

Vergaderjaar 2019–2020

**35 304**

## **Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord)**

**C**

### **MEMORIE VAN ANTWOORD**

Ontvangen 28 november 2019

#### **Inhoudsopgave**

1.	Inleiding	1
2.	Algemeen	2
2.1.	CO <sub>2</sub> -heffing	2
3.	Klimaatakkoord – mobiliteit	4
3.1.	Bijtelling	4
3.2.	Bpm en mrb emissievrije voertuigen en PHEV's	5
3.3.	Verhogen accijns op diesel	6
3.4.	Autobelastingen	6
4.	Klimaatakkoord – Gebouwde omgeving	8
4.1.	Verschuiving energiebelasting van elektriciteit naar aardgas	8
4.2.	Opslag duurzame energie	8
5.	Urgenda	12
5.1.	Buitenlands afval in de heffing van afvalstoffenbelasting betrekken	12
6.	EU-aspecten	13
7.	Budgettaire aspecten	13
8.	Overig	14
8.1.	Stikstof	14

#### **1. Inleiding**

Het kabinet heeft met belangstelling kennisgenomen van de vragen van de leden van de fracties van de VVD, het CDA, GroenLinks, D66, de PvdA, de PVV, de ChristenUnie en de SGP. Hierna wordt bij de beantwoording van de vragen zo veel mogelijk de volgorde van het voorlopig verslag aangehouden, met dien verstande dat gelijklopende of in elkaars verlengde liggende vragen tezamen zijn beantwoord.

## 2. Algemeen

### 2.1. CO<sub>2</sub>-heffing

De leden van de fractie van D66 vragen of ik kan reflecteren op fiscale instrumenten als een CO<sub>2</sub>-heffing en (het verlagen van) de verhuurderheffing, of deze fiscale instrumenten nog verder kunnen worden versterkt of kunnen worden ingevoerd om daarmee aan de gewenste klimaatdoelen te voldoen. Zij vragen verder voor welk instrument internationaal draagvlak is en hoe die in 2020 nog een bijdrage zou kunnen leveren. De leden van de fractie van GroenLinks vragen naar de laatste inzichten van het kabinet met betrekking tot de uitvoering van het Urgenda-vonnis en geven aan te begrijpen dat het kabinet bezig blijft om dit vonnis uit te voeren. Uit de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) blijkt dat het minimale doel in 2020 niet wordt bereikt en vragen daarom wat de laatste maatregelen zijn die het kabinet overweegt en of hierbij fiscale maatregelen en opties worden betrokken. Op 1 november 2019 is de KEV van het PBL met appreciatie van het kabinet gepubliceerd. In deze reactie kondigt het kabinet aanvullende maatregelen aan en geeft het aan vastbesloten te zijn om het doel van 49% reductie van CO<sub>2</sub> in 2030 te halen. Het kabinet gaat in zijn brief uitgebreid in op het borgingsstelsel van de Klimaatwet waarin vaste bijstuurmomenten zijn vastgelegd. Wat betreft het doelbereik in 2020 laten de berekeningen van het PBL zien dat nog een extra inzet nodig is. Met de maatregelen voor het oplossen van de stikstofproblematiek, een aanvullend maatregelenpakket op het gebied van hernieuwbare energie en de uitvoering van het Urgenda-vonnis, wil het kabinet onverkort de afgesproken doelstellingen halen. Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de Minister van Economische Zaken en Klimaat.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen naar de planning voor de CO<sub>2</sub>-heffing voor de industrie en aanpassing van de postcoderoosregeling. De vormgeving van het wetsvoorstel inzake de CO<sub>2</sub>-heffing voor de industrie uit het Klimaatakkoord vindt de komende tijd plaats. Het doel is om komend voorjaar een concept van het wetsvoorstel CO<sub>2</sub>-heffing voor de industrie te consulteren op [internetconsultatie.nl](http://internetconsultatie.nl). Ik zal uw Kamer informeren over het moment waarop de internetconsultatie start. Zoals ik uw Kamer eerder heb bericht, wordt het wetsvoorstel uiterlijk op Prinsjesdag 2020 bij de Tweede Kamer ingediend. Het kabinet onderzoekt momenteel ook hoe de postcoderoosregeling kan worden gewijzigd of vervangen door een subsidieregeling. Het kabinet streeft ernaar op korte termijn meer duidelijkheid te geven over de toekomst van de regeling.

De leden van de fractie van de ChristenUnie geven aan dat het hun opvalt dat de rol van het openbaar vervoer bij het realiseren van de doelstellingen uit het Klimaatakkoord niet aan de orde wordt gesteld. Zij vragen daarom of het kabinet hierin geen specifieke fiscale initiatieven voorziet. Het klopt dat het Klimaatakkoord geen fiscale maatregelen op dit vlak bevat en dat daarom geen maatregelen daartoe in onderhavig wetsvoorstel zijn opgenomen. In het kader van het Klimaatakkoord zijn onder andere wel aanvullende middelen beschikbaar gesteld voor zero-emissiebussen, wordt sterk ingezet op de afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen en worden extra fietsenstallingen bij stations geplaatst.

De leden van de fractie van de ChristenUnie constateren dat het kabinet kiest voor een «hand-aan-de-kraan»-methode en dat extra wordt ingegrepen bij een groeipad dat substantieel achterblijft of toeneemt. Deze leden vragen te verduidelijken met welke kwantitatieve normen de term substantieel correspondeert. In het kader van «hand-aan-de-kraan» is

een bandbreedte van 15.000 auto's ten opzichte van het in het Klimaatakkoord vastgelegde ingroepiad vastgesteld (zie tabel 1 voor ingroepiad). Deze bandbreedte is gebaseerd op een gevoeligheidsanalyse die is gebaseerd op een mee- en tegenwindscenario van het PBL. Daarbij is gekeken wat het effect zou zijn van verschillende factoren zoals de ontwikkeling van de batterijprijzen en de onzekerheden bij het overstapgedrag van consumenten en de strategieën van fabrikanten om de Europese normen te halen. Indien het feitelijke verkoopcijfer buiten de bandbreedte valt, kan worden ingegrepen als sprake is van een afwijking met een structureel karakter. Dit vergt een beleidsmatige weging. Ik wijs u voor meer duiding van het «hand-aan-de-kraan»-principe graag naar de brief die op 18 oktober 2019 door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en mij aan de Tweede Kamer is verzonden.<sup>1</sup>

