

## II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Artikel I

*Artikel I, onderdeel A (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)*

Zoals in het algemeen deel van deze memorie is toegelicht, wordt de zogenoemde bijtelling voor het privégebruik van een auto van de zaak per 1 januari 2017 op een aantal punten gewijzigd. In de inkomstenbelasting gaat het bij deze bijtelling om het als onttrekking in aanmerking te nemen bedrag. Bij het doorvoeren van deze wijzigingen wordt van de gelegenheid gebruikgemaakt om artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001 (Wet IB 2001) meer te stroomlijnen en de regelgeving voor auto's met een datum van eerste toelating op de weg (DET) van uiterlijk 31 december 2016 niet langer in het artikel zelf op te nemen, maar in artikel 10a.4 van de Wet IB 2001. Daarnaast worden enkele wijzigingen van redactionele aard aangebracht.

Met de in artikel I, onderdeel A, onder 3, opgenomen wijziging van artikel 3.20, eerste lid, eerste volzin, onderdeel a, van de Wet IB 2001 wordt het algemene percentage van de onttrekking gewijzigd van 25 in 22.<sup>1</sup> Deze wijziging geldt uitsluitend voor nieuwe auto's per 1 januari 2017. Met nieuwe auto's wordt bedoeld auto's die een DET hebben van op of na 1 januari 2017. Hiermee wordt voorkomen dat voor auto's die een DET hebben van vóór 2017 en die vanaf 2017 uit het buitenland worden geïmporteerd, de 22%-bijtelling van toepassing is, terwijl voor even oude auto's die al vóór 2017 te naam zijn gesteld in het (Nederlandse) kentekenregister de 25%-bijtelling van toepassing is. Het overgangsrecht waaruit dit volgt, is opgenomen in het voorgestelde artikel 10a.4, eerste lid, van de Wet IB 2001.

In artikel I, onderdeel A, onder 5 tot en met 7, wordt artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 gewijzigd. Zoals is toegelicht in het algemeen deel van deze memorie, geldt op grond van het voorgestelde artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 vanaf 2017 voor nieuwe auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 0 gram per kilometer een korting van 18% van de waarde van de auto, resulterend in een onttrekking van 4% van de waarde van de auto. Voor nieuwe auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van hoger dan 0 gram per kilometer, maar niet hoger dan 50 gram per kilometer, geldt een korting van 5% van de waarde van de auto, resulterend in een onttrekking van 17% van de waarde van de auto. De korting voor nieuwe auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van meer dan 50 gram per kilometer, opgenomen in artikel 3.20, tweede lid, onderdeel c, van de Wet IB 2001, komt te vervallen.

Met het voorstel in artikel I, onderdeel A, onder 8 en 9, is geen inhoudelijke wijziging beoogd. De bepalingen over het gebruik voor privédoeleinden, die thans nog zijn opgenomen in respectievelijk het negende, derde en zesde lid van artikel 3.20 van de Wet IB 2001, worden verplaatst naar het derde lid van genoemd artikel. Het huidige artikel 3.20, achtste lid, van de Wet IB 2001 wordt vernummerd tot artikel 3.20, vierde lid.

---

<sup>1</sup> Op grond van de huidige wettekst geldt een percentage van ten minste 25 (op grond van het wetsvoorstel ten minste 22); indien aan het gebruik voor privédoeleinden een grotere waarde moet worden toegekend, kan een hoger forfait in aanmerking worden genomen (zie onder andere Kamerstukken II 1998/99, 26 727, nr. 3, blz. 186). Deze mogelijkheid wordt in de praktijk slechts bij hoge uitzondering toegepast. Voor de leesbaarheid wordt in deze memorie van toelichting geabstraheerd van deze wettelijke mogelijkheid.

Met de wijziging in artikel I, onderdeel A, onder 10, is eveneens geen inhoudelijke wijziging beoogd. Voorgesteld wordt om de definities die thans nog over artikel 3.20, vierde, vijfde en zevende lid, van de Wet IB 2001 zijn verspreid op te nemen in het vijfde lid van dat artikel. Onderdeel a definieert het begrip 'auto', onderdeel b het begrip 'waarde van de auto' en onderdeel c het begrip 'CO<sub>2</sub>-uitstoot van een auto'. Het huidige tiende tot en met veertiende lid van genoemd artikel worden in dat kader vernummerd tot zesde tot en met tiende lid.

Als gevolg van het opnemen van het overgangsrecht voor auto's met een DET van vóór 1 januari 2017 in artikel 10a.4 van de Wet IB 2001, kunnen de bestaande overgangsbepalingen, opgenomen in artikel 3.20, vijftiende tot en met negentiende lid, van de Wet IB 2001, vervallen. Het in artikel I, onderdeel A, onder 12, voorgestelde artikel 3.20, elfde lid, van de Wet IB 2001 bewerkstelligt voor nieuwe auto's vanaf 2017 dat wanneer de percentages of CO<sub>2</sub>-uitstootgrenzen in artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 worden aangepast, die aanpassing niet van invloed is op de hoogte van de in aanmerking te nemen onttrekking voor het privégebruik van de auto voor het restant van de periode van 60 maanden na de eerste dag van de maand volgend op de DET van de auto. Voor de hoogte van de korting voor het restant van de periode is dus niet van belang of er één of meerdere (achtereenvolgende) wijzigingen zijn in de kortingspercentages of CO<sub>2</sub>-uitstootgrenzen.

Ten slotte wordt het huidige twintigste lid van artikel 3.20 van de Wet IB 2001 vernummerd tot twaalfde lid.

*Artikel I, onderdeel B (artikel 10a.4 van de Wet inkomstenbelasting 2001)*

Voorgesteld wordt al het overgangsrecht bij artikel 3.20 van de Wet IB 2001 voor auto's met een DET van uiterlijk 31 december 2016 onder te brengen in één artikel in hoofdstuk 10A van de Wet IB 2001, te weten artikel 10a.4 van de Wet IB 2001. In dat kader wordt ook het opschrift van genoemd artikel 10a.4 aangepast. Hierna worden de verschillende leden toegelicht.

