen naar gebruik). In dit bewindspersonenoverleg zijn de inhoudelijke keuzes gemaakt die ten grondslag liggen aan de 1e hoofdlijnenbrief. |
| 2 | 20-4-2022 | Nota - Stas FIN - Notitie planning eerste hoofdlijnenbrief en organisatie stakeholderbijeenkomst MRB Plus | In deze notitie wordt de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst geïnformeerd over de planning van de 1e hoofdlijnenbrief en de stakeholdersessie. |
| 3 | 24-5-2022 | Nota - Stas - Min FIN - Betalen naar Gebruik: eerste hoofdlijnenbrief en stakeholderbijeenkomst | In deze notitie wordt de concept Kamerbrief ter akkoord voorgelegd aan de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst. De notitie schetst de belangrijkste inhoudelijke punten van de brief en het krachtenveld. |
| 4 | 8-6-2022 | Nota - Stas FIN - Beslisnotitie nieuwe versie 1e hoofdlijnenbrief betalen naar gebruik | In deze notitie wordt een nieuwe versie van de 1e hoofdlijnenbrief ter akkoord voorgelegd aan de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst (voor verzending naar de ACKE). |
| 5 | 17-6-2022 | Nota - Stas FIN - MCKE-versie eerste hoofdlijnenbrief Betalen naar Gebruik | In deze notitie wordt de MCKE-versie van de 1e hoofdlijnenbrief ter akkoord aan de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst voorgelegd. |
| 6 | 30-6-2022 | Nota - Stas FIN - Oplegnotitie - nieuwe versie BNG brief | In deze notitie wordt de definitieve tekenversie van de hoofdlijnenbrief betalen naar gebruik" aan de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst voorgelegd." |
| 7 | 21-6-2022 | Nota - Min IenW - Eerste hoofdlijnenbrief BNG - versie MCKE | In de notitie wordt de MCKE-versie van de 1e hoofdlijnenbrief ter akkoord aan de bewindspersonen van IenW voorgelegd. |
| 8 | 15-2-2022 | Gespreksnota Bewindslidenoverleg Betalen naar Gebruik | In deze notitie wordt de minister van Infrastructuur en Waterstaat geadviseerd over het bewindspersonenoverleg MRB Plus (betalen naar gebruik). In dit bewindspersonenoverleg zijn de inhoudelijke keuzes gemaakt die ten grondslag liggen aan de 1e hoofdlijnenbrief. |
| 9 | 13-4-2022 | Nota- Min IenW - Planning eerste hoofdlijnenbrief en organisatie stakeholderbijeenkomst MRB Plus | In deze notitie worden de bewindspersonen van IenW geïnformeerd over de eerste ambtelijke gesprekken met stakeholders over betalen naar gebruik en de voorgestelde planning en proces van de 1e hoofdlijnenbrief. |
| 10 | 18-5-2022 | Nota - Min - Stas IenW - Eerste hoofdlijnenbrief, technische briefing en voorbereiding stakeholdersbijeenkomst | In deze notitie wordt de conceptversie van de 1e hoofdlijnenbrief ter akkoord voorgelegd aan de bewindspersonen van IenW. Tevens wordt de presentatie van de stakeholdersessie en de technische briefing voor de Tweede Kamer voorgelegd. |



23/2 16.30 u

TER ADVISERING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst
de minister van Financiën

Directie Algemene
Fiscale Politiek

Persoonsgegevens

nota

Adviesnotitie bewindspersonenoverleg MRB Plus

Datum

22 februari 2022

Notanummer

2022-0000053965

Bijlagen

1. Beslispuntennotitie BWO MRB Plus

Aanleiding

U (staatssecretaris) heeft woensdag 23 februari een bewindspersonenoverleg met IenW en EZK over de kaders en uitgangspunten van de MRB Plus (rekeningrijden). Vanuit IenW zullen beide bewindspersonen aanschuiven. De minister voor Klimaat en Energie wordt ambtelijk vervangen.

Advies per beslispunt

IenW en FIN hebben een gezamenlijke beslispuntennotitie voorbereid met daarin een aantal richtinggevende keuzes. Onderstaand geven wij u per voorliggende keuze een advies. Indien gewenst kunnen we het advies in een voorbespreking nader toelichten.

Beslispunt 1: politieke verantwoordelijkheid

- U kunt akkoord gaan met het voorstel dat FIN en IenW gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de invoering van de MRB Plus.
- U kunt daarnaast aangeven het van belang te vinden dat Financiën het voortouw heeft bij het opstellen van de wetgeving.

Toelichting

- De MRB Plus raakt zowel aan het beleidsterrein van IenW (mobiliteit en infrastructuur) als FIN (fiscaliteit). Een gezamenlijke verantwoordelijkheid ligt daarom voor de hand.
- Financiën vindt het wel van belang het voortouw te hebben bij het opstellen van de fiscale wetgeving, om de volgende redenen:
 - De MRB is een belasting waarvan de opbrengst naar de algemene middelen gaat. Ook voor vele andere belastingen geldt dat deze raken aan beleidsterreinen van andere ministeries en ook in die gevallen liggen uitwerking en verdediging van beleid en wetgeving bij Financiën.
 - Het uitgangspunt is om de motorrijtuigenbelasting aan te passen (Wet MRB) waarvoor de verantwoordelijkheid bij de staatssecretaris van Financiën ligt.
 - Bij toekomstige (tarief)wijzigingen kan gebruik worden gemaakt van het snelle en efficiënte Belastingplanproces.
 - Als er in de planning (zie ook beslispunt 6) voor wordt gekozen om deze kabinetsperiode de wetgeving door beide Kamers te laten

23.02.2022

Besprek +
KWG

ook BZK
opzake MRB

behandelen, moet het voorstel voortvarend worden opgepakt. DGFZ is gespecialiseerd in het voortvarend opstellen en invoeren van belastingwetgeving met de experts op het terrein van bijvoorbeeld Europees belastingrecht, formeel belastingrecht, belastingramingen direct in huis.

Beslispunt 2: Grondslag en tarief: een vlak kilometertarief

- U kunt akkoord gaan met de volgende uitgangspunten:
 - Basis is huidige motorrijtuigenbelasting;
 - Geen differentiatie naar tijd en plaats en alle gereden kilometers tellen mee;
 - In de uitwerking voor het kilometertarief twee varianten onderzoeken: 1) vlak kilometertarief zonder differentiatie naar vaste voertuigkenmerken en 2) kilometertarief met differentiatie naar gewicht en brandstofsoort.
 - Huidige vrijstellingen/verlaagde tarieven blijven zoveel mogelijk bestaan, tenzij de regelingen samenhangen met gebruik van de weg of in een ander traject al worden afgeschaft.
- U kunt akkoord gaan met het uitgangspunt dat de derving van de tolgelden na invoering van de MRB Plus wordt gedekt via het kilometertarief. In het Coalitieakkoord is afgesproken dat de heffing de tolgelden vervangt. N.B. Daarnaast moet er een oplossing komen voor provinciale opcenten (via de nieuwe MRB of een andere belasting).

Toelichting

- In het coalitieakkoord is met de MRB Plus bewust gekozen voor een eenvoudigere variant dan een volledige versie van Betalen naar Gebruik:
 - Basis is de huidige motorrijtuigenbelasting, waarvan het tarief afhankelijk wordt gemaakt van het aantal gereden kilometers. Differentiatie naar tijd en plaats zijn expliciet uitgesloten.
 - Het gaat om een belasting over alle gereden kilometers (dus ook buitenlandse kilometers). Dit maakt het systeem in de basis veel eenvoudiger (want *alleen* het aantal gereden kilometers hoeft te worden geregistreerd) en het privacy-issue zal een veel minder grote rol spelen.
- Het is nog niet duidelijk of met de modaliteit van een vlakke heffing de opgave van (1) budgetneutraliteit en (2) de CO₂-opgave haalbaar is. Een budgetneutraal tarief zou er toe kunnen leiden dat de CO₂-opgave niet wordt gehaald. En andersom zou een tarief dat de CO₂-opgave haalt, er toe kunnen leiden dat het voorstel niet budgetneutraal is.
- Het voorstel is daarom in de uitwerking te kijken naar twee varianten. 1) een vlak kilometertarief zonder differentiatie naar vaste voertuigkenmerken en 2) een kilometertarief met daarnaast differentiatie naar de huidige grondslagen - gewicht en brandstofsoort (dus de facto niet één vlak tarief voor alle personen- en bestelauto's). De twee randvoorwaarden (2,5 Mton CO₂-reductie en budgetneutrale invoering) zijn hierbij leidend.
- In het coalitieakkoord zijn geen duidelijke afspraken gemaakt over hoe om moet worden gegaan met de huidige vrijstellingen en verlaagde tarieven in de motorrijtuigenbelasting.
- Deze bijzondere regelingen zijn veelal politiek gevoelig, dus we adviseren het traject van de MRB Plus zo min mogelijk de verzwaren met het afschaffen of aanpassen van deze regelingen. Deze vrijstellingen en verlaagde tarieven

komen de facto ook neer op dat je niet echt meer kan spreken van één km-tarief voor alle personen- en bestelauto's. Uitzondering vormen de regelingen die samenhangen met het geringe gebruik van de weg (bijvoorbeeld een particuliere kampeerauto).

- In het coalitieakkoord is afgesproken dat de MRB Plus na invoering de bestaande toltrajecten vervangt, maar er is niet duidelijk omschreven hoe de derving van deze tolgeden wordt gedekt. IenW interpreteert deze afspraak als dat de derving moet worden gedekt via het kilometertarief van de MRB Plus.
- Een eerste inschatting van IenW is dat het gaat om een derving van cumulatief 630 mln. Dit bedrag kan nog veranderen en e.e.a. wordt nog uitgezocht.
- De verdiscontering van de tolinkomsten in de heffing betreft een verschuiving van de uitgaven naar de inkomstenkant. Omdat de heffing pas in 2030 wordt ingevoerd, zal dit bij een volgend kabinet in de startnota geregeld worden.

Beslispunt 3: registratie van het aantal gereden kilometers

- U kunt akkoord gaan met het voorstel dat wordt aangesloten bij de kilometerstand van de auto, maar dat wel aanvullende maatregelen worden genomen om fraude te voorkomen.
- U kunt hierbij benadrukken dat het belangrijk is om het systeem zo eenvoudig mogelijk te houden en zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande processen/initiatieven (zoals verplichte jaarlijkse registratie bij garagebedrijf of gebruik data van autofabrikanten).

Toelichting

- De belangrijkste vraag is hoe het aantal gereden kilometers zal worden geregistreerd. Het is aan te bevelen dit zo eenvoudig mogelijk te houden en (zoals ook in het coalitieakkoord genoemd) aan te sluiten bij de kilometerstand van de auto.
- In de voorbereiding op de formatie heeft de RDW aangegeven dat de huidige tellerstandsregistratie te veel frauderisico's kent omdat er technische mogelijkheden zijn om de opgeslagen kilometerstand in de auto terug te draaien en de tellerstand momenteel te weinig wordt geregistreerd (met name bij nieuwe auto's).
- Er zijn verschillende aanvullende maatregelen mogelijk, waarbij uiteindelijk ook een afweging moet gemaakt worden tussen de kosten, privacy issues en het frauderisico.
- Deze maatregelen moeten de komende tijd samen met onder andere de RDW verder worden uitgewerkt. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:
 - Jaarlijkse verplichte meetkeuring voor alle auto's
 - Gebruik van data van autofabrikanten: nieuwe auto's uploaden steeds vaker de voertuiggegevens naar de fabrikant. Deze data kan als extra verificatie dienen (kilometertellerfraude gebeurt met name doordat de opgeslagen tellerstand in de auto wordt aangepast. Dit probleem speelt niet bij de data die zijn opgeslagen op de servers van de fabrikant).
 - Inbouw boordapparatuur: bijvoorbeeld om de kilometerstand beveiligd op te slaan of om aanvullend op de kilometerteller het aantal gereden kilometers te registreren.

Beslispunt 4: doelgroep personen- en bestelauto's

- U kunt hiermee akkoord gaan. In het coalitieakkoord is expliciet vastgelegd dat de MRB Plus gaat gelden voor personen- en bestelauto's.

Toelichting

- Financiën adviseert om de scope van het voorstel beperkt te houden, en dus niet uit te breiden naar andere motorrijtuigen, zoals motoren, autobussen en vrachtwagens. Dat valt buiten de afspraken van het coalitieakkoord, waardoor de politieke haalbaarheid en planning onder druk kan komen te staan.