**Tabel 1: ingroepiad Klimaatakkoord en bandbreedte**

	Ingroepiad Klimaatakkoord en bandbreedte				
	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Ingroepiad</b>	33.000	41.000	46.000	57.000	79.000
<b>Bovengrens</b>	48.000	56.000	61.000	72.000	94.000
<b>Ondergrens</b>	18.000	26.000	31.000	42.000	64.000

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of het kabinet verwacht dat door de bouwcrisis het verduurzamen van de woningvoorraad zal haperen en hoe actueel op dit punt het Belastingplan is. Het kabinet stelt voor de tarieven van de energiebelasting (EB)aan te passen. Hierdoor ontstaat een sterkere prikkel om te verduurzamen. Dit doordat investeringen in verduurzaming zich sneller terugverdienen. Daarnaast wordt middels de aanpassing van de tarieven in de energiebelasting en de schuif in de Opslag duurzame energie (ODE), de lasten voor huishoudens verlaagd. Voor de meeste verduurzamingsprojecten binnen de gebouwde omgeving is geen vergunning nodig. Deze projecten zullen dus niet vertraagd worden door de stikstofcrisis. Grotere projecten, waarvoor wel een vergunning aangevraagd moet worden, kunnen echter wel vertraging oplopen. Dit zegt echter op zichzelf niets over de effectiviteit van het fiscale regime. Met dit fiscale pakket wordt de transitie in de gebouwde omgeving namelijk voor de middellange termijn ondersteund. Dit is nuttig, ongeacht de crisis. Het Belastingplan is dus onverminderd actueel.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of het kabinet bereid is om een nationaal omwisselprogramma in te voeren om conventionele bromfietsen en scooters om te ruilen voor veel schonere en stillere elektrische. Het kabinet werkt op verschillende manieren aan het terugdringen van emissies en vervuilende stoffen door brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor. Zo zet het kabinet zich in voor strengere Europese emissienormen die de voertuigen steeds schoner maken. Ook tracht het kabinet de transitie naar elektrische bromfietsen op de Europese agenda te krijgen. Afgelopen september heeft de Minister voor Milieu en Wonen bijvoorbeeld op de Transportraad aandacht gevraagd om op Europees niveau gezamenlijk actie te ondernemen in deze transitie. Op nationaal niveau zijn dit jaar in het Klimaatakkoord afspraken gemaakt over het versneld uitfaseren van brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor. Met sectorpartijen is afgesproken dat vanaf 1 januari 2025 alle nieuwverkopen van snorfietsen op de Nederlandse markt emissieloos zijn. Voor de Europese categorie bromfietsen heeft de branche de ambitie uitgesproken in 2030 over te gaan naar de verkoop van enkel elektrisch. Inmiddels zit er een duidelijk stijgende lijn in de

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2019/20, 32 813, nr. 398.

verkopen van elektrische brom- en snorfietsen. Er zijn meer afspraken gemaakt, zoals het onderzoeken van de mogelijkheden om het elektrificeren van tweewielers te versnellen door de rijksoverheid en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). De BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging DOET bezien de mogelijkheden voor de introductie van leaseproducten voor tweewielers en de kansen en uitdagingen hierbij. Vereniging DOET beziet daarnaast in samenwerking met het Verbond van Verzekeraars of betere informatievoorziening aan verzekeraars kan leiden tot een betere verzekerbaarheid van Light Electric Vehicles. De rijksoverheid, VNG, Interprovinciaal Overleg (IPO) en Vereniging DOET onderzoeken naar voorbeeld van andere EU-landen de mogelijkheden voor het beschikbaar stellen van parkeerplekken voor elektrische 2- of 3-wielers met bijbehorende laadinfrastructuur.

Hiernaast kunnen gemeenten ervoor kiezen om een milieuzone in te stellen voor brom- en snorfietsen. De gemeente Amsterdam heeft sinds 1 januari 2018 een milieuzone die ook eisen aan brom- en snorfietsen stelt en de gemeente Den Haag gaat vanaf 1 januari 2020 een milieuzone instellen voor brom- en snorfietsen. Deze maatregelen dragen bij aan het schoner maken van de bestaande brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor en de overstap naar elektrische brom- en snorfietsen.

De leden van de fractie van de VVD stellen vast dat onderhavig wetsvoorstel het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot ten doel heeft. Zij vragen hoe de maatregelen bijdragen aan het terugdringen van de stikstof. Het onderhavige wetsvoorstel is inderdaad gericht op reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het Klimaatakkoord zal naar verwachting ook een positief effect hebben op het beperken van de stikstofuitstoot, al is momenteel niet bekend hoe groot dat effect precies is.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen naar de voortgang van de inventarisatie en afbouw van (fiscale) fossiele subsidies conform de motie Van Raan<sup>2</sup> en wanneer het parlement hierover informatie kan krijgen. Het kabinet onderschrijft de wenselijkheid om wereldwijd het subsidiëren van fossiele brandstoffen af te bouwen. In Nederland wordt het gebruik van fossiele brandstoffen over het algemeen relatief zwaar belast. Nederland is een van de koplopers binnen de OESO-landen wat milieubelastingen betreft. De Minister van Economische Zaken en Klimaat is naar aanleiding van de motie van Raan momenteel bezig met een onderzoek naar fossiele subsidies in Nederland. Ook fiscale regelingen worden daarbij betrokken. In dit kader is een brede inventarisatie opgesteld van verschillende maatregelen die een relatie hebben met fossiel energiegebruik. Deze inventarisatie wordt getoetst in de In-Depth Review van het International Energy Agency.