*Artikel 10a.4, eerste lid: overgangsrecht algemeen bijtellingspercentage*

Het voorgestelde artikel 10a.4, eerste lid, van de Wet IB 2001 betreft het overgangsrecht voor het bepalen van de onttrekking voor het privégebruik van een auto van de zaak voor auto's met een DET van vóór 1 januari 2017, maar die niet meer dan 15 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen. Voor deze auto's wordt bepaald dat 25% van de waarde van de auto als onttrekking in aanmerking wordt genomen. Voor deze auto's wordt derhalve het bestaande regime gecontinueerd.

*Artikel 10a.4, tweede lid: overgangsrecht CO<sub>2</sub>-uitstootgerelateerde kortingen*

In het voorgestelde artikel 10a.4, tweede lid, van de Wet IB 2001 is het overgangsrecht voor CO<sub>2</sub>-uitstootgerelateerde kortingen opgenomen voor auto's met een DET van vóór 2017.

De hoofdregel voor deze auto's is vanaf 2017 dat de (oorspronkelijke) milieugerelateerde korting op de bijtelling van kracht blijft gedurende 60 maanden na de maand waarin de auto voor het eerst te naam is gesteld in het kentekenregister. Na de periode van 60 maanden, dan wel, indien die datum is gelegen voor 1 januari 2017, per 2017 geldt dat de actuele tekst van artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 leidend is voor de vraag of nog een korting op de bijtelling

van toepassing is en hoe groot die korting is. Dit is moet jaarlijks worden gezien. Een uitzondering op deze hoofdregel is opgenomen in artikel 10a.4, derde lid, van de Wet IB 2001.

*Artikel 10a.4, derde lid: uitzondering overgangsrecht voor auto's met eerste tenaamstelling vóór 1 juli 2012 én een destijds lage CO<sub>2</sub>-uitstoot*

In het huidige artikel 3.20, vijftiende lid, aanhef en onderdelen b, c en d, en zestiende lid, van de Wet IB 2001 is bepaald dat voor een bepaalde categorie auto's waarvan het kenteken vóór 1 juli 2012 voor het eerst te naam is gesteld, de onttrekking van 25% van de waarde van de auto wordt verlaagd met de korting die voor die auto van toepassing was volgens de bepalingen die golden op 30 juni 2012, kort gezegd, zolang de auto aan dezelfde automobilist voor privégebruik ter beschikking staat. Artikel 10a.4, derde lid, van de Wet IB 2001 geeft uitvoering aan de eerbiediging van het bestaande overgangsrecht tot en met 31 december 2018 voor de groep auto's waarvoor op 31 december 2016 op grond van artikel 3.20, vijftiende lid, aanhef en onderdelen b, c of d, of zestiende lid, van de Wet IB 2001 een korting op de onttrekking van toepassing is van 5% dan wel 11% van de waarde van de auto, waardoor de betreffende automobilisten handelingsperspectief hebben. Vanaf 2019 vervalt de milieugerelateerde korting voor deze auto's.

*Artikel 10a.4, vierde lid: overgangsrecht Wegenverkeerswet*

In het voorgestelde artikel 10a.4, vierde lid, van de Wet IB 2001 wordt het met de wijziging van de Wegenverkeerswet per 1 januari 2014 verband houdende overgangsrecht opgenomen, dat thans nog is opgenomen in artikel 10a.14 van de Wet IB 2001.

*Artikel 10a.4, vijfde lid: overgangsbepaling in verband met wijziging artikel 3.20 per 1 juli 2006*

In het voorgestelde artikel 10a.4, vijfde lid, van de Wet IB 2001 wordt de huidige tekst van artikel 10a.4 van de Wet IB 2001 in aangepaste vorm opgenomen. Met de aanpassing is geen inhoudelijke wijziging beoogd, maar uitsluitend een verbetering van de zelfstandige leesbaarheid van de bepaling en een aanpassing van een verwijzing.

*Artikel I, onderdeel C (artikel 10a.14 van de Wet inkomstenbelasting 2001)*

Artikel 10a.14 van de Wet IB 2001 vervalt gelet op het voorgestelde artikel 10a.4, vierde lid, van de Wet IB 2001.

*Artikel I, onderdeel D (artikel 10b.1 van de Wet inkomstenbelasting 2001)*

Met de toevoeging van een vierde lid aan artikel 10b.1 van de Wet IB 2001 gaat ook voor artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 een horizonbepaling gelden. Met het vervallen van artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 wordt bewerkstelligd dat vanaf 2021 voor nieuwe auto's geen op de CO<sub>2</sub>-uitstoot gebaseerde korting op de onttrekking meer geldt. Wel geldt op grond van het overgangsrecht in de voorgestelde artikelen 3.20, elfde lid, en 10a.4, tweede lid, van de Wet IB 2001 dat voor auto's met DET van vóór 2021 ook na 2021 nog kortingen aan de orde (kunnen) zijn. De korting zal in ieder geval behouden blijven gedurende 60 maanden gerekend vanaf de eerste dag van de maand volgend op de DET van de auto.

## **Artikel II**

*Artikel II, onderdeel A (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)*

Voorgesteld wordt om per 1 januari 2018 in artikel 3.20, tweede lid, onderdeel b, van de Wet IB 2001 te bepalen dat voor nieuwe auto's in 2018 met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van hoger dan 0 gram per kilometer, maar niet hoger dan 50 gram per kilometer, een korting op de onttrekking van 3% van toepassing is. Op grond van artikel 3.20, elfde lid, van de Wet IB 2001, zoals dit ingevolge dit wetsvoorstel met ingang van 1 januari 2017 komt te luiden, zal de korting voor deze nieuwe auto's gelden gedurende 60 maanden vanaf de eerste dag van de maand volgend op de datum van eerste toelating van de auto.

