

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2026)

TWEEDE NOTA VAN WIJZIGING

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

1

In artikel I, onderdeel C, onder 2, wordt in het voorgestelde zesde lid “Indien (...) afdeling 7.3 behoren” vervangen door “Ingeval de tot een werkzaamheid als bedoeld in artikel 3.92b behorende vermogensbestanddelen middellijk worden gehouden via een lichaam waarin de belastingplichtige niet een aanmerkelijk belang als bedoeld in hoofdstuk 4 of afdeling 7.3 houdt en die vermogensbestanddelen met ingang van enig tijdstip worden gehouden via een lichaam waarin de belastingplichtige een aanmerkelijk belang houdt” en wordt “moment direct voorafgaand aan het ontstaan van het aanmerkelijk belang” vervangen door “direct daaraan voorafgaande tijdstip”.

2

Artikel II, onderdeel B, komt te luiden:

B

In artikel 10.6ter, vijfde lid, wordt “ $rloz_{t-1}$ ” vervangen door “ $rloz_{t-1} - 3,35$ ”.

3

Het in artikel IV, onderdeel B, voorgestelde artikel 32bc wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vijfde lid wordt “loontijdvak” telkens vervangen door “tijdvak”.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
6. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld voor de beoordeling of voor de toepassing van dit artikel sprake is van woon-werkverkeer.

4

Na artikel XVII, onderdeel A, wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

Aa

Na artikel 27 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 28

In afwijking van dit hoofdstuk, afdeling 3, bedraagt de belasting nihil voor een motorrijtuig van voertuigcategorie N2 als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel b, onder ii, van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en

aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L 151), indien dat motorrijtuig een toegestane maximum massa heeft van 3.500 kilogram of minder.

5

Na artikel XVII wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel XVIII

In de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 vervalt met ingang van 1 januari 2027 artikel 28.

6

Na artikel XIX, onderdeel A, wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

Aa

In artikel 17, derde lid, wordt “300 kubieke meter” telkens vervangen door “50.000 kubieke meter”.

7

Artikel XXI, onderdeel D, komt te luiden:

D

Artikel 18a vervalt.

8

Na artikel XXXV wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel XXXVA

De Wet vrachtwagenheffing wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsbepaling van toegestane maximummassa vervalt.

2. In de alfabetische volgorde worden de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

maximummassa: de technisch toelaatbare maximummassa van een vrachtwagen in beladen toestand;

maximummassa van de combinatie: de maximummassa die, voor zover de vrachtwagen mag worden uitgerust met een of meer aanhangwagens of opleggers, wordt vermeerderd

met de technisch toelaatbare maximummassa van de aanhangwagens of opleggers in beladen toestand die de vrachtwagen maximaal mag trekken;.

3. In de begripsbepaling van Verordening (EU) 2018/858 wordt “30 mei 2019” vervangen door “30 mei 2018”.

B

Artikel 3, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. emissievrij zijn en een maximummassa hebben van maximaal 4.250 kilogram.

C

In de in artikel 5, eerste lid, onderdelen a, b en c, opgenomen tabellen wordt “Toegestane maximummassa (kg)” telkens vervangen door “Maximummassa van de combinatie (kg)”.

D

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid, eerste zin, wordt “toegestane maximummassa” vervangen door “maximummassa van de combinatie”.

2. In het vijfde lid, tweede zin, wordt “dat de vrachtwagen een toegestane maximummassa heeft van meer dan 32.000 kilogram” vervangen door “dat de maximummassa van de combinatie meer dan 32.000 kilogram bedraagt”.

9

Aan artikel XXXVIII wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

F

In artikel LXV, derde lid, wordt “artikel 2, eerste lid,” vervangen door “artikel 30”.

10

Artikel L wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt “onderdeel B” vervangen door “onderdelen Aa en B” en wordt “artikel 2, eerste lid,” vervangen door “artikel 30”.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. In afwijking van het eerste lid treedt artikel XXXVA in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

TOELICHTING

I. Algemeen

Tegengaan structuren lucratiefbelangregeling

In het wetsvoorstel wordt een maatregel voorgesteld die bepaalde onwenselijke structuren in de lucratiefbelangregeling in de inkomstenbelasting tegengaat. De achtergrond van deze in het wetsvoorstel opgenomen maatregel en de lucratiefbelangregeling is nader toegelicht in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel. Hieronder volgt een verkorte weergave hiervan.

Lucratiefbelangregeling en aanmerkelijkbelangvariant

Met name binnen de private-equitypraktijk en in het kader van managementparticipatieregelingen is het mogelijk dat (fonds)managers als onderdeel van hun beloningsstructuur vermogensbestanddelen ontvangen waarmee zij hoge rendementen kunnen behalen. In bepaalde situaties staan de ontvangen rendementen niet in verhouding tot het geïnvesteerde kapitaal of het feitelijk op de investering gelopen risico. Deze rendementen zijn dan (deels) disproportioneel. Dergelijke voordelen zijn daarom onder omstandigheden belast onder de lucratiefbelangregeling. De wetgever heeft bij een dergelijk lucratief belang ervoor gekozen dat in beginsel sprake is van resultaat uit overige werkzaamheden (box 1). Het rendement is daardoor in beginsel volledig belast als arbeidsinkomen in box 1.

Met de lucratiefbelangregeling is onder meer geregeld dat als de belastingplichtige daarvoor kiest de in een kalenderjaar genoten voordelen uit middellijk gehouden lucratieve belangen onder voorwaarden niet in box 1 worden belast als resultaat uit overige werkzaamheden. Daarvoor moet in dat kalenderjaar tot een bedrag van ten minste 95% van die voordelen inkomen uit aanmerkelijk belang worden genoten dat een weerspiegeling is van die voordelen (aanmerkelijkbelangvariant). In dat geval vindt geen box 1-heffing plaats, maar een box 2-heffing over (ten minste 95% van) de genoemde inkomsten.

