

Vergaderjaar 2019–2020

35 302

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2020)

Nr. 81

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 26 juni 2020

De vaste commissie voor Financiën heeft op 5 juni 2020 enkele vragen en opmerkingen aan de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst voorgelegd over de brief 29 mei 2020 inzake «Uitvoering van de motie van de leden Omtzigt en Lodders over de implementatie van meetmethoden en de bpm» (Kamerstuk 35 302, nrs. 48 en 79).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 juni aan de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst voorgelegd. Bij brief van 22 juni zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Anne Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Freriks

De leden van de fracties van de VVD en het CDA geven aan verbaasd te zijn over de keuze voor het laten uitvoeren van een second opinion. Volgens de leden is met de motie Omtzigt c.s. verzocht om een onafhankelijk onderzoek naar de budgetneutrale omzetting, niet naar een controleonderzoek op de bevindingen van eerdere onderzoeken van TNO.

In de motie van de leden Omtzigt en Lodders wordt het kabinet verzocht, «onafhankelijk te laten toetsen of de omzetting van NEDC1 naar NEDC2 en de omzetting van NEDC2 naar WLTP ieder budgettair neutraal zijn gegaan op zowel macroniveau als voor de tien meest verkochte auto's, en de Kamer hierover voor de zomer van 2020 te informeren.»

Deze motie is ingediend bij de plenaire behandeling van het Belastingplan 2020. Tijdens deze plenaire behandeling heeft mevrouw Lodders op 12 november 2019 aangegeven dat er bij haar onduidelijkheid bestaat over de uitleg van het kabinet over de berekeningen rondom de WLTP. In die context stelde zij de vraag of het mogelijk is een onafhankelijke partij naar deze berekeningen te laten kijken. In de daaropvolgende motie wordt gevraagd om de bestaande omzetting onafhankelijk te laten toeten op budgetneutraliteit. In reactie hierop heeft mijn voorganger aangegeven dat de gehele omzetting reeds is gebaseerd op onafhankelijk onderzoek van TNO en dat de raming onafhankelijk is getoetst door het CPB en door het CPB als «redelijk en neutraal» is beoordeeld en om die reden de motie ontraden.

Gelet op de wens vanuit de Kamer, de letterlijke tekst uit de motie en de context waarin deze motie is ingediend heb ik besloten om het onafhankelijk uitgevoerde TNO-onderzoek nogmaals onafhankelijk te laten toetsen in de vorm van een second opinion. SEO heeft deze opdracht gekregen. De opdracht aan SEO is aan uw Kamer verstrekt bij de beantwoording van de Kamervragen over de planning van het onderzoek. In de motie noch in de opdracht is het verzoek gedaan om het KPMG-rapport dat in opdracht van de Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit is uitgevoerd, in de second opinion te betrekken. Dit rapport was tot recent door de autobranche ook niet openbaar gemaakt en was enkel beschikbaar voor leden van BOVAG-RAI openbaar gemaakt. Hierdoor was het mogelijk voor de heer prof. dr. C. Koopmans om hier in zijn second opinion nog iets over te zeggen.

Tevens wil ik graag een misverstand voorkomen over de in de motie vermelde benamingen NEDC1 en NEDC2. Deze benamingen worden door de autobranche gebruikt en suggereren onterecht meerdere NEDC's. Strikt genomen is er maar één NEDC en bestaat de implementatie van de WLTP uit twee fasen. De second opinion geeft aan dat sprake is geweest van een budgettair neutrale implementatie. Op macroniveau is geen sprake van lastenstijging. Voor de tien en twintig meest verkochte auto's daalt per 1 juli 2020 de bpm met gemiddeld 10 respectievelijk 6 procent. Daarbij merk ik graag op dat de WLTP-testmethode ook een realistischer CO₂-uitstoot van personenauto's berekent dan de oude NEDC-testmethode. Implementatie van de WLTP in de bpm zou, zonder budgettair neutrale omzetting van de bpm-tarieven, zelfs geleid kunnen hebben in de komende jaren tot een hogere bpm-opbrengst van circa € 2 miljard (exclusief gedragseffecten).