*Artikel II, onderdeel B (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)*

In het Belastingplan 2014 is bepaald dat artikel 10b.1, derde lid, van de Wet IB 2001 per 1 januari 2018 vervalt. Daarom dient het ingevolge artikel I, onderdeel D, per 1 januari 2017 aan genoemd artikel 10b.1 toe te voegen vierde lid met ingang van 1 januari 2018 te worden vernummerd tot derde lid.

## **Artikel III**

*Artikel III, onderdeel A (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)*

Voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 0 gram per kilometer geldt een korting op de onttrekking van 18% van de waarde van de auto. Per 1 januari 2019 wordt deze korting voor nieuwe auto's op grond van het voorgestelde artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001, gemaximeerd op een waarde van de auto van € 50.000, zodat de korting maximaal 18% van € 50.000 = € 9.000 bedraagt. De bovengenoemde maximering van de korting geldt niet voor auto's waarvan de motor wordt aangedreven door waterstof: voor die auto's geldt ook voor het meerdere een korting op de onttrekking van 18% van de waarde van de auto.

Zoals is toegelicht in het algemeen deel van deze memorie, komt de korting op de onttrekking voor nieuwe auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot die hoger is dan 0 gram per kilometer, maar niet hoger dan 50 gram per kilometer vanaf 2019 te vervallen. Deze categorie wordt daarom niet opgenomen in de vanaf 1 januari 2019 geldende tekst van artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001.

*Artikel III, onderdeel B (artikel 10a.4 van de Wet inkomstenbelasting 2001)*

Het in het voorgestelde artikel 10a.4, derde lid, van de Wet IB 2001 opgenomen overgangsrecht is per 1 januari 2019 uitgewerkt en die bepaling kan daarom per die datum vervallen.

## **Artikel IV**

*Artikel IV, onderdeel A (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)*

Bij het doorvoeren van de in het algemeen deel van deze memorie toegelichte wijzigingen in de bijtelling van het privégebruik van de auto van de zaak wordt van de gelegenheid

gebruikgemaakt om artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964 (Wet LB 1964) meer te stroomlijnen en het overgangsrecht voor auto's met een DET van uiterlijk 31 december 2016 niet langer in het artikel zelf op te nemen, maar in artikel 36c van de Wet LB 1964. Daarnaast worden enkele wijzigingen van redactionele aard aangebracht.

Voor de toelichting op de wijzigingen van artikel 13bis van de Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel I, onderdeel A, opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

*Artikel IV, onderdeel B (artikel 35o van de Wet op de loonbelasting 1964)*

Met de invoeging van hoofdstuk VIIB gaat voor artikel 13bis, tweede lid, van de Wet LB 1964 een horizonbepaling gelden. Voor de toelichting op de horizonbepaling wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel I, onderdeel D, opgenomen wijziging van artikel 10b.1 van de Wet IB 2001.

*Artikel IV, onderdeel C (artikel 36c van de Wet op de loonbelasting 1964)*

Voorgesteld wordt al het overgangsrecht bij artikel 13bis van de Wet LB 1964 voor auto's met een DET van uiterlijk 31 december 2016 onder te brengen in één artikel in hoofdstuk VIII Overgangs- en slotbepalingen van de Wet LB 1964, te weten artikel 36c van de Wet LB 1964. Voor de toelichting op de verschillende leden van artikel 36c van de Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel I, onderdeel B, opgenomen wijziging van artikel 10a.4 van de Wet IB 2001.

*Artikel IV, onderdeel D (artikel 39h van de Wet op de loonbelasting 1964)*

Artikel 39h van de Wet LB 1964 kan gelet op het voorgestelde artikel 36c, vierde lid, van de Wet LB 1964 vervallen.

## **Artikel V**

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

Voor de toelichting op deze wijziging van artikel 13bis van de Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel II, onderdeel A, opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

## **Artikel VI**

*Artikel VI, onderdeel A (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)*

Voor de toelichting op deze wijziging van artikel 13bis van de Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel III, onderdeel A, opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

*Artikel VI, onderdeel B (artikel 36c van de Wet op de loonbelasting 1964)*

Voor de toelichting op deze wijziging van artikel 36c van de Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel III, onderdeel B, opgenomen wijziging van artikel 10a.4 van de Wet IB 2001

## **Artikel VII**

*Artikel VII, onderdeel A (artikel 1 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

De wijziging van artikel 1, vijfde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Wet BPM 1992) betreft een technische aanpassing van de verwijzing naar een tweetal leden van artikel 9 van de Wet BPM 1992. Deze houdt verband met de wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2017 ingevolge artikel VII, onderdeel B, waarbij in artikel 9 van de Wet BPM 1992 een lid wordt ingevoegd waarop genoemd artikel 1 eveneens betrekking heeft in verband met het feit dat in dat ingevoegde lid ook een tabel is opgenomen die mede betrekking heeft op de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

*Artikel VII, onderdeel B (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie wordt de tariefstructuur in de BPM voor personenauto's aangepast. De (progressieve) structuur van de heffing van BPM van personenauto's, gebaseerd op de CO<sub>2</sub>-uitstoot, wordt in stand gehouden, met een jaarlijkse aanscherping van de CO<sub>2</sub>-schijfgrenzen voor de BPM-tarieven. Ook de dieseltoeslag blijft in stand. De CO<sub>2</sub>-grens voor de dieseltoeslag wordt jaarlijks aangescherpt. De vaste voet voor personenauto's in de BPM wordt verhoogd van € 175 naar € 350. Tegelijkertijd wordt het CO<sub>2</sub>-aandeel in de BPM verminderd. De belastingdruk in de schijven 0 en 1 wordt verlaagd en in schijf 2 verhoogd. Artikel VII, onderdeel B, eerste lid, voorziet in de hiervoor genoemde aanpassingen van artikel 9 van de Wet BPM 1992.