Maatregel in het wetsvoorstel

Het kabinet stelt in dat kader in het wetsvoorstel een maatregel voor om een onwenselijke structuur te kunnen tegengaan bij de lucratiefbelangregeling. Het gaat hierbij om de situatie waarbij aanvankelijk geen gebruik kan worden gemaakt van de aanmerkelijkbelangvariant, omdat het lucratieve belang niet middellijk wordt gehouden via een lichaam waarin de belastingplichtige een aanmerkelijk belang houdt. Vervolgens wordt het aandelenbelang in dat lichaam op enig moment uitgebreid waardoor vanaf dat moment wel gebruik kan worden gemaakt van de aanmerkelijkbelangvariant. Daarbij

wordt derhalve voor ten minste 95% van de voordelen uit het lucratieve belang inkomen uit aanmerkelijk belang genoten. Bij het ontstaan van het aanmerkelijk belang wordt de verkrijgingsprijs van het aanmerkelijk belang vastgesteld op de waarde in het economische verkeer van het aandelenbelang in de vennootschap waarin het middellijk gehouden lucratieve belang is ondergebracht. Het is denkbaar dat belastingplichtigen zich op het standpunt gaan stellen dat zij onder omstandigheden na liquidatie van die vennootschap of na verkoop van aandelen een verlies uit aanmerkelijk belang kunnen realiseren. Dit verlies zou dan volgens die belastingplichtigen kunnen worden verrekend met de gerealiseerde voordelen in box 2 via de aanmerkelijkbelangvariant. Deze uitkomst is onwenselijk, aangezien hierdoor de belastingheffing in box 2 over voordelen uit lucratief belang per saldo de facto ongedaan wordt gemaakt. Daarom is in het wetsvoorstel een maatregel opgenomen waarmee zeker wordt gesteld dat de belastingheffing in box 2 in deze structuren niet de facto ongedaan kan worden gemaakt.

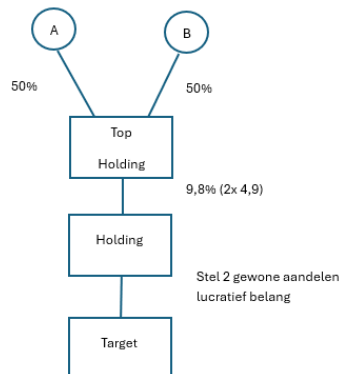
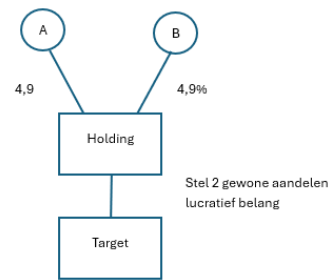
Situaties waarop deze nota van wijziging ziet

Er zijn andere situaties denkbaar die vergelijkbaar zijn met de hierboven genoemde situatie maar die naar de letter van de wet niet onder de in het wetsvoorstel voorgestelde maatregel vallen. Ook bij die andere situaties kan aanvankelijk geen gebruik worden gemaakt van de aanmerkelijkbelangvariant, omdat het lucratieve belang niet middellijk wordt gehouden via een lichaam waarin de belastingplichtige een aanmerkelijk belang houdt. In afwijking van de hierboven beschreven situatie worden in de andere situaties de vermogensbestanddelen waarmee het lucratieve belang middellijk wordt gehouden, die geen aanmerkelijk belang vormen, ondergebracht in een ander lichaam waarin de belastingplichtige wel een aanmerkelijk belang heeft. Zoals gezegd valt deze situatie dan naar de letter van de wet niet onder de in het wetsvoorstel voorgestelde maatregel. In die visie gaan de vermogensbestanddelen waarmee het lucratieve belang middellijk wordt gehouden namelijk geen aanmerkelijk belang vormen en geldt de in het wetsvoorstel voorgestelde maatregel daarvoor niet. Dat is niet gewenst. Ter illustratie is hierna een voorbeeld opgenomen.

Voorbeeld 1

In dit voorbeeld houden de aandeelhouders A en B ieder 4,9% van de aandelen in de Holding. Vervolgens brengen A en B deze aandelenpakketten, die geen aanmerkelijk belang vormen, onder in de Top Holding, bijvoorbeeld via een storting op de aandelen in de Top Holding. A en B kunnen het standpunt innemen dat de in het wetsvoorstel voorgestelde wettekst hier niet goed op aansluit. De oorspronkelijke aandelenpakketten van A en B van ieder 4,9% worden namelijk niet uitgebreid. Met deze nota van wijziging wordt geregeld dat de in het wetsvoorstel voorgestelde maatregel ook ziet op de situatie waarin de belastingplichtige het indirect gehouden lucratieve belang (direct of indirect) onderbrengt in een ander lichaam waarin hij, al dan niet tezamen met

zijn partner, direct of indirect wel een aanmerkelijk belang houdt.



Budgettaire gevolgen

De wijziging voorkomt een onbedoelde derving en heeft geen budgettaire gevolgen.

Uitvoeringsgevolgen Belastingdienst, Dienst Toeslagen en Douane

De maatregel is voor de Belastingdienst uitvoerbaar per 1 januari 2026. De uitvoeringstoets is bijgevoegd als bijlage bij deze nota van wijziging.

Fiscale normering markt fossiele personenauto's

Met deze nota van wijziging wordt in het wetsvoorstel een wijziging aangebracht met betrekking tot het moment waarop de voorgestelde pseudo-eindheffing fossiele auto's¹ uiterlijk moet worden betaald. Daarnaast wordt met deze nota van wijziging een delegatiebepaling opgenomen in het wetsvoorstel op basis waarvan in lagere regelgeving kan worden geregeld wanneer voor de toepassing van deze pseudo-eindheffing sprake is van woon-werkverkeer.

