

5e schijf (2030, prijspeil 2023): 0,27 cent/kWh												
Verlaagd tarief waterstof (2030)												
tot 10.000.000 m3: 9,99 cent/m3												
>10.000.000 m3: 0,999 cent/m3												
Belastingvermindering energiebelasting: 588 euro in 2030 (verhoging t.o.v. basispad - compensatie huishoudens)												
S3-S5	Afschaffen fossiele vrijstellingen: duaal verbruik (kolen), non-energetisch verbruik (aardgas), minerale oliën		450			0	25	85	85	85	85	85
S3	Afschaffen vrijstelling in kolenbelasting voor duaal verbruik 2025		150	-		0	25	25	25	25	25	25
S4	Afschaffen vrijstelling in energiebelasting voor non-energetisch verbruik van aardgas 2026		300	-		0	0	60	60	60	60	60
S5	Afbouwen accijnsvrijstelling minerale oliën vanaf 2028 tot 2035 (afbouwpad nader onderzoeken)	0	0	-		0	0	0	0	PM	PM	PM
S6	Brede toepassing ETS2 (opt-in)											
S7	Nationaal Emissieplafond voor ESR sectoren		2									
S8	Negatieve emissies	1.5										
S9	Aanscherpen energiebesparingsplicht											
	Verlengen terugverdientijd naar 7 jaar	0.5										
	Verbeterd toezicht/handhaving		13.4			5.3	4.4	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0
S10	Algemene reservering uitvoeringskosten		78.3			12.7	12.7	12.7	12.7	12.7	12.7	12.7
S11	Hogere openstellingsronde SDE++ 2024 en 2025		2002.5			PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM
S12-S17	Stimuleren electrolyse, onshore en offshore		2182	5250	0	181.7	282.7	291.7	382.7	337.7	357.7	347.7
S12	Elektrolyse, onshore: 50 MW		250			35.7	35.7	35.7	35.7	35.7	35.7	35.7
S13	Elektrolyse, onshore: 500-1.000 MW		1000	4000			60	80	170	220	240	230
S14	Elektrolyse, offshore: <=100 MW (CAPEX)		380			95	95	95	95			
S15	Elektrolyse, offshore: 500 MW (CAPEX + OPEX)		250	1250			41	41	42	42	42	42
S16	H2Global, import van groene waterstof		300			50	50	40	40	40	40	40
S17	Elektrolyse: kennisplatform offshore en ketenbrede consortia		2			1	1					
S18-S19	Stimuleren vergassing		325	300	0	10	30	55	80	75	50	25
S18	Vergassing: stimulering projecten vergassing 1e en 2e fase		300	300			25	50	75	75	50	25
S19	Vergassing: expertisecentrum, organisatie, haalbaarheidsstudies		25			10	5	5	5			
S10	Geothermie, hoge temperatuur		52			1	1	50				
S21	Waterstofnetwerk op zee		50			10	20	20				
S22	De-risken grootschalige waterstofopslag		125	125		125						
S23	Vergunningenprocedures, fixers en transport		83.5			21	21	21	21			
S24	Randvoorwaarden technische arbeidsmarkt		30			10	10	10				
S25	Coördinatie MIEK-projecten		7		7							

Om te zorgen dat de balans tussen normering, beprijzing en subsidiering gewaarborgd wordt in de uitvoering, worden de benodigde middelen gereserveerd op de Aanvullende Post van het Ministerie van Financiën of op de fondsbegroting totdat voldoende voortgang is geboekt met de bijbehorende normerende en/of beprijzende maatregel. De minister van FIN en MKE dienen beide toestemming te geven voor de overheveling.

Van:
Aan:
Cc:

Persoonsgegevens

Onderwerp: BWO Mobiliteit morgenochtend
Datum: woensdag 19 april 2023 21:42:20
Bijlagen: [Bijlage 1 - Maatregelenpakket elektrische personenauto's.docx](#)
[Adviesnotitie BWO mobiliteit 20 april.docx](#)

Hoi Sigrid, Marnix,

Morgenochtend 8u45 staat het BWO Mobiliteit met MI&W en MK&E waar jij, Marnix, bij bent. Zie bijgaand het stuk en de annotatie.

Groeten,

Persoonsgegevens



TER ADVISERING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst
de minister

Directie Algemene
Fiscale Politiek

Persoonsgegevens

nota

Adviesnotitie BWO mobiliteit 20 april

Datum

19 april 2023

Notanummer

2023-0000102060

Bijlagen

1. Maatregelenpakket EV

Aanleiding

Morgenochtend donderdag 20 april heeft u (staatssecretaris) een BWO met MKE en MIenW over het maatregelenpakket voor elektrische personenauto's.

Ter bespreking is vanuit FIN bijgevoegd voorstel voor het maatregelenpakket en dekking gedeeld met EZK en IenW.

Adviezen

- U kunt toelichten dat er een concreet compromisvoorstel op tafel ligt:
 - Voor het inhoudelijke maatregelenpakket is voorstel om de bpm beperkter te verhogen (60% i.p.v. 100%) en om een kleinere tariefkorting in de mrb voor elektrische auto's te geven.
 - Ten aanzien van de dekking komt u IenW tegemoet door af te spreken dat 1) de derving in 2030 voor nu buiten beschouwing wordt gelaten (dekking via BNG), 2) de derving van de aanschafsubsidie via de inkomstenkant mag worden gedekt en 3) voor de helft van de derving t/m 2029 een placeholder af te spreken, waarover in augustus nader wordt besloten.

Eenheid van Kabinetsbeleid

- gehaald. Daarnaast maken meer subsidies het pakket al snel veel ondoelmatiger, terwijl dit de dekkingsopgave vergroot.
- De bpm verhoging is daarnaast een belangrijke maatregel voor de CO2-reductie. Tegenover de bpm verhoging staat in de particuliere markt een tariefkorting in de mrb en een aanschafsubsidie (koppeling beprijzing en subsidiëring).
- NB. Indien de wens is om elektrische auto's meer te laten betalen (en/of de budgettaire problematiek kleiner te maken), dan kan de tariefkorting in de mrb voor EV worden verlaagd of geschrapt. De mrb is een inelastische grondslag, waardoor deze maatregel maar een klein effect op de CO2-uitstoot heeft.
- NB2: Revnext komt ofwel vanavond (19/4) of morgen (20/4) met de doorrekening van de tussenvariant. De huidige cijfers zijn dus inschattingen.

Kernpunten

- In bijlage 1 is als gezamenlijk bespreekstuk een voorstel van FIN opgenomen voor 1) een tussenvariant (minder beprijzing en subsidiëring) en 2) een voorstel voor de dekking.
- We hebben ambtelijk FIN een nieuwe tussenvariant samengesteld die 1) zo dicht mogelijk de 1,7 Mton reductie nadert, 2) de budgettaire derving zoveel mogelijk beperkt (om de dekkingsopgave niet onnodig te compliceren) en 3) aansluit bij de politieke wens om een betere balans tussen normeren/beprijzen/subsidiëren.
- De tussenvariant bestaat uit de volgende maatregelen:
 - Verplichting voor zakelijke werkgevers dat alle nieuwe zakelijke auto's vanaf 2025 volledig emissievrij moeten zijn
 - BPM-verhoging met 60% vanaf 2025 (i.p.v. 100% verhoging)
 - Tariefkorting van 20% in de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's (gewichtscorrectie, in MCKE-pakket nog 40% tariefkorting).
 - Budget voor aanschafsubsidie tweedehands elektrische personenauto's (alleen particulieren, totaal 600 mln.).
- Waarschijnlijk zal MIenW pleiten voor een tariefkorting in de mrb van 40% en om een lagere bpm verhoging. We adviseren om hier niet in mee te gaan:
 - T.a.v. de bpm verhoging wordt reeds al een belangrijke stap richting IenW gezet. Een significante bpm-verhoging blijft nodig voor de CO2-reductie van het pakket en levert ook nog een beperkte budgettaire opbrengst.
 - Een tariefkorting in de mrb is duur (cumulatief 2 mld. in geval van 40%-korting), terwijl wens ook is om elektrische auto's meer te laten meebetalen. De mrb is hiervoor bij uitstek geschikt, omdat de grondslag relatief inelastisch is.
- Ten aanzien van het voorstel voor de dekking komen we IenW op een aantal belangrijke punten tegemoet:
 - Voor de derving in 2030 stellen we voor om dit via Betalen naar Gebruik te laten lopen (conform CA-afspraken).
 - Voor de derving aan de uitgavenkant (aanschafsubsidie) stellen we voor om een eenmalige uitzondering op de begrotingsregels te maken en dit te dekken via een verhoging van de lasten. Hierdoor hoeft IenW dit niet te dekken op de eigen begroting. We zien ook geen ruimte om dit elders binnen de uitgavenkant.
 - Voor de derving t/m 2029 stellen we voor om:
 - Circa de helft te dekken via concrete dekkingsmaatregelen die nu worden afgesproken. In de klimaatplaat staat nu verhoging van de dieselaccijns en verhoging van het verlaagde mrb tarief bestelauto ondernemer (totaal 1,8 mld. in tussenvariant).
 - Voor het overige deel via de motorrijtuigenbelasting een placeholder op te nemen in de vorm van een verhoging van de motorrijtuigenbelasting (met name voor zwaardere voertuigen):
 - In augustus besluiten we de concrete invulling van de placeholder, met inachtneming van het lastenbeeld, en onder voorwaarde van het bereiken van de doelen van het klimaatpakket voor mobiliteit.
 - De placeholder vullen we voorts in augustus zoveel mogelijk in op basis van de netto budgettaire

