

Vergaderjaar 2014–2015

**34 002**

## **Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2015)**

**Nr. 12**

### **TWEEDE NOTA VAN WIJZIGING**

Ontvangen 24 oktober 2014

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

**1**

In **artikel II** wordt na onderdeel A een onderdeel ingevoegd, luidende:

**Aa**

**Artikel 3.20**, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt «82» vervangen door: 50.

2. In onderdeel b wordt «82» vervangen door «50» en wordt «110» vervangen door: 79.

3. De tweede volzin komt te luiden:

In afwijking van de eerste volzin wordt de onttrekking, bedoeld in het eerste lid, eerste volzin, op jaarbasis verlaagd met 18% van de waarde van de auto indien de CO<sub>2</sub>-uitstoot 0 gram per kilometer is.

**2**

**Artikel V** vervalt.

**3**

In **artikel VII** wordt vóór onderdeel A een onderdeel ingevoegd, luidende:

**0A**

**Artikel 13bis**, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt «82» vervangen door: 50.

2. In onderdeel b wordt «82» vervangen door «50» en wordt «110» vervangen door: 79.

3. De tweede volzin komt te luiden:

In afwijking van de eerste volzin wordt het voordeel, bedoeld in het eerste lid, eerste volzin, op kalenderjaarbasis verlaagd met 18% van de waarde van de auto indien de CO<sub>2</sub>-uitstoot 0 gram per kilometer is.

4

**Artikel XIII** komt te luiden:

### **Artikel XIII**

De Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt met ingang van 1 januari 2016 als volgt gewijzigd:

A

In **artikel 3** wordt, onder vernummering van het vijfde lid tot zesde lid, na het vierde lid een lid ingevoegd, luidende:

5. Voor de toepassing van het eerste lid, onderdeel c, wordt een motorrijtuig geacht niet te zijn ingericht voor het vervoer van personen indien de lengte van de ruimte tussen de vaste wand achter de achterste zitplaatsen of, indien geen vaste wand aanwezig is, tussen het achterste punt van de in de laatste stand geplaatste achterste zitplaatsen en het einde van de laadvloer groter is dan of gelijk is aan de lengte van de ruimte tussen het achterste punt van het stuurwiel en de vaste wand achter de achterste zitplaatsen, of, indien geen vaste wand aanwezig is, het achterste punt van de in de laatste stand geplaatste achterste zitplaatsen. De lengte wordt gemeten evenwijdig aan de lengtes van het betreffende motorrijtuig. Vaste bevestigingspunten die uitsluitend zijn bedoeld voor de bevestiging van zitplaatsen worden gelijkgesteld aan zitplaatsen, met dien verstande dat voor de bepaling van de lengtes het achterste punt van de in de laatste stand geplaatste achterste zitplaatsen vervangen wordt door dit vaste bevestigingspunt.

B

**Artikel 9**, eerste lid, komt te luiden:

1. De belasting voor een personenauto wordt bepaald aan de hand van de volgende tabel.

Bij een CO <sub>2</sub> -uitstoot van meer dan	maar niet meer dan	bedraagt de belasting voor een personenauto het in kolom III vermelde bedrag, vermeerderd met het bedrag dat wordt berekend door het in kolom IV vermelde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal gram/km CO <sub>2</sub> -uitstoot dat de in kolom I vermelde CO <sub>2</sub> -uitstoot te boven gaat	
I	II	III	IV
–	79	€ 175	€ 6
79 gram/km	106	€ 649	€ 69
106 gram/km	155	€ 2.512	€ 112
155 gram/km	174	€ 8.000	€ 217
174 gram/km	–	€ 12.123	€ 434

Het bedrag van de belasting op grond van de tabel wordt in geval van een personenauto die wordt aangedreven door een motor met een compressieontsteking vermeerderd met een bedrag van € 86,00 per gram/km CO<sub>2</sub>-uitstoot boven de 67 gram/km CO<sub>2</sub>-uitstoot.