Tijdvak

In het wetsvoorstel is opgenomen dat de verschuldigde pseudo-eindheffing uiterlijk moet worden aangegeven en voldaan tegelijk met de aangifte loonheffingen over het tweede

¹ Dit betreft de in het voorgestelde artikel 32bc van de Wet op de loonbelasting 1964 (Wet LB 1964) opgenomen pseudo-eindheffing.

loontijdvak. Het loontijdvak is het tijdvak waarover het loon wordt genoten en sluit over het algemeen aan bij het betaalmoment. Een werkgever kan het salaris bijvoorbeeld per week of per maand uitbetalen. Bij nader inzien wordt het echter wenselijk geacht om in dit kader niet aan te sluiten bij het loontijdvak, maar bij het tijdvak waarover de verschuldigde loonaangifte dient te worden voldaan of afgedragen (aangiftetijdvak). Het aangiftetijdvak is over het algemeen een tijdvak van een kalendermaand of een aaneengesloten periode van 4 weken.² Met de aansluiting bij het aangiftetijdvak wordt bewerkstelligd dat werkgevers na afloop van het kalenderjaar in beginsel nog twee kalendermaanden (of twee aaneengesloten periodes van vier weken) de tijd hebben om de eventueel verschuldigde pseudo-eindheffing te berekenen en te voldoen. Met deze nota van wijziging wordt derhalve voorkomen dat een inhoudingsplichtige die een loontijdvak hanteert van bijvoorbeeld een week en een aangiftetijdvak van een maand, uiterlijk bij de aangifte over het eerste aangiftetijdvak in plaats van het tweede aangiftetijdvak van het volgende kalenderjaar de pseudo-eindheffing moet aangeven en voldoen.

Delegatiebepaling

Daarnaast wordt in het wetsvoorstel een delegatiebepaling opgenomen ten behoeve van de voorgestelde pseudo-eindheffing fossiele auto's, op basis waarvan via een ministeriële regeling ten behoeve van de duidelijkheid kan worden geregeld welke definitie van het begrip woon-werkverkeer voor deze regeling geldt. De delegatiebepaling wordt opgenomen naar aanleiding van signalen uit de uitvoeringstoets van de Belastingdienst en ook vanwege vragen hierover door belangenbehartigers, zoals de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA). Het is op grond van de memorie van toelichting³ de bedoeling dat voor de pseudo-eindheffing fossiele auto's voor het begrip woon-werkverkeer nauw wordt aangesloten bij de definitie die wordt gehanteerd voor de omzetbelasting. Voor de pseudo-eindheffing wordt van de volgende definitie uitgegaan: het (heen of terug) reizen van de woon- of verblijfplaats naar de in het kader van een overeenkomst tot het verrichten van arbeid overeengekomen vaste werkplaats(en) waar men (een of meerdere dagen) zijn werkzaamheden verricht, met dien verstande dat een plek waar de inhoudingsplichtige is gevestigd ook kwalificeert als vaste werkplaats. Er is dus in beginsel sprake van woon-werkverkeer als een werknemer vanuit diens woning naar de vaste werkplaats rijdt of terug. Er is dus bijvoorbeeld geen sprake van woon-werkverkeer als een werknemer vanuit huis eerst naar een klant rijdt en vervolgens naar kantoor rijdt. In deze situatie valt de terugreis wel onder het woon-werkverkeer als deze werknemer aan het eind van de dag vanuit kantoor rechtstreeks naar huis rijdt. Als de werknemer binnen een kalendermaand minimaal eenmaal rechtstreeks van huis naar

² In artikel 28 van de Uitvoeringsregeling Algemene wet inzake rijksbelastingen 1994 worden een aantal situaties opgesomd waarvoor een ander tijdvak van toepassing is.

³ Kamerstukken II 2025/26, 36812, nr. 3, pagina 43 en 44.

kantoor rijdt of terug, is op basis van de voorgestelde wettekst⁴ de pseudo-eindheffing over die gehele maand verschuldigd. De memorie van toelichting bevat daarnaast een aantal voorbeelden van ritten die voor de toepassing van de voorgestelde pseudo-eindheffing fossiele auto's al dan niet kwalificeren als woon-werkverkeer. Er is hierbij bijvoorbeeld geen sprake van woon-werkverkeer als met fossiele personenauto's gereden móet worden vanwege de bedrijfsvoering (bijvoorbeeld surveilleren door politieagenten) en die auto's voorafgaand aan of na afloop van dergelijke diensten door de betreffende werknemer worden gebruikt om van huis naar de werkplaats te rijden of andersom. Het bovenstaande geldt overeenkomstig voor werknemers met piketdiensten of wachtdiensten, zoals slotenmakers, liftmonteurs en verloskundigen.

Na inwerkingtreding van de delegatiebepaling, wordt het bovenstaande via een ministeriële regeling vastgelegd.

Budgettaire gevolgen en gevolgen voor burgers en bedrijven

De wijziging heeft geen budgettaire effecten.

Gevolgen voor burgers en bedrijven

De wijziging heeft geen tot beperkte gevolgen voor burgers en bedrijven.