opbrengst van de evaluaties van de bijzondere regelingen in de BPM en MRB en van het lage Btw-tarief (voor zover deze middelen niet reeds ingezet zijn bij het invullen van de taakstelling voor fiscale regelingen en constructies). Voor het overige blijft de MRB staan.

Toelichting

- In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de verschillende varianten voor maatregelpakketten die op tafel hebben gelegen:
 - Het goedkoopste pakket is een verhoging van de bpm met 100% in combinatie met de zakelijke normering. De derving is cumulatief 2,0 mld. met een CO2-reductie van 1,5 Mton.
 - Het duurste pakket is het voorstel van IenW met o.a. ook een bijtellingkorting, aanschafsubsidie nieuwe en tweedehands elektrische personenauto's en een 40% tariefkorting in de mrb voor elektrische auto's. De derving is cumulatief 8,8 mld. met een CO2-reductie van 1,8 Mton.
- De derving in het goedkoopste pakket is met name zo laag doordat de bpm-ophoging een beperkte opbrengst geeft en EV's meer meebetalen via de motorrijtuigenbelasting (hoger tarief, omdat EV's zwaarder zijn). Naar mate meer subsidies worden toegevoegd wordt het pakket al snel ondoelmatiger; de derving neemt snel toe, terwijl de CO2-winst beperkt is.

	Variant Klimaatpakket MCKE	Tussenvariant	Variant IenW BWO mobiliteit	Normeren/beprijzen
Vormgeving				
Zakelijke norm	Nieuwe zakelijke auto's verplicht emissievrij vanaf 2025	Nieuwe zakelijke auto's verplicht emissievrij vanaf 2025	Nieuwe zakelijke auto's verplicht emissievrij vanaf 2025	Nieuwe zakelijke auto's verplicht emissievrij vanaf 2025
Verhogen BPM	100%, ingroei 2024-2026	60%, per 2025	54%, per 2025	100%, ingroei 2024-2026
Korting MRB EV	40%	20%	40%	X
Aanschafsubsidie EV	Tweedehands, 0,6 mld.	Tweedehands, 0,6 mld.	Nieuw en tweedehands, 1,1 mld.	X
Bijtelling EV	x	x	Beperkte korting t/m 2029	X
Klimaat				
CO2-reductie	1,7 Mton	PM doorrekening (schatting: 1,5 Mton)	1,8 Mton	1,5 Mton
Budgettaire derving (prijspeil 2025)				
Inkomsten t/m 2029	4,2 mld.	3,6 mld.	6,2 mld.	1,5 mld.
Inkomsten 2030	1,3 mld.	0,9 mld.	1,5 mld.	0,5 mld.
Uitgaven t/m 2030	0,6 mld.	0,6 mld.	1,1 mld.	X
Totaal t/m 2030	6,1 mld.	PM doorrekening (schatting 5,1 mld.)	8,8 mld.	2,0 mld.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Maatregelenpakket elektrische personenauto's

U heeft verzocht om twee zaken schriftelijk uit te werken:

1. Alternatieve maatvoering maatregelenpakket gegeven politieke wensen
2. Uitwerking voorstel alternatieve dekking grondslagerosie middels een placeholder

Hieronder vindt u deze twee verzoeken uitgewerkt.

1. Vormgeving maatregelenpakket

	Variant Klimaatpakket MCKE	Tussenvariant	Variant IenW BWO mobiliteit
Vormgeving			
Zakelijke norm	Nieuwe zakelijke auto's verplicht emissievrij vanaf 2025	Nieuwe zakelijke auto's verplicht emissievrij vanaf 2025	Nieuwe zakelijke auto's verplicht emissievrij vanaf 2025
Verhogen BPM	100%, ingroei 2024-2026	60%, per 2025	54%, per 2025
Korting MRB EV	40%	20%	40%
Aanschafsubsidie EV	Tweedehands, 0,6 mld.	Tweedehands, 0,6 mld.	Nieuw en tweedehands, 1,1 mld.
Bijtelling EV	x	x	Beperkte korting t/m 2029
Klimaat			
CO2-reductie	1,7 Mton	PM doorrekening (schatting: 1,5 Mton)	1,8 Mton
Budgettaire derving (prijspeil 2025)			
Inkomsten t/m 2029	4,2 mld.	3,6 mld.	6,2 mld.
Inkomsten 2030	1,3 mld.	0,9 mld.	1,5 mld.
Uitgaven t/m 2030	0,6 mld.	0,6 mld.	1,1 mld.
Totaal t/m 2030	6,1 mld.	PM doorrekening (schatting 5,1 mld.)	8,8 mld.

- Bovenstaande tabel laat het de vormgeving van het stimuleringspakket voor EV zien, zoals opgenomen in de MCKE klimaat tabel (helemaal links) en zoals voorgesteld door IenW in het BWO mobiliteit van 13 april jl. (helemaal rechts).
- De CO2-reductie van de IenW-variant is 0,1 Mton hoger, maar daar staat ook een hogere derving (inkomsten- en uitgavenkant) van circa 2,5 mld. tegenover. De hogere budgettaire derving komt door 1) iets hogere grondslagerosie door meer elektrische auto's, 2) meer subsidies en 3) lagere opbrengst van de bpm. Extra subsidies zorgen voor meer voordelen voor elektrische auto's en maken het maatregelenpakket makkelijker, maar zorgen tegelijkertijd voor een hogere dekkingsopgave; deze derving moet uiteindelijk worden gedekt met lagere uitgaven elders of lastenverhogende maatregelen.
- Als extra tussenvariant is het volgende voorstel opgenomen, hierbij is rekening gehouden met de wens van een beperkte beprijzing van fossiele auto's en een gerichtere stimulering van EV, waarbij nog wel zoveel mogelijk de klimaatdoelen overeind blijven :
 - Zakelijke auto's verplicht emissievrij vanaf 2025
 - BPM verhoging met 60% in 2025.
 - Aanschafsubsidie elektrische personenauto's tweedehands met 0,6 mld. (2025-2029)
 - Beperkte tariefkorting in de motorrijtuigenbelasting van 20% voor elektrische personenauto's vanaf 2026.
- Een andere variant voor het maatregelenpakket is mogelijk, waarbij aan de volgende knoppen kan worden gedraaid (naast de zakelijke norm, die tot nu toe in ieder pakket zit):
 - **BPM-verhoging:** effectief beprijzingsinstrument om verkoop van nieuwe elektrische personenauto's te versnellen en geeft ook een extra budgettaire opbrengst. Deze maatregel mitigeert bovendien de uitwijkeffecten van de zakelijke normering en is nodig voor de versnelling van de ingroei van emissievrije auto's in de particuliere markt. Aandachtspunt is de toename van parallelimport. Een lagere bpm-verhoging is mogelijk, maar dit leidt wel tot 1) lagere opbrengst en 2) lager CO2-effect.
 - **Gewichtscorrectie motorrijtuigenbelasting:** emissievrije personenauto's zijn door het accupakket gemiddeld zwaarder dan een fossiele personenauto en moeten hierdoor

meer motorrijtuigenbelasting betalen. Om hiervoor te corrigeren is een tariefkorting van circa 40% nodig. De budgettaire derving is circa 2 miljard, maar de CO2-winst is relatief beperkt. Daarnaast komt het voordeel ook terecht bij de zakelijke markt, terwijl emissievrije personenauto's daar al worden genormeerd (en mrb-korting niet nodig is om kopers over de streep te trekken). Het niet geven van de gewichtscorrectie zou de dekkingsopgave verlichten. Daar staat tegenover dat dit mogelijk beschouwd kan worden als dat de elektrische personenauto wordt "gestraft" voor het technisch meergewicht.