## 5

**Artikel XIV** komt te luiden:

### ARTIKEL XIV

De Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt met ingang van 1 januari 2016 als volgt gewijzigd:

#### A

In **artikel 3** wordt, onder vernummering van het tweede lid tot derde lid, na het eerste lid een lid ingevoegd, luidende:

2. In deze wet en in de daarop berustende bepalingen wordt onder personenauto mede verstaan een motorrijtuig op drie of meer wielen met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg met een laadruimte, indien de lengte van de ruimte tussen de vaste wand achter de achterste zitplaatsen of, indien geen vaste wand aanwezig is, tussen het achterste punt van de in de laatste stand geplaatste achterste zitplaatsen en het einde van de laadvloer kleiner is dan de lengte van de ruimte tussen het achterste punt van het stuurwiel en de vaste wand achter de achterste zitplaatsen, of, indien geen vaste wand aanwezig is, het achterste punt van de in de laatste stand geplaatste achterste zitplaatsen. De lengte wordt gemeten evenwijdig aan de lengtes van het betreffende motorrijtuig. Vaste bevestigingspunten die uitsluitend bedoeld zijn voor de bevestiging van zitplaatsen worden gelijkgesteld aan zitplaatsen, met dien verstande dat voor de bepaling van de lengtes het achterste punt van de in de laatste stand geplaatste achterste zitplaatsen vervangen wordt door dit vaste bevestigingspunt.

#### B

In **artikel 23b**, eerste lid, wordt «bedraagt de belasting in afwijking van artikel 23 nihil» vervangen door: bedraagt de belasting in afwijking van artikel 23 de helft van de ingevolge dat artikel verschuldigde belasting.

#### C

In **artikel 31** wordt «door een batterij of door een brandstofcel wordt geleverd» vervangen door: door een brandstofcel op basis van waterstof wordt geleverd.

## 6

**Artikel XV** wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel F wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef komt te luiden: **Artikel 22**, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:.

2. Voor de tekst «f. inrichting:» wordt ingevoegd:

1. Onderdeel c komt te luiden:

c. verwijderen: storten of verbranden van afvalstoffen;.

2. Onderdeel f komt te luiden:

b. Onderdeel N wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor het eerste onderdeel wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:  
01. In onderdeel a, aanhef, wordt «de geleverde hoeveelheid» vervangen door: de geleverde dan wel verbruikte hoeveelheid.

2. Na onderdeel 2 wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:  
2a. In onderdeel c, aanhef, wordt «de geleverde hoeveelheid» vervangen door: de geleverde dan wel verbruikte hoeveelheid.

c. Onderdeel Q komt te luiden:

Q

In **artikel 60**, eerste lid, wordt in de aanhef «de geleverde hoeveelheid» vervangen door «de geleverde dan wel verbruikte hoeveelheid» en wordt in het derde aandachtsstreepje «€ 0,0163» vervangen door: € 0,0247.

**7**

Na **artikel XXX** wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel XXXA**

De Wet uitwerking autobrief wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel VI vervalt.

B

Artikel XII vervalt.

C

Artikel XXIII vervalt.

### **TOELICHTING**

#### **I. Algemeen**

##### *Inleiding*

In deze nota van wijziging wordt een aantal wijzigingen voor het jaar 2016 voor de autobelastingen voorgesteld, zoals reeds aangekondigd in mijn brief van 16 oktober 2014 (kenmerk: IZV 2014/541) aan de Tweede Kamer over het uitstel van de Autobrief 2.0. Daarnaast voorziet deze nota van wijziging, zoals aangekondigd in de nota naar aanleiding van het verslag, in het vervallen van de overgangsregeling voor de gebruikelijkloonregeling. Tot slot bevat deze nota van wijziging enkele technische wijzigingen met betrekking tot de afvalstoffenbelasting.

## Autobelastingen

### Algemeen

Het kabinet heeft in de brief «Keuzes voor een beter belastingstelsel»<sup>1</sup> aangegeven dat vereenvoudiging van de autobelastingen hoog op de prioriteitenlijst staat. Zoals in de genoemde brief van 16 oktober is vermeld, zijn verzoeken van meerdere leden van de Tweede Kamer om over de toekomst van de autobelastingen in gesprek te gaan voor mij aanleiding geweest het autodossier bij de bredere draagvlakpeiling rond de stelseloperatie te betrekken. Dit betekent dat enerzijds voor autobranche, consument en uitvoering de onzekerheid over de uiteindelijke vormgeving van de autobelastingen voor de komende jaren nog niet wordt weggenomen, maar door te werken aan breed politiek en maatschappelijk draagvlak anderzijds het perspectief op een noodzakelijke vereenvoudiging in het domein autobelastingen aanzienlijk kansrijker wordt.