De second opinion heeft betrekking op beide fasen van het implementatietraject. En niet alleen op de laatste fase. Ik zal dat hieronder nader toelichten. De eerste fase (de in de motie bedoelde omzetting van NEDC1 naar NEDC2) ziet op aanpassing in de wet BPM bij de Wet Overige fiscale maatregelen 2017. Deze wetswijziging maakte het mogelijk dat voor de berekening van de bpm op WLTP-geteste auto's gebruik gemaakt kan

worden van de NEDC-CO₂-uitstoot van deze WLTP-auto's. Deze wettelijke aanpassing is dus van tijdelijke aard tot de daadwerkelijk omzetting naar WLTP per 1 juli aanstaande. De NEDC-CO₂-uitstoot van de WLTP-auto's wordt op twee manieren vastgesteld. De eerste mogelijkheid is dat gebruik gemaakt kan worden van het door de EU ontwikkelde CO₂MPAS rekenmodel. Dit rekenmodel is in samenwerking met autofabrikanten zo opgesteld dat het in beginsel leidt tot dezelfde CO₂-uitstoot als wanneer dit voertuig zou zijn getest overeenkomstig de NEDC. Belangrijk hierbij op te merken is dat CO₂mpas ten principale niet terugreken naar dezelfde CO₂-uitstoot van een voorgaand model, maar naar de CO₂-uitstoot die de nieuwe auto onder een NEDC-test zou hebben. Automodellen worden immers regelmatig vernieuwd en aangepast waardoor geen sprake meer is van «dezelfde auto». Een andere mogelijkheid is om WLTP-auto's daadwerkelijk conform de NEDC te laten testen, dus zonder het CO₂mpas-model. De resultaten van de drie TNO-onderzoeken hebben laten zien dat de NEDC-CO₂-uitstoot van WLTP-auto's gemiddeld hoger is dan de NEDC, maar dat die toename vrijwel volledig toe te schrijven is aan veranderende voertuigkenmerken: de WLTP-auto's zijn gemiddeld zwaarder en krachtiger. Deze bevindingen van TNO gaven het kabinet dan ook geen aanleiding om de bpm aan te passen. SEO heeft deze conclusie van TNO in de second opinion bevestigd. De eerste fase (de in de motie bedoelde omzetting van NEDC1 naar NEDC2) is daarmee budgettair neutraal uitgevoerd.

De tweede fase (de in de motie bedoelde omzetting van NEDC2 naar WLTP) is de implementatie van de WLTP-testmethode als enige voorgescreven testmethode bij het vaststellen van de bpm. Hierbij wordt, voor wat betreft de heffing van bpm, overgegaan van de NEDC-CO₂-uitstoot naar de WLTP-CO₂-uitstoot. De bpm-tarieftabel wordt per 1 juli 2020 budgettair neutraal aangepast op basis van de omrekenformule die volgt uit het derde onderzoek van TNO. SEO heeft voor de tweede fase gecontroleerd of de omzettingsformule (WLTP=110% NEDC + 15 gram/km) uit het TNO-onderzoek correct is berekend en of deze formule op een degelijke wijze is onderzocht. Verder heeft SEO gecontroleerd of het Ministerie van Financiën deze formule op een correcte wijze in de wet heeft omgezet en of dit op macroniveau een budgettair neutrale omzetting oplevert. SEO heeft ook hier de degelijkheid bevestigd. Gelet op het voorgaande heeft SEO zowel de 1^{ste} stap als de 2^{de} stap van de WLTP-implementatie gecontroleerd.