In artikel VII, onderdeel B, tweede lid, is een aparte tarieftabel opgenomen voor plug-in hybride elektrische personenauto's. Onder een plug-in hybride elektrische personenauto wordt verstaan een personenauto met ten minste twee verschillende energie-omzetters en ten minste twee verschillende energie-opslagsystemen aan boord ten behoeve van de mechanische aandrijving van de auto, waarbij in ieder geval energie wordt geput uit een opslagvoorziening voor elektrische energie of -kracht en die voorziening ook door middel van een externe bron oplaadbaar is. Bij twee verschillende energie-omzetters aan boord van een auto kan worden gedacht aan een verbrandingsmotor en een elektromotor. Een voorbeeld van twee verschillende energie-opslagsystemen aan boord van een auto is een benzinetank en een batterij. De definitie van een plug-in hybride elektrische personenauto is afgeleid van de definitie van een hybride elektrisch voertuig zoals opgenomen in artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen waarbij als additionele voorwaarde is opgenomen dat de opslagvoorziening voor elektrische energie of elektrische kracht ook door middel van een externe bron oplaadbaar is. Die externe bron is bijvoorbeeld een stopcontact. Door de aparte tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's komt de BPM-druk op plug-in hybride elektrische personenauto's, gezien vanuit het praktijkverbruik, meer in lijn met de BPM-druk op conventionele auto's met een vergelijkbare CO<sub>2</sub>-

uitstoot. De nieuwe tariefstructuur voor plug-in hybride elektrische personenauto's kent, in afwijking van de huidige structuur voor conventionele personenauto's, drie schijven en kent een vaste voet van nul euro. Voor de plug-in hybride elektrische personenauto's geldt wel dezelfde dieseltoeslag als voor conventionele personenauto's.

*Artikel VII, onderdeel C (artikel 9c van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

Ten eerste betreft de wijziging van artikel 9c van de Wet BPM 1992 een technische aanpassing van de verwijzing naar enkele leden van artikel 9 van de Wet BPM 1992. Deze houdt verband met de wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2017 ingevolge artikel VII, onderdeel B, waarbij een nieuw tweede lid wordt ingevoegd in artikel 9 van de Wet BPM 1992 met als gevolg dat het bestaande tweede lid wordt vernummerd naar derde lid.

Ten tweede wordt de horizonbepaling in artikel 9c van de Wet BPM 1992 aangepast, zodat de huidige vrijstelling in de BPM voor nulmissieauto's voor een periode tot en met het kalenderjaar 2020 kan worden gehandhaafd.

*Artikel VII, onderdeel D (artikel 10 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

De wijziging van enkele leden van artikel 10 van de Wet BPM 1992 betreft een technische aanpassing van de verwijzing naar met name genoemde leden van artikel 9 van de Wet BPM 1992. Deze houdt verband met de wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2017 ingevolge artikel VII, onderdeel B, waarbij onder meer de leden van artikel 9 van de Wet BPM 1992 worden vernummerd.

*Artikel VII, onderdeel E (artikel 16b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

De wijziging van artikel 16b, eerste lid, van de Wet op de BPM 1992 voorziet er in dat de inflatiecorrectie ook gaat gelden voor de vaste voet. Onverminderd de indexering in artikel VIII van het onderhavige voorstel, wordt de jaarlijkse indexering voor de inflatie ook van toepassing op de vaste voet met ingang van 2017. Tevens voorziet de wijziging van artikel 16b, eerste lid, van de Wet BPM 1992 in de inflatiecorrectie van de BPM-tarieven voor plug-in hybride elektrische personenauto's, die worden opgenomen in artikel 9, tweede lid, van de Wet BPM 1992 ingevolge artikel VII, onderdeel B, van dit voorstel.

De wijziging van artikel 16b, tweede lid, van de Wet BPM 1992 is van technische aard en hangt samen met de wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2017 ingevolge artikel VII, onderdeel B, waarbij in artikel 9 van de Wet BPM 1992 een lid wordt ingevoegd waarin een tabel is opgenomen die bedragen bevat die ook jaarlijks moeten kunnen worden geïndexeerd met de van toepassing zijnde tabelcorrectiefactor.

### **Artikelen VIII, IX en X**

*Artikelen VIII, IX en X (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

Artikel VII, onderdeel B, voorziet in een nieuwe BPM-tarief tabel voor personenauto's en voor plug-in hybride elektrische personenauto's.

De bedragen in deze tabellen zijn gebaseerd op prijspeil 2015. Het is gebruikelijk dat de tabeltarieven jaarlijks worden geïndexeerd. Daarnaast vindt er zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie in de periode van 2017 tot en met 2020 een stapsgewijze afbouw plaats van de BPM-tabeltarieven, met uitzondering van de vaste voet.

In artikelen VIII, IX en X is de rekenslag opgenomen die nodig is om de op personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's van toepassing zijnde bedragen in de tabel en dieseltoeslag op het prijspeilniveau van 2017 te krijgen. Dit betekent dat de bedragen in de vierde kolom van de tabel evenals de vaste voet en de dieseltoeslag ten eerste worden gecorrigeerd voor de inflatie bij het begin van het kalenderjaar 2016 (artikel VIII). Vervolgens worden de hiervoor genoemde bedragen vermenigvuldigd met de tabelcorrectiefactor voor het kalenderjaar 2017 (artikel X). Daarna wordt de in Autobrief II aangekondigde tariefverlaging in verband met de afbouw van de BPM toegepast op de bedragen in de vierde kolom en op de dieseltoeslag (artikel IX). Voor het jaar 2017 gaat het om een verlaging van 0,79 procent. De verlaging wordt niet toegepast op de vaste voet met het oog op het zo robuust mogelijk houden van de eerste schijf en de CO<sub>2</sub>-afhankelijkheid in de BPM te verminderen.