Beslispunt 5: Uitvoeringsorganisaties

- U kunt akkoord gaan met het voorstel dat 1) de Belastingdienst en RDW verantwoordelijk blijven voor respectievelijk het innen/heffen van de MRB Plus en het aanleveren van vaste voertuigenkenmerken en 2) op een later moment wordt bekeken welke organisatie het beste de data over het aantal gereden kilometers kan gaan aanleveren.
- U kunt hierbij inbrengen moet worden voorkomen dat de hoofdstructuur in de uitvoering van de motorrijtuigenbelasting (volledig) wordt heroverwogen. Er is een bestaande infrastructuur waarbij de RDW relevante voertuigdata in het kentekenregister vastlegt en verantwoordelijk is voor de juistheid, en de BD op basis daarvan de belasting heft en int.
- Als die hoofdstructuur in de uitvoering ter discussie wordt gesteld, dan is het risico op vertraging in de planning groot.

Toelichting

- De huidige motorrijtuigenbelasting wordt uitgevoerd door de Belastingdienst (verantwoordelijk voor heffen en innen) en de RDW (verantwoordelijk voor het aanleveren van voertuigenkenmerken die staan geregistreerd in het kentekenregister). Daarnaast registreert de RDW nu al de kilometerstand van auto's.
- We adviseren om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande uitvoeringsstructuur. Dit betekent dat de Belastingdienst verantwoordelijk blijft voor het heffen en innen en de RDW voor het aanleveren van vaste voertuigenkenmerken.
- De omvorming van de huidige MRB naar de MRB Plus voor personen- en bestelauto's is voor de Belastingdienst naar verwachting een omvangrijk traject, omdat waarschijnlijk een nieuw heffings- en inningssysteem nodig is. Het is van belang dat bij de keuzes over de vormgeving de uitvoerbaarheid wordt meewogen. Naast de uitvoerbaarheid, moet ook de inpasbaarheid in het IV portfolio kaart worden gebracht.
- Een openstaande vraag is welke organisatie het aantal gereden kilometers gaat organiseren. De RDW registreert nu al de tellerstand, maar IenW wil eerst aanvullend onderzoek naar de opties doen, voordat hierover een formeel besluit wordt genomen.
- Het is tot slot belangrijk dat de verantwoordelijkheid voor de juistheid van de kilometerstanden die worden doorgegeven vanuit het kentekenregister ligt bij de partij die de gegevens doorgeeft. Mocht een burger het oneens zijn met de doorgegeven gereden kilometers, is de partij die de kilometers

vaststelt belast met het afhandelen van bezwaar en beroep hieromtrent. Dat is dan niet de Belastingdienst.

Beslispunt 6: Planning wetgevingsproces

- U kunt akkoord gaan met het uitgangspunt dat het wetsvoorstel nog deze kabinetsperiode door de huidige Tweede Kamer moet kunnen worden behandeld.
- U kunt hierbij benadrukken dat een zorgvuldige, maar ook voortvarende uitwerking van het wetsvoorstel van groot belang is, gelet op de benodigde realisatie in 2030. Idealiter wordt het gehele wetgevingsproces (dus inclusief Eerste Kamer) deze kabinetsperiode afgerond, zodat de uitvoeringsorganisaties vanaf 1 januari 2025 echt kunnen gaan bouwen en aanbesteden.
 - Ter vergelijking: De invoering van een (nieuwe) CO₂-heffing industrie heeft onder leiding van Financiën minder dan 1,5 jaar geduurd tot en met publicatie in het Staatsblad.

Toelichting

- Het risico dat het voorstel uiteindelijk politiek niet haalbaar is, neemt toe als wordt besloten:
 - De parlementaire behandeling pas na de volgende verkiezingen te laten plaatsvinden. Daarmee wordt onzeker of de CO₂-reductiedoelen en een oplossing voor de grondslagerosie in het autodomein worden behaald.
 - Aan het project ook andere onderwerpen toe te voegen die politiek beladen kunnen zijn, terwijl zij op zichzelf geen inhoudelijke relatie hebben met het voorstel. Bijvoorbeeld het schrappen van vrijstellingen in de motorrijtuigenbelasting voor bepaalde doelgroepen. Of het voornemen om de bestaande toltrajecten af te schaffen.
- Ook de branchepartijen hebben gepleit om zo snel mogelijk de (kader)wetgeving tot stand te brengen, zodat er duidelijkheid is voor de toekomst.
- Daarnaast is een zo spoedig mogelijk wetstraject van belang om het beoogd invoeringsjaar 2030 te halen. De uitvoeringsorganisaties kunnen namelijk pas starten met aanpassing van de ICT-systemen en evt. aanbesteding van extra boordapparatuur nadat de Kamers akkoord zijn gegaan. Indien het wetsvoorstel deze kabinetsperiode niet meer behandeld wordt, betekent dit dat de organisaties pas in 2026-2027 kunnen gaan starten.

Beslispunt 7: Vervolgproces

- U kunt akkoord gaan met het voorstel om de gemaakte keuzes dit voorjaar uit te werken in een aparte hoofdlijnenbrief over de MRB Plus.

Toelichting

- Op deze manier wordt de Tweede Kamer vroegtijdig betrokken bij de uitwerking. Een gezamenlijke hoofdlijnenbrief benadrukt bovendien de gedeelde verantwoordelijkheid van FIN en IenW voor het traject.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.



TER INFORMATIE

Aan

De staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie Algemene
Fiscale Politiek

Persoonsgegevens

nota

Notitie planning eerste hoofdlijnenbrief en organisatie stakeholderbijeenkomst MRB Plus

Datum
20 april 2022

Notanummer
2022-0000128964

Bijlagen
geen

Aanleiding

Naar aanleiding van het BWO tussen IenW, FIN en EZK over de verdere vormgeving van de MRB Plus (betalen naar gebruik) zijn de werkzaamheden van de verschillende werkgroepen op 18 maart officieel van start gegaan.

In deze notitie informeren we u over de voorgestelde planning/proces rondom de eerste hoofdlijnenbrief en over de belangrijkste uitkomsten van de eerste ambtelijke gesprekken met de belangrijkste stakeholders.

Deze notitie is parallel ook voorgelegd aan de bewindspersonen van IenW.

Kernpunten

Proces eerste hoofdlijnenbrief

- In het BWO van 23 februari jl. is afgesproken om voor het zomerreces de Tweede Kamer te informeren over de uitwerking van de MRB Plus middels een eerste hoofdlijnenbrief. Deze brief is in het hoofdlijnen debat van IenW op 26 februari jl. ook toegezegd aan de Tweede Kamer.
- Het doel van de eerste hoofdlijnenbrief is om de keuze van het kabinet voor de MRB Plus variant en de bijbehorende kaders/uitgangspunten toe te lichten en om daarnaast op hoofdlijnen het vervolgproces te schetsen.
- We stellen voor om de brief begin juli te versturen aan de Tweede Kamer, zodat er voldoende tijd is voor interne afstemming binnen het kabinet en het meenemen van de stakeholders.
- We zullen in de week van 16 mei de concept hoofdlijnenbrief ter goedkeuring aan u voorleggen. De brief zal daarna worden geagendeerd voor de ACKE van 14 juni, de MCKE van 28 juni en de MR van 1 juli.

Eerste gesprekken stakeholders/ voorstel voor een bijeenkomst tussen u en stakeholders

- Op ambtelijk niveau is inmiddels gesproken met de belangrijkste stakeholders.¹ Er is brede steun voor Betalen naar Gebruik. Maar indien wordt ingezoomd op de specifieke posities van partijen blijken er nog wel verschillende beelden te bestaan bij de invulling (zie ook de toelichting).
- Uit de voorgeschiedenis van Betalen naar Gebruik blijkt ook dat (behoud van) draagvlak voor betalen naar gebruik geen vanzelfsprekendheid is. Voor

¹ ANWB, RAI, BOVAG, N&M, VNA, IPO, Nederlandse vereniging duurzame energie (NVDE), Vereniging elektrische rijders (VER), VNO-NCW-MKB.nl en het formule E-team.

(behoud van) draagvlak is in elk geval van belang goede relaties met stakeholders te onderhouden.

- Daarom adviseren wij u om parallel aan de uitwerking van de hoofdlijnenbrief een eerste verkenkend en informierend gesprek aan te gaan met stakeholders.
- In dit gesprek kunt u uw perspectief delen over de uitgangspunten van de MRB Plus-variant, stakeholders vragen om hun zienswijzen en vervolgens reflecteren over de mogelijkheden om deze mee te nemen in het verdere proces.
- Tevens kunt u dit overleg gebruiken om afspraken te maken over de mogelijkheden voor samenwerking aan de uitwerkingsvraagstukken en over het zoeken van publiciteit.
- Het voorstel is om deze stakeholderbijeenkomst samen met de bewindspersonen van IenW te houden en medio eind mei/begin juni in te plannen. De precieze datum moet nog geprikt worden. U ontvangt te zijner tijd een uitgebreidere voorbereidingsnotitie.

heel belangrijk

Planning verdere uitwerking MRB Plus

- In het Coalitieakkoord zijn voor de MRB Plus twee belangrijke mijlpalen afgesproken: de MRB Plus moet in 2030 zijn ingevoerd en de benodigde wetgeving moet in deze kabinetsperiode worden vastgesteld.
- Binnen de werkgroepen wordt momenteel voorbereidend werk gedaan, zodat binnen het kabinet in het najaar (oktober – november) richtinggevende keuzes kunnen worden gemaakt en het wetsvoorstel daarna verder kan worden uitgewerkt. Voor de invoeringstermijn is met name van belang hoe het aantal gereden kilometers gaat worden geregistreerd.

Toelichting

Proces eerste hoofdlijnenbrief en stakeholder-overleg

In de onderstaande tabel staat een overzicht van de verdere planning van de eerste hoofdlijnenbrief.

| Processtap hoofdlijnenbrief | Planning/ deadline |
|--|---------------------------|
| Hoofdlijnenbrief in tas bewindspersonen FIN/ IenW | Week 16 mei |
| Stakeholdersessie met bewindspersonen FIN/ IenW | Eind mei/Begin juni |
| Bespreking ACKE | 14 juni |
| Bespreking MCKE | 28 juni |
| Goedkeuring MR/ Eerste hoofdlijnenbrief naar Kamer | 1 juli |

Samenvatting ambtelijke gesprekken met stakeholders

- Op ambtelijk niveau is inmiddels gesproken met de belangrijkste stakeholders (ANWB, RAI (belangenorganisatie autofabrikanten), BOVAG (belangenorganisatie garagebedrijven), Natuur & Milieu, VNA (belangenorganisatie leasemaatschappijen), IPO, de Nederlandse vereniging duurzame energie (NVDE), de Vereniging elektrische rijders (VER), VNO-NCW, MKB Nederland en het formule E-team (adviesorgaan over elektrisch rijden met diverse stakeholders).
- Uit de gesprekken blijkt veel steun voor een vorm van kilometerheffing. Wat betreft de doelen die partijen willen nastreven zijn er echter aanzienlijke verschillen. Voor de milieupartijen draait het om het klimaatdoel. Zij missen

een expliciete emissiecomponent in het kilometertarief (auto's met hoge CO2 uitstoot betalen dan een hoger tarief). Voor de autopartijen en VNO-NCW is daarnaast het sturen op congestie belangrijk, waarvoor een differentiatie naar tijd en plaats nodig is. Deze partijen vinden dat de weg naar het heffen op tijd en plaats open moet blijven. Er is daarnaast begrip voor het stabiliseren van de opbrengst van de autobelastingen, maar dit is niet de eerste focus van partijen.