Uitvoeringsgevolgen

Deze wijziging volgt mede naar aanleiding van de uitvoeringstoets van de Belastingdienst. De Belastingdienst heeft in de uitvoeringstoets op het oorspronkelijke wetsvoorstel met betrekking tot de pseudo-eindheffing fossiele auto's aangegeven dat in veel gevallen duidelijk zal zijn of sprake is van woon-werkverkeer, maar dat desalniettemin wel discussie wordt verwacht over dit begrip. Met het opnemen van een delegatiebepaling kan via een ministeriële regeling worden verduidelijkt wanneer voor de pseudo-eindheffing fossiele auto's al dan niet sprake is van woon-werkverkeer. De aanpassingen hebben geen gevolgen voor de uitvoeringskosten. De Belastingdienst acht deze wijziging per 1 januari 2027 uitvoerbaar. De uitvoeringstoets is als bijlage toegevoegd bij deze nota van wijziging.

Voorkomen van een gelijktijdige heffing van de vrachtwagenheffing en de motorrijtuigenbelasting

Bij invoering van de vrachtwagenheffing ontstaat tot 1 januari 2027 de situatie dat sommige vrachtwagens van de categorie N2 als bedoeld in Verordening 2018/858⁵ zowel

⁴ Zie het voorgestelde artikel 32bc, vierde lid, Wet LB 1964.

⁵ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2019 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Externe link:Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L 151).

motorrijtuigenbelasting (mrb) als vrachtwagenheffing zijn verschuldigd. Er wordt voorgesteld voor die vrachtwagens geen motorrijtuigenbelasting te heffen.

De achtergrond en inhoud van dit voorstel is de volgende.

In de mrb bepaalt de toegestane maximum massa van een motorrijtuig of er sprake is van een vrachtwagen. Een vrachtwagen heeft een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kilogram. Het is mogelijk om de toegestane maximum massa van een vrachtwagen administratief te verlagen (ook wel “terugkeuren” genoemd), op voorwaarde dat de vrachtwagen inclusief lading dat gewicht nooit overschrijdt. Het komt voor dat de toegestane maximum massa van een vrachtwagen administratief wordt verlaagd naar 3.500 kilogram of minder. Daardoor worden deze vrachtwagens fiscaal aangemerkt als bestelauto's in plaats van als vrachtwagens, en kan met die vrachtwagen met rijbewijs B in plaats van rijbewijs C1 worden gereden.

Vrachtwagens van de EU-categorie N2 (met een *technisch* toelaatbare maximummassa van meer dan 3.500 kilogram maar niet meer dan 12.000 kilogram) of EU-categorie N3 (met een *technisch* toelaatbare maximummassa van meer dan 12.000 kilogram)⁶ vallen onder de vrachtwagenheffing. Bij het administratief verlagen van de toegestane maximum massa blijft de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig ongewijzigd. Vrachtwagens van de EU-categorie N2 waarvan de toegestane maximum massa administratief is verlaagd naar 3.500 kilogram of minder, vallen dus onder de vrachtwagenheffing.

Voor de mrb kwalificeren deze teruggekeurde vrachtwagens als bestelauto, en dus vallen zij onder zowel de vrachtwagenheffing als de mrb. Dat leidt voor deze groep vrachtwagens tot een gelijktijdige heffing van motorrijtuigenbelasting en vrachtwagenheffing, en dat is ongewenst. Er zijn ongeveer 15.000 vrachtwagens waarvan de toegestane maximum massa administratief is verlaagd naar 3.500 kilogram of minder.

In het wetsvoorstel Fiscale verzamelwet 2027 wordt een maatregel opgenomen die regelt dat ook in de mrb de Europese voertuigcategorieën zullen worden gehanteerd voor de definitie van een vrachtwagen (N2 of N3). Dit zorgt ervoor dat de mrb en de vrachtwagenheffing op dezelfde wijze worden geharmoniseerd met de Europese begrippen. Het administratief verlagen van de toegestane maximum massa van een N2-vrachtwagen naar 3.500 kilogram of minder leidt dan niet meer tot heffing van mrb als bestelauto. Een gelijktijdige heffing van zowel mrb als vrachtwagenheffing wordt daarmee voor deze vrachtwagens voorkomen. Deze wijziging in de voertuigclassificatie in de mrb treedt gelijktijdig in werking met het brede pallet aan definitiewijzigingen in de mrb en

⁶ Categorieën als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel b, onder ii en iii, van Verordening (EU) 2018/858.

bpm, zoals de definities van personenauto's, motorrijwielen, bestelauto's en lijkwagens. Deze vereenvoudiging is geregeld in het Belastingplan 2025 en de inwerkingtreding hiervan is 1 januari 2027. Een eerdere inwerkingtreding is niet inpasbaar in het IV-portfolio van de Belastingdienst.

De geplande start van de vrachtwagenheffing en volledige inwerkingtreding van de Wet vrachtwagenheffing is 1 juli 2026. Om in de periode tot 1 januari 2027 een gelijktijdige heffing van mrb en vrachtwagenheffing te voorkomen, wordt met deze nota van wijziging voorgesteld dat voor vrachtwagens uit voertuigcategorie N2 waarvan de toegestane maximum massa administratief is verlaagd naar 3.500 kilogram of minder, de mrb in die periode nihil bedraagt.

Tevens wordt van de gelegenheid gebruikgemaakt om enkele technische verbeteringen door te voeren in de begripsbepalingen voor de toepassing van de vrachtwagenheffing. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de onderdeelsgewijze toelichting.