- o **Aanschafsubsidie nieuw en/of tweedehands:** een (hogere) aanschafsubsidie nieuw kan deels het effect van een lagere BPM-verhoging compenseren, maar heeft wel als kanttekening dat financieel voordeel vooral terechtkomt bij hoge inkomens. Daarnaast vergroot dit de dekkingsopgave. Aanschafsubsidie tweedehands heeft beperkt effect op CO2-reductie in 2030, maar zorgt er wel voor dat tweedehands emissievrije auto's voor meer huishoudens bereikbaar worden (klimaatrechtvaardigheid).
- o **Korting in de bijtelling:** voor zakelijke nieuwe emissievrije personenauto's wordt t/m 2025 een korting in de bijtelling gegeven. Wanneer de zakelijke norm wordt gecombineerd met een bpm-verhoging, dan is de bijtellingskorting echter niet nodig om uitwijkeffecten van de zakelijke norm te voorkomen. Verlenging van de bijtellingskorting zou ook een fiscale regeling betekenen, terwijl beleidsinzet juist is om het aantal fiscale regelingen af te bouwen. Daarnaast komt het voordeel vrijwel volledig terecht bij hoge en middeninkomens en is de maatregel voor de CO2-reductie niet nodig. Budgettaire derving is in IenW variant circa 700 mln. (cumulatief).

2. Voorstel alternatieve vormgeving dekking

- De maatregelpakketten leiden tot een derving van circa 5 tot 9 mld. euro (cumulatief 2025 – 2030). Dit bedrag moet binnen of buiten het autodomein worden gedekt.
- Als uitzondering op de begrotingsregels kan hierbij worden afgesproken dat de derving van de aanschafsubsidie niet aan de uitgavenkant hoeft te worden gedekt, maar aan de inkomstenkant.
- Voorstel voor dekking van de derving:
 - o In het Coalitieakkoord is afgesproken dat de grondslagerosie vanaf 2030 wordt opgevangen binnen Betalen naar Gebruik met als referentiejaar 2025. Met deze afspraak wordt ook de extra grondslagerosie door het pakket in 2030 ondervangen. Voor de dekkingsopgave voor extra grondslagerosie kijken we daarom naar de opgave tot en met 2029. Hiermee kunnen we de 0,9 mld. in het jaar 2030 uit de tussenvariant laten vervallen in de wetenschap dat deze onder de afspraak van BNG valt. NB. deze coalitieakkoordafpraak leidt tot (steeds) hogere BNG-tarieven in 2030.
 - o De resterende opgave tot en met 2029 bedraagt in de tussenvariant naar verwachting circa 3,6 mld. euro aan de lastenkant en 0,6 mld. aan de uitgavenkant (totaal circa 4,2 mld.). Deze opgave vullen we als volgt in:
 - Cumulatief 1,8 mld. (2025 – 2029) opbrengst wordt gerealiseerd via een verhoging van het verlaagd mrb tarief bestelauto ondernemer en een beperkte verhoging van de dieselaccijns.
 - Voor het resterend deel van de derving t/m 2029 (2,5 mld.) wordt de verhoging van de mrb als placeholder afgesproken:
 - Voor de placeholder spreken we af dat we een verhoging van de MRB inboeken vanaf 2025. Hierbij kijken we in de vormgeving hoe deze zoveel mogelijk gericht kan worden op zwaardere voertuigen.
 - In augustus besluiten we de concrete invulling van de stelpost, met inachtneming van het lastenbeeld, en onder voorwaarde van het bereiken van de doelen van het klimaatpakket voor mobiliteit.
 - De stelpost vullen we voorts in augustus zoveel mogelijk in op basis van de netto budgettaire opbrengst van de evaluaties van de bijzondere regelingen in de BPM en MRB en van het lage BTW-tarief (voor zover deze middelen niet reeds ingezet zijn bij het invullen van de taakstelling voor fiscale regelingen en constructies). Voor het overige blijft de MRB staan.

Budgettair overzicht tussenvariant maatregelenpakket emissievrije personenauto's (in mln. euro)							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Cum.
Derving lastenkant tussenvariant	711	-1117	-709	-810	-831	-888	-3644
Derving uitgavenkant tussenvariant	0	-90	-90	-90	-126	-204	-600
TOTAAL	711	-1207	-799	-900	-957	-1092	-4244
Dekkingsmaatregelen:							
Verhoging verlaagd mrb tarief bestelauto	0	0	200	200	400	400	1200
Verhoging dieselaccijns	0	100	100	100	150	150	600
Generieke verhoging mrb (met name voor de zwaardere auto's) - placeholder	0	500	500	500	500	500	2500
TOTAAL Dekking	0	600	800	800	1050	1050	4300

To:
Cc:

Persoonsgegevens

Persoonsgegevens

From: Persoonsgegevens

Sent: Thur 4/20/2023 4:29:11 PM

Subject: Memo grondslagerosie en overige punten

Received: Thur 4/20/2023 4:29:13 PM

[Memo - Aanvullende aandachtspunten en vragen klimaatpakket 2.0 schoon.docx](#)

Hoi Sigrid, Marnix,

Naar aanleiding van de verschillende vragen vanmiddag hebben we bijgevoegd memo opgesteld. Bevat dus onder andere antwoord op de vragen over grondslagerosie en dekking via fossiele subsidies.

Groeten,

Persoonsgegevens

Memo – Aanvullende aandachtspunten en vragen klimaatpakket

Algemeen

- Met de voorstellen van verschillende kanten om het klimaatpakket aan te passen t.o.v. van de versie in de MCKE, raakt de 22 Mton uitzicht. Tegelijkertijd worden de uitgaven niet verlaagd en wordt er zelfs meer geclaimd.
- Met het pakket dat afgelopen dinsdag in de MCKE lag, gaf PBL al aan dat de inschatting van de 22 Mton aan de optimistische kant was (exclusief landbouw, waarschijnlijk 1 Mton te optimistisch) Daarbij ging het om:
 - PBL heeft aangegeven een extra reductie van groen gas niet waarschijnlijk te vinden (oorspronkelijk 2,4 Mton ingeboekt). Daarnaast heeft PBL aangegeven de reductie bij AVI's (3 Mton) aan de hoge kant te vinden en dat de reductie in de KEV waarschijnlijk lager zal uitvallen. Daartegenover staat een hoger aantal mtonnen bij CO2-prijs industrie (obv tariefstudie)
 - De tonnen voor de maatregelen bij energiebelasting waren nog niet meegeteld
 - De 4 Mton voor landbouw zal PBL niet inboeken (dat was ook al verwachting)
- De ontwikkelingen na dinsdag leiden ook tot meer verlies aan Mtonnen:
 - Het niet normeren van de koopsector kost in 2030 relatief weinig CO2-reductie, maar dit is wel een belangrijke borgende maatregel voor de transitie na 2030.
 - Eenheid van Kabinetsbeleid alle maatregelen gericht op EV's niet te willen nemen en alleen iets met goederenvervoer en een beperkte ophoging van de jaarverplichting voor biobrandstoffen (15 PJ) te willen doen. Dit zou een verlies van zeker 2 Mton zijn.
 - Er is gevraagd om een gematigdere maatvoering voor de energiebelasting. In het oorspronkelijke pakket leverde energiebelasting een reductie van circa 1,6 Mton. Bij een halvering van de maatvoering aardgas zal dit ongeveer 0,8 Mton zijn.
- Als al deze versoepelingen doorgevoerd worden, dan is het totaal dus teruggelopen met nog eens 3 Mton. Met landbouw zou dat dus betekenen dat het totaal nog optelt tot max 14 Mton.

