

Vergaderjaar 2021–2022

32 800

Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)

Nr. 75

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2022

Hierbij bied ik u het onderzoek «MIA-regeling elektrische taxi's en personenbussen» van CE Delft aan. In deze brief geef ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, een overzicht van de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek en onze reactie op de uitkomsten van dit onderzoek.

Aanleiding

Het kabinet wil blijven investeren in schone mobiliteit vanwege het klimaat, maar ook voor de verbetering van de luchtkwaliteit in de steden. Het kabinet wil ondernemers een duurzaam handelingsperspectief bieden om tijdens een natuurlijk investeringsmoment de overstap te maken naar uitstootvrij taxivervoer. In het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED) is afgesproken dat partijen gezamenlijk nastreven dat het taxivervoer uiterlijk vanaf 1 januari 2025 volledig uitstootvrij is. Onlangs heeft het kabinet met betrokken gemeenten en de taxibranche afgesproken dat nieuwe taxi's vanaf 2025 uitstootvrij zijn in die gemeenten.

Eén van de manieren om de overgang naar uitstootvrij taxivervoer te stimuleren is door taxi-ondernemers te ondersteunen met een bijdrage die een deel van de hogere aanschafkosten compenseert. Om de aanschaf van uitstootvrije personenautotaxi's en taxibussen fiscaal aantrekkelijker te maken is, gelijktijdig met de afschaffing van de bpm-teruggaaf voor taxi's en openbaar vervoer, per 1 januari 2020 stimulering via de milieu-investeringsaftrek (MIA) geïntroduceerd. De maatregel is erop gericht de taxibranche een prikkel te geven om over te stappen naar uitstootvrije alternatieven.

Naar aanleiding van de vragen van de leden Van Weyenberg en Omtzigt bij de parlementaire behandeling van het Belastingplan 2020¹ over het aanbod van uitstootvrije en zeer zuinige voertuigen waarmee het taxivervoer uitgevoerd kan worden, is door de toenmalige Staatssecretaris van Financiën toegezegd² om het aanbod van deze voertuigen, te monitoren. Als onderdeel van het onderzoek is het huidige aanbod in kaart gebracht. Daarnaast hebben de leden Van Weyenberg en Omtzigt gevraagd om de werking van de MIA voor dit type vervoer te monitoren en hierbij aan te geven of er knelpunten ontstaan bij langere ritten met rolstoeltaxibusjes.³ Op 12 juni 2020 heeft de toenmalige Staatssecretaris van Financiën aan de Kamer geantwoord dat het zinvol is om over een geheel jaar een beeld te kunnen opmaken van de werking van de MIA⁴.

Conclusies en aanbevelingen in het onderzoek

Hieronder treft u een overzicht aan van de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek.

Conclusies onderzoekers:

De MIA biedt taxi-ondernemers de mogelijkheid om een financiële tegemoetkoming aan te vragen voor een uitstootvrije personenautotaxi en taxibus. Ondernemers hebben met de MIA sinds 2020 gemiddeld een netto voordeel van tussen de € 2.250 en € 2.700 op de aanschaf van een uitstootvrije personenautotaxi. Het gemiddelde voordeel voor een uitstootvrije taxibus bedraagt sinds 2020 tussen de € 3.250 en € 3.750.⁵ Er zijn in 2020 in totaal 336 uitstootvrije personenautotaxi's en taxibussen aangeschaft waarvoor MIA is toegekend. Dit gaat om 86 personenautotaxi's en 250 taxibussen.