Stilzitten in de tussentijd is geen optie, omdat ook op korte termijn aanpassingen noodzakelijk zijn voor het jaar 2016. De noodzaak van de wijzigingen wordt gedragen door twee belangrijke pijlers. De eerste is dat de snelle, technologische ontwikkelingen op het terrein van CO<sub>2</sub>-uitstoot een aanscherping vereisen voor het jaar 2016, om de belastinginkomsten op niveau te houden en meer marktverstoring te voorkomen. Voor de jaren 2012 tot en met 2015 is deze jaarlijkse correctie voor de technologische ontwikkelingen vastgelegd in de Wet uitwerking autobrief. Met de maatregelen voor 2016 worden de aanscherpingen in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Wet BPM 1992) en de bijtelling voor privégebruik van de auto van de zaak in de loon- en inkomstenbelasting (de bijtelling) van de afgelopen jaren op basis van de Autobrief 1<sup>2</sup> voortgezet.

De tweede belangrijke pijler is dat de voorstellen een bijdrage moeten leveren aan de afspraken van het *SER-energieakkoord voor duurzame groei*. Afgesproken is dat in de periode tot en met 2018 ultrazuinige auto's fiscaal worden gestimuleerd. Zonder aanpassingen vallen met ingang van 1 januari 2016 de 4%- en 7%-bijtellingscategorieën in de 14%-bijtellingscategorie van de Wet inkomstenbelasting 2001 (Wet IB 2001) en de Wet op de loonbelasting 1964 (Wet LB 1964). Verder komt de vrijstelling voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MRB 1994) te vervallen.

In deze nota van wijziging zijn daarom de volgende maatregelen opgenomen:

1. Aanscherpen CO<sub>2</sub>-grenzen BPM
2. In plaats van het volledige tarief in 2016 wordt voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km de MRB omgezet in een half tarief
3. In plaats van de 14%-bijtellingscategorie voor nulemissie-auto's worden de nulemissieauto's voor het jaar 2016 gestimuleerd met een 7%-bijtellingscategorie en worden de overige bijtellingscategorieën aangescherpt.

De hiervoor opgenomen wijzigingen vormen ten opzichte van het bestaande beeld voor 2016 een budgettair neutraal pakket.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2014/15, 32 140, nr. 5.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 11.

## *Aanscherpen CO<sub>2</sub>-grenzen BPM*

Door de steeds voortgaande technologische ontwikkelingen en daardoor dalende gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwverkochte auto's dalen de inkomsten uit de BPM. Deze ontwikkelingen worden daarom in de BPM doorvertaald door het aanscherpen van de CO<sub>2</sub>-grenzen in de tariefschijven en het aanscherpen van de CO<sub>2</sub>-grens van de dieseltol in de Wet BPM 1992. Hiermee worden de aanscherpingen in de BPM van de afgelopen jaren op basis van de Autobrief 1 – om gelijk tred te houden met de technologische ontwikkelingen – voortgezet. Daarmee wordt de budgettaire opbrengst van de BPM voor het jaar 2016 op het niveau van 2015 gehandhaafd.

### *Half tarief MRB voor nulemissie-auto's en ultrazuinige auto's*

Met ingang van 1 januari 2016 komt – zoals vastgelegd in de Wet uitwerking autobrief – de vrijstelling in de MRB voor auto's met CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km te vervallen. De achterliggende reden om deze vrijstelling van de MRB per 1 januari 2016 te laten vervallen was dat met die vrijstelling niet iedereen aan het gebruik van de weg bijdraagt. Met het kamerbreed aanvaarden van de Wet uitwerking autobrief waren zowel het kabinet als de Tweede Kamer van mening dat op termijn ook zuinige en zeer zuinige auto's voor het gebruik van de weg belasting verschuldigd zouden moeten zijn. Tijdelijke stimulering achtten de Tweede Kamer en het kabinet destijds wenselijk om voor deze categorie voertuigen een zodanig volume te realiseren dat de prijs van het product kan dalen en daardoor een doorbraak van het product een kans krijgt.