Budgettaire aspecten

De budgettaire gevolgen van het voorstel worden verwerkt in artikel 15 van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In dit artikel zijn de opbrengsten van de vrachtwagenheffing begroot. Op dit artikel is ook een post opgenomen om de fiscale derving van de mrb als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing te compenseren. Zowel de raming voor de opbrengsten van de vrachtwagenheffing als de compensatie voor de fiscale derving van de mrb worden de komende periode herzien. Deze herziene ramingen worden bij de Voorjaarsnota 2026 verwerkt in de begroting. Bij deze herziening wordt rekening gehouden met het voorliggende voorstel, waarbij voor de circa 15.000 N2-vrachtwagens met een toegestane maximum massa van maximaal 3.500 kilogram in de periode van 1 juli 2026 tot 1 januari 2027 geen mrb is verschuldigd. Deze vrachtwagens zijn vanaf 1 juli 2026 direct onderworpen aan de vrachtwagenheffing. De harmonisatie van de Europese voertuigclassificaties levert in 2026 naar verwachting € 16 miljoen extra op aan vrachtwagenheffing. De mrb voor de "teruggekeurde" vrachtwagens zou in de periode 1 juli 2026 tot 1 januari 2027 naar verwachting € 8 miljoen bedragen. Met de voorgestelde maatregel zal deze opbrengst in de mrb er niet zijn. Dit zal tot uiting komen in de compensatie voor de fiscale derving in de mrb.

De technische verbeteringen die worden doorgevoerd in de begripsbepalingen van de vrachtwagenheffing hebben geen budgettaire consequenties.

Uitvoeringsgevolgen Belastingdienst en RDW

De maatregel is voor de uitvoeringsgevolgen beoordeeld door de Belastingdienst en RDW. De Belastingdienst concludeert dat het voorstel uitvoerbaar is en dat invoering mogelijk is

per 1 juli 2026. De noodzakelijke systeemaanpassingen kunnen tijdig worden gerealiseerd. De Belastingdienst heeft van de RDW (periodiek) overzichten van de teruggekeurde vrachtwagens nodig.

De RDW concludeert dat het voorstel goed uitvoerbaar is voor RDW en een oplossing is die recht doet aan de ontstane situatie. Concreet heeft deze oplossing een beperkte impact op gegevenslevering aan Belastingdienst en vrachtwagenheffing. De technische verbeteringen die worden voorgesteld voor de vrachtwagenheffing hebben geen aanvullende gevolgen voor RDW. De uitvoeringstoets is toegevoegd als bijlage.

Doeltreffendheid, doelmatigheid en evaluatie

De maatregel is doeltreffend, omdat zij exact voorkomt wat beoogd is: het voorkomen van een (tijdelijke) gelijktijdige heffing van mrb en vrachtwagenheffing voor vrachtwagens van de EU-categorie N2, waarvan de toegestane maximum massa administratief is verlaagd naar 3.500 kilogram of minder. De doelmatigheid is hoog, omdat gekozen is voor een eenvoudige en tijdelijke generieke regeling die zonder teruggaafsystematiek of maatwerk kan worden uitgevoerd. De regeling eindigt zodra de structurele oplossing in werking treedt per 1 januari 2027. Gezien het tijdelijke karakter is een afzonderlijke evaluatie niet voorzien. Wel worden op basis van artikel 34 van de Wet vrachtwagenheffing de doeltreffendheid en effecten van de Wet vrachtwagenheffing geëvalueerd.

Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven

Voor de betrokken groep van circa 15.000 houders van vrachtwagens met een toegestane maximum massa van 3.500 kilogram of minder wordt met deze maatregel voorkomen dat zij geconfronteerd worden met dubbele lasten in de tweede helft van 2026. Daarmee wordt een lastenverzwaring en onnodige regeldruk voor deze groep vermeden. Voor overige weggebruikers of ondernemingen zijn geen effecten voorzien.

Doenvermogen

De regeling is eenvoudig en transparant: betrokkenen hoeven geen actie te ondernemen om in aanmerking te komen voor het nihil tarief. Het doenvermogen wordt niet op de proef gesteld. In het kader van de vrachtwagenheffing zal wel in de communicatie extra aandacht worden besteed richting de belastingplichtigen die beschikken over een teruggekeurde vrachtwagen van de EU-categorie N2.

Belasting op leidingwater

In het wetsvoorstel wordt ten aanzien van de belasting op leidingwater onder meer voorgesteld het heffingsplafond te schrappen. De in deze nota van wijziging voorgestelde aanpassingen met betrekking tot die maatregel zijn technisch van aard. De nota van

wijziging voorziet in de eerste plaats in een wijziging die aansluit op de voorgestelde aanpassing van het heffingsplafond van 300 kubieke meter naar 50.000 kubieke meter met ingang van 1 januari 2026. In de tweede plaats voorziet de nota van wijziging in het laten vervallen van een artikel dat overbodig wordt per 1 januari 2027 omdat wordt voorgesteld het heffingsplafond met ingang van die datum te laten vervallen.

Uitvoeringsgevolgen Belastingdienst, Dienst Toeslagen en Douane

De maatregel is voor de Belastingdienst uitvoerbaar per 1 januari 2026. De uitvoeringstoets is bijgevoegd als bijlage bij deze nota van wijziging.

II. Onderdeelsgewijs

Onderdeel 1

Artikel I, onderdeel C (artikel 3.95b van de Wet inkomstenbelasting 2001)

In artikel 3.95b, vijfde lid, Wet inkomstenbelasting 2001 (Wet IB 2001) is geregeld dat als de belastingplichtige daarvoor kiest de in een kalenderjaar genoten voordelen met betrekking tot middellijk gehouden vermogensbestanddelen die tot een werkzaamheid als bedoeld in artikel 3.92b Wet IB 2001 behoren, niet tot het resultaat van een werkzaamheid worden gerekend, mits in dat kalenderjaar tot een bedrag van ten minste 95% van die voordelen inkomen uit aanmerkelijk belang wordt genoten dat een weerspiegeling is van die voordelen (aanmerkelijkbelangvariant).