- Het IPO heeft binnen het MRB Plus traject twee rollen. De provinciale opcenten zijn momenteel namelijk uitvoeringstechnisch en wettelijk verbonden aan de motorrijtuigenbelasting. Samen met het IPO is een werkgroep opgericht om de toekomstige vormgeving van de opcenten te onderzoeken, waarbij de hoofdvraag is of de opcenten opgaan in het kilometertarief of niet. Parallel is BZK een breder traject gestart naar de financiering en het belastinggebied van de medeoverheden (afsprake CA). Naast de toekomst van de opcenten heeft het IPO ook in bredere zin opvattingen over de MRB Plus. Ze zien betalen naar gebruik als een instrument dat de provincies en de grote steden moeten kunnen inzetten in het kader van het regionale mobiliteitsbeleid en pleiten daarom voor een differentiatie naar tijd en plaats.
- De ANWB heeft het oog gericht op de betaalbaarheid voor automobilist die veel kilometers rijdt en een kleine beurs heeft. De ANWB heeft bij hun achterban onderzoek gedaan; daaruit blijkt dat bij respondenten draagvlak is voor een vlakke heffing maar juist niet voor een tijd- en plaatsafhankelijke heffing. Privacy kwam als groot aandachtspunt naar voren.
- Voor de autopartijen zijn lastenverlichting en een evenwichtige tariefstructuur van belang. Bij hen is zorg over de afspraak in het coalitieakkoord om de belastingopbrengst van de autobelastingen te stabiliseren op het niveau van 2025.
- Voor de partijen die gericht zijn op het stimuleren van het elektrisch rijden is voldoende tariefdifferentiatie ten voordele van elektrische auto's van belang om de ingroei van EV te stimuleren en is vooral zorg over het ontbreken van beleidsinstrumentarium in de periode 2025-2030.
- Voorafgaand aan het coalitieakkoord is zowel door het FET als door coalitie van RAI, BOVAG, ANWB en N&M een plan voor betalen naar gebruik gepresenteerd. Met name het laatste plan wordt door deze partijen gezien als het vertrekpunt voor de gesprekken met het Rijk. Het belangrijkste verschil is dat in dit plan werd uitgegaan van een systeem van betalen naar gebruik in de zin van tolheffing, terwijl in de MRB Plus het gaat om aanpassing van een belasting.
- Voorafgaand aan de bijeenkomst zult u uitgebreid worden voorbereid en nader geïnformeerd over de positie van partijen. Wij zullen dan schetsen welke hoekpunten u moet neerzetten en waar ruimte is voor nader overleg.

Planning verdere uitwerking MRB Plus-variant

- Het is op dit moment nog niet mogelijk om een preciezere planning te maken voor de invoering van de MRB Plus, omdat hiervoor nog eerst voorbereidend werk moet worden gedaan.
- Binnen de werkgroepen worden onderstaande punten verder uitgezocht:
 - Eerste inzicht in beleidseffecten en advies over het wel/niet differentiëren van het kilometertarief naar voertuigkenmerken zoals gewicht en CO2-uitstoot.
 - Advies over de toekomst van de opcenten onder de MRB Plus
 - Advies over de technische invulling van de kilometerregistratie, waarvoor verschillende varianten denkbaar zijn en waarvan de

- voor- en nadelen (o.a. fraudegevoeligheid, privacy, kosten en doorlooptijd ontwikkeling) moeten worden afgewogen.
- Advies over de governance, dus alle voor de uitvoering van de MRB Plus-variant relevante aspecten. Deze zijn deels afhankelijk van de keuze die gemaakt wordt m.b.t. de technische invulling van de kilometerregistratie.
 - Op basis van de eerste resultaten van de werkgroepen (zie hierboven) kan binnen het kabinet in het najaar (oktober – november) richtinggevende besluiten worden genomen over de vormgeving van de MRB Plus. Op dat moment kan ook worden ingeschat of voor definitieve besluitvorming voldoende beslisinformatie aanwezig is of dat nog nader vervolgonderzoek nodig is. Daarna kan het wetsvoorstel verder worden opgesteld en kan een gedetailleerdere planning worden gemaakt.
 - In het eerste kwartaal van 2023 zou u een tweede keer met stakeholders het gesprek kunnen zoeken en vervolgens de Kamer informeren over de voortgang in een tweede hoofdlijnenbrief.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.



TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst
de minister van Financiën

Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en
Internationale aang

Persoonsgegevens

nota

Betalen naar Gebruik: eerste hoofdlijnenbrief en stakeholderbijeenkomst

Datum

24 mei 2022

Notanummer

2022-0000151914

Bijlagen

geen

Aanleiding

- De Tweede Kamer is toegezegd om vóór de zomer een eerste hoofdlijnenbrief te sturen over Betalen naar Gebruik (BNG). De conceptversie wordt in deze notitie aan u ter akkoord voorgelegd.
- In het kader van de eerste hoofdlijnenbrief is op 14 juni met u (staatssecretaris) en de minister van Infrastructuur en Waterstaat een stakeholderbijeenkomst gepland. Bijgevoegd vindt u de concept-presentatie. U ontvangt op een later moment nog een separate voorbereiding.
- Tot slot heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer verzocht om een technische briefing door ambtenaren op 2 juni a.s.

Beslis- en informatiepunten

- We adviseren u om in te stemmen met bijgevoegd concept van de eerste hoofdlijnenbrief. De brief wordt geagendeerd in de ACKE en MCKE van 14 juni respectievelijk 28 juni en wordt, na behandeling in de MR, begin juli verzonden aan de Tweede Kamer. Bent u hiermee akkoord?
- Ter voorbereiding op de bestuurlijke overleggen met medeoverheden, de stakeholderbijeenkomst en de verzending van de Kamerbrief wordt een voorbespreking met u ingepland (bij voorkeur gezamenlijk met de minister van IenW). Bent u hiermee akkoord?
- Daarnaast treft u ter informatie aan de concept-presentatie voor een stakeholderbijeenkomst door u en M IenW.

Deze beslis- en informatiepunten worden separaat ook voorgelegd aan de bewindspersonen van IenW.

07/06/22
graag
men degen
toelichting
mee

Toelichting

I. De concept-hoofdlijnenbrief voor de Tweede Kamer

- De hoofdlijnenbrief is opgesteld op basis van de afspraken uit het Coalitieakkoord en de conclusies van het bewindspersonenoverleg van 23 februari jl. //
- Het voornaamste doel van de brief is om uit te leggen waarom het kabinet heeft gekozen voor de variant om de motorrijtuigenbelasting kilometerafhankelijk te maken, wat de uitgangspunten daarbij zijn en hoe de verdere uitwerking verloopt. //

- In de bijlage 1 bij deze nota treft u de belangrijkste inhoudelijke punten en boodschappen van deze kamerbrief aan. In bijlage 2 treft u de conceptbrief aan.
- Er vindt de komende weken nog ambtelijk overleg met IenW plaats over hoe de CA-afspraken over het budgettaire kader van betalen naar gebruik het beste verder kan worden geconcretiseerd, Deze concretiseringslag is nodig voor de eerste tariefstudies die half juni van start gaan. We zullen dit op een later moment ook aan u voorleggen.
- In deze versie van de brief is de concretiseringslag nog niet opgenomen en zoveel mogelijk aangesloten bij de letterlijke passage uit het coalitieakkoord. Indien de concretisering tijdig gereed is, dan kan dit eventueel nog worden verwerkt in de definitieve versie van de Kamerbrief

II. Krachtenveld en stakeholderbijeenkomst.

- Op ambtelijk niveau is de afgelopen maanden gesproken met een brede groep aan stakeholders, zoals de ANWB, RAI, Bovag en Natuur&Milieu. Uit de gesprekken blijkt in algemene zin veel steun voor een vorm van kilometerheffing.
- Wel zijn er in de uitwerking verschillen van inzicht. Naar verwachting zullen in ieder geval de volgende punten terugkomen:
 - **Differentiatie naar tijd en plaats:** Een aantal stakeholders en de medeoverheden pleiten voor differentiatie naar tijd en plaats en willen dat die optie in ieder geval voor de toekomst openblijft. In de Kamerbrief wordt uitgelegd dat het kabinet kiest voor eenvoud, door BNG in te voeren via het kilometerafhankelijk maken van de mrb en alle gereden kilometers te registreren (zonder waar en wanneer deze kilometers zijn gereden). Hierover vindt begin juni ook een bestuurlijk overleg tussen de medeoverheden en M IenW plaats.
 - **Emissiecomponent:** Voor de milieupartijen draait het om het klimaatdoel. Zij missen een expliciete emissiecomponent in het kilometertarief (auto's met hoge CO₂-uitstoot betalen dan een hoger tarief). In de Kamerbrief is aangegeven dat met BNG 2,5 Mton CO₂ moet worden gereduceerd in 2030 (afspraken CA). Deze doelstelling staat - samen met de doelstelling om grondslagerosie op te vangen - centraal bij de samenstelling van het kilometertarief. Hiervoor gaat de komende tijd gekeken worden naar het meenemen van de huidige differentiatie in het mrb-tarief naar naar gewicht en brandstofsoort.
 - **Buitenlandse gereden kilometers:** In de Kamerbrief wordt uitgelegd dat het over alle gereden kilometers belasting moet worden betaald, dus ook kilometers die zijn gereden in het buitenland. Dit zal mogelijk als oneerlijk worden ervaren. Op deze manier is echter een zo eenvoudig mogelijke implementatie (met zo min mogelijke privacy-issues) van BNG mogelijk. Bovendien blijft de lastendruk gelijk, omdat de invoering budgetneutraal moet plaatsvinden (ten opzichte van het jaar 2025). Wanneer zou zijn gekozen voor een ander systeem waarin buitenlandse kilometers niet zouden meetellen, dan zou het kilometertarief hoger moeten zijn (want kleinere grondslag).
- Op 14 juni is een stakeholderbijeenkomst met u (staatssecretaris) en M IenW gepland. Het doel van deze bijeenkomst is om de gemaakte keuzes toe te lichten en om gezamenlijk te verkennen welke mogelijkheden voor samenwerking en invloed op de nog openstaande punten er zijn. In bijlage 3 vindt u de presentatie die hiervoor is voorbereid. In bijlage 4 treft u de genodigdenlijst aan.
- Er zijn verder twee bestuurlijke overleggen met de medeoverheden gepland:
 - Op 8 juni heeft u (staatssecretaris FIN) een bestuurlijk overleg financiële verhoudingen. Voor dit overleg zal een voorstel worden geagendeerd om de komende maanden ambtelijk te onderzoeken hoe de opcenten onder de kilometerafhankelijke motorrijtuigenbelasting vormgegeven kunnen worden

- en wat hier de beleidsmatige en uitvoeringstechnische voor- en nadelen van zijn.
- Medio juni wordt met u (minister IenW) een bestuurlijk overleg met de medeoverheden over betalen naar gebruik ingepland. Naar verwachting zal dit overleg gaan over de keuzes die het kabinet ten aanzien van de vormgeving van betalen naar gebruik heeft gemaakt.
 - U (staatssecretaris FIN) ontvangt voor de stakeholderbijeenkomst en het bestuurlijk overleg financiële verhoudingen nog een separate voorbereiding. We stellen voor om ter voorbereiding en de verzending van de Kamerbrief een voorbespreking tussen u (staatssecretaris FIN) en de minister van IenW in te plannen.

III. Technische ambtelijke briefing

- De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een technische briefing door ambtenaren ingepland over Betalen naar Gebruik op 2 juni as. De vragen die de Kamer heeft geagendeerd gaan over wat kan worden geleerd uit eerdere onderzoeken en ervaringen met (weg)beprijzing, ook voor wat betreft de technische uitvoeringsmogelijkheden en privacyaspecten. Als bewindspersoon hoeft u hier niet bij aanwezig te zijn.
- Het verzoek om een technische briefing komt voort uit de Kennisagenda 2022 van de vaste Kamercommissie voor IenW. BNG is één van de onderwerpen op de Kennisagenda. In de Kennisagenda 2022 is benoemd dat de Kamercommissie voor IenW voor dit thema een parlementaire verkenning wil inzetten. Dit is een nieuw instrument dat voortkomt uit het rapport van de Werkgroep versterking functies Tweede Kamer uit december 2021. Hiermee wil de vaste Kamercommissie voor IenW zich goed voorbereiden op toekomstige voorstellen van het Kabinet over dit onderwerp.
- Een parlementaire verkenning is bedoeld om een complex beleids- of uitvoeringsvraagstuk gestructureerd te gaan verkennen. Hoe een parlementaire verkenning eruitziet is maatwerk en afhankelijk van de behoefte van de betreffende commissie. Omdat dit instrument relatief nieuw is, bestaat er nog geen vast omlijnende procedure voor.

