

Toetsingskader tariefkorting motorrijtuigenbelasting – emissievrije personenauto's.

1. Is sprake van een heldere probleemstelling?

Op dit moment betalen bezitters van een emissievrij voertuig geen motorrijtuigenbelasting (MRB) en per 1 januari 2025 een kwarttarief. Vanaf 1 januari 2026 eindigt deze korting, waardoor vanaf dat moment de MRB van een emissievrije personenauto hoger wordt dan de MRB van een vergelijkbare benzineauto. Dit komt doordat de grondslag van de MRB grotendeels is gebaseerd op het gewicht van het voertuig en emissievrije personenauto's door het gewicht van de accu zwaarder zijn dan vergelijkbare fossiele auto's. Hierdoor stagneert naar verwachting de ingroei van emissievrije auto's in het wagenpark, terwijl deze ingroei nodig is om de klimaatdoelen te halen.

2. Is er noodzaak tot overheidsingrijpen?

De overheid heft MRB op basis van gewicht. Om ervoor te zorgen dat de verschuldigde MRB voor een emissievrije personenauto niet significant hoger wordt dan dat van een vergelijkbare benzineauto wordt er een tariefkorting geïntroduceerd voor emissievrije personenauto's.

3. Is het te bereiken doel helder en eenduidig geformuleerd?

Het doel is om het verschil in de MRB tussen emissievrije personenauto's en benzine personenauto's vanaf 2026 aanzienlijk te verkleinen, zodat de ingroei van emissievrije auto's in het wagenpark niet stagneert.

4. Instrumentkeuze

4a. Kan worden aangetoond waarom financiële interventie de voorkeur verdient boven niet-financiële instrumenten?

Door de huidige grondslag van de motorrijtuigenbelasting moet vanaf 2026 voor een emissievrije personenauto meer MRB worden betaald dan voor een vergelijkbare benzineauto. Het doel is om dit verschil te verkleinen, zodat de ingroei van emissievrije auto's niet stagneert; dit vereist een financiële interventie.

4b. Kan worden aangetoond waarom een subsidie de voorkeur verdient boven een heffing?

Door de huidige grondslag van de motorrijtuigenbelasting moet vanaf 2026 voor een emissievrije personenauto meer MRB worden betaald dan voor een vergelijkbare benzineauto. Gezien dit een nadelige uitwerking van een bestaande belastinggrondslag is, ligt een nieuwe subsidie niet voor de hand. Het kabinet heeft gekozen voor een tariefkorting binnen de MRB, zodat de EV-ingroei niet stagneert.

4c. Kan worden aangetoond waarom een fiscale subsidie de voorkeur verdient boven een directe subsidie?

Door de huidige grondslag van de MRB moet vanaf 2026 voor een emissievrije personenauto meer MRB worden betaald dan voor een vergelijkbare benzineauto. Gezien dit een nadelige uitwerking van een bestaande belastinggrondslag is, ligt een nieuwe subsidie niet voor de hand. Met een apart subsidie-instrument kan immers niet goed worden gecorrigeerd voor het hogere MRB bedrag. Het is daarmee efficiënter om dit mrb-nadeel binnen de mrb op te lossen.

5. Is de maatregel doeltreffend?

Met de tariefkorting wordt beoogd gedeeltelijk te corrigeren voor het technisch meergewicht van emissievrije personenauto's. Daarmee kan stagnatie van de ingroei van emissievrije personenauto's tot en met 2029 worden voorkomen. De maatregel is daarmee doeltreffend. Daarnaast is de prognose dat de maatregel in de periode 2026-2029 voor cumulatief 0,2 Megaton minder CO₂ uitstoot zorgt, door versnelde ingroei van elektrische auto's. De prognose is dat er in 2029 ongeveer 50.000 extra emissievrije auto's in het wagenpark zullen zijn door de maatregel. De jaarlijkse CO₂-uitstoot is naar verwachting in 2029 0,1 Megaton lager.

6. Is de maatregel doelmatig?

De toe te passen tariefskorting is een parameterwijziging. Dit houdt in dat de maatregel relatief makkelijk uitgevoerd kan worden door de Belastingdienst en lage uitvoeringskosten met zich meebrengt. Hierdoor is de maatregel doelmatig in het bereiken van het doel om conventionele en emissievrije personenauto's binnen de motorrijtuigenbelasting gelijkwaardiger te belasten en de ingroei van elektrisch aangedreven personenauto's in het wagenpark niet te laten stagneren. Verder is de korting voor een periode 4 jaar uitgewerkt om burger en bedrijven voor meerdere jaren perspectief te bieden. De (verwachte) CO₂-winst van de korting is relatief beperkt.

7. Is evaluatie van de maatregel voldoende gewaarborgd?

In 2028 evalueert het kabinet de hoogte van de tariefkorting. Hierbij betreft het kabinet ook hoe de tariefkorting uitwerkt voor de verschillende autosegmenten op basis van hun afmeting.

8. Is een horizonbepaling aan de orde?

In de wet zal een horizonbepaling worden opgenomen, waardoor de tijdelijke tariefkorting na 2029 afloopt.