Als een belastingplichtige een lucratief belang middellijk houdt via een vennootschap waarin hij geen aanmerkelijk belang heeft, kan de aanmerkelijkbelangvariant van genoemd vijfde lid niet worden toegepast. In deze situatie behoort het aandelenbelang in de vennootschap door middel waarvan het lucratieve belang wordt gehouden tot de rendementsgrondslag in box 3. Zodra echter een aanmerkelijk belang ontstaat, is het denkbaar dat belastingplichtigen zich op het standpunt gaan stellen dat de aanmerkelijkbelangvariant in de huidige regeling kan worden toegepast op alle inkomsten uit het lucratieve belang, mits ten minste 95% daarvan als inkomen uit aanmerkelijk belang wordt genoten. In dat geval vindt geen box 1-heffing plaats, maar een box 2-heffing over (ten minste 95% van) de genoemde inkomsten.

Bij sfeerovergang naar box 2 wordt de verkrijgingsprijs van het aanmerkelijk belang bij het ontstaan ervan op grond van artikel 4.23 Wet IB 2001 gesteld op de waarde in het economische verkeer. De verkrijgingsprijs omvat ook het verschil tussen de waarde in het economische verkeer van het lucratieve belang en het opgeofferde bedrag van het lucratieve belang. Zoals in het algemeen deel is toegelicht, is het denkbaar dat naar het oordeel van belastingplichtigen de waardeaan groei tussen de waarde in het economische verkeer van het lucratieve belang en het oorspronkelijk opgeofferde bedrag buiten de

belastingheffing in box 2 blijft. Om zeker te stellen dat dit onbedoelde effect wordt voorkomen, is in het wetsvoorstel voorgesteld aan artikel 3.95b Wet IB 2001 een nieuw lid (een zesde lid) toe te voegen. Dat lid zorgt ervoor dat het voordeel dat ontstaat bij de sfeerovergang van box 3 naar box 2 alsnog wordt belast in box 1 als inkomen uit lucratief belang waarop de aanmerkelijkbelangvariant niet van toepassing is.

Zoals in het algemeen deel van deze toelichting is toegelicht, zijn vergelijkbare situaties als genoemde ongewenste structuur denkbaar, die mogelijk niet onder de in het wetsvoorstel voorgestelde maatregel vallen. In die situaties worden zoals geïllustreerd in het voorbeeld in het algemeen deel van deze toelichting de oorspronkelijke aandelenpakketten van A en B van ieder 4,9% die geen aanmerkelijk belang vormen, namelijk niet uitgebreid, terwijl A en B op een later tijdstip wel hun lucratief belang via een vennootschap houden waarin zij een aanmerkelijk belang hebben en daardoor gebruik kunnen maken van de aanmerkelijkbelangvariant. Zonder wijziging van de voorgestelde tekst van artikel 3.95b, zesde lid, Wet IB 2001 zouden belastingplichtigen zich in deze situaties mogelijk op het standpunt stellen dat zij onder omstandigheden na liquidatie van die vennootschap of na verkoop van aandelen een verlies uit aanmerkelijk belang kunnen realiseren. In dat geval kan dit verlies worden verrekend met de gerealiseerde voordelen in box 2 via de aanmerkelijkbelangvariant.

Met deze nota van wijziging wordt het voorgestelde artikel 3.95b, zesde lid, Wet IB 2001 derhalve gewijzigd, waarbij niet meer wordt aangesloten bij het ontstaan van een aanmerkelijk belang door het uitbreiden van de vermogensbestanddelen (bijvoorbeeld aandelen) in het lichaam waarin het lucratieve belang middellijk wordt gehouden, maar bij het op enig tijdstip aanwezig zijn van een aanmerkelijk belang in een lichaam waarmee deze vermogensbestanddelen worden gehouden. Hierdoor wordt de waardeaan groei tussen de waarde in het economische verkeer van het lucratieve belang en het oorspronkelijk opgeofferde bedrag ook in box 1 belast als het lucratieve belang tot de rendementsgrondslag in box 3 behoort en op een enig tijdstip wordt ondergebracht in een lichaam waarin de belastingplichtige reeds een aanmerkelijk belang houdt.

Onderdeel 2

Artikel II, onderdeel B (artikel 10.6ter van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Met de wijziging van artikel II, onderdeel B, wordt een verschrijving in de daarin opgenomen wijzigingsopdracht hersteld. Van de gelegenheid is gebruikgemaakt om de tekst van die wijzigingsopdracht te verkorten.

Onderdeel 3

Artikel IV, onderdeel B (artikel 32bc van de Wet op de loonbelasting 1964)

In het wetsvoorstel is opgenomen dat inhoudingsplichtigen uiterlijk bij de aangifte over het tweede loontijdvak van het volgende kalenderjaar de pseudo-eindheffing fossiele auto's dienen aan te geven en te voldoen. Zoals in het algemeen deel van deze toelichting is aangegeven is het de bedoeling om aan te sluiten bij het tweede aangiftetijdvak van in beginsel een maand of vier weken. Dat wordt met deze nota van wijziging geregeld. Deze nota van wijziging regelt daarnaast dat er een delegatiebepaling wordt opgenomen in het aan het voorgestelde artikel 32bc Wet LB 1964 toe te voegen zesde lid. Na inwerkingtreding van de delegatiebepaling zullen op grond daarvan via een ministeriële regeling regels worden gesteld voor de beoordeling of voor de toepassing van de voorgestelde pseudo-eindheffing fossiele auto's sprake is van woon-werkverkeer.

Onderdeel 4

Artikel XVII, onderdeel Aa (artikel 28 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Het voorgestelde artikel 28 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MRB 1994) bepaalt dat de mrb nihil bedraagt voor motorrijtuigen van de categorie N2 met een toegestane maximum massa die verlaagd is naar 3.500 kilogram of minder. Hiermee wordt bewerkstelligd dat houders van deze motorrijtuigen alleen vrachtwagenheffing betalen, en geen mrb. Van belang is dat het alleen een afwijking betreft op het tarief voor deze groep motorrijtuigen. Andere bepalingen van de Wet MRB 1994 blijven onverminderd van kracht. Op grond van artikel 83 Wet MRB 1994 geldt deze tariefwijziging alleen voor het tijdvak in de mrb dat aanvangt *nadat* de mrb-tarieven voor vrachtwagens vanwege de vrachtwagenheffing zijn verlaagd (de inwerkingtreding van artikel 30 van de Wet vrachtwagenheffing).