### **3. Klimaatakkoord – mobiliteit**

#### *3.1. Bijtelling*

De leden van de fractie van de ChristenUnie merken naar aanleiding van de verlenging van de korting op de fiscale bijtelling voor nieuwe elektrische auto's na 2020 op dat dit bedrijfsleven en automobilisten zekerheid biedt voor de komende jaren dat weer goed is voor de inzet van emissievrije auto's. Zij wijzen wel op de verlaging van de fiscale incentive tot uiteindelijk nul per 1 januari 2026. Zij vragen op basis van welke redenering de regering de voorgestelde bijtellingskorting en hoogte van de cap voor nieuwe elektrische auto's heeft bepaald en of daarbij is gekeken naar de ons omringende landen en hoe de vergelijking dan

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2017/18, 30 175, nr. 275.

uitvalt. De achtergrond van de verlenging van de korting op de bijtelling voor emissievrije auto's is het in het Klimaatakkoord neergelegde streven dat uiterlijk 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn. De bedoeling van de verschillende stimuleringsmaatregelen, waaronder de korting op de bijtelling, is het zoveel mogelijk wegnemen van de meerkosten voor de koper en voor de gebruiker van een elektrische auto ten opzichte van de niet-emissievrije auto. Omdat die meerkosten naar verwachting zullen afnemen, kan ook de mate van fiscale stimulering dienovereenkomstig worden verlaagd. Met het voorgestelde pad om de korting op de bijtelling stapsgewijs af te bouwen wordt naar de mening van het kabinet op evenwichtige wijze rekening gehouden met enerzijds het streven naar meer nieuwe elektrische auto's en anderzijds het waken voor overstimulering van emissievrije auto's. Bij het vormgeven van de stimuleringsmaatregelen is inderdaad gekeken naar hoe dit is vormgegeven in de ons omringende landen en hoe de vergelijking dan uitvalt. Hieruit blijkt dat het huidige relatieve bijtellingsvoordeel van elektrische auto's ten opzichte van niet-emissievrije auto's vooral in Noorwegen en Nederland heeft geleid tot een substantieel marktaandeel van elektrische auto's. Een andere conclusie is dat het toekomstig beleid van andere landen is gericht op het verhogen van de bijtellingsvoordelen terwijl Nederland het bijtellingsvoordeel afbouwt. Dat vindt vooral zijn oorzaak in het Nederlandse streven om de stimulering in lijn te brengen met de verwachte marktontwikkeling van emissievrije auto's, waarbij jaarlijks zal worden gemonitord of Nederland op het beoogde ingroeipad voor emissievrij vervoer blijft. Bij een vergelijking met andere landen past overigens ook de kanttekening dat een dergelijke vergelijking moeilijk te maken is omdat er grote verschillen (kunnen) zijn in de belastingen op auto's. Zo heeft Nederland naast de bijtelling ook een vrijstelling in de motorrijtuigenbelasting en een BPM die een op een is gekoppeld aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Een vergelijking op alleen de bijtelling zou daarom te beperkt zijn. In bredere zin speelt overigens niet alleen het fiscale plaatje een rol maar ook de (gepercipieerde) kosten van een elektrische auto en de mogelijkheid van (snel)laden van de accu.

### *3.2. Bpm en mrb emissievrije voertuigen en PHEV's*

Wat betreft de aanpassingen op het terrein van elektrische auto's vragen de leden van de fractie van GroenLinks om inzichtelijk te maken of en in welke mate eigenaren/gebruikers van omgebouwde auto's (bestaande auto's die geheel geëlektrificeerd worden) hiervan gebruik kunnen maken.

Wanneer een bestaande auto wordt omgebouwd naar een elektrische auto dan dient deze auto opnieuw gekeurd en getest te worden bij de RDW. De RDW herziet op dat moment ook de in het kentekenregister opgenomen specificaties betreffende de motor en brandstofsoort. Indien de aandrijving elektrisch wordt, stelt de RDW de CO<sub>2</sub>-uitstoot op nihil. Voor de mrb bedraagt de belasting voor een omgebouwde elektrische auto nihil als:

- de auto is ingericht en bestemd om uitsluitend te worden aangedreven door een elektromotor; én
- de elektrische energie uitsluitend door een batterij of door een brandstofcel wordt geleverd, of door een verbrandingsmotor die kan worden gevoed met waterstof.

Bij het ombouwen van een bestaande auto is er voor de bpm geen sprake van een belastbaar feit. Daarmee is niet opnieuw bpm verschuldigd en is het ook niet mogelijk om eerder betaalde bpm terug te vorderen.

Voor de bijtelling ter zake van een (ook voor privégebruik) ter beschikking gestelde auto van de zaak geldt een korting op de bijtelling indien de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto nihil is. Deze korting geldt ook als sprake is van een dergelijke omgebouwde auto. Wat betreft de waarde van de auto waarover wordt bijgeteld geldt de catalogusprijs ten tijde van de datum van eerste toelating, dan wel – bij auto's die meer dan 15 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen – de waarde in het economische verkeer.

### 3.3. Verhogen accijns op diesel

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen wat de reden is voor de keuze om de dieselaccijns te verhogen. Deze verhoging van de dieselaccijns is de enige lastenverzwaring voor de rijder van een fossiele auto die is opgenomen in het Klimaatakkoord. De accijns op diesel gaat op 1 januari 2021 met 1 cent per liter omhoog. Op 1 januari 2023 gaat de accijns op diesel opnieuw met 1 cent omhoog. Met deze extra opbrengsten betaalt het kabinet de kosten van de maatregelen uit het Klimaatakkoord. Bij de keuze voor deze wijze van dekking is de mate van vervuiling en gebruik van de weg meegewogen.

### 3.4. Autobelastingen

De leden van de fractie van VVD vragen welke maatregelen het kabinet bereid is te nemen om ook de tweedehandsmarkt voor emissievrije voertuigen en plug-in hybride elektrische auto's aantrekkelijk te maken. Het kabinet neemt een aantal maatregelen om ook de Nederlandse tweedehandsmarkt voor zeer zuinige auto's op gang te brengen. Allereerst komt er een aanschafsubsidie voor particulieren voor de aanschaf van een tweedehands volledig elektrische auto. Binnenkort stuurt het kabinet een contourenbrief met de hoofdlijnen. Ook onderzoekt het kabinet een regeling voor particulieren voor een batterijgarantie. Daarnaast geldt voor emissievrije auto's en plug-in hybride elektrische auto's tot en met 2024 een *vrijstelling* respectievelijk een *halftarief* in de mrb, alsmede geldt in 2025 slechts een *kwarttarief* respectievelijk een *driekwarttarief* in de mrb. Ook wordt in de periode 2020 – 2025 het plafond van de catalogusprijs waarover de korting voor de bijtelling geldt, afgebouwd waardoor de fiscale stimulering steeds meer wordt verschoven naar emissievrije auto's die, zodra deze auto's uit de zakelijke leasemarkt komen, ook betaalbaar zijn voor de Nederlandse particuliere tweedehandsautokoper.