De MIA stimuleert milieu-innovaties door ondernemers een gedeeltelijke tegemoetkoming te geven voor de meerkosten van een innovatief en duurzaam bedrijfsmiddel ten opzichte van het gangbare alternatief. Dit verlaagt de zogenoemde Total Cost of Ownership⁶ (TCO) van uitstootvrije personenautotaxi's en taxibussen. Wanneer de MIA wordt meegenomen in de TCO-berekening zien we dat kleine uitstootvrije taxibussen daadwerkelijk competitiever worden dan de dieselvariant. Het MIA-voordeel dat de ondernemer ontvangt, is € 2.610 (klein-), € 3.568 (middel-) en € 5.103 (groot formaat) voor de taxibussen, in het geval van een belastingtarief van 25%.⁷ Voor het middel- en grootformaat brengt de MIA tegemoetkoming de TCO's van de uitstootvrije en dieselvariant meer bij elkaar in de buurt.

Bij kleinere uitstootvrije personenautotaxi's is het financiële voordeel van de MIA een relatief klein deel van de aanschafprijs. Bij kleine uitstootvrije personenautotaxi's is de TCO zonder MIA reeds gunstiger dan van de dieselvariant.

Uit interviews komt naar voren dat hoewel de MIA door vervoerders wordt gewaardeerd, door flankerend beleid deze vaak niet doorslag-

¹ Handelingen II 2019/20, nr. 23, item 8.

² Kamerstuk 35 302, nr. 68, p. 79.

³ Handelingen II 2019/20, nr. 23, item 8, p. 16 en Handelingen II 2019/20, nr. 23, item 8, p. 17.

⁴ Kamerstuk 35 300 IX, nr. 20, p. 10.

⁵ Het berekende voordeel is gebaseerd bij een belastingtarief van 25%. Bij een lager of hoger belastingtarief valt het voordeel lager respectievelijk hoger uit. Dit is afhankelijk van de specifieke situatie van het bedrijf.

⁶ Dit is het totaalbedrag aan kosten voor de aanschaf, bezit en het gebruik van een taxi.

⁷ Bij een lager of hoger belastingtarief valt het voordeel lager respectievelijk hoger uit. Dit is afhankelijk van de specifieke situatie van het bedrijf of de ondernemer.

gevend was in de investeringsbeslissing. Ook blijkt uit het onderzoek dat een klein deel van de ondernemers niet altijd de maximale tegemoetkoming aanvraagt. Vervoerders ervaren het als nadeel dat het uitkeren van MIA afhankelijk is van de winstgevendheid van het bedrijf. Een regeling (subsidie) waarvan de omvang bij aankoop van het voertuig al bekend is en vaststaat zou naar eigen zeggen hun aankoopbeslissing sterker beïnvloeden. Hierbij speelt mee dat de coronacrisis sterk op deze winsten heeft gedrukt.

Volgens meerdere geïnterviewden hebben de ten tijde van het onderzoek bekende uitstootvrije taxibussen in 2020, die geschikt zijn voor meerdere rolstoelen, een actieradius van ongeveer 120 kilometer. Dit is te laag om de voertuigen praktisch inzetbaar te maken. Het aanbod van deze uitstootvrije rolstoelbusjes is ten opzichte van conventionele varianten nog beperkt, maar neemt wel steeds toe. Met de nieuwere automodellen blijkt een stap naar regiovervoer wel mogelijk, omdat deze ook significant grotere actieradius hebben.

Aanbevelingen onderzoekers:

Om de transitie naar uitstootvrij taxivervoer te versnellen zou overwogen kunnen worden om een andere financiële tegemoetkoming dan de MIA te gebruiken voor het taxivervoer, die niet afhankelijk is van het bedrijfsresultaat en die directer aangrijpt op het moment van de investeringsbeslissing.

Mogelijk kan de effectiviteit van de MIA met betrekking tot uitstootvrij taxivervoer worden vergroot indien aanmelders (met name voor personenbussen) door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) worden gewezen op het maximale subsidiebedrag dat kan worden aangevraagd. Een alternatief is om de voorlichting/informatie over de maximale hoogte van de fiscale tegemoetkoming per voertuigtype te verbeteren, of aanmeldformulieren zo aan te passen dat het maximale bedrag waarover MIA kan worden verkregen automatisch wordt ingevuld afhankelijk van het opgegeven voertuigsoort.