Uitgavenkant – stand van zaken

- De uitgaven blijven hoog, ondanks de sterk gereduceerde Mton opbrengst. Dit sluit niet aan bij de lijn dat uitgaven en normeren/beprijzen in evenwicht moeten zijn. Wij adviseren de uitgaven verder terug te brengen, grofweg naar rato van de opbrengst Mton.
- EZK geeft echter aan dat er bovenop het vorige maximale pakket 200 mln. extra nodig is om tot een (politieke) deal te komen. Specifiek 100 mln. extra voor klimaatrechtvaardigheid en 100 mln. extra voor een fonds groene bedrijven/groene acquisitie. Voor beide voorstellen hebben wij geen onderbouwing ontvangen en hebben de voorstellen niet inhoudelijk kunnen toetsen. Onze voorkeursoptie is dat EZK prioriteert binnen de klimaatplaat. Terugvaloptie: binnen de gereserveerde middelen binnen de klimaatbesluitvorming zien wij 150 mln. incidentele ruimte doordat de EIA-tegenvaller gedekt wordt via het inkomstenkader. Voor de overige 50 mln. adviseren wij negatief (en zal dekking binnen plaat gevonden moeten worden).
- Mogelijk stelt EZK voor om 125 mln. te dekken uit de LPO groeifonds. Hier adviseren wij negatief over. De LPO van het groeifonds wordt al voor een groot gedeelte ingezet voor plannen voor de PEGA en specifieke beleidswensen van EZK. Op deze manier blijft er geen LPO meer over. Andere departementen profiteren ook van het groeifonds, daarmee is het niet gepast als EZK alle LPO inzet voor eigen beleidsdoelen.
- EZK heeft een nieuw voorstel voor een klimaatpakket voor de gebouwde omgeving gedaan. Hierin is de normering van koopwoningen op transactiemomenten geschrapt, omdat hier nu politiek geen draagvlak voor lijkt te zijn. Politiek is besproken dat met het schrappen van normering voor koop ook de extra subsidies voor koopwoningen naar beneden bijgesteld moeten worden. Dit blijkt politiek niet haalbaar, waardoor de norm wel geschrapt wordt, maar de subsidies gericht op koop niet. Wij zien een risico dat als we hierin meegaan dat dit een precedent creëert voor de rest van de besluitvorming (norm/beprijzing valt af, subsidies niet). Ambtelijk adviseren wij om toch een deel van de subsidies gericht op koop (zoals warmtefonds en ISDE, bv. 100-200 mln.) te schrappen/significant te verkleinen, omdat er anders geen prikkel is om te normeren/beprijzen. Dit bemoeilijkt mogelijk wel een politiek deal. Hoe weegt u dit?

Pakket EV zakelijke normering EV en dekking grondslagerosie via fossiele subsidies

Beleideffecten zakelijke norm EV

- Wanneer in het klimaatpakket voor EV's alleen de normering van de zakelijke leasemarkt wordt afgesproken (alle zakelijke auto's emissievrij vanaf 2025), dan daalt de CO2-reductie van dit deel van het pakket van 1,7 naar 1,1 Mton. De budgettaire derving bedraagt cumulatief 5,2 mld. euro t/m 2030 (4,3 mld. t/m 2029).
- De forse budgettaire derving komt volledig door de grondslagerosie. Waar dit in de andere EV-pakketten deels wordt gedekt via een bpm verhoging is dat hier niet het geval. Daarnaast leidt het vervallen van de bpm-verhoging in dit pakket tot een lagere CO2-reductie.
- NB. de zakelijke norm kent uitwijkeffecten, omdat mensen niet verplicht zijn om de auto zakelijk te rijden; er kan ook voor worden gekozen om een auto privé te gaan rijden en dan alsnog voor een fossiele auto te kiezen. Om deze uitwijkeffecten te voorkomen is in het eerdere pakket een bpm-verhoging toegevoegd (als alternatief pleitte I&W voor een korting in de bijtelling). In het CO2-effect van 1,1 Mton is rekening gehouden met dit uitwijkeffect.
- Hieronder wordt geschetst hoe de derving (deels) kan worden gedekt via het afbouwen of afschaffen van de fiscale fossiele subsidies en welke overige opties we nog zien.
- Het is belangrijk dat gelijktijdig met het inhoudelijke pakket ook een duidelijke afspraak over de dekking wordt gemaakt

Tabel 1 – budgettaire derving zakelijke norm EV (in mln. euro)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Cum.
Zakelijke norm EV	-485	-865	-968	-964	-957	-924	-5162

Dekking via afbouw/afschaffen fiscale fossiele subsidies

- Een aantal fiscale regelingen leiden tot een financieel voordeel voor het gebruik van fossiele brandstoffen of grondstoffen. In het pakket van het IBO Klimaat is voor de volgende regelingen een voorstel gedaan om af te schaffen of af te bouwen:
 - Vrijstelling in de kolenbelasting voor duaal verbruik van kolen (met name gebruik van kolen in de staalproductie)
 - Vrijstelling in de energiebelasting voor non energetisch verbruik van aardgas (met name gebruik van aardgas voor de kunstmestproductie)
 - Het niet heffen van accijns over het non energetisch en duaal verbruik van minerale oliën (met name plasticproductie).
 - Verhoging energiebelastingtarieven aardgas in onder andere de hogere verbruiksschijven.
- In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de budgettaire opbrengst. Hierbij is voor de vrijstellingen uitgegaan van de technisch eerst mogelijke datum om deze regelingen af te schaffen. Deze opbrengst kan worden gebruikt om de grondslagerosie in het mobiliteitsdomein (deels) te dekken.
- Voor alle maatregelen in onderstaande tabel geldt dat het met name leidt tot een lastenstijging voor de energie-intensieve sectoren (met name in de industrie). Veel bedrijven in deze sectoren maken homogene producten, waardoor er een risico is op weglek. Hoe groot dat risico is, is lastig in te schatten. Tegelijkertijd past het afbouwen van deze vrijstellingen van klimaatrechtvaardigheid ("ook grote bedrijven moeten belasting betalen over hun uitstoot en gebruik van fossiele grondstoffen") en vergroot het de verduurzamingsprikkel.
- Voor de energiebelasting is de maatvoering aangehouden van het pakket, zoals dat afgelopen dinsdag in de MCKE lag (zie ook tabel op volgende pagina). Voor huishoudens is dit pakket per saldo budgetneutraal, omdat in dit pakket ook de belastingvermindering werd verhoogd.
- Het non energetische verbruik van minerale oliën is op dit moment niet belast in de wet. De opbrengst is afhankelijk van het gekozen tarief. Het in 1x invoeren van deze maatregel (tegen de huidige accijnstarieven voor andere oliën) heeft een groot risico op weglek. In het IBO wordt daarom geadviseerd om deze maatregel gefaseerd in te voeren en het precieze afbouwpad nader te onderzoeken. De budgettaire opbrengst staat daarom nog op PM.
- Eventueel kan worden afgesproken dat de verhoging van de energiebelasting deels als placeholder wordt ingezet en deels kan worden ingevuld via de opbrengst van het heffen van accijns op non energetisch verbruik van minerale oliën.. Een deel van de verhoging van de

energiebelasting wordt dan dit jaar al in het BP2024 opgenomen en voor het andere deel wordt gewacht op de uitwerking van de accijnsmaatregel (waarschijnlijk volgend jaar).