De leden van de fractie van de VVD vragen of het mogelijk is om op gedifferentieerde wijze de meest vervuilende diesels zwaarder te belasten of op een andere wijze versneld uit het straatbeeld te laten verdwijnen. De fijnstoftoeslag in de mrb voorziet dat op een gedifferentieerde wijze de meest vervuilende dieselbestelauto's en dieselpersonenauto's zwaarder worden belast om ze daarmee versneld uit het straatbeeld te laten verdwijnen. In het voorliggende Belastingplan 2020 wordt de regelgeving voor de fijnstoftoeslag op enkele punten nader uitgewerkt. Daarmee geldt per 1 januari 2020 een fijnstoftoeslag in de mrb voor dieselbestelauto's (ouder dan 12 jaar) en dieselpersonenauto's (geen leeftijdsgrens) met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km of 10 mg/kWh. Ook geldt een toeslag voor dieselbestelauto's en dieselpersonenauto's zonder af-fabriek roetfilter. De bovenstaande maatregel biedt een goede stimulans om voor een schonere (tweedehands)auto te kiezen. Het invoeren van een verdergaande differentiatie in de mrb is zoals gezegd op dit moment niet mogelijk in verband met de vernieuwing van de MRB-systemen. De verwachting is dat tot begin 2021 geen ingrijpende wijzigingen mogelijk

zijn voor de mrb.<sup>3</sup> Wel kunnen op lokaal niveau gemeenten de meest vervuilende auto's weren door het instellen van een milieuzone. Onlangs zijn hiervoor de toegangseisen op landelijk niveau geharmoniseerd.

De leden van de fractie van de PVV vragen hoe het kan dat een hele industrie is ontstaan van handelaren die jonge gebruikte auto's importeren uit het buitenland en of dit wordt veroorzaakt door verschillen in btw of bpm of beide. De gemeenschappelijke interne markt met vrij verkeer van goederen tussen de lidstaten van de EU draagt in belangrijke mate bij aan de handel tussen gebruikte auto's binnen de EU. De schaalvoordelen van een gemeenschappelijke markt laten bedrijven profiteren van een grotere afzetmarkt en consumenten kunnen profiteren van de toegenomen concurrentie met meer aanbod en scherpere prijzen. Juist bij de handel van gebruikte auto's kunnen deze schaalvoordelen erin voorzien dat de vraag en het aanbod beter op elkaar aansluiten. Bij de aankoop van een gebruikte auto zijn er namelijk beperkte mogelijkheden om een occasion volledig af te stemmen op de eigen wensen. De consument moet vaak toegeven in bijvoorbeeld de kleur, accessoires of bepaalde opties. De schaalvoordelen van een interne markt kunnen hierin een gunstige rol spelen voor de consument. Dit geldt mogelijk in het bijzonder voor jonge occasions, omdat het aantal beschikbare jonge occasions in Nederland relatief klein is. De btw heeft geen invloed op de keuze van de consument of importeur om een occasion in Nederland of in het buitenland te verwerven. Het voertuig wordt in de btw – ongeacht herkomst – op gelijke wijze behandeld. Ook in de bpm is geregeld dat de belastingdruk gelijk is tussen een occasion die wordt geïmporteerd en een occasion die op de binnenlandse markt wordt verworven. In dat verband werk ik overigens aan een vernieuwd toezichtmodel dat hier nadrukkelijk op toeziet.<sup>4</sup>

De leden van de fractie van de PVV geven aan dat het kabinet 10 jaar geleden heeft toegezegd dat de bpm geleidelijk zou worden afgeschaft richting 2018, en dat ook in 2015 onder Rutte II het voornemen was om de bpm stapsgewijs af te bouwen. De leden van de fractie van de PVV vragen welke nieuwe argumenten er zijn of welke oude argumenten niet meer geldig zijn zodat de bpm op dit moment de facto hoger is dan hij ooit geweest is. In de Wet uitwerking Autobrief II (inwerkingtreding 1 januari 2017) is geregeld dat de bpm-tarieven over de periode 2017 – 2020 stapsgewijs met in totaal 14,7% verlaagd worden. Deze afbouw van de bpm-tarieven is gedekt binnen het stelsel van autobelastingen. Na de Wet uitwerking Autobrief II, dus na 2020, gelden de plannen uit het Klimaatakkoord. In het Klimaatakkoord zijn geen plannen opgenomen voor een afbouw van de bpm. Het is te allen tijde mogelijk dat de totale bpm-opbrengst stijgt of daalt, bijvoorbeeld als gevolg van veranderende consumentenvoorkeuren, door economische groei of door toenemende autoverkoop. Deze ontwikkelingen liggen ten grondslag aan de stijging van de bpm-opbrengst in 2017 en 2018. De bpm-opbrengst is verder niet hoger dan hij ooit geweest is. De geraamde bpm-opbrengst voor 2019 bedraagt € 2,3 miljard. Vergeleken met de bpm-opbrengsten van bijvoorbeeld 2007 (€ 3,65 miljard) of 2008 (€ 3,24 miljard) is sprake van een fors lagere opbrengst.

De leden van de fractie van de PVV vragen om een overzicht van de import van tweedehands auto's per jaar over de afgelopen 5 jaar naar leeftijdscategorie bijvoorbeeld jonger dan 0,5 jaar; 0,5–2 jaar; 2–5 jaar; ouder; totaal.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2019/20, 35 302, nr. 6.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2018/19, 32 800, nr. 45.

In onderstaande tabel 2 zijn de aantallen voor parallelimport van gebruikte voertuigen gegeven volgens ingediende aangiften voor de gevraagde leeftijdscategorieën voor 2015 tot en met 2019 (tot en met 3<sup>e</sup> kwartaal).