De in de tabel opgenomen bedragen luiden in hele euro's en de dieseltoeslag in hele eurocenten. In verband met het feit dat niet-afgeronde bedragen het uitgangspunt vormen voor de indexatie aan de inflatie door middel van de tabelcorrectiefactor en de voornoemde tariefverlaging is er niet voor gekozen om direct in de tabellen de toe te passen tarieven die gelden voor het kalenderjaar 2017 in hele euro's dan wel de toeslag in hele eurocenten op te nemen. Dit zou namelijk leiden tot ongewenste budgettaire consequenties die door zouden werken in de toekomst. Derhalve is er voor gekozen de tariefberekeningen voor het kalenderjaar 2017 te starten vanuit de bedragen die zijn gebaseerd op het prijspeil van het jaar 2015. Ook voor de jaren na 2017 zullen de niet-afgeronde bedragen het uitgangspunt vormen bij het toepassen van de tabelcorrectiefactor die dan geldt bij het begin van het kalenderjaar en de tariefverlagingen in de jaren tot en met 2020.

## **Artikel XI**

*Artikel XI (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie zullen de CO<sub>2</sub>-schijfgrenzen voor de BPM-tarieven voor personenauto's en de CO<sub>2</sub>-grens voor de dieseltoeslag voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's in de periode van 2017 tot en met 2020 jaarlijks worden aangescherpt in lijn met de technologische ontwikkeling. Artikel XI voorziet in de aanscherping van de hiervoor genoemde grenzen met ingang van 1 januari 2018.

## **Artikelen XII en XIII**

*Artikelen XII en XIII (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*



In verband met de in Autobrief II aangekondigde afbouw van de BPM worden met ingang van 1 januari 2018 de BPM-tarieven, inclusief de dieseltoeslag, voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's met 3,63 percent verlaagd. De verlaging wordt niet toegepast op de vaste voet. Ingevolge artikel XIII vindt de verlaging van de tarieven plaats nadat de tabeltarieven en de dieseltoeslag aan het begin van het kalenderjaar 2018 worden gecorrigeerd met de tabelcorrectiefactor voor de inflatie op grond van artikel 16b van de Wet BPM 1992.

### **Artikelen XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX en XXI**

*Artikelen XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX en XXI (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie zullen de CO<sub>2</sub>-schijfgrenzen voor de BPM-tarieven voor personenauto's en de CO<sub>2</sub>-grens voor de dieseltoeslag voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's in de periode van 2017 tot en met 2020 jaarlijks worden aangescherpt in lijn met de technologische ontwikkeling. Artikel XIV, eerste en derde lid, voorziet in de aanscherping van de hiervoor genoemde grenzen in artikel 9 van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2019.

Artikel XIV, tweede lid, voorziet in een aanpassing van de aparte tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's in genoemd artikel 9 met ingang van 1 januari 2019. Deze tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's is gebaseerd op prijspeil 2015. In de artikelen XV, XVI, XVII, XVIII en XIX is de rekenslag opgenomen die nodig is om de bedragen in de tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's op het prijspeelniveau van 2019 te krijgen. Hiervoor zijn achtereenvolgend de hierna beschreven stappen nodig. Ingevolge artikel XV worden de in artikel XIV opgenomen bedragen in de vierde kolom van de tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's gecorrigeerd voor de inflatie voor het kalenderjaar 2016. Vervolgens worden die bedragen ingevolge artikel XVI gecorrigeerd voor de inflatie voor het kalenderjaar 2017. Ingevolge artikel XVII worden de naar het prijsniveau van 2017 gecorrigeerde bedragen in de vierde kolom van de tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's verlaagd met 0,79 percent, zijnde de in Autobrief II aangekondigde tariefverlaging voor het jaar 2017 in verband met de afbouw van de BPM. Vervolgens worden deze bedragen ingevolge artikel XVIII gecorrigeerd voor de inflatie voor het kalenderjaar 2018 om daarna op grond van artikel XIX te worden verlaagd met 3,63 percent, zijnde de in Autobrief II aangekondigde tariefverlaging voor het jaar 2018 in verband met de afbouw van de BPM.

Na de hiervoor beschreven rekenslag vindt bij het begin van het kalenderjaar 2019 artikel 16b van de Wet BPM 1992 toepassing en lopen de bedragen genoemd in dat artikel weer gewoon mee met de jaarlijkse aanpassing aan de inflatie met behulp van de tabelcorrectiefactor.

Na toepassing van artikel 16b van de Wet BPM 1992 bij het begin van het kalenderjaar 2019 wordt artikel XX toegepast. Ingevolge artikel XX worden met ingang van 1 januari 2019 de BPM-tarieven, inclusief de dieseltoeslag, voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's met 6,03 percent verlaagd. De verlaging wordt niet toegepast op de vaste voet.

De in de tabel opgenomen bedragen luiden in hele euro's en de dieseltoeslag in hele eurocenten. De niet-afgeronde bedragen vormen steeds het uitgangspunt voor de indexatie bij het begin van het volgende kalenderjaar en de tariefverlagingen in de jaren tot en met 2020.

## **Artikel XXII**

*Artikel XXII (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie zullen de CO<sub>2</sub>-schijfgrenzen voor de BPM-tarieven voor personenauto's en de CO<sub>2</sub>-grens voor de dieseltoeslag voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's in de periode van 2017 tot en met 2020 jaarlijks worden aangescherpt in lijn met de technologische ontwikkeling. Artikel XXII voorziet in de aanscherping van de hiervoor genoemde grenzen in artikel 9, eerste lid, van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2020.