- NB 1. Onderstaand pakket kent te weinig dekking wanneer wordt gekeken naar de grondslagerosie t/m 2029 en te veel dekking wanneer wordt gekeken naar de grondslagerosie t/m 2030. Dit kunnen we in de verdere uitwerking later vandaag nog finetunen.
- NB 2. Deze dekking betekent wel dat een relatief forse maatvoering in de energiebelasting nodig is. Gisteren is een alternatieve maatvoering uitgewerkt, waarin de tariefsverhoging aardgas wordt gehalveerd t.o.v. maatvoering IBO. Deze variant levert cumulatief echter slechts 1,6 mld. euro dekking op. Dit is te weinig. Belangrijke kanttekening is dat dezelfde opbrengst van deze energiebelastingmaatregel al was opgenomen in de budgettaire plaat van het klimaatpakket (MCKE versie). In deze versie zat echter nog een meeropbrengst. Indien de opbrengst van de energiebelasting wordt ingezet voor de grondslagerosie, dan kan die niet meer voor iets anders worden ingezet.

Overige dekkingsopties

- Naast de dekkingsopties die eerder zijn opgenomen in de pakketten (o.a. dieselaccijns, verhoging verlaagd tarief bestelauto ondernemer, verhoging motorrijtuigenbelasting voor zwaardere auto's), kan ook worden gekeken naar de volgende twee maatregelen:
 - Verhoging van het generieke bijtellingspercentage (nu 22%). Een verhoging met 1 procentpunt geeft een budgettaire opbrengst van circa 100 mln. euro per jaar.
 - Inzet van opbrengst afschaffen bijzondere regelingen in de autobelastingen (waarschijnlijk cumulatief 400 – 500 mln. cumulatief t/m 2030).

Tabel 2 – budgettaire opbrengst fossiele subsidies (in mln. euro)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Cum.
Afschaffen vrijstelling dual verbruik kolen	25	25	25	25	25	25	150
Afschaffen vrijstelling non energetisch verbruik aardgas	0	60	60	60	60	60	300
EB-pakket	225	800	628	852	1.055	945	4505
Accijns non energetisch verbruik minerale oliën	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM
TOTAAL	250	885	713	937	1140	1030	4955

Maatvoering energiebelasting:

Tarieven in prijzen 2023

Gas	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Schijf 1	0,672	0,677	0,679	0,682	0,694	0,697
Schijf 2	0,672	0,677	0,679	0,682	0,694	0,697
Schijf 3	0,289	0,454	0,497	0,569	0,661	0,661
Schijf 4	0,187	0,324	0,365	0,437	0,534	0,534
Schijf 5	0,049	0,049	0,052	0,058	0,065	0,080
Elektriciteit	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Schijf 1	0,091	0,079	0,074	0,070	0,065	0,066
Schijf 2	0,091	0,079	0,074	0,070	0,065	0,066
Schijf 3	0,061	0,057	0,030	0,030	0,030	0,030
Schijf 4	0,035	0,032	0,030	0,030	0,030	0,030
Schijf 5	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003
	2025	2026	2027	2028	2029	2030

Belastingvermindering	646,78	642,78	640,88	639,44	643,62	646,34
-----------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Alternatieven GTB: alleen vlakke emissiebelasting of gefaseerde invoer t/m 2030

- In de klimaatpakket (MCKE-versie) zijn voor de GTB de volgende beprijzende maatregelen opgenomen:
 - Vlakke emissiebelasting, die restemissiedoel van 4,3 Mton voor de glastuinbouwsector moet borgen (=uitwerking individueel sectorsysteem convenant)
 - Gefaseerde invoer beperken inputvrijstelling energiebelasting wkk's en afschaffen verlaagd tarief GTB: starten in 2025 en volledig ingevoerd per 1 januari 2027. Deze twee fiscale maatregelen waren in het CA afgesproken met invoeringsdatum 2025.
- De ChristenUnie heeft gevraagd of het als alternatief ook mogelijk is om de twee fiscale CA-maatregelen niet in te voeren en in plaats daarvan het tarief van de vlakke emissiebelasting op te hogen.
- We raden dit af:
 - De twee fiscale maatregelen zijn onderdeel van de hervormingen die Nederland heeft ingediend voor het herstel- en veerkrachtplan. Als deze maatregelen helemaal geen doorgang vinden, dan is er een groot risico dat Nederland een korting op de HVP-middelen krijgt (zie ook hieronder).
 - De inputvrijstelling geeft ook een belangrijke verduurzamingsprikkel in de industrie en elektriciteitssector.
 - Het afschaffen van het verlaagd EB-tarief leidt tot een vereenvoudiging van het fiscale stelsel. Bovendien is het nog zeer onzeker of de Europese Commissie opnieuw goedkeuring geeft voor deze staatssteun.
- Daarnaast is gevraagd of ook een gefaseerde invoer t/m 2030 mogelijk is. Hiervoor gelden dezelfde kanttekeningen t.a.v. staatssteun en HVP als hierboven.

Toelichting – mogelijke gevolgen voor het HVP

- We hebben nader gekeken naar de mogelijke gevolgen voor het HVP, wanneer de wkk-maatregel en het verlaagd EB-tarief vertraagd zouden worden ingevoerd. Hieronder is een eerste duiding opgenomen, maar voor een definitief antwoord is een nadere bestudering en contact met de Europese Commissie nodig.
- In het Nederlandse Herstel- en Veerkrachtplan (HVP) is de mijlpaal opgenomen dat de beperking van de wkk-inputvrijstelling en de afschaffing van het verlaagd energiebelastingtarief glastuinbouw in het eerste kwartaal van 2025 ingaan. Dit is juridisch bindend.
- Het (deels) niet halen van deze mijlpaal leidt tot een korting op de HVP-middelen die Nederland ontvangt. Uit de methodologie die de Commissie hiervoor hanteert valt verder op te maken dat zij het (deels) niet halen van een mijlpaal op de 'hervorming energiebelasting' zwaarder zal aanrekenen. Reden hiervoor is dat de hervorming verbonden is met meerdere landspecifieke aanbevelingen. De Commissie heeft discretionaire bevoegdheid om bedragen bij een 'belangrijke hervorming' met een factor x te vermenigvuldigen. De exacte korting valt dan ook niet van te voren te voorspellen.
- Elk ministerie heeft een inspanningsverplichting om de mijlpalen die onder dat ministerie vallen te halen. Gebeurt dit niet, dan wordt voor de dekking van de korting in eerste instantie gekeken naar het verantwoordelijke ministerie- in dit geval Financiën zelf.
- De mogelijke reputatieschade voor Nederland als gevolg van de korting, kan er ook toe leiden dat de Nederlandse positie zwakker wordt bij de kritische beoordeling van de HVP's uit andere landen.

Vragen afschaffen vrijstellingen non energetisch verbruik

Is het realistisch om de vrijstellingen voor duaal verbruik kolen en non energetisch verbruik aardgas af te schaffen?

- Afschaffing van de vrijstelling voor duaal verbruik kolen is uitvoeringstechnisch gezien per 1 januari 2025 mogelijk.
- Afschaffing van de vrijstelling voor non energetisch verbruik aardgas is uitvoeringstechnisch gezien per 1 januari 2026 mogelijk.
- Beide maatregelen geven een effectieve verduurzamingsprikkel om de productieprocessen te verduurzamen. In de staalproductie kan bijvoorbeeld kolen worden vervangen voor waterstof. En in de kunstmestproductie kan ervoor worden gekozen om aardgas te vervangen voor import ammoniak of waterstof.
- Daarnaast kunnen deze maatregelen ook vanuit perspectief van klimaatrechtvaardigheid worden genomen, want door deze maatregelen gaan grootverbruikers meer belasting betalen over hun fossiele grondstoffenverbruik (dit belastingbedrag is nu nihil of heel laag).
- De bedrijven zullen een aantal jaar nodig hebben om hun productieproces aan te passen. Invoering per 2025 of 2026 zal daarom naar verwachting in eerste instantie tot een lastenverzwaring leiden. Tegelijkertijd is het de vraag of bedrijven voldoende prikkel voelen om te verduurzamen als de maatregel pas in 2030 wordt ingevoerd.
- De beschikbaarheid van duurzame energiedragers is een belangrijk aandachtspunt, maar hier staan ook veel middelen voor beschikbaar onder het Klimaatfonds. NB. het gaat in dit geval vooral om het non energetisch gebruik van fossiele grondstoffen (dus verwerking van fossiele grondstoffen in een product) en niet om verbranding. Het vraagstuk van elektrificatie speelt hier dus minder.
- Een tweede aandachtspunt is het risico op weglek. Het gaat om homogene productgroepen in een internationaal concurrerende markt. Het is lastig inschatten hoe groot dit risico daadwerkelijk is – dit zal ook na een evt. studie onduidelijk blijven. Vanuit de bedrijvenkant wordt aangegeven dat dit een groot risico is, maar daar staan studies van o.a. het CPB tegenover dat het risico op weglek vaak wordt overschat.