**Tabel 2: Aangiften bpm parallelimport 2015–2019 (3<sup>e</sup> kwartaal)**

	2015	2016	2017	2018	2019 <sup>1</sup>
<b>0–6 mnd</b>	5.900	7.500	9.400	12.500	9.200
<b>6 mnd – 2 jaar</b>	35.900	43.300	49.900	55.000	41.600
<b>2 – 5 jaar</b>	46.900	52.100	63.200	65.400	49.000
<b>5+ jaar</b>	81.900	102.300	118.100	117.000	89.700
<b>Totaal</b>	<b>170.600</b>	<b>205.200</b>	<b>240.700</b>	<b>250.000</b>	<b>189.500</b>

<sup>1</sup> 2019 tot en met 3<sup>e</sup> kwartaal

## 4. Klimaatakkoord – Gebouwde omgeving

### 4.1. Verschuiving energiebelasting van elektriciteit naar aardgas

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of de terugsluis in de energiebelasting, waarbij de budgettaire opbrengst van het verhogen van de belasting op aardgas gebruikt wordt voor de verlaging van de belasting op elektriciteit, voldoende is. De opbrengst van de verhoging van het energiebelastingtarief van de eerste schijf voor aardgas wordt ingezet om de belastingvermindering in de energiebelasting te verhogen en om het energiebelastingtarief van de eerste schijf voor elektriciteit te verlagen. Door aardgas zwaarder te belasten en elektriciteit juist minder, wordt de overstap van aardgas naar elektrische en meer duurzame warmteopties aantrekkelijker. De verhoging van de belastingvermindering zorgt daarnaast voor een lastenverlichting. Lagere inkomensgroepen profiteren hiervan relatief het meest. Naast de schuif in de energiebelasting, wordt voorgesteld de lastenverhouding in de ODE aan te passen ten gunste van huishoudens. In aanvulling hierop heeft het kabinet middelen beschikbaar gesteld om het belastingdeel van de energierekening voor een huishouden met een gemiddeld verondersteld verbruik<sup>5</sup> in 2020 met € 100 te verlagen, in 2021 niet te laten stijgen en de stijging na 2021 te beperken.

### 4.2. Opslag duurzame energie

De leden van de fractie van de SGP vragen naar een uitgebreide tabel, waarin conform tabel 3 uit de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord de effecten van de stijging van de ODE-heffing voor diverse bedrijfstypen in de toekomst tot 2030 gepresenteerd worden. Daarnaast ontvangen zij graag, naast het overzicht met betrekking tot de ODE-heffing, een gelijkwaardige tabel met betrekking tot de energiebelasting. De leden van de fractie van de VVD vragen hoe de aangepaste lastenverdeling van de ODE uitwerkt voor mkb-bedrijven. Onderstaande tabel geeft een indicatief inzicht in de gevolgen van de EB en ODE aanpassingen bij een verondersteld aardgas- en elektriciteitsverbruik van diverse type bedrijven. Hierbij merk ik op dat de spreiding rond de illustratieve voorbeelden groot is. Aangezien de tarieven voor de Wet opslag duurzame energie jaarlijks voor het komende jaar worden vastgesteld is het niet mogelijk om de ontwikkeling van het belastingdeel van de energierekening van bedrijven na 2020 precies te schetsen. Voor de energiebelasting geldt dat de meerjarige ontwikkeling

<sup>5</sup> Hierbij gaat het kabinet op basis van een actualisatie van de Nationale Energieverkenning 2017 van het Planbureau voor de Leefomgeving (bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 30 196, nr. 632) uit van een gemiddeld verbruik van 1.179 m<sup>3</sup> gas en 2525 kWh elektriciteit.



van de energiebelastingtarieven in het wetsvoorstel Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord is vastgelegd en dat derhalve ook de ontwikkeling van de EB-bijdrage van bedrijven in de jaren na 2020 is geschetst. Zie voor het meerjarige overzicht de onderstaande tabellen.

**Tabel 3: Ontwikkeling ODE bijdrage bedrijven 2013 t/m 2020 (in lopende prijzen)**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
te dekken kasuitgaven SDE+(+) in mln euro	100	200	320	494	678	1.074	1.730	2.411
ter illustratie: effecten per bedrijfstype in euro's (incl. belastingvermindering en excl. btw)								
kleine detailhandel (MKB)	32	64	104	159	231	393	643	870
bakkersbedrijf met één winkel (MKB)	90	175	292	447	736	1.132	1.791	2.630
groothandelsbedrijf (MKB)	92	181	299	458	742	1.160	1.864	2.593
kerken (incl. teruggaafregeling 50%)	33	66	107	164	242	413	706	994
basisschool	140	276	452	693	1.077	1.754	2.949	4.246
bedrijf gezondheidszorg	121	237	391	599	950	1.517	2.499	3.676
bedrijf glastuinbouw zonder wkk	267	523	854	1.307	1.918	3.045	4.898	7.988
bedrijf foodsector	718	1.368	2.261	3.462	5.403	8.809	15.029	28.233
academisch ziekenhuis	5.777	10.539	17.974	27.523	48.813	71.772	111.932	289.747
chemiebedrijf	7.902	14.789	25.182	38.560	71.801	104.637	161.752	469.537

**Tabel 4: Ontwikkeling EB bijdrage bedrijven 2013 t/m 2020 (in lopende prijzen)**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ter illustratie: effecten per bedrijfstype in euro's (incl. belastingvermindering en excl. btw)								
kleine detailhandel (MKB)	2.176	2.218	2.265	2.456	2.464	2.561	2.754	2.849
bakkersbedrijf met één winkel (MKB)	3.979	4.051	4.252	4.597	4.567	4.818	5.053	5.065
groothandelsbedrijf (MKB)	4.461	4.542	4.734	5.278	5.255	5.517	5.866	6.028
kerken (incl. teruggaafregeling 50%)	2.152	2.194	2.241	2.708	2.715	2.818	3.141	3.360
basisschool	8.241	8.387	8.618	10.378	10.369	10.788	11.800	12.757
bedrijf gezondheidszorg	6.492	6.608	6.832	7.994	7.975	8.328	9.010	9.561
bedrijf glastuinbouw zonder wkk	13.645	13.884	14.261	16.077	16.049	16.753	17.756	18.454
bedrijf foodsector	41.541	42.263	43.372	54.132	54.062	56.175	61.932	68.047
academisch ziekenhuis	243.818	247.731	298.313	321.053	305.632	322.928	332.029	328.862
chemiebedrijf	355.068	361.331	466.713	493.503	460.482	483.348	494.254	489.416