De omzetting op macroniveau betekent dat voor individuele auto's per 1 juli 2020 een lagere of hogere bpm zal gelden. Daarbij is het relevant om te benoemen dat de CO₂-uitstoot die volgt uit de WLTP-testmethode veel dichterbij de werkelijke CO₂-uitstoot van de auto dan de CO₂-uitstoot die volgt uit de NEDC-testmethode. Auto's waarbij de WLTP-gemeten CO₂-uitstoot fors hoger ligt en daardoor een hogere bpm krijgen, blijken dan ook een stuk meer CO₂ uit te stoten dan eerder gedacht en vice versa. Doordat ook binnen autosegmenten sommige auto's duurder en sommige auto's goedkoper worden heeft de autokoper handelingsperspectief om uit te wijken naar een CO₂-zuiniger model met een lagere bpm. Bijkomend voordeel van de WLTP is dat deze test de autokoper tevens meer inzicht biedt in het brandstofverbruik van de auto. CO₂-uitstoot en brandstofverbruik zijn immers één-op-één aan elkaar gekoppeld.

De leden van de fractie van de VVD vragen waarom de onderzoeksvragen zijn geformuleerd zoals deze zijn geformuleerd. De leden van de fractie van het CDA vragen waarom aan SEO (of aan iemand anders) niet gewoon gevraagd is om die twee onderzoeksvragen uit te voeren die in de motie genoemd zijn. De leden van de fractie van het CDA verzoeken dat alsnog te doen.

De onderzoeksvragen zijn op basis van het dictum van de motie afgepeld en één voor één geformuleerd om alle deelvragen in de motie te kunnen beantwoorden. Deze onderzoeksvragen zijn op 15 mei met u Kamer gedeeld.

De leden van de fractie van de VVD vragen waarom de Kamer pas op 15 mei is geïnformeerd over de onderzoeksopdracht, terwijl de motie al in november is aangenomen en de omzetting vanaf 1 juli ingaat. Verder vragen de leden in een tijdlijn te schetsen welke stappen tot het onafhankelijke onderzoek wanneer zijn genomen.

Ik ben in februari jl. aangesteld als Staatssecretaris van Financiën en kort na mijn aanstelling geïnformeerd over deze, door mijn voorganger ontraden, motie en de Kamervragen die waren gesteld over de voortgang van de motie. Ik heb mij eerst goed laten informeren over dit ingewikkelde onderwerp en heb me daarna enige tijd beraden over hoe ik zodanig invulling kon geven aan deze motie dat recht zou worden gedaan aan alle betrokken partijen. Zoals ook mijn voorganger had aangegeven ben ik van mening dat de omzetting reeds gebaseerd is op degelijk onderzoek uitgevoerd door de kundige en onafhankelijke onderzoekers van TNO. Tevens is de raming van de nieuwe bpm-tarief tabel onafhankelijk door het CPB getoetst en «redelijk en neutraal» bevonden.

Tegelijkertijd constateer ik dat de bpm en de veranderingen daarin bij de autosector tot de nodige ophef leidt. Het gaat immers om een belasting die van invloed is op nieuwverkoop op de Nederlandse automarkt. Vanuit dat perspectief begrijp ik de vraag om een aanvullende toets. Gelet op de letterlijke tekst van de motie en de hierboven beschreven context heb ik er begin april voor gekozen om invulling te geven aan de motie door de toets in de vorm van een second opinion uit te laten voeren. Eind april is de opdracht voor second opinion aan SEO verleend. Op 15 mei heb ik uw Kamer hierover geïnformeerd.

De leden van de fractie van de VVD vragen welke contacten er na het vergeven van de onderzoeksopdracht nog met de onderzoekers zijn geweest. Indien van toepassing vragen de leden welke vragen en documentatie de onderzoekers hebben gevraagd. Ook vragen de leden of de vragenlijsten de enige informatie is die SEO van het Ministerie van Financiën en TNO nodig had. Verder vragen de leden met welke derden SEO contact heeft gehad, wat hier is besproken en wat de invloed hiervan is geweest op de onderzoeksbevindingen. De leden van de fracties van de VVD en de PVV vragen welke vragen er op de vragenlijst stonden en of de Kamer geïnformeerd kan worden over beantwoording door TNO en het Ministerie van Financiën.