Beleidsconclusie

Uit de marktinventarisatie van beschikbare taxibussen in de bijlagen A en B van het onderzoek blijkt dat het aanbod van uitstootvrije modellen, met name die van 2021 en 2022, met een grote actieradius is toegenomen. Zo zijn er 15 uitstootvrije modellen met een bereik van minimaal 300 km. Deze voertuigen kunnen ingezet worden op langere ritten of bij hogere frequenties van ritten.

Uit het onderzoek volgt dat de MIA in 2020 de uitstootvrije taxibussen op TCO competitiever maakt ten opzichte van de fossiele alternatieven. De regeling blijkt daarmee doeltreffend te zijn. Aanvullend op het onderzoek blijkt uit cijfers van RVO dat er in 2020 in totaal 800 nieuwe taxi's zijn ingestroomd. Zo'n 600 daarvan waren uitstootvrij. Aan 55% van de nieuwe uitstootvrije taxi's is een MIA toegekend. Tegelijkertijd laat het onderzoek zien dat kleine uitstootvrije personenautotaxi's ook zonder de MIA in totale gebruikskosten gunstiger zijn dan de fossiele alternatieven, maar dat de aanschafkosten nog altijd hoger zijn. In dat opzicht kent de MIA voor kleine uitstootvrije personenautotaxi's naar verwachting een hoog aandeel free-riders. Dat betekent dat voor taxibedrijven die elektrisch rijden de MIA-regeling vaak niet doorslaggevend was in de investeringsbeslissing. Het kabinet wil dan ook bezien of stimulering van uitstootvrije personenautotaxi's efficiënter kan worden vormgegeven.

De aanbeveling van het onderzoeksbureau om de effectiviteit van de MIA voor uitstootvrije personenautotaxi's en taxibussen te vergroten zijn grotendeels overgenomen. Zo heeft RVO als uitvoerder van de MIA voor de Milieulijst 2022 reeds de volgende acties uitgevoerd:

- In het aanvraagformulier wordt bij de elektrisch aangedreven taxi de ondernemer gewezen op de mogelijkheid van een hoger fiscaal voordeel en hoger aftoppingsbedrag bij de elektrisch aangedreven taxi met 9 zitplaatsen of voor rolstoelvervoer.
- Op de website⁸ is een extra verduidelijking aangebracht over de in te vullen taxicodes bij het aanvragen van de MIA.
- Daarnaast is een overzichtslijst ingevoerd, om ondernemers te helpen inzicht te krijgen in welke voertuigen welk voordeel en welk aftoppingsbedrag hebben.

RVO is niet bevoegd om aanmeldformulieren zo aan te passen dat het maximale bedrag automatisch wordt ingevuld. Deze aanbeveling van het onderzoek wordt daarom niet overgenomen.

In 2022 wordt de gehele MIA over de periode 2017–2021 geëvalueerd, waarbij onder andere aandacht wordt besteed aan de gebruiksvriendelijkheid van de MIA, de dynamiek van de Milieulijst, het aandeel free-riders en de doelmatigheid en doeltreffendheid van de regeling. Uw Kamer wordt hierover begin 2023 geïnformeerd.

Inzichten uit de evaluatie van de MIA dragen ook bij aan een eventuele aanpassing van de huidige stimulering via de MIA van de uitstootvrije personenautotaxi's en taxibussen. Na afronding van de MIA evaluatie zal het kabinet de door CE Delft geschetste alternatieven voor financiële tegemoetkoming voor uitstootvrije taxi's bezien, zodat de omvang bij aankoop van het voertuig al bekend is en waar mogelijk dichters aansluit bij het investeringsmoment. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan het verschil van noodzaak voor ondersteuning tussen de uitstootvrije personenautotaxi's en taxibussen.

De Staatssecretaris van Financiën,
M.L.A. van Rij

⁸ <https://data.rvo.nl/subsidies-regelingen/milieulijst-en-energielijst/2022?search=%23MMP&type=all>.