**Tabel 5: Ontwikkeling EB bijdrage bedrijven 2021–2030 (in constante prijzen van 2020)**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ter illustratie: effecten per bedrijfstype in euro's (incl. belastingvermindering en excl. btw)										
kleine detailhandel (MKB)	2.839	2.859	2.884	2.904	2.924	2.954	2.954	2.964	2.964	2.964
bakkersbedrijf met één winkel (mkb)	5.061	5.085	5.115	5.140	5.165	5.200	5.200	5.210	5.210	5.210
groothandelsbedrijf (MKB)	6.058	6.116	6.181	6.241	6.301	6.370	6.370	6.380	6.380	6.380
kerken (incl. teruggaafregeling 50%)	3.405	3.471	3.543	3.613	3.683	3.763	3.763	3.768	3.768	3.768
basisschool	12.987	13.232	13.497	13.757	14.017	14.287	14.287	14.297	14.297	14.297
bedrijf gezondheidszorg	9.692	9.843	10.008	10.168	10.328	10.498	10.498	10.508	10.508	10.508
bedrijf glastuinbouw zonder wkk	18.657	18.877	19.115	19.348	19.581	19.823	19.823	19.833	19.833	19.833
bedrijf foodsector	69.678	71.233	72.898	74.558	76.218	77.887	77.887	77.897	77.897	77.897
academisch ziekenhuis	330.493	332.048	333.713	335.373	337.033	338.703	338.703	338.713	338.713	338.713
chemiebedrijf	491.046	492.601	494.266	495.926	497.586	499.256	499.256	499.266	499.266	499.266

De leden van de fractie van de VVD vragen of er sectoren zijn die getroffen zullen worden door onevenredige verhogingen van de ODE door dit wetsvoorstel en – indien daar sprake van is – of het kabinet hier een onderbouwing voor kan geven. De leden van de fractie van de PvdA vragen of het kabinet commentaar kan geven op de opmerking van

VNO-NCW dat de verhoging van de opslag op de energiebelasting ODE niet gelijkmatig op bedrijven drukt, maar onevenredig en mogelijk onbedoeld op middelgrote bedrijven. Deze leden vragen daarnaast of het kabinet bereid is hier een alternatief voor te overwegen. De verschuiving in de lastenverdeling tussen huishoudens en bedrijven van 50:50 naar 33% huishoudens en 67% bedrijven is gerealiseerd door een verhoging van de ODE-tarieven van de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> schijf aardgas en de 3<sup>e</sup> schijf elektriciteit. Daarmee neemt de ODE-bijdrage van bedrijven met een hoog aardgas- en elektriciteitsverbruik toe. Dat is een beoogd effect. De sector industrie zal door de voorgestelde tariefverhogingen in deze schijven een bijdrage aan de ODE gaan leveren die in balans is met het beroep dat deze sector kan doen op de SDE++. Bedrijven die vooral veel aardgas verbruiken zullen met hogere lasten worden geconfronteerd. Dit geldt vooral voor sommige bedrijven binnen de sector industrie. Ook de ODE-bijdrage van bedrijven met een hoog elektriciteitsverbruik neemt beoogd toe. Het betreft in dit geval bedrijven binnen de sector industrie, maar bijvoorbeeld ook voor glastuinbouwbedrijven die vooral elektriciteit inzetten voor het groeiproces, en voor academische ziekenhuizen. Het kabinet is van mening dat geen sprake is van een onevenredige verhoging aangezien de ODE generiek van aard is en wordt geheven over de geleverde of verbruikte hoeveelheid. Alternatieven voor de tariefvoorstellen van de ODE voldoen niet aan de randvoorwaarden die het kabinet bij de vormgeving van de ODE in 2020 heeft vastgesteld, namelijk een lastenverdeling van 33% huishoudens en 67% bedrijven, een bijdrage van de sector industrie die zorgt voor balans tussen de bijdrage van de sector aan de ODE en het beroep dat de sector kan doen op de SDE++, en het zoveel mogelijk vermijden van extra lasten voor het mkb. Zo zal een mindere verhoging van het ODE-tarief van de 3<sup>e</sup> schijf elektriciteit moeten worden gecompenseerd door een verhoging van de ODE-tarieven van de 2<sup>e</sup> schijf waarin het mkb is geconcentreerd of door een verdere verhoging van de ODE-tarieven van de 3<sup>e</sup> of 4<sup>e</sup> schijf voor aardgas of de 4<sup>e</sup> schijf voor elektriciteit waardoor de sector industrie een bijdrage zou leveren aan de ODE die niet langer in balans zou zijn met het beroep op de SDE++.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of de opbrengsten van de ODE naar de algemene middelen gaan of dat deze een-op-een worden ingezet voor de financiering van SDE+. De middelen die via de ODE beschikbaar komen, dienen ter dekking van de kasuitgaven voor de SDE++. Daarbij is afgesproken dat kasmiddelen die niet benut worden, bijvoorbeeld vanwege vertragingen in projecten, beschikbaar blijven voor toekomstige uitgaven van de SDE++. Deze zogenoemde begrotingsreserve leidt ertoe dat de opbrengsten van de ODE een-op-een blijvend worden ingezet voor de stimulering van de verbrede SDE+.

De leden van de fractie van de ChristenUnie stellen vast dat de verhoging van de belastingvermindering in de energiebelasting wordt verdisconteerd met de tariefstelling van de ODE en vragen of huishoudens deze vormgeving ook als daadwerkelijke verlaging zullen ervaren. Huishoudens zullen via de energierekening het totale effect van de maatregelen op de belastingen op energie ervaren. De verschuiving van de lasten van de ODE ten gunste van huishoudens gaat gepaard met een verhoging van de belastingvermindering in de energiebelasting met € 55 exclusief btw. Daarnaast wordt de energiebelasting op aardgas verhoogd maar neemt de belastingvermindering tegelijk fors toe met nog eens ruim € 123 exclusief btw, waardoor deze in totaal met € 178 exclusief btw stijgt. Dit betekent per saldo een vermindering van de belastingen op energie met € 100 in 2020 ten opzichte van 2019 bij een gemiddeld huishoudelijk gebruik van 1.179 m<sup>3</sup> gas en 2.525 kWh elektriciteit.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of het kabinet heeft overwogen om de ODE-tarieven onder het gebruik van 170.000 m<sup>3</sup> meer te differentiëren en of gedifferentieerde tarieven niet beter werken als prikkel tot energiebesparing. Een dergelijke differentiatie is niet overwogen, omdat het de regeling complexer zou maken voor zowel de Belastingdienst als de belastingplichtige energiebedrijven. De totale tarieven voor de energiebelasting en ODE in de eerste schijf voor aardgas zorgen voor een aanzienlijke prikkel tot energiebesparing.