Desalniettemin acht het kabinet het noodzakelijk om voor 2016 nog steeds een vorm van stimulans voor nulemissie- en ultrazuinige auto's te laten bestaan teneinde te kunnen voldoen aan de afspraken en ambities uit het SER-energieakkoord. Daarbij is met name gekeken naar de ambitie om in 2020 200.000 voertuigen op de weg te hebben die elektrisch kunnen rijden. Het kabinet kiest dan ook voor een beperkte voortzetting van de fiscale stimulans door de genoemde voertuigen in 2016 een half tarief in de MRB toe te staan. Met dit half tarief voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km blijft de ambitie van het SER-energieakkoord in het vizier. Overigens blijft voor elektrische auto's de correctie in de MRB voor het gewicht van het accupakket (125 kg) in 2016 ongewijzigd.

### *7%-bijtellingscategorie voor nulemissie-auto's en aanscherping in de overige bijtellingscategorieën.*

Op grond van de Wet uitwerking autobrief vervallen met ingang van 1 januari 2016 de 4%-bijtellingscategorie en de 7%-bijtellingscategorie in de bijtelling voor nulemissie-auto's, onderscheidenlijk zeer zuinige auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km. Het niet continueren van deze stimulering, dus zonder nadere maatregelen, zou betekenen dat nulemissie-auto's en auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km voor de bijtelling gelijkgetrokken worden met auto's met een conventionele verbrandingsmotor. Vanwege het gebrek aan prikkels om nulemissie- en ultrazuinige auto's te kiezen zouden dan de afspraken en ambities uit het SER-energieakkoord voor 2020 uit beeld verdwijnen. Dit acht het kabinet niet wenselijk.

Om alsnog de afspraken uit het SER-energieakkoord te kunnen realiseren kiest het kabinet dan ook voor een evenwichtige stimulering van elektrische auto's. Voor nulemissieauto's handhaaft het kabinet een stimulans in de vorm van een bijtellingspercentage van 7. Voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km komt de stimulans – zoals al in de Wet uitwerking autobrief voorzien – op een bijtellingspercentage van

14. Tegelijkertijd kiest het kabinet voor het aanscherpen van de CO<sub>2</sub>-grenzen – mede in het licht van de steeds voortgaande technologische ontwikkeling – van de overige bijtellingspercentages. De stimulering in de bijtelling wordt daarom als volgt gecontinueerd en aangescherpt ten opzichte van de situatie waarin geen maatregelen zouden worden genomen:

- nulemissie-auto's: bijtelling van 7% (zou met ingang van 1 januari 2016 14% zijn)
- auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van hoger dan 0 gr/km maar niet hoger dan 50 gr/km: bijtelling van 14% (conform voorgenomen beleid)
- auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van hoger dan 50 gr/km maar niet hoger dan 79 gr/km: bijtelling van 20% (in 2015 geldt voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot hoger dan 50 maar niet hoger dan 82 gr/km een bijtelling van 14%)
- auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van hoger dan 79 gr/km maar niet hoger dan 110 gr/km: bijtelling van 25% (in 2015 geldt voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot hoger dan 82 maar niet hoger dan 110 gr/km een bijtelling van 20%).

Voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot hoger dan 110 gr/km blijft het bijtellingspercentage (25%) ongewijzigd.