## **Artikelen XXIII en XXIV**

*Artikelen XXIII en XXIV (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)*

In verband met de in Autobrief II aangekondigde afbouw van de BPM worden met ingang van 1 januari 2020 de BPM-tarieven, inclusief de dieseltoeslag, voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's met 2,30 percent verlaagd. De verlaging wordt niet toegepast op de vaste voet. Ingevolge artikel XXIV vindt de verlaging van de tarieven plaats nadat de tabeltarieven, de vaste voet en de dieseltoeslag aan het begin van het kalenderjaar 2020 worden gecorrigeerd voor de inflatie op grond van artikel 16b van de Wet BPM 1992.

## **Artikel XXV**

*Artikel XXV, onderdeel A (artikel 22 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

Zoals toegelicht in het algemeen deel van de toelichting vervalt de forfaitaire gewichtscorrectie voor elektrische en (semi-)elektrische personenauto's met ingang van 1 januari 2017 teneinde plug-in hybride elektrische personenauto's meer en meer als reguliere personenauto's te behandelen. Hiertoe strekt het vervallen van artikel 22, derde lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MRB 1994). Voor bestelauto's blijft een forfaitaire gewichtscorrectie wel van toepassing. Dit wordt geregeld in artikel XXV, onderdeel E, van dit wetsvoorstel.

*Artikel XXV, onderdeel C (artikel 23 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

Aangezien bij artikel XXV, onderdeel A, artikel 22, derde lid, van de Wet MRB 1994 vervalt, dient de verwijzing in artikel 23 van de Wet MRB 1994 naar dat artikellid te vervallen.

*Artikel XXV, onderdeel D (artikel 23b van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 23b van de Wet MRB 1994 is een technische wijziging als gevolg van de vernummering in artikel 9 van de wet BPM, zoals geregeld in artikel VII van dit wetsvoorstel. Hiermee wordt voor de Wet MRB 1994 geen inhoudelijke wijziging beoogd.

*Artikel XXV, onderdeel E (artikel 24aa van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

In tegenstelling tot de huidige forfaitaire gewichtscorrectie van 125 kilogram voor (semi-) elektrische personenauto's die met ingang van 1 januari 2017 komt te vervallen, blijft genoemde gewichtscorrectie tot en met het kalenderjaar 2020 gelden voor hybride elektrische bestelauto's. Het voorgestelde artikel XXV, onderdeel E, van dit wetsvoorstel regelt dit. De omschrijving van wat onder een hybride elektrische bestelauto moet worden verstaan, wordt, in tegenstelling tot de in Artikel VII, onderdeel B, voorgestelde wijziging van de Wet BPM 1992, niet aangepast. De omschrijving wordt alleen binnen hoofdstuk IV verplaatst van afdeling 1 naar afdeling 3, de afdeling die uitsluitend ziet op bestelauto's. Hiermee is dan ook geen inhoudelijke wijziging beoogd.

### **Artikel XXVI**

*Artikel XXV, onderdeel B en artikel XXVI (artikelen 23 en 81a van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

Artikel XXV, onderdeel B, strekt tot een eenmalige verlaging van de in de Wet MRB 1994 geldende tarieven voor personenauto's met 2 percent voor het jaar 2017. De verlaging geldt ook voor bestelauto's van particulieren, aangezien artikel 24 van de Wet MRB 1994 artikel 23 van die wet van overeenkomstige toepassing verklaart. Deze verlaging wordt berekend na de indexatie ingevolge artikel 81a van de Wet MRB 1994.

### **Artikel XXVII**

*Artikel XXVII, onderdeel A (artikel 23 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

In het algemeen deel is toegelicht dat met ingang van 1 januari 2019 een toeslag in de motorrijtuigenbelasting (MRB) wordt ingevoerd voor vervuilende dieselpersonenauto's met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 milligram per kilometer. Voor dieselpersonenauto's wordt een toeslag geheven van 15 percent van de MRB inclusief provinciale opcenten. De toeslag wordt onderdeel van het rijksdeel van de MRB en niet van de provinciale grondslag. De toeslag is daarom technisch vormgegeven als toeslag van 19 percent op het rijksdeel van de MRB. In absolute bedragen komt dit neer op hetzelfde bedrag aan toeslag wanneer 15 percent van de MRB inclusief provinciale opcenten zou worden geheven.

Artikel XXVII, onderdeel A, beoogt die toeslag te regelen. Aangesloten is bij de norm voor fijnstofuitstoot, bedoeld in bijlage I, tabel 1, van Verordening (EG) nr. 715/2007.<sup>2</sup> Voor het bepalen van de fijnstofuitstoot wordt aangesloten bij de fijnstofuitstoot op de DET zoals deze bij de Dienst Wegverkeer (RDW) geregistreerd staat in het kentekenregister. Verder moet het gaan om voertuigen die een DET hebben die is gelegen voor 1 september 2009.

Voertuigen met een typegoedkeuring volgens Euro-5 en Euro-6 voldoen van rechtswege aan de fijnstof norm van 5 maximaal milligram per kilometer. Voor deze voertuigen is de fijnstoftoeslag dan ook niet van toepassing. Van de voertuigen met een typegoedkeuring volgens

---

<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171).

Euro-3 en Euro-4 is in principe de hoogte van de fijnstofuitstoot bij de RDW bekend. Zoals gememoreerd in het algemene deel worden deze gegevens, waar zij nog niet bekend zijn, de komende jaren in overleg met de RDW aangevuld. Overigens worden ook voor andere Euro- klassen, waar mogelijk, de gegevensadministratie van de RDW aangevuld. Voor zover bij Euro-3 en Euro-4 personenauto's de uitstootgegevens, bij de RDW niet beschikbaar zijn, wordt teruggevallen op de peildatum van 1 september 2009. Dat is namelijk de datum vanaf welk de Europese Euro 5- norm (maximaal 5 milligram fijnstofuitstoot per kilometer) verplicht is voor nieuwe typen personenauto's en lichte bestelauto's. Op het moment dat de DET van een voertuig is gelegen voor de peildatum van 1 september 2009 en de fijnstofuitstoot niet in het kentekenregister is opgenomen, wordt het betreffende voertuig geacht een fijnstofuitstoot te hebben van meer dan 5 milligram per kilometer.