Bijlage 1:

De belangrijkste inhoudelijke punten en boodschappen van de kamerbrief:

- **De doelstellingen** zijn om (1) de belastinginkomsten op peil te houden vanwege de grondslagerosie in de autobelastingen en (2) een reductie van 2,5 Mton CO₂ uitstoot in 2030. Andere positieve **beleidseffecten** zijn verder waarschijnlijk een afname van congestie, verkeersongevallen, stikstofuitstoot, geluidsoverlast en luchtvervuiling. In het Schone Luchtakkoord uit 2020 is het volgende aangegeven: *"De Rijksoverheid onderzoekt mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies bij de vormgeving van de autobelastingen"*. De verwachting is dat BNG door verlaging van het aantal fossiele kilometers ook bijdraagt aan de luchtkwaliteit maar hier wordt dus niet nadrukkelijk op gestuurd.
- Het kabinet wil zoveel mogelijk **lering trekken** uit eerdere, vergelijkbare trajecten en tegemoetkomen aan de zorgen die leven over complexiteit, privacy, betaalbaarheid en gebruiksvriendelijkheid.
- Het kabinet kiest daarom voor een **zo eenvoudig mogelijke vormgeving** en een systeem waarin de privacy van de gebruiker is gewaarborgd:
 - Het tarief in de huidige motorrijtuigenbelasting wordt per 2030 **kilometerafhankelijk**. Er is sprake van belastingheffing, en niet van tolheffing (beprijzing van het gebruik van de openbare weg in Nederland). Dit verschil is belangrijk omdat wetgeving en uitvoering van tol - ook volgens de geldende Europese regels - anders ingericht moet worden dan een belasting. Indien er op een later moment beleidskeuzes genomen waardoor BNG valt onder de Europese definitie van tol vergt dit een andere invulling van het project. Dit betreft met name de gemaakte keuze dat het kilometertarief niet tijd- en/of plaatsafhankelijk wordt.
 - Waar en wanneer de kilometers worden gereden is, net zoals in de huidige systematiek, niet van belang. Dit houdt in dat automobilisten ook belasting betalen over kilometers die ze in het buitenland rijden en het kilometertarief **niet wordt gedifferentieerd naar tijd en plaats**.
 - In de uitwerking wordt aangesloten bij de bestaande publieke uitvoeringsstructuur van de mrb: de Belastingdienst blijft de belasting heffen en innen en de RDW blijft verantwoordelijk voor het aanleveren van de vaste voertuigenmerken aan de Belastingdienst. In samenhang met de keuze voor de registratiewijze wordt bekeken, welke organisatie het aantal gereden kilometers kan registreren en doorgeven aan de Belastingdienst.
 - Het voorstel geldt alleen **voor personen- en bestelauto's**, dus niet voor motorfietsen. Het belasten naar gebruik van motorfietsen zou nauwelijks bijdragen aan de twee hoofdoelen van de hervorming van de mrb, terwijl deze hervorming hierdoor wel complexer wordt. In het BWO van 23 februari jl. afgesproken om te onderzoeken of dit leidt tot onwenselijke toename van het gebruik van motoren in plaats van personenauto's. Uit een eerste ambtelijke analyse blijkt deze toename van het gebruik van motoren naar verwachting gering zal zijn. De uitwijkeffecten en de mogelijke impact hiervan op de verkeersveiligheid zullen vanaf invoering van BNG worden gemonitord zodat indien nodig motoren in een latere fase alsnog onder het systeem van betalen naar gebruik gebracht kunnen worden.
- **Budgettair kader:**
 - Voor het berekenen van het kilometertarief zijn meerdere componenten relevant.
 - Ten eerste zal via het kilometertarief vanaf de invoering in 2030 de jaarlijkse **uitvoeringskosten** worden gedekt.
 - Ten tweede is het uitgangspunt dat in ieder geval de **gederfde toelinkomsten** door het afschaffen van de nu bestaande en in nabije toekomst voorziene tolwegen eveneens vanaf de invoering in 2030 uit het kilometertarief worden gedekt.

- Tot slot wordt het systeem van betalen naar gebruik verder **budgetneutraal** ingevoerd, waarbij de **grondslagerosie** wordt **opgevangen**. Het belastingniveau dat wordt aangehouden als referentie voor het opvangen van de grondslagerosie is het voor EV-stimulering gecorrigeerde **belastingniveau in 2025**, het jaar waarin de EV-stimulering van het Klimaatakkoord grotendeels afloopt.
- De **brandstofaccijns en bpm blijven bestaan**.
- **Vrijstellingen en verlaagde tarieven in de mrb blijven bestaan**, waarbij het uitgangspunt is dat als ze samenhangen met beperkt gebruik van de weg deze vrijstellingen en verlaagde tarieven wel zullen vervallen.
- De volgende onderwerpen worden komende periode **nader onderzocht**:
 - De relatie met de provinciale opcenten. Dit wordt nader besproken tijdens het BOFv van 8 juni aanstaande. Hierover ontvangt u nog een aparte voorbereiding.
 - Mogelijke differentiatie van het kilometertarief naar gewicht, brandstofsoort en milieukeurmerken.
 - De registratie van de kilometerstanden.
 - Het vervallen van bestaande toltrajecten.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.



TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie Algemene Fiscale
Politiek

Persoonsgegevens

nota

Beslisnotitie nieuwe versie 1e hoofdlijnenbrief betalen naar gebruik

Datum

8 juni 2022

Notanummer

2022-0000164640

Bijlagen

1. Eerste hoofdlijnenbrief BNG

Aanleiding

- Op verzoek van MIenW is de inleiding van de hoofdlijnenbrief aangepast. In het eerste deel van de brief komt nadrukkelijker naar voren wat de invoering van betalen naar gebruik voor de automobilist betekent.
- In deze inleidende passage staat dat door de huidige motorrijtuigenbelasting om te vormen van een belasting op *bezit* naar een belasting op *gebruik*, de lasten van automobilititeit evenwichtiger en rechtvaardiger worden verdeeld.
- In deze notitie leggen we de nieuwe versie van de hoofdlijnenbrief ter akkoord aan u voor. De brief moet morgen (9 juni) worden aangeleverd voor de ACKE.

Beslispunt

- Bent u akkoord met bijgevoegde versie van de eerste hoofdlijnenbrief over betalen naar gebruik? **Wij adviseren om akkoord te gaan.** Na uw akkoord zal de brief morgen worden verzonden naar de ACKE.

Toelichting

- **Inhoudelijk is de rest van de brief verder niet veranderd.**
- Op dinsdag 14 juni ligt de brief ter akkoord voor in de ACKE. Daarna zal de brief worden geagendeerd voor de MCKE van 28 juni en de MR van 1 juli. Het is de bedoeling dat de brief op vrijdag 1 juli wordt verzonden aan de Tweede Kamer.
- Parallel aan de ACKE vindt op dinsdag 14 juni ook een stakeholderbijeenkomst plaats. Hiervoor ontvangt u een aparte voorbereiding. MIenW heeft op woensdag 15 juni nog een overleg met de medeoverheden. Mochten deze overleggen aanleiding geven om de brief aan te passen, dan zal dat worden meegenomen in de MCKE-versie.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

08.06.22

Althaus
Mull



TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en
Internationale aang.

Persoonsgegevens

nota

MCKE-versie eerste hoofdlijnenbrief Betalen naar Gebruik

Datum

17 juni 2022

Notanummer

2022-0000171193

Bijlagen

1. MCKE-versie eerste hoofdlijnenbrief Betalen naar Gebruik
2. Aanbiedingsformulier MCKE

Aanleiding

- De eerste hoofdlijnenbrief Betalen naar Gebruik is geagendeerd voor de MCKE van 28 juni a.s.
- Op verzoek van MIenW is de eerste hoofdlijnenbrief Betalen naar Gebruik die eerder naar de ACKE verstuurd aangepast om de brief leesbaarder en minder technisch te maken. De wijzigingen zijn enkel redactioneel van aard.

Beslispunten

- Bent u akkoord met het versturen van bijgevoegde versie van de eerste hoofdlijnenbrief over Betalen naar Gebruik naar de MCKE? **Wij adviseren om akkoord te gaan en het bijgevoegde MCKE-aanbiedingsformulier te ondertekenen.**

Alebo
MCKE

Toelichting

- De vorige versie van de brief waarop u akkoord heeft gegeven is behandeld in de ACKE. Behandeling in de ACKE gaf geen aanleiding tot wijzigingen van de brief.
- In de tussentijd heeft een bestuurlijke stakeholdersessie plaatsgevonden met MIenW, SIenW en u. Verder heeft MIenW een bestuurlijk overleg met het IPO en de VNG gehad. Deze overleggen geven ook geen aanleiding tot wijzigingen in de brief.
- Na akkoord van de brief in de MCKE, zal deze geagendeerd worden voor de MR van 1 juli. Het is de bedoeling dat de brief op vrijdag 1 juli wordt verzonden aan de Tweede Kamer.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.



TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie Algemene
Fiscale Politiek

persoonsgegevens

nota

Oplegnotitie - nieuwe versie BNG brief

Datum

30 juni 2022

Notanummer

2022-0000181221

Bijlagen

geen

Aanleiding

Gisteren hebben we de tekenversie voor de 1^e hoofdlijnenbrief betalen naar gebruik en de bijbehorende communicatiestukken aan u voorgelegd. Naar aanleiding hiervan had u nog een aantal opmerkingen en vragen. Bijgevoegd vindt u een nieuwe versie van de brief. U ontvangt separaat de nieuwe versie van de communicatiestukken.

De Kamerbrief is afgelopen dinsdag akkoord bevonden door de MCKE en geagendeerd als hamerstuk voor de MR van morgen (vrijdag 1 juli), als onderdeel van de MCKE conclusies.

Indien u de brief inhoudelijk nog wilt wijzigen, dan moet u hiervoor morgen mondeling mandaat vragen aan de MR.

Ter beslissing

- Bent u akkoord met bijgevoegde nieuwe versie van de brief? Indien akkoord, kunt u de brief ook ondertekenen. Let op: Dit betekent dat u hiervoor morgen mandaat moet vragen aan de MR.
NB. In bijlage 2 vindt u de MCKE-versie van de brief, indien u toch deze versie wilt aanhouden (in dat geval blijft het een hamerstuk in de MR van morgen).

1/7/2022

A. de Boer

MCC

Toelichting

- U heeft verzocht een indicatie op te nemen naar de totale budgettaire opbrengsten van autobelastingen in 2022
 - In totaal wordt voor 2022 ongeveer 14 mld. aan autobelastingen geraamd. Dit bedrag bestaat uit mrp (circa 4,2 mld. , bpm (1,8 mld.), bijtelling (2,3 mld.) , accijnzen (5,4 mld.) en EB voor opladen elektrische auto's (0,1 mrd).
 - Na invoering van BNG blijven bpm, bijtelling, EB en accijnzen gewoon bestaan. Het tarief zal in ieder geval mrp opbrengsten moeten opbrengen en tevens de verwachte grondslagerosie in deze overige belastingen moeten gaan opvangen. Voor het bepalen van het tarief zal straks het **jaar 2025** als het referentiepunt voor de budgettaire

opbrengst worden gebruikt . Dit wordt momenteel nog nader uitgewerkt.

- **We hebben uw opmerkingen bij de Kamerbrief als volgt verwerkt:**
 - Op blz. 3 zijn we onder het kopje budgettair kader gestart met de zin: *"In 2022 wordt met de autobelastingen voor personen- en bestelauto's naar verwachting ongeveer 14 mld. euro opgehaald, waarvan 4,2 mld. via het rijksdeel van de huidige mrb. De overige opbrengsten van de autobelastingen komen uit de bpm, de accijnzen, de bijtelling en de energiebelasting voor het opladen van elektrische auto's".*
 - De zin *"binnenkort ontvangt uw Kamer de evaluatie van de huidige vrijstellingen autobelastingen"* kan blijven staan. Deze evaluatie wordt nog voor het zomerreces, maar pas na de 1^e hoofdlijnenbrief verzonden naar de Tweede Kamer (waarschijnlijk volgende week).
 - Als bijlage bij de brief is een lijst met genodigden van de stakeholderbijeenkomst bijgevoegd.
 - De wijzigingen zijn ambtelijk afgestemd met IenW.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.



Aan: Minister
CC: Staatssecretaris
Van: DGMo

nota

1^e Hoofdlijnenbrief BNG – versie MCKE

TER BESLISSING

Datum

21 juni 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/149243

Opgesteld door

persoonsgegevens

Beslistermijn

21 juni 2022

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Wij vragen u om akkoord te gaan met het verzenden van de bijgevoegde hoofdlijnenbrief over BNG aan de MCKE. Deze versie wordt parallel voorgelegd aan de staatssecretaris van FIN, hij zal de brief bij de MCKE aanleveren.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met aanlevering van bijgevoegde brief aan de MCKE. De MCKE vindt plaats op 28 juni, deadline voor aanlevering is 21 juni.

Kernpunten

In de ACKE versie van de brief waren uw opmerkingen reeds verwerkt (RONDZENDMAP-2022/7182). In de bijgevoegde versie is een redactieslag gemaakt om de brief minder technisch en publieksvriendelijker te maken. Daarnaast is een zin opgenomen over het vervolgproces van de stakeholdersbijeenkomst. Er zijn geen inhoudelijke wijzigingen aan de brief.