De hiervoor opgenomen wijzigingen zijn in lijn met de afspraken in het SER-energieakkoord om tot en met 2018 ultrazuinige auto's te stimuleren. Voor het jaar 2016 leiden de wijzigingen dan ook tot positieve milieueffecten ten opzichte van het referentiescenario waarin geen aanvullende maatregelen worden genomen. Door de maatregelen komt het aandeel (semi-) elektrische auto's hoger uit, zodat de kabinetsambitie van 200.000 (semi-) elektrische voertuigen in 2020 in beeld blijft. Het aandeel (semi-) elektrische voertuigen in de nieuwverkopen gaat daarbij van 4% naar 9%. Door de maatregelen blijft in 2016 het aandeel dieselauto's constant ten opzichte van 2015. Daarmee heeft dit scenario de voorkeur, omdat zonder aanvullende maatregelen het aandeel dieselauto's in 2016 zou stijgen. Dat zou minder wenselijke gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. De gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwverkopen valt 1 gr/km lager uit, waardoor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuwverkopen daalt van 102 gr/km naar 101 gr/km. Daarmee ligt het Nederlandse wagenpark op koers om de Europese 95 gr/km-norm voor de totale nieuwverkopen te halen voor de periode 2021–2023. Tot slot betekent deze maatregel voor 2016 een eerste voorzichtige stap naar vereenvoudiging van het systeem van autobelastingen doordat er netto een bijtellingscategorie vervalt.

#### *Gebruikelijkloonregeling*

Zoals aangekondigd in de nota naar aanleiding van het verslag, komt de in het wetsvoorstel opgenomen overgangsregeling voor de gebruikelijkloonregeling met deze nota van wijziging te vervallen. Inhoudingsplichtigen waarvan afspraken over de toepassing van de gebruikelijkloonregeling als gevolg van de wijzigingen in het Belastingplan 2015 worden opgezegd, mogen gebruikmaken van de in de nota naar aanleiding van het verslag beschreven 75/70-fictie, onder de condities zoals aldaar beschreven. Met het vervallen van de verplichte overgangsregeling, in combinatie met de in de nota naar aanleiding van het verslag beschreven tegemoetkoming, wordt een oplossing geboden voor de kritiekpunten op de genoemde overgangsregeling, terwijl tegelijkertijd extra zekerheid geboden wordt voor inhoudingsplichtigen met een (vervallen) afspraak.

### *Budgettaire aspecten*

Deze nota van wijziging heeft voor het jaar 2016 geen budgettaire gevolgen. Het introduceren van het halve tarief in de MRB voor nulemissie-auto's en ultrazuinige auto's gaat gepaard met een budgettaire derving die gelijk is aan de opbrengst van het aanscherpen van de CO<sub>2</sub>-grenzen in de bijtelling. Deze gevolgen zijn opgenomen in de hierna opgenomen tabel.

<b>Maatregel</b>	<b>2016</b>
Half tarief MRB voor nulemissie-auto's en ultrazuinige auto's	- 37
Aanscherping in de bijtelling	37

### *Uitvoeringskosten Belastingdienst*

De Belastingdienst kan de in deze nota van wijziging opgenomen maatregelen uitvoeren. De kosten die gemoeid zijn met de wijzigingen op het terrein van de autobelastingen bedragen eenmalig (in 2015) € 0,5 miljoen.

## **II. Onderdeelsgewijs**

### *Onderdeel 1*

#### *Artikel I (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)*

Met de wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001 wordt de in het algemeen deel van de toelichting weergegeven maatregel ter zake van het privégebruik van de aan een ondernemer ter beschikking staande auto in de wet opgenomen.

Ten eerste gaat het om het handhaven van een korting op het bijtellingspercentage voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 0 gr/km. Die korting (van 21%-punt) voor nulemissie-auto's zou ingevolge de Wet uitwerking autobrief met ingang van 1 januari 2016 vervallen. Met de wijziging blijft een korting op het bijtellingspercentage voor nulemissie-auto's bestaan, maar wordt deze verlaagd van een korting van 21%-punt op het algemene bijtellingspercentage naar een korting van 18%-punt op het algemene bijtellingspercentage, hetgeen resulteert in een bijtellingspercentage van 7 (in plaats van 14 zonder nadere maatregelen).