Van belang is nog dat deze regeling niet geldt voor kampeerauto's die behoren tot de voertuigcategorie N2. Deze groep is namelijk vrijgesteld van de vrachtwagenheffing en betalen daarom – net als andere kampeerauto's – gewoon mrb. Zij worden belast onder hoofdstuk IV, afdeling 2, Wet MRB 1994 (artikel 23a), terwijl deze regeling een uitzondering maakt op hoofdstuk IV, afdeling 3, Wet MRB 1994.

Onderdeel 5

Artikel XVIIA (artikel 28 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Artikel XVIIA regelt dat de tijdelijke regeling, dat de mrb nihil bedraagt voor motorrijtuigen van de categorie N2 met een toegestane maximum massa die verlaagd is naar 3.500 kilogram of minder, vervalt per 1 januari 2027. Met ingang van die datum wordt voorzien in de structurele aanpassing van de voertuigclassificaties voor de toepassing van de mrb. Die maatregel wordt opgenomen in het wetsvoorstel Fiscale verzamelwet 2027. Vanaf 1 januari 2027 wordt voor de toepassing van de mrb – net als voor de vrachtwagenheffing –

aangesloten bij de EU-voertuigcategorieën, waardoor een gelijktijdige heffing van mrb en vrachtwagenheffing structureel wordt uitgesloten.

Onderdeel 6

Artikel XIX (artikel 17 van de Wet belastingen op milieugrondslag)

In het wetsvoorstel is de verhoging van het heffingsplafond in de belasting op leidingwater van 300 naar kubieke meter naar 50.000 kubieke meter in artikel 14, eerste lid, van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm) met ingang van 1 januari 2026 abusievelijk niet ook doorgevoerd in artikel 17, derde lid, Wbm. Laatstgenoemd artikellid zorgt ervoor dat naar evenredigheid rekening wordt gehouden met het heffingsplafond bij verbruikers die voorschotnota's ontvangen en het heffingsplafond in een verbruiksperiode overschrijden. In de aanpassing van de hoogte van het heffingsplafond in artikel 17, derde lid, Wbm wordt in deze nota van wijziging alsnog voorzien.

Onderdeel 7

Artikel XXI (artikel 18a van de Wet belastingen op milieugrondslag).

In het wetsvoorstel is abusievelijk niet voorzien in het laten vervallen van artikel 18a Wbm met ingang van 1 januari 2027. Als de overeenkomst tot levering van leidingwater in de loop van een kalenderjaar wordt beëindigd en er geen sprake is van voorschotten, dan wordt de belasting op leidingwater herrekend ingevolge artikel 18a Wbm. De verbruiksperiode is daarbij de periode van levering. De herrekening is relevant vanwege het heffingsplafond. Het plafond moet naar evenredigheid worden verlaagd over de verbruiksperiode die korter is dan een kalenderjaar, omdat het plafond van 300 kubieke meter, onderscheidenlijk 50.000 kubieke meter, geldt per verbruiksperiode van twaalf maanden (artikel 14, eerste lid, eerste zin, Wbm). Indien het heffingsplafond met ingang van 1 januari 2027 wordt afgeschaft, wordt artikel 18a Wbm overbodig. Daarom voorziet deze nota van wijziging alsnog in het laten vervallen van genoemd artikel per genoemde datum.

Onderdeel 8

Artikel XXXVA (artikelen 1, 3, 5 en 8 van de Wet vrachtwagenheffing)

Er wordt voorgesteld enkele technische verbeteringen door te voeren in de begripsbepalingen van de Wet vrachtwagenheffing.

In artikel XXXVA, onderdeel A, wordt voorgesteld om in artikel 1 van de Wet vrachtwagenheffing de begripsbepaling "toegestane maximummassa" te laten vervallen en in plaats daarvan de begripsbepalingen "maximummassa" en "maximummassa van de combinatie" in dat artikel op te nemen.

De reden hiervoor is dat de begripsbepaling van toegestane maximummassa, zoals is opgenomen in de nota van wijziging van het bij koninklijke boodschap van 3 oktober 2024 ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (Kamerstukken 36626)⁷, leidt tot problemen bij de vrijstelling van emissievrije vrachtwagens met een toegestane maximummassa van 4.250 kilogram of minder. Ingevolge het met dat wetsvoorstel te wijzigen artikel 3, eerste lid, onderdeel d, van de Wet vrachtwagenheffing worden emissievrije vrachtwagens vrijgesteld die een toegestane maximummassa hebben van 4.250 kilogram of minder. In de betreffende begripsbepaling van toegestane maximummassa is echter ook de technisch toelaatbare maximummassa van aanhangwagens of opleggers besloten. Dat is in het kader van deze vrijstelling nadrukkelijk niet de bedoeling. Het gaat bij deze vrijstelling uitsluitend om de technisch toelaatbare maximummassa van de vrachtwagen zelf. Dat wordt nu aangepast. Daarnaast is gebleken dat de begripsbepaling van toegestane maximummassa, zoals deze wordt gewijzigd met het hiervoor genoemde wetsvoorstel, in de praktijk tot onduidelijkheid leidt. Deze begripsbepaling komt namelijk niet overeen met de toegestane maximummassa van het voertuig zoals deze op het kentekenbewijs vermeld staat, maar met de technisch toelaatbare maximummassa, die eveneens op het kentekenbewijs vermeld staat. Om de onduidelijkheid weg te nemen, worden de begripsbepalingen aangepast. Het nieuwe begrip maximummassa komt te luiden: “de technisch toelaatbare maximummassa van een vrachtwagen in beladen toestand”. Het gaat hierbij om de technisch toelaatbare maximummassa van de vrachtwagen zelf en niet om de technisch toelaatbare maximummassa van eventuele opleggers of aanhangers die de vrachtwagen kan en mag trekken. Op het kentekenbewijs is de bedoelde maximummassa te vinden onder code F1. Deze maximummassa bepaalt, in samenhang met het begrip “vrachtwagen”, of een voertuig onder de vrachtwagenheffing valt.