Naast de Kamerbrief dienen ook onderliggende beslisnota's openbaar gemaakt te worden. Het betreft de beslisnota bij de concept 1^e Hoofdlijnenbrief (eind mei) en de beslisnota over de planning van de 1^e Hoofdlijnenbrief en de stakeholderbijeenkomst (medio april). In de rondzendmap zijn beide beslisnota's als bijlage toegevoegd. Deze worden actief meegestuurd aan de Tweede Kamer.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

- Kamerbrief
- Onderliggende beslisnota's met kenmerk IENW/BSK-2022/116880 (beslisnota bij concept van de 1^e Hoofdlijnenbrief) en kenmerk IENW/BSK-2022/82828 (beslisnota planning 1^e Hoofdlijnenbrief en Stakeholderbijeenkomst) t.b.v. openbaarmaking



Aan: Minister IenW
Kopie aan: Stas IenW

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Duurzame Mobiliteit
Den Haag

Contactpersoon

Persoonsgegevens

gespreksnota

Bewindslidenoverleg Betalen naar Gebruik

Datum
15 februari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/35932

Aanleiding en doel

- Op 23 februari 2022 van 16.30 tot 17.15 heeft u een overleg met de staatssecretaris van Fiscaliteit en Belastingdienst, de heer van Rij, over Betalen naar Gebruik (BNG). U heeft om dit overleg verzocht tijdens de themasessie BNG op 2 februari 2022. MKE en SIenW konden niet aanwezig zijn.
- U zal bij dit overleg ambtelijk worden ondersteund door Persoonsgegevens
- Gezamenlijk met Financiën is een beslispuntennotitie voor dit overleg opgesteld (zie bijlage 1). Op deze beslispunten zijn richtinggevende uitspraken van u beiden wenselijk voor een vlotte opstartfase van het project.

Resultaten

Ontvangen van duidelijk richtinggevende uitspraken op de beslispunten van de gezamenlijke notitie (zie bijlage 1). Dit zodat vervolgens snel een concreet stappenplan en planning opgesteld kan worden dat dit voorjaar met de Kamer kan worden gedeeld, conform uw toezegging in het hoofdlijnen debat van 16 feb 2022.

Het voornaamste aandachtspunt is de planning. Om 2030 te halen is een strakke planning nodig met duidelijke afspraken.

Uw bijdrage

U kunt als opening van het gesprek met de heer van Rij van gedachten wisselen over wat u beiden ziet als de grootste uitdagingen (politiek, inkomenseffecten, draagvlak en communicatie) waar in de uitwerking rekening mee gehouden moet worden.

Daarna kunt u gezamenlijk de beslispunten aflopen die in de gezamenlijke beslispuntennotitie zijn opgenomen (bijlage 1). In deze gespreksnota is bij de toelichting per beslispunt een advies en een uitwerking opgenomen. Het betreft de volgende 7 beslispunten:

1. Politieke verantwoordelijkheid
2. Grondslag en tarief
3. Registratie gereden aantal kilometers
4. Doelgroep: alleen personen- en bestelauto's
5. Uitvoeringsorganisaties
6. Planning
7. Vervolgproces

Uw counterparts

- Aan het bewindsliedenoverleg nemen de staatssecretaris van FIN, een ambtelijk vertegenwoordiger Persoonsgegevens van de minister voor Klimaat en Energie en u deel. De staatssecretaris van IenW kan niet aanwezig zijn.
- Ambtelijk EZK heeft aangegeven hoofdzakelijk via de ACKE/MCKE betrokken te willen worden.

Politieke context

De relevante passages uit coalitieakkoord en de budgettaire bijlage over BNG zijn opgenomen in de bijlage bij de gezamenlijke beslisnota.

In het hoofdlijnen debat IenW van 16 februari 2022 heeft D66 verzocht om snel een concreet stappenplan te ontvangen. U heeft voor de zomer een hoofdlijnenbrief toegezegd. Tijdens het debat heeft u aangegeven dat het in CA is afgesproken dat de kosten van het afschaffen van tol gedekt zullen worden uit het kilometertarief. Ook heeft u aangegeven dat de invoering van BNG een omvangrijk traject is, waarbij goed gekeken moet worden naar de lessen van de Vrachtwagenheffing, waaronder dat de invoering daar ook langer duurde dan aanvankelijk gedacht.

Ook de minister van BZK zal uiteindelijk een rol moeten gaan krijgen in dit proces. Dit wegens de uiteindelijke invulling van de provinciale opcenten binnen de MRB-plus. Die raakt aan de open huishouding van de provincies en valt daarmee onder haar taak de financiën van mede-overheden te borgen. Op korte termijn zal in overleg worden getreden met BZK en het IPO.

Persoonsgegevens

Toelichting

Beslispunt 1: politieke verantwoordelijkheid

Advies: wij adviseren u om in te zetten op een volledige gezamenlijke verantwoordelijkheid (minister en staatssecretaris IenW) voor zowel beleid als uitvoering, zonder voortouw voor Fin of IenW.

Toelichting:

- BNG heeft volgens het CA twee beleidsdoelen, namelijk het op peil houden van de belastingopbrengsten en het reduceren van de CO2 uitstoot in de sector mobiliteit. Het eerste beleidsdoel ligt duidelijk op het terrein van Financiën, het tweede beleidsdoel ligt primair bij IenW. Het realiseren van beide beleidsdoelen hangt van de vormgeving van de variant (bijvoorbeeld het tarief) en daarom ligt een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de vormgeving en uitvoering voor de hand.
- In het CA is geen duidelijke keuze gemaakt over de politieke verantwoordelijkheidsverdeling. In de hoofdtekst staat de invoering van BNG onder de paragraaf 'Klimaat en Energie'. In de tabel met klimaatmaatregelen staat BNG onder het kopje 'mobiliteit'. In de budgettaire bijlage staat de aanloopkosten aan de begroting van FIN toegevoegd zullen worden. Omdat de invoering budgetneutraal is, kan uit de budgettaire tabel niet worden afgeleid voor welke departementale begroting de budgettaire consequenties zijn.
- In de Kamerbrief over uitwerking coalitieakkoord onderdeel Klimaat en Energie van de minister voor Klimaat en Energie van 11 februari 2022 is in de 'wie doet wat lijst' opgenomen dat de invoering van BNG een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van de bewindspersonen van de staatssecretaris Fiscaliteit en de beide bewindspersonen van IenW.
- De invoering van Anders Betalen van Mobiliteit was de verantwoordelijkheid van de Minister van IenW. Een van de lessons learned was dat het vertragend heeft gewerkt dat Financiën niet medeverantwoordelijk was.
- De invoering van de Vrachtwagenheffing is de verantwoordelijkheid van de Minister van IenW. Er is bij de start in 2017 gediscussieerd met FIN wie nu verantwoordelijk zou zijn voor beleid en uitvoering.
- Het is nog niet bekend welke Kamercommissie de invoering van BNG zal behandelen. De invoering van de VWH ligt bij de commissie voor IenW, de motorrijtuigenbelasting wordt door de Kamercommissie voor Financiën behandeld.
- Een voorbeeld van een gezamenlijke verantwoordelijkheid is de afvalstoffenbelasting. Hiervoor zijn IenW/DGMI en FIN/DGFZ gezamenlijk verantwoordelijk voor de beleidsmatige aspecten en gezamenlijk opdrachtgever voor de uitvoering door zowel de Belastingdienst als de ILT. In de Kamer doet de stas IenW het woord in Kamercommissie IenW, en FIN in de Kamercommissie Financiën. Antwoorden worden altijd volledig afgestemd. Er is altijd ambtelijke ondersteuning vanuit beide beleids-dg's bij Kamerdebatten. Dit model werkt naar tevredenheid voor alle betrokken partijen.
- S Fin zal naar verwachting ook inzetten op een gezamenlijke verantwoordelijkheid.
- In de onderstaande tabel is van een aantal beleidsaspecten van Betalen Naar Gebruik geïnventariseerd primair het belang van welke bewindspersoon raken. In de beginfase zal onderzocht moeten worden welke organisatie het beste de uitvoering van de registratie van het

gereden aantal kilometers zal kunnen uitvoeren (zie beslispunt 3). Over de taakverdeling op het gebied van communicatie en woordvoering zij nog geen afspraken gemaakt.

Tabel: primair belang bij beleidsaspecten van BNG

| Bewindspersonen IenW | Stas Fiscaliteit |
|---|---|
| CO2-reductie in sector mobiliteit, onder andere via het bereiken van een emissievrij wagenpark | Op peil houden opbrengsten van de autobelastingen |
| Wetgeving op IenW terrein waaronder de Wegenverkeerswet en het Voertuigreglement | Fiscale wetgeving waaronder de MRB |
| De RDW is momenteel verantwoordelijk voor het bijhouden van het kentekenregister en het aanleveren van gegevens daaruit aan de Belastingdienst. | De Belastingdienst is verantwoordelijk voor het heffen en innen van de MRB |
| verantwoordelijkheid voor registratie aantal kilometers moet nog worden belegd. | verantwoordelijkheid voor registratie aantal kilometers moet nog worden belegd. |
| vervangen toltrajecten voor BNG | Lastenontwikkeling en koopkrachteffecten (samen met SZW) |
| Beleidseffecten op bereikbaarheid, stikstof en schone lucht | Decentraal belastinggebied, waaronder opcenten (samen met BZK) |
| Programmering (rijs) wegen | |

Beslispunt 2: grondslag en tarief: een vlak kilometertarief gebaseerd op kilometerstand

Advies: instemmen, mits

1) een principe afspraak gemaakt wordt dat alle nadelige budgettaire consequenties van het beëindigen van de toltrajecten gedekt worden uit het kilometertarief,

2) het budget voor de aanloopkosten inderdaad ook voor de kosten van IenW zijn, dit budget niet uit de IenW begroting komt en dit budget nog niet definitief is.

- Wij adviseren u om akkoord te gaan met de uitgangspunten die onder dit beslispunt staan opgenomen, mits FIN toelegt dat de invoeringskosten aan IenW-zijde ook gedekt worden uit budget dat aan de begroting van FIN wordt toegevoegd (uitgangspunt 3).
- Er lijkt overeenstemming met FIN over het dekken van de derving door het afschaffen van tol uit het kilometertarief (onder uitgangspunt 3). U kunt aangeven de u nu de principe-afpraak te willen maken dat alle nadelige consequenties van het beëindigen van de toltrajecten gedekt worden uit het kilometertarief, inclusief de aanvullende kosten die zullen ontstaan als

gevolg het vroegtijdig afbouwen van de tolheffing zoals frictiekosten, toename beheer- en onderhoudskosten en extra fysieke ingrepen (zoals geluidsschermen en mitigatie extra stikstofuitstoot). Deze precieze budgettaire consequenties zullen eerst nader in beeld gebracht worden voor de verschillende toltrajecten alvorens definitieve afspraken gemaakt worden.

- In het CA is de afspraak opgenomen dat de aanloopkosten voor invoering van MRB+ zullen worden toegevoegd aan de begroting van FIN (uitgangspunt 3). U kunt daarbij vragen of dit volgens de heer van Rij inderdaad betekent dat:
 - het bedrag dat bij MinFin wordt gereserveerd, ook dekking moeten bieden voor de benodigde kosten bij IenW, bijv. voor onderzoeken, uitvoeringstoetsen bij de RDW, RWS etc.
 - Dat dit dus betekent dat aanloopkosten niet uit de begroting van IenW (en FIN) gedekt zullen worden, en ook niet uit het kilometertarief. De aanloopkosten van de Vrachtwagenheffing worden overigens wel uit het tarief gedekt.
 - Dat het bedrag dat nodig is voor invoering nu nog niet bekend is omdat nog onderzocht wordt welke techniek nodig is om de gereden kilometers te registreren. Het bedrag dat nu aan de begroting van FIN toegevoegd wordt is dus niet het volledige benodigde bedrag, er kan later een aanvullend bedrag nodig zijn.