Ten tweede gaat het hier om het aanpassen van de CO<sub>2</sub>-grenzen bij een korting op het bijtellingspercentage van 11%-punt en 5%-punt. De grenzen voor die kortingen op het algemene bijtellingspercentage gaan – ten opzichte van de in 2015 geldende grenzen – van 82 gr/km naar 50 gr/km, onderscheidenlijk van 110 gr/km naar 79 gr/km. Hiermee wordt bewerkstelligd dat met ingang van 1 januari 2016 auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van maximaal 50 gr/km (met uitzondering van auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 0 gr/km) een korting van 11%-punt op het algemene bijtellingspercentage krijgen, hetgeen resulteert in een bijtellingspercentage van 14. Auto's die in 2015 op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in aanmerking komen voor een bijtellingspercentage van 14 (korting van 11%-punt) of voor een bijtellingspercentage van 20 (korting van 5%-punt) schuiven met ingang van 1 januari 2016 grosso modo door naar de groep met een bijtellingspercentage van 20 (korting van 5%-punt), onderscheidenlijk naar de groep met een bijtellingspercentage van 25 (zonder korting).

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat bij de bovengenoemde aanpassingen de overgangsmaatregelen ingevolge artikel 3.20 van de Wet IB 2001 in acht worden genomen.



## Onderdeel 2

### *Artikel V (overgangsrecht artikel 12a van de Wet op de loonbelasting 1964)*

Ingevolge dit onderdeel vervalt de in artikel V van het wetsvoorstel opgenomen overgangsregeling voor de gebruikelijkloonregeling. Deze wijziging is toegelicht in het algemeen deel van deze toelichting.

## Onderdeel 3

### *Artikel VII (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 13bis van de Wet LB 1964 komt overeen met de in onderdeel 1 opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001. Verwezen wordt naar de toelichting op de laatstgenoemde wijziging (onderdeel 1).

## Onderdeel 4

### *Artikel XIII, onderdeel A (artikel 3 van de Wet op belasting van personen-auto's en motorrijwielen 1992)*

Deze wijziging was reeds opgenomen in het oorspronkelijke voorstel en is om reden van wetgevingsefficiëntie opnieuw opgenomen in deze nota van wijziging. Deze wijkt niet af van die zoals opgenomen in het oorspronkelijke wetsvoorstel.

### *Artikel XIII, onderdeel B (artikel 9 van de Wet op belasting van personen-auto's en motorrijwielen 1992)*

Met de wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 wordt beoogd de CO<sub>2</sub>-grenzen in de Wet BPM 1992 aan te scherpen, zoals ook in het algemeen deel van de toelichting is aangegeven. Dit houdt verband met het op peil houden van de inkomsten van de Wet BPM 1992. Die inkomsten dalen als gevolg van de voortgaande technologische ontwikkeling waardoor auto's gemiddeld minder CO<sub>2</sub> uitstoten. Hiertoe wordt de tabel van artikel 9 van de Wet BPM 1992 opnieuw opgenomen met aangepaste CO<sub>2</sub>-grenzen. Ook de CO<sub>2</sub>-grens voor de dieseltoeslag van artikel 9, tweede volzin, van de Wet BPM 1992 wordt aangepast.

De tarieven (opgenomen in kolom IV van de tabel) worden niet beleidsmatig aangepast en blijven dus gelijk aan de tarieven zoals die gelden voor het jaar 2015, zij het dat de tarieven wel zoals gebruikelijk worden geïndexeerd. Overigens is het zo dat – via het Belastingplan 2014 – in de Wet uitwerking autobrief is opgenomen dat aan het begin van het jaar 2015 de voor dat jaar in de Wet uitwerking autobrief opgenomen tarieven niet worden geïndexeerd. Bij het begin van het jaar 2016 zullen de tarieven weer zoals gebruikelijk worden geïndexeerd.

## Onderdeel 5

### *Artikel XIV, onderdeel A (artikel 3 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

De wijziging in de Wet MRB 1994 ziet op zware voertuigen en heeft tot gevolg dat voertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg en een laadbak die kleiner is dan het gedeelte ingericht voor het vervoer van personen worden aangemerkt als personenauto. Met de wijziging wordt het begrip personenauto verder uitgebreid. De Wet MRB 1994 voorziet namelijk al in een bepaling waarin de afbakening van de begrippen personenauto en bestelauto geregeld wordt, waarbij ook het

begrip personenauto wordt uitgebreid (artikel 3, eerste lid, van de Wet MRB 1994). Teneinde de huidige systematiek van de Wet MRB 1994 te volgen wordt ook de wijziging met betrekking tot de zware voertuigen, welke wijziging een uitbreiding van het begrip personenauto tot gevolg heeft, ondergebracht in artikel 3 van de Wet MRB 1994. Hiermee komen beide uitbreidingen van het begrip personenauto in dezelfde bepaling te staan en wordt een mogelijke verwarring omtrent de uitleg van de definitie van personenauto voorkomen. Deze verplaatsing heeft geen inhoudelijke gevolgen.