Afbouwen accijnsvrijstelling minerale oliën tussen 2028-2035. Waar praten we grosso modo over? Is er indicatief toch een bedrag aan toe te kennen?

- De (petro) chemische industrie gebruikt 404,3 PJ aardolie op niet-energetische wijze. Het gaat voornamelijk om het gebruik van aardolie voor de productie van plastics.
- Over deze aardolie hoeft op dit moment geen accijns te worden betaald. Wanneer wordt uitgegaan van de accijnstarieven op andere minerale oliën dan bedraagt het budgettaire beslag circa 7,8 miljard euro per jaar. Een belangrijke kanttekening is echter dat deze opbrengst in de werkelijkheid nooit zal worden gerealiseerd; wanneer de accijns in 1x zouden worden ingevoerd, dan leidt dit namelijk naar verwachting tot een grote gedragsreactie. Ter referentie: in het IBO Klimaat is ook een aparte plasticheffing uitgewerkt en toen ging het om een opbrengst van circa 800 mln. euro per jaar.
- In het klimaatpakket is daarom voorgesteld om de budgettaire opbrengst voor nu op PM te laten, zodat onderzoek gedaan kan worden naar een geschikte maatvoering en een geschikt ingroeipad tussen 2028 en 2035.

Van:
Aan:
Cc:

Persoonsgegevens

Onderwerp: Klimaatstukken nav gisteravond
Datum: vrijdag 21 april 2023 08:33:16
Bijlagen: [Bijlage 1 - Inklaptabel voorjaarspakket klimaat.pdf](#)
[Bijlage 3 - Toelichting grondslagerosie mobiliteit.docx](#)
[Bijlage 2 - Vragen n.a.v. politiek overleg.docx](#)

Hi Sigrid, Marnix,

Bijgevoegd zien jullie de stukken die MKE vannacht nog heeft gekregen, ze zijn genummerd als drie bijlagen:

1. Dit is de tabel die gisteravond ook voorlag met daaraan de kolommen 'financien' toegevoegd. Inhoudelijk is er hierbij niets veranderd tov de plaat van gisteravond. Met andere woorden, hier zit hetzelfde voorstel is rond mobiliteit en dekking via de hogere schijven energiebelasting waar dus weerstand tegen was. Daarover is vanmiddag BWO met MKE, MI&W en Marnix.
2. Er is een tekstje gemaakt dat beschrijft wat er op de energiebelasting gebeurt. Daarbij is nog goed te realiseren dat er om de plaat rond te laten lopen er niet veel ruimte is voor tragere groei.
3. Een toelichting mbt grondslagerosie. MK&E vond het handig om dat nogmaals te hebben om evt uit te kunnen delen.

We werken nog aan de 'grote' tabel zodat die ook gedeeld kan worden met in ieder geval MI&W. Voor MR verder geen annotatie.

Met dank aan velen!

Groeten,
Persoonsgegevens

Van: Persoonsgegevens

Verzonden: donderdag 20 april 2023 17:29

Aan: Persoonsgegevens

Persoonsgegevens

CC: Persoonsgegevens

Persoonsgegevens

Onderwerp: Memo grondslagerosie en overige punten

Hoi Sigrid, Marnix,
Naar aanleiding van de verschillende vragen vanmiddag hebben we bijgevoegd memo

opgesteld. Bevat dus onder andere antwoord op de vragen over grondslagerosie en dekking via fossiele subsidies.

Groeten,

Persoonsgegevens

Maatregel*	Geschatte CO2-reductie in 2030 in Mton	Budgettaire gevolgen rijk cumulatief - uitgaven (inclusief reserveringen)	Budgettaire gevolgen rijk cumulatief - inkomsten
TOTAAL CO2 effect	22		
TOTAAL additioneel mondiaal CO2 effect	2,5		
TOTAAL budgettair - inkomstenkant			532
DEKKING UITGAVEN			
TOTAAL budgettair - uitgaven (MJP 2024 + reservering MJP 2025 + extra subsidies)		28063	
Dekking uit klimaatfonds		-24589	
Dekking BZK CA-reeks Energieprestaties Industrie		-350	
Dekking SEPP binnen mobiliteitdomein (lasten)		-614	
Extra dekking uit SDE-meevaller		-2510	
ELEKTRICITEIT			
CO2-reductie (inc. 20% correctiefactor)	3,98		
Totaal inkomsten			
Totaal uitgaven klimaatfonds MJP 2024 + reservering MJP 2025		2.274,3	
Elektriciteitssector klimaatneutraal in 2035 (E1-E5)	0	135,0	
CO2-vrij regelbaar vermogen en flexibiliteit energiesysteem (E6-E7)	1,8	993,3	
Versnellen uitrol hernieuwbaar elektriciteit en oplossen netcapaciteit (E9-E14)	1,3	963,0	
Negatieve emissies door BECCS en andere technieken (0-3,5 Mton) (E15)	1,5	0,0	
Onderzoeken nieuwbouw kerncentrales incl. SMR's (E16-E17)	0	183,0	
INDUSTRIE & CIRCULAIRE ECONOMIE			
CO2-reductie (inc. 20% correctiefactor)	5,2		
Totaal inkomsten			
Totaal uitgaven klimaatfonds MJP 2024 + reservering MJP 2025		3.905,0	
Verstevigen maatwerkafspraken (IC1-IC8)	2	3.083,2	
Aanpassing CO2-heffing en CO2-minimumprijs (IC9-IC11)	0	0,0	
Transitie naar duurzame circulaire plasticetens (IC12-IC15)	3,7	486,0	
Ondersteuning cluster 6 via NPVI (IC16)		47,0	
Verduurzaming industriële activiteiten en processen (IC17-IC20)	0,3	0,0	
Ondersteuning transitie naar circulaire economie (IC21-IC22)		88,8	
Normering en stimulering biobased bouwen (IC19)	0,5	200,0	
Strategische autonomie en acquisitie (IC24)		0,0	
LANDBOUW			
CO2-reductie (inc. 20% correctiefactor)	4		
Totaal inkomsten			-407
Totaal uitgaven klimaatfonds MJP 2024 + reservering MJP 2025		432	
Glastuinbouw (L1-L2,L4-L9)	0	432	-407
Landbouw (L10-L14)	4		
GEBOUWDE OMGEVING			
CO2-reductie (inc. 30% correctiefactor)	1,4		
Totaal inkomsten			
Totaal uitgaven klimaatfonds MJP 2024 + reservering MJP 2025		9261,4	
Verduurzaming woningen (NIP, huurlabels, ZEB-norm, informatievoorziening) (G1-G6)	0,1	2976,9	
Klimaatrechtvaardigheid (zon huur, collectieve aanpak) (G7-G9)	0	850,0	
Utiliteitsbouw (waaronder maatschappelijk vastgoed) (G10-G18)	1,5	2758,5	
Verduurzaming warmtebronnen (G19-G22)	0,5	2676,0	
MOBILITEIT			
CO2-reductie (inc. 30% correctiefactor)	3,92		
Totaal inkomsten			-2.711,0
Totaal uitgaven klimaatfonds MJP 2024 + reservering MJP 2025		1.503,9	
Verduurzaming personenvervoer en laadinfra (M1-M12)	2	1.054,7	-2.711,0
Verduurzaming transport en logistiek incl. binnenvaart (M13-M18)	1,4	298,0	
Internationale scheepvaart (M19-M20)	0	151,3	
Inzet biobrandstoffen (M21)	2,2		
SECTOROVERSTIJGEND			
CO2-reductie	3,56		
Totaal inkomsten			3.650,0
Totaal uitgaven klimaatfonds MJP 2024 + reservering MJP 2025		10.686,5	
Groen gas (S1-S3)	2,44	625,0	
Waterstof (S4-S11)	0	7.731,9	
Afbouwen vrijstelling duaal verbruik kolen (S12)	0		75,0
Afbouwen fiscale regelingen gas en olie (S13-S14)			
Budgettaire reservering gefaseerde invoer beperking WKK-inputvrijstelling met start in 2025 en maatregel volledig ingevoerd per 2030 (CA: 2025) (L3)	0		-465,0
Brede toepassing ETS2+onderzoek naar nationaal emissieplafond ESR (S15-S16)	0	2,0	
Aanscherpen energiebesparingsplicht (S17)	0,5	63,3	
SDE++ en overige ondersteuning energiesysteem (S18-S23)	0	2.264,3	
Energiebelasting (S24)	1,6		4.505,0
Additioneel mondiaal			
CO2-reductie (30% overlapcorrectie)	2,5		
Binnenvaart: Verplichting van gemiddeld label B in 2030,	1,3		
Normering circulair slopen	0,5		
Normering bouwmaterialen ter stimulering van biobased bouwen	1,8		
*Om te zorgen dat de balans tussen normering, beprijzing en subsidiering gewaarborgd wordt in de uitvoering, worden de benodigde middelen gereserveerd op de Aanvullende Post van het Ministerie van Financiën of op de fondsbegroting totdat voldoende voortgang is geboekt met de bijbehorende normerende en/of beprijzende maatregel. De minister van FIN en MKE dienen beide toestemming te geven voor de overheveling.			
**Omdat deze maatregelen zo worden vormgegeven dat er geen interactie is met overige maatregelen, geldt hiervoor geen overlapcorrectie			