Niet is uit te sluiten dat personenauto's met een DET van voor 1 september 2009 een fijnstofuitstoot hebben van minder dan 5 milligram per kilometer. Indien belastingplichtige meent dat dit het geval is, wordt aan hem de mogelijkheid gegeven hiervoor bewijs te leveren. Normaliter blijkt de omvang van de emissie van deeltjes (fijnstofuitstoot) per kilometer uit een voor de personenauto verleende typegoedkeuring. In het kentekenregister wordt in de regel de omvang van de fijnstofuitstoot van personenauto's met een Europese typegoedkeuring (ETG) of nationale typegoedkeuring vermeld. Indien voor de personenauto geen typegoedkeuring, maar een individuele goedkeuring is verleend, blijkt de omvang van de uitstoot uit deze goedkeuring. De personenauto zal voor zo'n individuele goedkeuring ter keuring moeten worden aangeboden bij een keuringstation van de RDW. Bij die keuring dient belanghebbende het EU-goedkeuringsformulier (het zogenoemde emissiecertificaat of type VI testcertificaat) te overleggen, alsmede in voorkomend geval het testrapport. Een andere mogelijkheid om de omvang van de fijnstofuitstoot aan te tonen is een testrapport van een individuele keuring inzake de omvang van de uitstoot van deeltjes, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, tabel 1, van Verordening (EG) nr. 715/2007, voornoemd. Hiermee heeft belanghebbende de mogelijkheid om de uitstoot van deeltjes te laten bepalen door bijvoorbeeld TNO. Een vierde wijze waarop de omvang van fijnstofuitstoot kan worden aangetoond, is het overleggen van het certificaat van overeenstemming (artikel 18 van Richtlijn 2007/46/EG) dat behoort bij de personenauto.<sup>3</sup> Het certificaat van overeenstemming is het 'geboortebewijs' van de personenauto. Een certificaat van overeenstemming wordt door de fabrikant afgegeven voor een personenauto dat is gebouwd volgens een Europese typegoedkeuring. Een certificaat van overeenstemming vermeldt de specificaties conform de criteria van de ETG zoals onder meer de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de fijnstofuitstoot van de personenauto. In principe moet het certificaat van overeenstemming met ieder voertuig worden meegeleverd. Daarnaast is het mogelijk een duplicaat certificaat van overeenstemming achteraf opnieuw aan te vragen bij de fabrikant van de personenauto.

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

---

<sup>3</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PbEU 2007, 263).

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze toelichting wordt met ingang van 1 januari 2019 het half tarief voor plug-in hybride elektrische personenauto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van niet hoger dan 50 gram per kilometer omgezet in een driekwart tarief. Dit onderdeel beoogt dat te regelen.

*Artikel XXVII, onderdeel C (artikel 24 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

Bij de voorgestelde wijziging van artikel 23 van de Wet MRB 1994, door toevoeging van het vierde en vijfde lid bij artikel XXVII, onderdeel A, is reeds aangegeven dat met ingang van 1 januari 2019 een fijnstoftoeslag van 15 percent van de MRB inclusief opcenten wordt ingevoerd voor vervuilende dieselpersonenauto's met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 milligram per kilometer. Omdat de toeslag onderdeel wordt van het rijksdeel van de MRB en niet van provinciale opslag, is deze technisch vormgegeven als toeslag van 19 percent op het rijksdeel van de MRB. In het algemeen deel is toegelicht dat met ingang van 1 januari 2019 een dergelijke toeslag van 15 percent ook gaat gelden voor vervuilende bestelauto's. Net als voor personenauto's geldt voor bestelauto's met een typegoedkeuring volgens Euro-5 en Euro-6 dat zij van rechtswege voldoen aan de fijnstofnorm van maximaal 5 milligram per kilometer. Voor deze voertuigen geldt dan ook geen fijnstoftoeslag. Voor het bepalen van de fijnstofuitstoot wordt aangesloten bij de fijnstofuitstoot op de DET zoals deze bij de RDW geregistreerd staat in het kentekenregister. De fijnstofuitstoot van bestelauto's met een typegoedkeuring volgens Euro-3 en Euro-4 is in principe bij de RDW bekend. Zoals gememoreerd in het algemene deel worden deze gegevens, waar zij nog niet bekend zijn, de komende jaren in overleg met de RDW aangevuld. Overigens worden ook voor andere Euro-klassen, waar mogelijk, de gegevensadministratie van de RDW aangevuld. Voor zover bij Euro-3 en Euro-4 bestelauto's de uitstootgegevens, bij de RDW niet beschikbaar zijn, wordt ook hier teruggevallen op de peildatum van 1 september 2009. In de toelichting bij artikel XXVII, onderdeel A, is reeds toegelicht dat met deze peildatum wordt aangesloten bij de datum vanaf welk de Europese Euro-5 norm verplicht is voor alle nieuwe geregistreerde voertuigen. Op het moment dat de DET van een bestelauto is gelegen voor de peildatum van 1 september 2009, wordt het betreffende voertuig geacht niet te voldoen aan de grenswaarde die geldt voor de fijnstofuitstoot. Bij bestelauto's gaat het uitsluitend om auto's die bij aanvang van een tijdvak een datum eerste toelating hebben die 12 jaar of langer geleden is gelegen. Dit extra criterium voor bestelauto's is nodig, omdat anders bij de invoering van de fijnstoftoeslag een te grote groep hiermee in aanraking komt. Dit onderdeel beoogt het vorenstaande te regelen. De leeftijd van een bestelauto wordt bij aanvang van een tijdvak eveneens bepaald aan de hand van de DET.