Daarnaast vragen deze leden om een toelichting op het grote tariefverschil in de ODE-regeling tussen de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> schijf. Zij vragen daarnaast hoe het kabinet het concurrentievoordeel van dit tariefverschil beoordeelt indien we grote en kleinere bedrijven met elkaar vergelijken. Energie-intensieve bedrijven met een elektriciteitsverbruik van meer dan 10 miljoen kWh (de 4<sup>e</sup> schijf elektriciteit) kunnen onder voorwaarden gebruikmaken van een teruggaafregeling waardoor deze bedrijven per saldo een gemiddeld belastingtarief verschuldigd zijn dat overeenkomt met het minimumbelastingtarief conform de Richtlijn Energiebelastingen<sup>6</sup>. Het kabinet heeft ervoor gekozen om de huidige teruggaafregeling niet aan te passen. De reden hiervoor is dat de energie-intensieve bedrijven al worden geconfronteerd met een relatief forse verhoging van de ODE-tarieven van de 3e en 4e schijf aardgas in 2020. Vandaar dat met name het ODE-tarief van de 3e schijf voor elektriciteit per saldo wordt verhoogd om een bijdrage door de sector industrie van circa € 390 miljoen in 2020, oplopend naar € 550 miljoen in 2030, te realiseren.

Deze leden vragen verder of de tariefopbouw niet tot een geringere prikkel voor grote bedrijven leidt om duurzaam te produceren. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen verder hoe dit gedifferentieerde beeld past in het voorgenomen energiebeleid. Ten aanzien van de grote energie-intensieve bedrijven binnen de sector industrie zijn in het Klimaatakkoord afspraken gemaakt die ertoe moeten leiden dat de sector in 2030 een broeikasgasreductie realiseert van 14,3 Mton ten opzichte van 2020. Dat is een fors doel waarbij ook een afzonderlijke CO<sub>2</sub>-heffing voor de sector industrie wordt geïntroduceerd. De inzet binnen de ODE om grootverbruikers meer te laten bijdragen aan de opbrengsten van de ODE tezamen met het nieuwe beleid zoals opgenomen in het Klimaatakkoord zal leiden tot verdere verduurzaming van de sector.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen hoe de nieuwe tarieven uitpakken voor de concurrentiepositie van de glas- en tuinbouw. Onder verantwoordelijkheid van de Minister van Economische Zaken en Klimaat wordt momenteel een zogenoemde impacttoets uitgevoerd naar de gevolgen van het Klimaatakkoord voor het mkb. Ook de gevolgen van de landbouwsector worden daarin meegenomen. Zodra de informatie uit deze toets beschikbaar komt, zal uw Kamer nader worden geïnformeerd.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of de gesprekken met de sector tot nieuwe inzichten leidden. Bezien is of er mogelijkheden waren om het ODE-tarief in de 3<sup>e</sup> schijf elektriciteit minder te verhogen zonder daarbij te tornen aan de randvoorwaarden die het kabinet heeft gesteld, namelijk een lastenverdeling van 33% huishoudens en 67% bedrijven, een bijdrage van de sector industrie die zorgt voor balans tussen de bijdrage van de sector aan de ODE en het beroep dat de sector kan doen op de SDE++, en het zoveel mogelijk vermijden van extra lasten voor het mkb. Dit is niet mogelijk gebleken. Het kabinet handhaaft daarom de voorgestelde tarieven in de ODE voor 2020.

<sup>6</sup> Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PbEU 2003, L 283).

De leden van de fractie van GroenLinks vragen het kabinet aan te geven op welke wijze de nettarievenstructuur zal worden aangepast en hoe zich dat verhoudt tot de aanpassing van de ODE. Conform de afspraken uit het Klimaatakkoord beziet de Minister van EZK op dit moment op welke wijze de kostenverdeling van het net op zee kan worden vormgegeven, rekening houdend met zowel de Europese wet- en regelgeving op dit vlak als met de effecten op de verdeling van de lasten over de aangesloten energieafnemers. De betreffende aanpassing van de nettarievenstructuur werkt niet door in de aanpassing van de ODE. De ODE dient ter dekking van de uitgaven van de SDE+(+) en staat verder los van aanpassingen op andere terreinen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen hoe het kabinet de motie Ladders over het monitoren van de gevolgen van het stijgende ODE-tarief voor de glas- en tuinbouw gaat uitvoeren. De Minister van EZK heeft hiervoor een eerste stap gezet met de MKB-impacttoets die nu onder zijn verantwoordelijkheid wordt uitgevoerd. Daarnaast zal het kabinet bekijken hoe deze monitoring verder kan worden vormgegeven.

## **5. Urgenda**

### *5.1. Buitenlands afval in de heffing van afvalstoffenbelasting betrekken*

De leden van de fractie van de VVD vragen hoe effectief de maatregel om buitenlands afval in de heffing van afvalstoffenbelasting te betrekken is. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen waarom voor deze maatregel is gekozen om uitvoering te geven aan het Urgenda-vonnis. De leden van de fracties van de ChristenUnie en GroenLinks vragen naar de daadwerkelijke klimaatimpact van de maatregel. Door de maatregel gaan voor afvalstoffen die in ons land worden verbrand of gestort dezelfde regels en hetzelfde tarief gelden, ongeacht of de afvalstoffen binnen of buiten Nederland zijn ontstaan. Daardoor ontstaat ook voor afvalstoffen die zijn ontstaan in het buitenland een prikkel om ze minder te verbranden of te storten in Nederland. Circa 25% van de totale hoeveelheid afvalstoffen die in Nederland wordt verbrand is overgebracht uit het buitenland. Deze verbranding leidt tot CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland. Het Urgenda-vonnis stelt het kabinet voor de taak om in 2020 de nationale CO<sub>2</sub>-uitstoot met 25% te reduceren ten opzichte van 1990. Het kabinet heeft het CO<sub>2</sub>-effect van deze maatregel ingeschat op een reductie van maximaal 0,2 Mton. De Minister voor Milieu en Wonen gaat in twee brieven aan de Tweede Kamer, van 4 november en 12 november jl., nader in op de berekeningen die aan deze inschatting ten grondslag liggen.<sup>7</sup>