Het nieuwe begrip “maximummassa van de combinatie” is grotendeels gelijklopend aan het huidige begrip “toegestane maximummassa”. Het is een van de parameters om het juiste tarief te kunnen bepalen. Voor een vrachtwagen die *niet* mag worden uitgerust met een of meer aanhangers of opleggers, is alleen de maximummassa van deze vrachtwagen bepalend voor het tarief (de eerste twee woorden uit de begripsomschrijving van “maximummassa van de combinatie”). Voor vrachtwagens die *wel* een of meer aanhangers of opleggers mogen meevoeren, wordt meegeteld de maximummassa van de aanhangers of opleggers die de vrachtwagen maximaal mag trekken. Doorslaggevend is de maximale trekkracht die de vrachtwagencombinatie aankan binnen de technische en wettelijke grenzen, waarbij rekening wordt gehouden met de constructie-eigenschappen van zowel het trekkend voertuig als de aanhangwagen of oplegger. Het gaat er dus niet om of de

⁷ Kamerstukken II 2024/25, 36626, nr. 7.

vrachtwagen in de praktijk een aanhangwagen of oplegger trekt en hoeveel gewicht aan lading er vervoerd wordt. Het gaat om wat de vrachtwagen theoretisch kan en mag trekken. Hiervoor is gekozen om te voorkomen dat een chauffeur bij elke rit het gewicht van de vrachtwagen of de combinatie inclusief de lading in de boordapparatuur moet aanpassen.

Verder wordt voorgesteld een redactionele verschrijving te herstellen in de begripsbepaling van Verordening (EU) 2018/858.

Het begrip “toegestane maximummassa” wordt op diverse plekken in de Wet vrachtwagenheffing genoemd. Met artikel XXXVA, onderdelen B, C en D, wordt geregeld dat in de artikelen 3, 5 en 8 van de Wet vrachtwagenheffing voortaan de correcte begrippen worden gehanteerd.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de hier voorgestelde aanpassing van de begripsbepalingen niet leidt tot een inhoudelijke wijziging in de uitvoering van de vrachtwagenheffing.

Onderdeel 9

Artikel XXXVIII (artikel LXV van het Belastingplan 2025)

In artikel LXV, derde lid, van het Belastingplan 2025 is geregeld dat het bijzondere tarief voor de rijdende winkel in de Wet MRB 1994 vervalt bij de inwerkingtreding van artikel 2 van de Wet vrachtwagenheffing. Daarmee vervalt het bijzondere tarief zodra de vrachtwagenheffing van kracht wordt. Deze nota van wijziging brengt een technische verbetering aan door de beëindiging van het bijzondere tarief te koppelen aan artikel 30 van de Wet vrachtwagenheffing (de inwerkingtreding van de verlaagde mrb-tarieven voor vrachtwagens). Door de beëindiging van het bijzondere tarief voor de rijdende winkel te koppelen aan de inwerkingtreding van genoemd artikel 30, wordt verzekerd dat dit tarief vervalt op het moment dat de verlaagde mrb-tarieven van toepassing worden. Dit is van belang, omdat vanaf dat moment het bijzondere tarief voor rijdende winkels hoger zou zijn dan het reguliere tarief. Het bijzondere tarief heeft dan geen functie meer.

Onderdeel 10

Artikel L

Er wordt voorgesteld om in artikel L, tweede lid, te regelen dat artikel XVII, onderdeel Aa, en daarmee het voorgestelde artikel 28 Wet MRB 1994, in werking treedt op het tijdstip waarop artikel 30 van de Wet vrachtwagenheffing in werking treedt. De tijdelijke regeling – het nihiltarief – treedt daardoor in werking op het moment dat de mrb-tarieven voor vrachtwagens vanwege de vrachtwagenheffing zijn verlaagd.

Gelijktijdig wordt voorgesteld om een technische verbetering door te voeren met betrekking tot het vervallen van het kwarttarief voor vrachtwagens. Er wordt voorgesteld

om deze te koppelen aan de inwerkingtreding van artikel 30 van de Wet vrachtwagenheffing (inwerkingtreding van de verlaagde mrb-tarieven voor vrachtwagens). Door de aanpassing van het kwarttarief te koppelen aan artikel 30 van de Wet vrachtwagenheffing wordt verzekerd dat dit gelijktijdig plaatsvindt met de invoering van de verlaagde mrb-tarieven. Dit is van belang, omdat vanaf dat moment voor vrachtwagens reeds het Europese minimumtarief geldt en dus geen aanvullende korting kan worden toegepast.

Verder wordt voorgesteld om in een nieuw derde lid te regelen dat de inwerkingtreding van de in artikel XXXVA voorgestelde wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing plaatsvindt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dit wordt voorgesteld omdat de Wet vrachtwagenheffing nog niet integraal in werking is getreden en op dit moment nog niet vaststaat wanneer de met deze nota van wijziging te wijzigen bepalingen van die wet in werking zullen treden.

De Staatssecretaris van Financiën,