Toelichting:

- In het CA is afgesproken dat het tarief in de MRB afhankelijk wordt gemaakt van het gereden aantal kilometers (uitgangspunt 1).
- In het CA is tevens afgesproken dat over alle gereden kilometers wordt betaald, zonder differentiatie naar tijd en plaats. Dat betekent dat ook over in het buitenland gereden kilometers betaald zal moeten worden en omgekeerd buitenlandse voertuigen, die niet in Nederland staan geregistreerd, niet in Nederland betalen. U gaf in de themasessie zelf al aan te verwachten dat dit een belangrijk punt in de communicatie zal worden.
- Bij uitgangspunt 3 is de afspraak opgenomen dat de derving als gevolg van het stoppen met de tolheffing gedekt zal worden uit het kilometertarief. IenW advies is om andere gevolgkosten ook te betrekken bij deze afspraak. Ons inziens is dit ook conform het CA, het is goed om dit principe ook met de Stas Fin af te spreken. U zult hier in de komende voorjaarsbesluitvorming over de begroting van 2023 nadere afspraken met de Minister van Financiën over moeten maken. Zie ook *Toelichting Tol* hieronder.
- Bij uitgangspunt 4 is de afspraak opgenomen dat twee varianten worden uitgewerkt voor de differentiatie naar voertuigenmerken. U heeft in de themasessie aangegeven dat u zich kunt voorstellen dat de gewichtgrondslag in de MRB behouden blijft en wordt omgevormd naar een tarief per gereden kilometer (dus zware auto's betalen dan meer per kilometer). Financiën interpreteert de CA afspraak over 'dat het tarief vlak is' anders, namelijk dat er geen differentiatie naar voertuigenmerken is. In de optiek van IenW biedt het rekeninghouden met voertuigenmerken, net als in de huidige MRB wel voordelen. Het is voor nu winst dat er twee varianten worden uitgewerkt en dus nog geen keuze wordt gemaakt op dit punt.

- Het afschaffen van de huidige differentiatie naar voertuigkenmerken (gewicht, brandstof toeslag voor diesel- en LPG personenauto's) heeft de volgende effecten:
 - Lichte en zware auto's gaan evenveel betalen. Dit leidt tot een herverdeling van lasten van lichte naar zware voertuigen.
 - Elektrische auto's zijn zwaarder maar gaan evenveel betalen als benzineauto's.
 - CO₂-uitstoot is gecorreleerd met het voertuiggewicht, dus door het afschaffen van de gewichtsgrondslag verandert de samenstelling van het wagenpark en stijgen de CO₂-emissies
 - De brandstof toeslag voor diesel- en LPG-personeauto's compenseert voor de lagere accijnstarieven voor diesel- en LPG-voertuigen. Zonder brandstof toeslag worden diesel- en LPG-personeauto's aantrekkelijker en dit heeft vooral bij diesels negatieve effecten op de luchtkwaliteit. Veel mensen zullen dan vermoedelijk overstappen van benzine of elektrisch naar diesel.
- Bij uitgangspunt 4 is tevens opgenomen om een vaste vrije voet voor het gereden aantal kilometers te onderzoeken (dus bijvoorbeeld de eerste 3000 kilometer worden niet belast, het tarief voor de overige kilometers wordt dan hoger om dezelfde opbrengst alsnog te behalen). Dit kan een grotere CO₂-winst opleveren en andere inkomenseffecten hebben.
- Bij uitgangspunt 5 is opgenomen dat de huidige vrijstellingen en korting in de MRB niet ter discussie staan. De belangrijkste hiervan is het verlaagd tarief voor bestelauto's van ondernemers en het feit dat bestelauto's geen opcenten betalen. Dit betekent dat bestelauto's onder BNG een lager tarief per kilometer gaan betalen, net als dat deze voertuigen nu een lager MRB tarief hebben. Het eventueel afschaffen van deze vrijstellingen en kortingen kan ook los van BNG doorgevoerd worden en het is ons inziens niet nodig de invoering van BNG hiermee te compliceren.

Toelichting Tol

- Er wordt reeds tol geheven op de Westerscheldetunnel en de Kiltunnel bij Dordrecht. Per 2024 moet tol geheven worden op de Blankenburgverbinding en per 2028 op de VIA15. Het is bij de VIA15 de vraag of tol nog zinvol is tot 2030.
- De afspraak in het coalitieakkoord om bestaande toltracés te vervangen gelijktijdig met de invoering van de MRB-plus per 2030 heeft gevolgen voor IenW.
- De gevolgen van geen tol per 2030 zijn:
 - Het mislopen van tolopbrengsten van naar verwachting 650 mln (480 mln voor de Blankenburgverbinding en VIA15 en 150 mln voor de Westerscheldetunnel).
 - Friciekosten voor vroegtijdige beëindiging van het systeem voor tolheffing op de BBV en VIA15 van 60 mln.
 - Maatregelen op en rondom het wegennet wegens wijziging in verkeerstromen voor een nog onbekend bedrag, dit betreft geluid, stikstof of fysieke aanpassing.
- Advies om vanuit IenW al deze kosten te betrekken bij een afspraak over dekking via het tarief.
- De quick scan naar openstelling van de Blankenburgverbinding zonder tolheffing laat zien dat dit vermoedelijk niet mogelijk is wegens stikstof en voor geluid ook grootschalige aanpassingen nodig zijn. Het scenario dat op de Blankenburgverbinding geen tol wordt geheven lijkt daarmee onaannemelijk. U ontvangt hier nog een beslisnota voor.

- Tolheffing voor een periode van ca. 5 jaar resulteert in een ongunstige kosten-baten verhouding, waarop het BIT reeds kritisch is. Dit kan politiek en maatschappelijk draagvlak voor invoering tol onder druk zetten.
- In het coalitieakkoord is afgesproken om gelijktijdig met de invoering van de MRB Plus de bestaande toltrajecten af te schaffen.

Beslispunt 3: registratie van het aantal gereden Kilometers

Advies: instemmen

Toelichting:

- In aanloop naar de formatie is door ambtelijk IenW, FIN en de RDW onderzoek gedaan naar de vraag of de kilometer teller een voldoende basis biedt voor een betrouwbare registratie van het aantal gereden kilometers. Door de RDW is geconcludeerd dat de huidige registratie onvoldoende waarborgen biedt om als basis te dienen voor belastingheffing.
- Voor IenW is belangrijk dat goed onderzocht wordt hoe deze registratie wel betrouwbaar kan worden. Hiervoor is nieuw extern onderzoek nodig. U kunt hierbij tevens expliciet aandacht vragen voor de privacy waarborging.
- De wijze van registreren zal cruciaal zijn voor het invoeringstraject. Het aanbesteden, installeren en beheren van 10 mln kastjes betekent een langere doorlooptijd en hogere invoeringskosten.

Beslispunt 4: doelgroep: personenauto's en bestelauto's

Advies: instemmen

Toelichting:

- Het regeerakkoord spreekt alleen over personen- en bestelauto's. De 700.000 motorfietsen lijken dus buiten de scope van het CA te vallen.
- Het is onduidelijk of motorfietsen meegenomen kunnen worden in het systeem als een fysiek kastje nodig is. De mogelijkheden en beleidseffecten (CO2 uitstoot, verkeersveiligheid) zouden in een later stadium kunnen worden onderzocht.

Beslispunt 5: de uitvoeringsorganisaties

Advies: instemmen: de RDW wordt niet op voorhand aangewezen als uitvoerder, dit wordt eerst onderzocht.

Toelichting:

- Hoe de uitvoering van de registratie van het gereden aantal kilometers vorm gegeven zal worden, moet nader worden onderzocht. Het is minder eenvoudig dan het in eerste aanleg lijkt. Gezien de uitvoeringsrol die het zelfstandige bestuursorgaan (ZBO) RDW heeft voor de mobiliteit kan de RDW hier mogelijk een bijdrage leveren. Dit is echter niet op voorhand duidelijk en behoeft gedegen onderzoek mede vanwege de impact van deze grote taak op de continuïteit van de RDW en de uitvoering van de andere wettelijke taken van de RDW.
- Een mogelijk uitkomst is dat een nieuwe uitvoeringsorganisatie opgericht zal moeten worden voor deze taak. De verantwoordelijkheid voor deze organisatie zal dan opnieuw besproken moeten worden.
- De RDW werkt als ZBO normaliter met een wettelijke taak (en daarmee in attributie), met beperktere beïnvloedingsruimte door een Minister dan bij een agentschap dat in naam van de Minister besluiten neemt. Dit hoeft niet

problematisch te zijn als de Belastingdienst verantwoordelijk blijft voor de inning van de MRB.

Beslispunt 6: planning

Advies: instemmen. U kunt daarbij opmerken dat voor u 2030 leidend is, en niet het vastleggen van wetgeving deze kabinetsperiode.

Toelichting:

- Terug redenerend van het volledig operationeel zijn van BNG voor alle voertuigen in 2030 is het volgens ons nodig voor de zomer van 2024 een wetsvoorstel aan de TK aan te bieden zodat de Kamer het wetsvoorstel voor de verkiezingen kan behandelen.
- Dit tijdpad vereist een hele strakke planning. Daarom wordt voorgesteld om op korte termijn een uitgebreide toets te doen of deze planning haalbaar is, onder welke voorwaarden (oa tav afstemming en governance en organisatie) dit is en welke risico's daarbij gepaard gaan.
- Een korter tijdpad achten wij zeer risicovol. Het tijdpad moet recht doen aan de politieke gevoeligheid en complexiteit van dit dossier. Onze inschatting is dat de crux zit in de uitvoering van de registratie van het gereden aantal kilometers, waardoor u bij een te krappe planning op dat punt vertragingen zal moeten melden.

Beslispunt 7: vervolgproces

Advies: instemmen. U heeft de Kamer in het hoofdlijnen debat IenW reeds toegezegd om voor de zomer een brief te sturen inclusief planning.



Aan Minister (& ter informatie aan staatssecretaris)
Van Directie Duurzame Mobiliteit/ Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

nota

Planning eerste hoofdlijnenbrief en organisatie
stakeholderbijeenkomst MRB Plus

TER BESLISSING

Datum
13 april 2022

Onze referentie

Opgesteld door

persoonsgegevens

Beslistermijn
Graag uw reactie tot/met 22
april 2022

Bijlage(n)
0

Aanleiding

Naar aanleiding van het BWO tussen IenW, FIN en EZK over de verdere vormgeving van Betalen naar Gebruik ("MRB Plus") zijn de werkzaamheden van de verschillende werkgroepen op 18 maart j.l. van start gegaan. In deze notitie vragen we akkoord op de voorgestelde planning en het proces rondom de eerste hoofdlijnenbrief. Toegezegd is dat deze brief voor het zomerreces aan de Tweede Kamer wordt verzonden. Daarnaast informeren we u over de beoogde planning en acties tot eind dit jaar en informeren wij u over de belangrijkste uitkomsten van de eerste ambtelijke gesprekken met de belangrijkste stakeholders.

Geadviseerd besluit

Graag vernemen we of u akkoord gaat met:

- de voorbereiding van de eerste hoofdlijnenbrief conform de onderstaande planning.
- de organisatie van een bijeenkomst in de week van 30 mei waarin u (M IenW en S FIN) met relevante stakeholders spreekt over de kaders en uitgangspunten van de MRB Plus en bij de stakeholders toetst hoe zij staan ten opzichte van de plannen en de samenwerking voor de verdere uitwerking. Indien zij dat wenst zal ook de S IenW aansluiten bij dit overleg.

Kernpunten

Proces eerste hoofdlijnenbrief en verdere afstemming over rolverdeling bewindspersonen

- In het BWO van 23 februari jl. is afgesproken om voor het zomerreces de Tweede Kamer te informeren over de uitwerking van de MRB Plus middels een eerste hoofdlijnenbrief. Deze brief is in het hoofdlijnen debat van IenW op 26 februari jl. ook toegezegd aan de Tweede Kamer.
- Het doel van de eerste hoofdlijnenbrief is om de keuze van het kabinet voor de MRB Plus-variant en de bijbehorende kaders/uitgangspunten toe te lichten en om daarnaast op hoofdlijnen het vervolgproces te schetsen.
- We stellen voor om de brief begin juli te versturen aan de Tweede Kamer, zodat er voldoende tijd is voor interne afstemming binnen het kabinet en het meenemen van de stakeholders.
- Indien akkoord, zullen we in de week van 16 mei de concept hoofdlijnenbrief ter goedkeuring voorleggen aan u en de staatssecretaris van IenW en de S Fin. De brief zal daarna worden geagendeerd voor de ACKE van 14 juni, de MCKE van 28 juni en de MR van 1 juli.

- We denken tevens dat het raadzaam is om zo kort mogelijk na de versturing van de brief op basis van de opgedane ervaringen met u en de S IenW te reflecteren over uw gewenste rolverdeling in het verdere traject en de rolverdeling met de S-FIN.