Afbouw van fiscale voordelen voor fossiele brand- en grondstoffen

De industrie in Nederland is in 2050 klimaatneutraal en circulair. De industrie gaat over op een andere, duurzame en fossielvrije manier van produceren. Het huidige belastingstelsel in Nederland bevat nog (indirecte) voordelen voor fossiele energie, in de vorm van fiscale vrijstellingen, kortingen en aangepaste belastingtarieven voor afnemers van energie. Het kabinet onderzoekt op dit moment de verschillende fiscale voordelen en zal de Kamer voor de zomer informeren over de wijze waarop het kabinet meer transparantie geeft over de omvang van fossiele subsidies. Het kabinet wil deze fiscale voordelen vanaf 2028, geleidelijk aan afbouwen. Dit omdat regelingen in de fiscale en niet-fiscale sfeer het gebruik van fossiele energie (onbedoeld) kunnen bevorderen en zo de transitie naar een klimaatneutrale samenleving kunnen tegenwerken.

De fiscale vrijstelling in de energiebelasting voor het duaal verbruik van kolen zal in 2028 worden stopgezet. De vrijstellingen voor het duaal verbruik van gas en minerale oliën worden ook afgebouwd en voorzien van een einddatum. Het kabinet zal dit doen op basis van een impactanalyse waarmee wordt geborgd dat bedrijven voldoende handelingsperspectief behouden om de overstap van fossiel naar CO2-vrij te maken.

Afbouw fiscale voordelen	Budgettaire gevolgen Rijk						
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Afschaffen vrijstelling in kolenbelasting voor duaal verbruik 2028	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	25,0	25,0
Afschaffen vrijstelling non energetisch verbruik aardgas	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM
Introductie heffing accijns non energetisch verbruik minerale oliën vanaf 2028 tot 2035 (afbouwpad nader onderzoeken)	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM

Energiebelasting

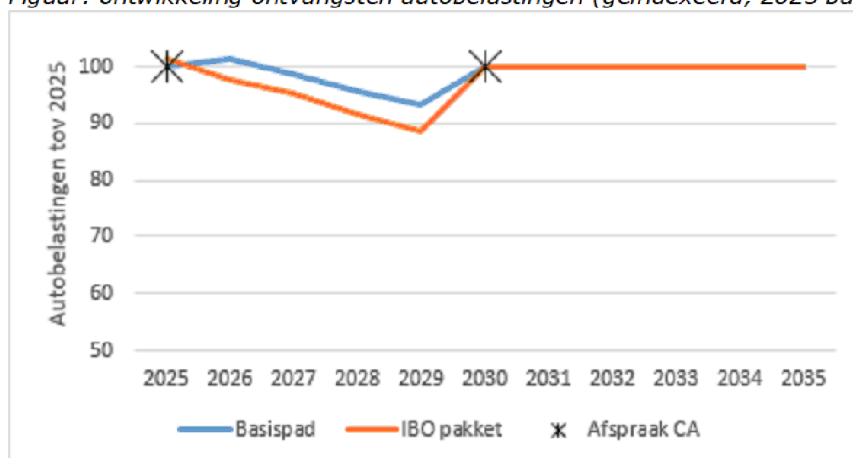
Naast de fiscale regelingen speelt ook de energiebelasting een belangrijke rol in de prikkels voor verduurzaming, maar ook de rechtvaardigheid van het klimaatbeleid. De energiebelasting wordt aangepast zodat kwetsbare groepen meer worden ontzien en er een sterkere prikkel ontstaat voor verduurzaming. Daarbij past ook het minder degressief maken van de energiebelasting en het aantrekkelijker maken voor bedrijven om de overstap te maken van gas naar elektriciteit. Daarom wordt de degressiviteit in de energiebelasting vanaf 2025 geleidelijk aangepast en op termijn de energiebelastingtarieven voor waterstof en elektriciteit verlaagd.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tarieven aardgas - variant klimaatpakket (in cent/m3 en prijspeil 2023)						
Schijf 1	0,672	0,677	0,679	0,682	0,694	0,697
Mutatie schijf 1	0,126	0,126	0,125	0,125	0,125	0,126
Schijf 2	0,672	0,677	0,679	0,682	0,694	0,697
Mutatie schijf 2	0,126	0,126	0,125	0,125	0,125	0,126
Schijf 3	0,289	0,454	0,497	0,569	0,661	0,661
Mutatie schijf 3	0	0,16	0,193	0,258	0,341	0,331
Schijf 4	0,187	0,324	0,365	0,437	0,534	0,534
Mutatie schijf 4	0	0,133	0,167	0,233	0,324	0,316
Schijf 5	0,049	0,049	0,052	0,058	0,065	0,08
Mutatie schijf 5	0	0,003	0,006	0,012	0,017	0,031
Nieuwe verlaagde tarieven waterstof (eerst tarieven aardgas)						
Schijf 1	20,38	18,948	9,99	9,99	9,99	9,99
Schijf 2	20,38	18,948	9,99	9,99	9,99	9,99
Schijf 3	20,37	18,94	9,99	9,99	9,99	9,99
Schijf 4	11,557	10,807	9,99	9,99	9,99	9,99
Schijf 5	0,984	0,999	0,999	0,999	0,999	0,999
Tarieven elektriciteit - variant klimaatpakket (in cent/kWh en prijspeil 2023)						
Schijf 1	0,091	0,079	0,074	0,07	0,065	0,066
Mutatie schijf 1	0	0	0	0	0	0
Schijf 2	0,091	0,079	0,074	0,07	0,065	0,066
Mutatie schijf 2	0	0	0	0	0	0
Schijf 3	0,061	0,057	0,03	0,03	0,03	0,03
Mutatie schijf 3	-0,0002	0,0001	-0,0263	-0,0265	-0,0301	-0,0328
Schijf 4	0,035	0,032	0,03	0,03	0,03	0,03
Mutatie schijf 4	0,0003	-0,0005	-0,002	-0,0017	-0,0032	-0,0041
Schijf 5	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003
Mutatie schijf 5	0	0,0002	0,0003	0,0003	0,0003	0,0003
Tarief belastingvermindering - basispad						
Belastingvermindering	501,48	496,58	496,28	496,74	502,12	506,54
Tarieven elektriciteit - variant klimaatpakket (in cent/kWh en prijspeil 2023)						
Belastingvermindering	646,78	642,78	640,88	639,44	643,62	646,34
Mutatie	145,3	146,2	144,6	142,7	141,5	139,8
Budgettair totaal (in mln. euro – prijspeil 2025, - = derving, + = opbrengst)						
	225	800	628	852	1.055	945