*Artikel XXVII, onderdeel D (artikel 24aa van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

De aanpassing van artikel 24aa van de Wet MRB 1994 is van technische aard. Doordat bij artikel XXVII, onder C, de bestaande tekst van artikel 24 van die wet als eerste lid wordt genummerd, wordt de verwijzing in genoemd artikel 24aa aangepast.

*Artikel XXVII, onderdelen E en F (artikel 24a en 24b van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

Voor een bestelauto, die is ingericht en wordt gebruikt voor het vervoer van een gehandicapte persoon in de cabine en voor het gelijktijdige vervoer van een niet-opvouwbare

rolstoel ten behoeve van die persoon, geldt onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, dat op verzoek andere belastingtarieven dan die zijn genoemd in artikel 23, eerste lid, van de Wet MRB 1994 worden toegepast en wordt de brandstoftoeslag, die is geregeld in het tweede en derde lid van genoemd artikel 23, niet toegepast. Deze verzoekmogelijkheid wordt bij de onderhavige wijziging duidelijker vastgelegd, zodat hierover geen misverstand kan bestaan.

Het vorenstaande geldt eveneens, zij het dat in dat geval geen verzoek is vereist, voor een bestelauto van een ondernemer als bedoeld in artikel 7 van de Wet op de omzetbelasting 1968, niet zijnde een persoon die ingevolge artikel 7, zesde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 met betrekking tot een bepaalde levering als ondernemer wordt aangemerkt en die de bestelauto meer dan bijkomstig bezigt in het kader van zijn onderneming. Omdat in artikel 24a en 24b van de Wet MRB 1994 niet wordt afgeweken van artikel 24, tweede lid, van die wet, is de fijnstoftoeslag ook onverkort van toepassing op de betreffende bestelauto's voor gehandicapte personen en ondernemers. Wel moet deze fijnstoftoeslag worden berekend over de verschuldigde belasting bedoeld in het eerste lid van artikel 24a, respectievelijk 24b, van de Wet MRB 1994, omdat op basis van deze leden een ander tarief geldt dan het geldende tarief op basis van artikel 23 van de Wet MRB 1994. Met de wijziging van artikel 24a, eerste lid, en artikel 24b, eerste lid, van de Wet MRB 1994 wordt beoogd hierover geen misverstand te laten bestaan.

## **Artikel XXVIII**

*Artikel XXVIII, onderdeel A (artikel 23 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

Met het vervallen van artikel 31 van de Wet MRB 1994 (zie artikel XXVIII, onderdeel B) is niet duidelijk waar in de systematiek van de Wet MRB 1994 volelektrische en volledig door waterstof aangedreven motorvoertuigen onder vallen. Dit onderdeel beoogt te regelen dat dergelijke personenauto's gelijk worden belast als benzineauto's. Vanwege de overeenkomstige toepassing van artikel 23 van de Wet MRB 1994 voor bestelauto's (artikel 24 van de Wet MRB 1994 en verder) geldt voorgaande tarifiering ook voor die categorie motorvoertuigen.

*Artikel XXVIII, onderdeel B (artikelen 23b, 24aa en 31 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)*

Zoals toegelicht in het algemeen deel worden de bestaande vrijstellingen in de MRB voor nulemissie voertuigen tot en met het kalenderjaar 2020 gehandhaafd. De fiscale stimulering van plug-in hybride elektrische personenauto's wordt stapsgewijs afgebouwd. Met ingang van 1 januari 2021 komen de diverse fiscale stimuleringsmaatregelen te vervallen. Naast personenauto's geldt dit ook voor bestelauto's, bestelauto's ingericht voor het vervoer van een gehandicapte persoon, motorrijwielen, vrachtauto's, rijdende winkels, autobussen en buitenlandse motorrijtuigen. Onderdeel B van artikel XXVIII van het onderhavige wetsvoorstel beoogt dit te regelen.

## **Artikel XXIX**

*Artikel XXIX (artikel 222 van de Provinciewet)*

Met de wijziging van artikel 222, derde lid, onderdeel da, van de Provinciewet wordt in de tariefstructuur van de provinciale opcenten gelijke tred gehouden met de in artikel XXVII, onderdeel B, opgenomen wijziging van artikel 23b van de Wet MRB 1994 met betrekking tot het driekwart tarief voor auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van hoger dan 0 gram per kilometer maar niet hoger dan 50 gram per kilometer. De tariefstructuur van de provinciale opcenten volgt namelijk de tariefstructuur van de MRB. Met deze wijziging blijft die structuur in stand. Bij artikel XXX zal met ingang van 1 januari 2021 artikel 222, derde lid, onderdeel da, van de Provinciewet komen te vervallen, aangezien met ingang van die datum ook artikel 23b van de Wet MRB 1994 komt te vervallen.

### **Artikel XXX**

*Artikel XXX (artikel 222 van de Provinciewet)*

Met de wijziging van artikel 222, derde lid, van de Provinciewet wordt in de tariefstructuur van de provinciale opcenten gelijke tred gehouden met het in artikel XXVIII, onderdeel B, geregelde vervallen van artikel 23b van de Wet MRB 1994. De tariefstructuur van de provinciale opcenten volgt namelijk de tariefstructuur van de MRB. Met deze wijziging blijft die structuur in stand.

### **Artikel XXXI**

*Artikel XXXI (inwerkingtreding)*

Deze wet treedt ingevolge artikel XXXI in werking met ingang van 1 januari 2017. In verband met de reeds vanaf 1 januari 2017 beoogde budgettaire effecten (zie paragraaf 6 van het algemeen deel van de memorie van toelichting) wordt hierbij een beroep gedaan op artikel 12 van de Wet raadgevend referendum.

De Staatssecretaris van Financiën,