Eerste gesprekken stakeholders/ voorstel voor een bijeenkomst tussen u en stakeholders

- Op ambtelijk niveau is inmiddels gesproken met de belangrijkste stakeholders.¹ Er is brede steun voor Betalen naar Gebruik. Maar indien wordt ingezoomd op de specifieke posities van partijen blijken er nog wel verschillende beelden te bestaan bij de invulling (zie ook de toelichting).
- Uit de voorgeschiedenis van Betalen naar Gebruik blijkt ook dat (behoud) van draagvlak geen vanzelfsprekendheid is. Goede relaties met stakeholders zijn instrumenteel aan het managen van die risico's.
- Daarom adviseren wij u om parallel aan de uitwerking van de hoofdlijnenbrief een eerste verkennend en toetsend gesprek aan te gaan met stakeholders in de week van 30 mei.
- In dit gesprek kunt u uw inzet delen over de uitgangspunten van de MRB Plus-variant, stakeholders vragen om hun zienswijze en vervolgens reflecteren over de mogelijkheden om deze mee te nemen in het verdere proces.
- Tevens kunt u dit overleg gebruiken om afspraken te maken over de mogelijkheden voor samenwerking en over het zoeken van publiciteit.

Planning verdere uitwerking MRB Plus

- In het Coalitieakkoord zijn voor de MRB Plus twee belangrijke mijlpalen afgesproken: de MRB Plus moet in 2030 zijn ingevoerd en de benodigde wetgeving moet in deze kabinetsperiode worden vastgesteld (waarvan Financiën aangeeft dat vastgesteld betekent: afgerond in Tweede Kamer en u eerder aangaf: gereed voor behandeling in de Tweede Kamer).
- Binnen de werkgroepen wordt momenteel voorbereidend werk gedaan, zodat binnen het kabinet in het najaar (oktober – november) richtinggevende keuzes kunnen worden gemaakt en het wetsvoorstel daarna verder kan worden uitgewerkt. Voor de invoeringstermijn is met name van belang hoe en onder welke voorwaarden het aantal gereden kilometers gaat worden geregistreerd.

Toelichting

Proces eerste hoofdlijnenbrief en stakeholder-overleg

In de onderstaande tabel staat een overzicht van de verdere planning van de concept-hoofdlijnenbrief en het voorgestelde stakeholder-overleg.

¹ ANWB, RAI, BOVAG, N&M, VNA, IPO, Nederlandse vereniging duurzame energie (NVDE), Vereniging elektrische rijders (VER), VNO-NCW-MKB.nl en het formule E-team.

| Processtap hoofdlijnenbrief | Planning/ deadline |
|---|----------------------------|
| Hoofdlijnenbrief in tas bewindspersonen FIN/ IenW | Week 16 mei |
| Stakeholdersessie met bewindspersonen FIN/ IenW | Week 30 mei |
| Bespreking ACKE | 14 juni |
| Bespreking MCKE | 28 juni |
| Goedkeuring MR/ Eerste hoofdlijnenbrief naar Kamer | 1 juli |
| Reflectie over rolverdeling bewindspersonen verder proces | Z.s.m. na versturing brief |

Samenvatting ambtelijke gesprekken met stakeholders

- Op ambtelijk niveau is inmiddels gesproken met de belangrijkste stakeholders: ANWB, RAI, BOVAG, N&M, VNA, IPO, de Nederlandse vereniging duurzame energie (NVDE), de Vereniging elektrische rijders (VER), VNO-NCW-MKB.nl en het formule E-team.
- Uit de gesprekken blijkt veel steun voor een vorm van kilometerheffing. Wat betreft de doelen die partijen willen nastreven zijn er echter aanzienlijke verschillen. Voor de milieupartijen draait het om het klimaatdoel. Zij missen een expliciete emissiecomponent in het kilometertarief (auto's met hoge CO2 uitstoot betalen dan een hoger tarief). Voor de autopartijen en VNO is daarnaast het sturen op congestie belangrijk, waarvoor een differentiatie naar tijd en plaats nodig is. Deze partijen vinden dat de weg naar het heffen op tijd en plaats open moet blijven. Er is daarnaast begrip voor het stabiliseren van de opbrengst van de autobelastingen maar dit is niet de eerste focus van partijen.
- Het IPO heeft binnen het MRB Plus-traject twee rollen. De provinciale opcenten zijn momenteel namelijk uitvoeringstechnisch en wettelijk verbonden aan de motorrijtuigenbelasting. Samen met het IPO is een werkgroep opgericht om de toekomstige vormgeving van de opcenten te onderzoeken, waarbij de hoofdvraag is of de opcenten opgaan in het kilometertarief of niet. Parallel is BZK een breder traject gestart naar de financiering en het belastinggebied van de medeoverheden (afpraak CA). Naast de toekomst van de opcenten heeft het IPO ook in bredere zin opvattingen over de MRB Plus. Ze zien betalen naar gebruik als een instrument dat de provincies en de grote steden moeten kunnen inzetten in het kader van het regionale mobiliteitsbeleid en pleiten daarom voor een differentiatie naar tijd en plaats.
- De ANWB heeft het oog gericht op de betaalbaarheid voor automobilist die veel kilometers rijdt en een kleine beurs heeft. De ANWB heeft bij hun achterban onderzoek gedaan; daaruit blijkt dat bij respondenten draagvlak is voor een vlakke heffing maar juist niet voor een tijd en plaats afhankelijke heffing. Privacy kwam als groot aandachtspunt naar voren.
- Voor de autopartijen zijn lastenverlichting en een evenwichtige tariefstructuur van belang. Bij hen is zorg over de afspraak in het coalitieakkoord om de belastingopbrengst van de autobelastingen te stabiliseren op het niveau van 2025.
- Voor de partijen die gericht zijn op het stimuleren van het elektrisch rijden is voldoende tariefdifferentiatie ten voordele van elektrische auto's van belang om de ingroei van EV te stimuleren en is vooral zorg over het ontbreken van beleidsinstrumentarium in de periode 2025-2030.

- Voorafgaand aan het coalitieakkoord is zowel door het FET als door coalitie van RAI, BOVAG, ANWB en N&M een plan voor betalen naar gebruik gepresenteerd. Met name het laatste plan wordt door deze partijen gezien als het vertrekpunt voor de gesprekken met het Rijk. Het belangrijkste verschil is dat in dit plan werd uitgegaan van een systeem van betalen naar gebruik in de zin van tolheffing, terwijl in de MRB Plus het gaat om aanpassing van een belasting.

Voorafgaand aan de bijeenkomst zult u (en de S IenW indien zij wenst deel te nemen) uitgebreid worden voorbereid en nader geïnformeerd over de positie van partijen. Wij zullen dan schetsen welke hoekpunten u moet neerzetten en waar ruimte is voor nader overleg.



Planning verdere uitwerking MRB Plus-variant

- Het is op dit moment nog niet mogelijk om een precieze planning te maken voor de invoering van de MRB Plus, omdat hiervoor nog eerst voorbereidend werk moet worden gedaan.
- Binnen de werkgroepen worden onderstaande punten verder uitgezocht:
 - Eerste inzicht in beleidseffecten en advies over het wel/niet differentiëren van het kilometertarief naar voertuigenmerken zoals gewicht en CO2-uitstoot.
 - Advies over de toekomst van de opcenten onder de MRB Plus
 - Advies over de technische invulling van de kilometerregistratie, waarvoor verschillende varianten denkbaar zijn en waarvan de voor- en nadelen (o.a. fraudegevoeligheid, privacy, kosten en doorlooptijd ontwikkeling) moeten worden afgewogen.
 - Advies over de governance, dus alle voor de uitvoering van de MRB Plus-variant relevante aspecten. Deze zijn deels afhankelijk van de keuze die gemaakt wordt m.b.t. de technische invulling van de kilometerregistratie.
- Op basis van de eerste resultaten van de werkgroepen (zie hierboven) kan binnen het kabinet in het najaar (oktober – november) richtinggevende besluiten worden genomen over de vormgeving van de MRB Plus. Op dat moment kan ook worden ingeschat of voor definitieve besluitvorming voldoende beslisinformatie aanwezig is of dat nog nader vervolgonderzoek nodig is. Daarna kan het wetsvoorstel verder worden opgesteld en kan een gedetailleerdere planning worden gemaakt.
- In het eerste kwartaal van 2023 zou u een tweede keer met stakeholders het gesprek kunnen zoeken en vervolgens de Kamer informeren over de voortgang in een tweede hoofdlijnenbrief.



Aan minister en staatssecretaris
Van Directie Duurzame Mobiliteit/ Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

nota

Betalen naar Gebruik: eerste hoofdlijnenbrief, technische
briefing en voorbereiding stakeholderbijeenkomst

TER BESLISSING

Datum
18 mei 2022

Onze referentie

Opgesteld door

persoonsgegevens

Beslistermijn
Graag uw reactie tot/met 31
mei 2022

Bijlage(n)
4

Aanleiding

- Aan de Tweede Kamer is toegezegd om vóór de zomer een eerste hoofdlijnenbrief te sturen over Betalen naar Gebruik (BNG). De conceptversie wordt in deze notitie aan u ter akkoord voorgelegd.
- In het kader van de eerste hoofdlijnenbrief is op 14 juni met u (minister van Infrastructuur en Waterstaat) en de S FIN een stakeholderbijeenkomst gepland. Bijgevoegd vindt u de presentatie. Daarnaast wordt er medio juni een BO ingepland tussen u en de medeoverheden over betalen naar gebruik. Ter voorbereiding van deze overleggen plannen we een gesprek in met u en – als hij dat wenst- de S FIN.
- Tot slot heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer verzocht om een technische briefing door ambtenaren op 2 juni a.s. Bijgevoegd vindt u de presentatie.

Beslis- en informatiepunten

- We adviseren u om in te stemmen met bijgevoegd concept van de eerste hoofdlijnenbrief
- Daarnaast treft u ter informatie aan:
 - de presentatie voor een stakeholderbijeenkomst door u en S FIN;
 - de concept-presentatie voor een technische briefing die door ambtenaren wordt gegeven op verzoek van de vaste Tweede Kamercommissie voor IenW.

Deze beslis- en informatiepunten worden separaat ook voorgelegd aan de bewindspersonen van FIN.

Toelichting

- I. Proces hoofdlijnenbrief
- Om de Kamer - zoals toegezegd- nog voor de zomer te kunnen informeren over Betalen naar Gebruik is de hoofdlijnenbrief geagendeerd in de ACKE en MCKE op respectievelijk 14 en 28 juni. Na formele bevestiging in de MR kan de brief vervolgens begin juli naar de Kamer worden verzonden.
 - In reactie op onze nota IenW/BSK-2022/82828 heeft u (minister) aangegeven dat het belangrijk is dat ons proces ruimte biedt om de uitkomsten van een

politieke sondering nog mee te nemen in de Kamerbrief voorafgaand aan ACKE/MCKE. Ons verzoek om uw beslissing op een relatief korte termijn op de huidige nota is mede ingegeven door de deadline voor versturing van de stukken naar de ACKE (7 juni). Eventuele wijziging die voortkomen uit de politieke sondering zouden we graag in de ACKE-versie meenemen. Terugvaloptie is om deze mee te nemen in de MCKE, waarvoor de aanleverdatum 21 juni is.