Toelichting grondslagerosie mobiliteit

- Grondslagerosie door beleid in de mobiliteitssector is conform de begrotingsregels relevant voor het inkomstenkader. Deze praktijk schrijft voor dat bij het beleidsmatig stimuleren van EV de financiële kosten in alle autogerelateerde heffingen meegenomen worden. Dit is ook vastgelegd in de begrotingsregels.
- Zie ter toelichting onderstaande figuur. Ter duiding:
 - In het Coalitieakkoord is afgesproken per 2030 Betalen naar Gebruik in te voeren. Hierbij is afgesproken dat het voor grondslagerosie gecorrigeerde niveau aan belastingontvangsten uit 2025 als ijkpunt geldt. Kortom, ná 2030 is de grondslagerosie in het autodomein budgettair 'opgelost'. Dat is te zien aan de twee 'kruisjes' in de figuur.
 - In de tussentijd geldt dat er met de grondslagerosie die al in het basispad zit, niets gebeurt. Dit is immers het basispad dat is opgesteld na het coalitieakkoord in de startnota. In de figuur gaat het hier dus om alle kosten die zich boven het 'blauwe lijntje' bevinden.
 - Bij nieuwe maatregelen die leiden tot extra grondslagerosie (het oranje lijntje in de figuur) is de afspraak in de begrotingsregels dat deze gedekt moeten worden. Deze komen immers bovenop het basispad uit de startnota.
 - NB: Indien tussentijdse grondslagerosie *niet* binnen de mobiliteit wordt opgevangen, ontstaat bij invoeren in 2030 van BNG een grote lastenverzwaring. Dit komt doordat de lasten eerst teruglopen vanaf 2025 tot 2029 en dan per 2030 weer moeten stijgen.

Figuur: ontwikkeling ontvangsten autobelastingen (geïndexeerd, 2025 basispad = 100)



Van:
Aan:
Cc:

Persoonsgegevens

Onderwerp: Uitsplitsing budgettaire effecten mobiliteit
Datum: vrijdag 21 april 2023 10:49:11
Bijlagen: [Budgettair overzicht pakket personenauto 2.0.docx](#)

Dag Marnix,

Hierbij zoals vanochtend gevraagd een uitsplitsing van de budgettaire effecten rond mobiliteit (de 2,7 mld excl aanschafsubsidie).

Persoonsgegevens

.....
Directie Algemene Fiscale Politiek
DG Fiscale Zaken
Ministerie van Financiën

.....
M Persoonsgegevens
Persoonsgegevens

Budgettaire overzicht pakket personenauto's

- In onderstaande tabel is de budgettaire derving aan de inkomsten- en uitgavenkant weergegeven van het volgende pakket:
 - Zakelijke norm per 2025
 - Budget aanschafsubsidie (SEPP) tweedehands elektrische personenauto's verhogen met 600 mln.
 - BPM verhoging met circa 50% om de SEPP subsidie te dekken
- De verwachting is dat dit pakket ongeveer 1,5 Mton reductie in 2030 oplevert. Wanneer alleen de zakelijke norm zou worden gedaan, dan daalt de CO2-reductie naar 1,1 Mton.
- Let op:** Vanwege de onderlinge interactie-effecten en sterke gedragseffecten worden de mobiliteitsmaatregelen doorgerekend met een extern model. Onderstaande cijfers zijn een eerste inschatting, maar moeten nog volledig worden doorgerekend (volgt in de loop van de middag). De definitieve cijfers gaan dus nog afwijken. Een van de aspecten die we momenteel precies laten doorrekenen is de hoeveelheid bpm-verhoging die nodig is om de SEPP van 600 mln. te dekken.

Budgettaire overzicht pakket personenauto's (in mln. euro, prijspeil 2025)									
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Cum t/m 2030	Cum t/m 2029
Motorrijtuigenbelasting EV		17	189	290	381	454	529	1859	1330
Motorrijtuigenbelasting fossiel	1	-39	-128	-208	-275	-332	-374	-1353	-979
Bpm EV	0	91	168	171	169	170	175	944	769
Bpm fossiel	707	-997	-509	-477	-387	-347	-338	-2349	-2011
Bijtelling	0	-1	2	1	-8	-23	-26	-55	-29
Brandstofaccijnzen	-5	-109	-294	-457	-564	-618	-633	-2681	-2048
Energiebelasting	2	21	44	60	67	60	63	318	255
Totaal inkomstenkant	706	-1018	-527	-620	-617	-635	-605	-3316	-2712
Budget aanschafsubsidie (SEPP) tweedehands	0	-114	-105	-111	-128	-156	0	-614	-614
TOTAAL derving (inkomsten + uitgaven)	706	-1132	-632	-731	-745	-791	-605	-3930	-3326

- Binnen de derving aan de inkomstenkant zijn de volgende patronen zichtbaar:
 - De motorrijtuigenbelasting EV geeft budgettaire opbrengst, doordat EV's zwaarder zijn (en in deze variant geen korting meer wordt gegeven)
 - De motorrijtuigenbelasting fossiel geeft een budgettaire derving, doordat er minder fossiele auto's in het wagenpark zijn. Per saldo levert de mrb wel geld op (door meeropbrengst bij EV).
 - De bpm EV geeft een kleine meeropbrengst. Dit komt doordat de bpm een vaste voet kent van 400 euro (2023), die ook voor elektrische auto's moet worden betaald. Daarnaast wordt met de bpm verhoging ook de vaste voet verhoogd.
 - De Bpm fossiel kent per saldo een budgettaire derving. Dit komt door een aantal effecten:

- De zakelijke normering en de SEPP zorgen voor een versnelling van de verkoop van nieuwe elektrische auto's. Ten opzichte van het basispad worden minder nieuwe fossiele auto's (die bpm betalen) en meer elektrische auto's (die alleen een vaste voet in de bpm betalen) verkocht. Dit leidt tot een derving van de bpm opbrengst.
 - Daarnaast wordt in het pakket de bpm verhoogd. Dit zorgt enerzijds voor een versnelling van de verkoop van nieuwe elektrische auto's (dus extra derving van de bpm), maar anderzijds voor een opbrengst bij de nieuwe fossiele auto's die nog wel verkocht gaan worden.
 - Het saldo van bovenstaande effecten is weergegeven in de reeks bpm fossiel. Zonder de bpm verhoging zou de derving in deze reeks dus groter zijn geweest. Op dit moment laten we in de doorrekening deze twee effecten uit elkaar trekken.
- De opbrengst van de bijtelling verandert nagenoeg niet.
 - De brandstofaccijnzen kennen een forse budgettaire derving door afname van het aantal fossiele brandstofauto's in het wagenpark.
 - De energiebelasting geeft een budgettaire opbrengst door de toename van het aantal elektrische auto's (maar deze meeropbrengst is veel lager dan de derving bij de brandstofaccijnzen).

To:
Cc:

Persoonsgegevens

Persoonsgegevens

From: Persoonsgegevens

Sent: Tue 4/25/2023 2:38:44 PM

Subject: Stukken mobiliteit, energiebelasting en voorstel I&W

Received: Tue 4/25/2023 2:38:46 PM

[Notitie aandachtspunten klimaatpakket 25 april 2.0.docx](#)

Hoi Sigrid, Marnix,

Deze mail had ik net klaarstaan voor het overleg. Ik stuur hem toch nog even, zodat jullie de stukken ook digitaal in ieder geval hebben.

Gisteren zijn aantal stukken gemaakt rond mobiliteit en energiebelasting. Deze hadden jullie al op papier, maar hierbij ook nog digitaal. Daarnaast hebben we een nieuw voorstel van I&W (mede namens VVD begrijpen we) ontvangen gisteravond. Zie daarover bijgaand ook nog iets meer achtergrond.

Groeten,

Persoonsgegevens