De leden van de fracties van het CDA, de ChristenUnie en de SGP vragen naar de zorgen van de afvalsector over deze maatregel en naar eventuele alternatieve maatregelen. De leden van de fracties van GroenLinks en de SGP vragen naar het overleg met de afvalsector over deze maatregel. Het kabinet heeft de afgelopen periode over deze maatregel overleg gevoerd met de Vereniging Afvalbedrijven (VA). Daarbij heeft de VA ook een alternatief voor de maatregel geboden. De Minister voor Milieu en Wonen heeft mede namens mij op 12 november jl. een brief aan de Tweede Kamer gezonden over het overleg met de VA.<sup>8</sup> Omdat er in een kort tijdsbestek moest worden bepaald of sprake was van een volwaardig alternatief, inclusief budgettaire dekking voor de jaren 2020 en 2021, waarbij zoveel mogelijk moest worden voorkomen dat lasten bij de burger terechtkomen, is geconcludeerd dat niet kon worden vastgesteld dat het alternatief voldeed. Het kabinet benadrukt dat er veel goede initiatieven

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2019/20, 32 813, nr. 341 en Kamerstukken II 2019/20, 35 302, nr. 65.

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2019/20, 35 302, nr. 65.

worden genomen door de afvalsector om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de afvalverwerking in Nederland te reduceren. De Minister voor Milieu en Wonen zal met de sector bezien hoe vanuit de al gereserveerde Urgenda-gelden en klimaatmiddelen voor circulaire economie een stimulans kan worden gegeven aan deze initiatieven. Daarnaast zal de Minister voor Milieu en Wonen in gesprek blijven met relevante partijen om te verkennen welke maatregelen nodig zijn om het afvalbeheersysteem in Nederland toekomstbestendig te maken op weg naar een circulaire economie. Ook zal zij in dit kader de komende maanden in overleg blijven met de sector om te spreken over alternatieven met het oog op de toekomst.

## **6. EU-aspecten**

De leden van de fractie van de PvdA vragen of en wanneer verdere coördinatie met andere (Europese) landen zal plaatsvinden ten aanzien van belastingen op vliegen, CO<sub>2</sub>-grootverbruik en autobrandstoffen. Deze onderwerpen staan hoog op de agenda van de nieuwe Europese Commissie en komen aan de orde in de Green Deal die de Commissie de komende periode gaat uitwerken. Het gaat dan bijvoorbeeld om een carbon border adjustment tax en aanpassing van de Richtlijn Energiebelastingen. Het kabinet verwelkomt de geïntegreerde aanpak van de Green Deal: alle sectoren hebben een rol te spelen om een ambitieuze en effectieve aanpak op zowel klimaat (mitigatie en adaptatie) als duurzaamheid te realiseren. Het kabinet probeert de Commissie actief te ondersteunen en hiervoor draagvlak bij andere lidstaten te creëren, zoals bij de verklaring over het beprijzen van de luchtvaart. In de verklaring roept Nederland, samen met acht andere lidstaten (Duitsland, Frankrijk, Zweden, Denemarken, Italië, België, Luxemburg en Bulgarije) de nieuwe Europese Commissie op om met voorstellen te komen voor het beprijzen van de luchtvaart. De nieuwe Eurocommissaris Timmermans heeft deze verklaring positief in ontvangst genomen.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of het kabinet mogelijkheden ziet om volgend jaar stappen te zetten richting een heffing op grote technologiebedrijven. Deze leden vragen verder of in afwachting van een meer Europese aanpak, eerste nationale stappen kunnen worden gezet via bijvoorbeeld heffingen op infrastructuur (kabel en andere netwerken). Zoals beschreven in mijn brieven van 10 oktober<sup>9</sup> en 14 november<sup>10</sup> 2019, werkt Nederland binnen het Inclusive Framework (IF) actief mee aan het zoeken naar internationale oplossingen voor de uitdagingen die voortkomen uit digitalisering van de economie. Het doel is om met de 134 lidstaten van het IF in 2020 consensus te bereiken over oplossingen. Het kabinet verwacht volgend jaar dus concrete stappen te kunnen zetten richting een nieuw internationaal stelsel voor belastingheffing in een digitaliserende economie.

## **7. Budgettaire aspecten**

De leden van de SGP vragen of er een budgettair gat ontstaat vanaf 2022 van € 236 miljoen en of een volgend kabinet dit gat met eigen maatregelen moet dekken. Een van de maatregelen uit het regeerakkoord was een oplopende CO<sub>2</sub>-minimumprijs voor elektriciteit (via opslag ETS). Bij het herijken van de CO<sub>2</sub>-minimumprijs is gebleken dat er geen sprake meer was van een (structurele) opbrengst, met name omdat de (verwachte) ETS prijzen hoger waren. Dit leidde tot een derving van € 300

<sup>9</sup> Kamerstukken II 2019/20, 32 140, nr. 60.

<sup>10</sup> Kamerstukken II 2019/20, 32 140, nr. 63.

miljoen deze kabinetsperiode. Binnen deze kabinetsperiode is deze derving gedekt met compenserende maatregelen elders.

Het kabinet heeft die € 300 miljoen dekking na de kabinetsperiode inderdaad binnen het Klimaatakkoord anders ingezet. Het kabinet vindt dit te rechtvaardigen vanwege de hogere ETS-prijzen en het belang van het Klimaatakkoord. Het is daarbij belangrijk om op te merken dat de budgettaire derving als gevolg van de lagere CO<sub>2</sub>-minimumprijs voor een belangrijk deel gecompenseerd wordt door de hogere opbrengst vanwege de hogere ETS-prijzen. Een volgend kabinet zal een eigen afweging maken over de gewenste hoogte van de lasten en de uitgaven.

## **8. Overig**

### *8.1. Stikstof*

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen in hoeverre het onderhavige wetsvoorstel en de memorie van toelichting actueel en dekkend zijn gelet op de stikstof- en bouwcrisis. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ter implementatie van de fiscale maatregelen, zoals opgenomen in het Klimaatakkoord. De afspraken in het Klimaatakkoord zien niet op de stikstof- en bouwcrisis, maar kunnen hieraan wel een positieve bijdrage leveren. Het kabinet bereidt op dit moment maatregelen voor om genoemde crises het hoofd te bieden. Indien dit zou leiden tot aanvullende fiscale maatregelen wordt daarvoor weer wetgeving opgesteld.

De Staatssecretaris van Financiën,  
M. Snel