*Artikel XIV, onderdeel B (artikel 23b van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

Met de in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 23b, eerste lid, van de Wet MRB 1994 wordt bewerkstelligd dat de vrijstelling in de Wet MRB 1994 voor houders van auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km vervalt. In plaats daarvan worden houders van auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km de helft van het tarief – bepaald op basis van artikel 23 van de Wet MRB 1994 – van de MRB verschuldigd.

*Artikel XIV, onderdeel C (artikel 31 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

Met de in dit onderdeel opgenomen aanpassing van artikel 31 van de Wet MRB 1994 wordt bewerkstelligd dat het voorgestelde half tarief voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km ook voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 0 gr/km gaat gelden. In artikel 31 van de Wet MRB 1994 was namelijk opgenomen dat voor volledig elektrische auto's of auto's op waterstof de MRB nihil bedraagt. Het nihiltarief blijft evenwel in stand voor auto's met een elektromotor indien de elektrische energie voor die elektromotor uitsluitend door een brandstofcel op basis van waterstof wordt geleverd of voor auto's met een verbrandingsmotor die kan worden gevoed met waterstof.

*Onderdeel 6*

*Artikel XV, onderdeel F (artikel 22 van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

Bij de eerste nota van wijziging is artikel XV, onderdeel F, vervangen. Daarbij is per abuis de wijziging van artikel 22, eerste lid, onderdeel c, van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm) vervallen. Die omissie wordt bij deze nota van wijziging hersteld.

*Artikel XV, onderdel N en Q (artikelen 59 en 60 van de Wet belastingen op milieugrondslag)*

In deze onderdelen wordt een technische correctie aangebracht in verband met de vereenvoudiging van de omschrijving van het belastbare feit in artikel 50 van de Wbm, zoals neergelegd in artikel XV, onderdeel K. Ingevolge die wijziging wordt in enkele specifieke situaties het verbruik niet langer aangemerkt als levering, maar vormt dit verbruik rechtstreeks het belastbare feit. Verzuimd is om ook de formulering aan te passen in de aanhef van de onderdelen a en c van artikel 59, eerste lid, en in de aanhef van artikel 60, eerste lid, van de Wbm. Deze omissie wordt nu hersteld.

## *Onderdeel 7*

### *Artikel XXXA, onderdelen A en B (artikelen VI en XII van de Wet uitwerking autobrief)*

Op grond van deze onderdelen vervallen de artikelen VI en XII van de Wet uitwerking autobrief. Die artikelen regelen het vervallen van artikel 3.20, tweede lid, tweede volzin, van de Wet IB 2001 en artikel 13bis, tweede lid, tweede volzin, van de Wet LB 1964 met ingang van 1 januari 2016. In verband met de elders in deze nota van wijziging opgenomen wijzigingen van de laatstgenoemde bepalingen dienen de genoemde onderdelen van de Wet uitwerking autobrief te vervallen.

### *Artikel XXXA, onderdeel C (artikel XXIII van de Wet uitwerking autobrief)*

Op grond van dit onderdeel vervalt artikel XXIII van de Wet uitwerking autobrief. Dit artikel regelt het met ingang van 1 januari 2016 vervallen van artikel 23b van de Wet MRB 1994, waarin is opgenomen de vrijstelling in de MRB voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km. In verband met de elders in deze nota van wijziging opgenomen wijzigingen van de laatstgenoemde bepaling moet het genoemde onderdeel van de Wet uitwerking autobrief te vervallen.

De Staatssecretaris van Financiën,  
E.D. Wiebes