II. De concept-hoofdpijnenbrief voor de Tweede Kamer

- De hoofdpijnenbrief is opgesteld, op basis van de afspraken uit het Coalitieakkoord en de conclusies van het bewindspersonenoverleg van 23 februari jl.
- Het voornaamste doel van de brief is om uit te leggen waarom het kabinet voor deze variant (mrb kilometerafhankelijk maken) heeft gekozen, wat de kaders en uitgangspunten zijn en hoe de verdere uitwerking eruit ziet.
- De belangrijkste inhoudelijke punten en boodschappen zijn:
 - **De doelstellingen** zijn om (1) de belastinginkomsten op peil te houden vanwege de grondslagerosie in de autobelastingen en (2) een reductie van 2,5 Mton CO₂ uitstoot in 2030. Positieve **neveneffecten** zijn waarschijnlijk een afname van congestie, verkeersongevallen, stikstofuitstoot, geluidsoverlast en luchtvervuiling.
In het Schone Luchtakkoord uit 2020 is het volgende aangegeven: *"De Rijksoverheid onderzoekt mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies bij de vormgeving van de autobelastingen"*. De verwachting is dat BNG door verlaging van het aantal fossiele kilometers ook bijdraagt aan de verbetering van de luchtkwaliteit maar hier wordt dus niet uitdrukkelijk op gestuurd.
 - Het kabinet wil zoveel mogelijk **lering trekken** uit eerdere, vergelijkbare trajecten en tegemoetkomen aan de zorgen die leven ten aanzien van complexiteit, privacy, betaalbaarheid en gebruiksvriendelijkheid.
 - Het kabinet kiest daarom voor een **zo eenvoudig mogelijke vormgeving** (om zo de kans op implementatie binnen de gestelde termijn te vergroten) en een systeem waarin de privacy van de gebruiker is gewaarborgd:
 - Het tarief in de huidige motorrijtuigenbelasting wordt per 2030 kilometerafhankelijk gemaakt. Er is sprake van **belastingheffing, en niet van tolheffing** (beprijzing van het gebruik van de openbare weg in Nederland). Dit verschil is belangrijk omdat wetgeving en uitvoering van tol -ook volgens de geldende Europese regels- anders ingericht moet worden dan een belasting. Indien er op een later moment beleidskeuzes genomen waardoor BNG valt onder de Europese definitie van tol vergt dit een andere invulling van het project. Dit betreft met name een toekomstige keuze om alsnog elementen van tijd- en/of plaatsafhankelijkheid op te nemen in BNG.
 - Waar en wanneer de kilometers worden gereden is, net zoals in de huidige systematiek, niet van belang. Dit houdt in dat automobilisten ook belasting betalen over kilometers die ze in het buitenland rijden.
 - In de uitwerking wordt aangesloten bij de bestaande publieke uitvoeringsstructuur van de mrb: de Belastingdienst blijft de belasting heffen en innen en de RDW blijft verantwoordelijk voor het aanleveren van de vaste voertuigenmerken aan de Belastingdienst. In samenhang met de keuze voor de registratiewijze bekijkt het kabinet, welke organisatie het

- aantal gereden kilometers kan registreren en doorgeven aan de Belastingdienst.
- Het voorstel geldt alleen **voor personen- en bestelauto's**, dus **niet voor motorfietsen**. Het belasten naar gebruik van motorfietsen zou nauwelijks bijdragen aan de twee hoofddoelen van de hervorming van de mrb, terwijl deze hervorming hierdoor wel complexer wordt. In het BWO van 23 februari jl. afgesproken om te onderzoeken of dit leidt tot onwenselijke toename van het gebruik van motoren in plaats van personenauto's. Uit een eerste ambtelijke analyse blijkt deze toename van het gebruik van motoren naar verwachting gering zal zijn. Een uitwijk-effect vanwege het niet meenemen van motoren kan leiden tot meer motorgebruik en daardoor tot enkele extra verkeersdoden. Deze extra verkeersdoden worden naar verwachting ruimschoots gecompenseerd door de verwachte daling van het aantal verkeersdoden als gevolg van de invoering van BNG. De uitwijk-effecten en de mogelijke impact hiervan op de verkeersveiligheid zullen vanaf invoering van BNG worden gemonitord zodat indien nodig motoren in een latere fase alsnog onder het systeem van betalen naar gebruik gebracht kunnen worden.
 - **Budgettair kader:**
 - Conform het CA geldt de totale opbrengst van de autobelastingen (mrb, bpm, brandstofaccijnzen, bijtelling en energiebelasting voor het opladen van elektrische auto's) in **2025 als referentiepunt** voor de vaststelling van de hoogte van het kilometertarief. Er vindt de komende weken nog ambtelijk overleg met IenW plaats over hoe de CA-afspraken over het budgettair kader van betalen naar gebruik het beste verder kan worden geconcretiseerd. Deze concretiseringslag is nodig voor de eerste tariefstudies die half juni van start gaan. We zullen dit op een later moment ook aan u voorleggen. In deze versie van de brief is de concretiseringslag nog niet opgenomen en is zoveel mogelijk aangesloten bij de letterlijke passage uit het coalitieakkoord. Indien de concretisering tijdig gereed is, dan kan dit eventueel nog worden verwerkt in de definitieve versie van de Kamerbrief
 - Voor invoeringskosten die moeten worden gemaakt om betalen naar gebruik te kunnen invoeren heeft het kabinet op basis van de huidige inzichten een reservering opgenomen van € 195 miljoen voor de jaren 2024 tot en met 2030. Voor 2022 en 2023 is daarnaast € 5 miljoen toegevoegd aan de begroting van het Ministerie van Financiën. Deze invoeringskosten hangen samen met de nog te maken keuze voor de techniek en zijn daarom nog onzeker.
 - De Kamerbrief bevestigt dat het **kabinet de tolheffing wil beëindigen** op alle trajecten, wanneer BNG wordt geïntroduceerd. Het kilometertarief dekt in ieder geval de gedeelde tolinkomsten op de Blankenburgverbinding en op de ViA15. De kamerbrief geeft tevens weer dat het kabinet in gesprek gaat met de eigenaren van de Westerscheldetunnel en de Kiltunnel. Als wordt besloten de tolheffing op deze trajecten ook te beëindigen, dan zullen ook deze gedeelde tolinkomsten worden gedekt met het kilometertarief. Rondom de tolwegen liggen nog diverse afwegingen voor waarvoor de hoofdlijnenbrief aandacht vraagt.
 - De **brandstofaccijns en bpm blijven bestaan**.
 - **Vrijstellingen en verlaagde tarieven in de mrb blijven bestaan**, waarbij het uitgangspunt is dat als ze samenhangen met beperkt

gebruik van de weg deze vrijstellingen en verlaagde tarieven wel zullen vervallen.

- De volgende onderwerpen worden komende periode **nader onderzocht**:
 - De relatie met de provinciale opcenten. Dit wordt nader besproken tijdens het bestuurlijk overleg financiële verhoudingen van 8 juni aanstaande.
 - Mogelijke differentiatie van het kilometertarief naar gewicht, brandstofsoort en milieukeurmerken (zoals nu ook in de MRB aanwezig is).
 - De registratie van de kilometerstanden.
 - Het vervallen van bestaande toltrajecten.
- Naast de eerder benoemde punten moet in het verdere proces ook de werkverdeling tussen de ministeries in groter detail worden uitgewerkt. Vast staat dat u en de staatssecretaris van Financiën voor Fiscaliteit en Belastingdienst gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de voordracht van het wetsvoorstel voor Betalen naar Gebruik aangezien deze maatregel van groot belang is voor zowel de (verduurzaming van) mobiliteit als ook de fiscaliteit. Over een nadere werkverdeling zijn vooralsnog geen afspraken gemaakt omdat dit ook afhankelijk is van toekomstige besluitvorming over de concrete vormgeving van Betalen naar Gebruik. Al naar gelang de contouren van Betalen naar Gebruik duidelijker worden is het goed om te bezien wat de hierbij passende werkverdeling is. Kort na het zomerreces zullen we een overleg met u inplannen om met u een eerste keer van gedachten te wisselen over de verdere werkverdeling.

III. Krachtenveld, stakeholderbijeenkomst en Bestuurlijke Overleggen

- Op ambtelijk niveau is de afgelopen maanden gesproken met een brede groep aan stakeholders, zoals de ANWB, RAI, Bovag en Natuur&Milieu. Uit de gesprekken blijkt in algemene zin veel steun voor een vorm van kilometerheffing.
- Wel zijn er in de uitwerking verschillen van inzicht. Naar verwachting zullen in ieder geval de volgende punten terugkomen:
 - **Differentiatie naar tijd en plaats**: Een aantal stakeholders en de medeoverheden pleit voor differentiatie naar tijd en plaats en willen dat die optie in ieder geval voor de toekomst openblijft. In de Kamerbrief wordt uitgelegd dat het kabinet kiest voor eenvoud (en daarmee haalbaarheid voor de invoertermijn in 2030), door BNG in te voeren via het kilometerafhankelijk maken van de mrb en alle gereden kilometers te registreren (zonder waar en wanneer deze kilometers zijn gereden). Hierover vindt begin juni ook een bestuurlijk overleg tussen de medeoverheden en M IenW plaats.
 - **Emissiecomponent**: Voor de milieupartijen draait het om het klimaatdoel. Zij missen een expliciete emissiecomponent in het kilometertarief (auto's met hoge CO₂-uitstoot betalen dan een hoger tarief). In de Kamerbrief is aangegeven dat met BNG 2,5 Mton CO₂ moet worden gereduceerd in 2030 (afpraak CA). Deze doelstelling staat - samen met de doelstelling om grondslagerosie op te vangen - centraal bij de samenstelling van het kilometertarief. Hiervoor gaat de komende tijd gekeken worden naar het meenemen van de huidige differentiatie in het mrb-tarief naar gewicht en brandstofsoort.
 - **Buitenlandse gereden kilometers**: In de Kamerbrief wordt uitgelegd dat het over alle gereden kilometers belasting moet worden betaald, dus ook kilometers die zijn gereden in het buitenland. Dit zal mogelijk als oneerlijk worden ervaren. Op deze manier is echter een zo eenvoudig mogelijke implementatie (met zo min mogelijke privacy-issues) van BNG mogelijk. Bovendien blijft de lastendruk gelijk, omdat

de invoering budgetneutraal moet plaatsvinden (ten opzichte van het jaar 2025). Wanneer zou zijn gekozen voor een ander systeem waarin buitenlandse kilometers niet zouden meetellen, dan zou het kilometertarief hoger moeten zijn (want kleinere grondslag).

- Op 14 juni is een stakeholderbijeenkomst met u (minister) en de S FIN gepland. Het doel van deze bijeenkomst is om de gemaakte keuzes toe te lichten en om gezamenlijk te verkennen welke mogelijkheden voor samenwerking en invloed op de nog openstaande punten er zijn. In bijlage 3 vindt u de presentatie die hiervoor is voorbereid. Daarnaast is in bijlage 4 een overzicht van de genodigden opgenomen.
- Daarnaast staan er twee bestuurlijke overleggen met de medeoverheden gepland:
 - Op 8 juni heeft de S FIN een bestuurlijk overleg financiële verhoudingen. Voor dit overleg zal een voorstel worden geagendeerd om de komende maanden ambtelijk te onderzoeken hoe de opcenten onder de kilometerafhankelijke motorrijtuigenbelasting vormgegeven kunnen worden en wat hier de beleidsmatige en uitvoeringstechnische voor- en nadelen van zijn.
 - Medio juni wordt met u (minister IenW) een bestuurlijk overleg met de medeoverheden over betalen naar gebruik ingepland. Naar verwachting zal dit overleg gaan over de keuzes die het kabinet ten aanzien van de vormgeving van betalen naar gebruik heeft gemaakt.
- Ter voorbereiding van deze overleggen plannen we een gesprek in met u en – als hij dat wenst- de S FIN.

IV. Technische briefing

- De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een technische briefing door ambtenaren ingepland over Betalen naar Gebruik op 2 juni 2022. De vragen die de Kamer heeft geagendeerd, gaan over wat kan worden geleerd uit eerdere onderzoeken en ervaringen met (weg)beprijzing, ook voor wat betreft de technische uitvoeringsmogelijkheden en privacyaspecten.
- In bijlage 2 vindt u de presentatie waarmee we antwoord willen geven op de door de Kamer geagendeerde vragen. Als bewindspersoon hoeft u hier niet bij aanwezig te zijn.
- Het verzoek om een technische briefing komt voort uit de Kennisagenda 2022 van de vaste Kamercommissie voor IenW. BNG is één van de onderwerpen op de Kennisagenda. In de Kennisagenda 2022 is benoemd dat de Kamercommissie voor IenW voor dit thema een parlementaire verkenning wil inzetten. Dit is een nieuw instrument dat voortkomt uit het rapport van de Werkgroep versterking functies Tweede Kamer uit december 2021¹. Hiermee wil de vaste Kamercommissie voor IenW zich goed voorbereiden op toekomstige voorstellen van het Kabinet over dit onderwerp.
- Een parlementaire verkenning is bedoeld om een complex beleids- of uitvoeringsvraagstuk gestructureerd te gaan verkennen. Hoe een parlementaire verkenning eruitziet is maatwerk en afhankelijk van de behoefte van de betreffende commissie. Omdat dit instrument relatief nieuw is, bestaat er nog geen vast omlijnende procedure voor.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

¹ [Versterking functies Tweede Kamer | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|-------------------|---|-------------------|
| 1 | Concept eerste hoofdlijnenbrief Betalen naar Gebruik | |
| 2 | Concept presentatie Technische Briefing Betalen naar Gebruik | |
| 3 | Concept presentatie stakeholderbijeenkomst Betalen naar Gebruik | |
| 4 | Lijst genodigden stakeholderbijeenkomst | |