Bij verstrekking van de onderzoeksopdracht zijn de volgende stukken met SEO gedeeld:

- TNO 2018 R10732 Aspecten van de NEDC-WLTP overgang in relatie tot CO₂-waarden van personenauto's – fase 1: de probleemschets
- TNO 2018 R11145 Aspects of the transition from NEDC to WLTP for CO₂ values of passenger cars – phase 2: preliminary findings
- TNO 2019 R10952 Aspects of the transition from NEDC to WLTP for CO₂ values of passenger cars – Phase 3: After the transition
- TNO 2019 R11310 Aspects of the transition from NEDC to WLTP – aanvullend rapport: CO₂ waarden van plug-in voertuigen
- Ministerie van Financiën (2019), Memo met uitkomsten voor de 10 meest verkochte auto's
- Ministerie van Financiën (2019) Tabel op p. 32 van: Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Overige fiscale maatregelen 2020) Nota naar aanleiding van Verslag, Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 303, nr. 6, p. 32

- Ministerie van Financiën (2019), Ramingsmemo omzetting bpm-tabel per 1-7-2020

Ten behoeve van de uitvoering van de second opinion zijn er diverse contacten geweest met betrekking tot het beantwoorden van de vragen die SEO had en de mogelijkheid voor het Ministerie van Financiën en TNO om op het conceptrapport te reageren. Zie in de bijlage de vragenlijsten en het conceptrapport. De vragen van SEO zijn bedoeld om te kunnen beoordelen hoe TNO het onderzoek heeft gedaan en tot de bevindingen is gekomen. Alsmede hoe het Ministerie van Financiën de bevindingen van TNO in de wet heeft verwerkt. De vragen zijn in twee overleggen mondeling beantwoord. Verder is de memorie van toelichting van de Wet uitwerking Autobrief I gedeeld. Hierin is toegelicht dat de basis voor de CO₂-gerelateerde heffing in de bpm vanaf 2015 geen onderscheid meer maakt tussen de verschillende brandstoffen. Ook zijn gegevens op basis van geactualiseerde data verstrekt, die ook relevant kunnen zijn voor de second opinion. Verder is als toelichting op de vragenlijst ook de interne ambtelijke appreciatie van het Ministerie van Financiën op het KPMG-rapport gedeeld. Daarnaast heeft een burger contact opgenomen met SEO met het verzoek kennis te nemen van het KPMG-rapport en van zijn reactie op het TNO-rapport. Het ministerie heeft aan RAI en BOVAG verzocht het KPMG-rapport openbaar te maken, zodat SEO dit kon meenemen. SEO heeft richting de burger aangegeven het rapport en de reactie mee te nemen in de second opinion. Een andere burger heeft SEO het rapport van JATO gestuurd dat in de second opinion wordt beschreven.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat er discrepantie bestaat tussen de uitleg van het citaat in de onderzoeksoopdracht en de letterlijk uitgesproken tekst van de Staatssecretaris van Financiën tijdens het debat over het Belastingplan 2017 (Kamerstuk 2016D42841). Deze leden vragen of de omzetting van NEDC1 naar NEDC2 en de omzetting van NEDC2 naar WLTP ieder, voor de Nederlandse automobilist, budgetneutraal heeft plaatsgevonden. Zo ja, op basis waarvan deze conclusie is getrokken aangezien dit niet zou blijken uit onderzoeken van TNO en daarmee ook niet uit de uitgevoerde second opinion? Zo nee, waarom niet? Daarnaast vragen de leden van de fractie van de VVD naar het verschil tussen budgetneutraliteit op macroniveau en «portemonneeneutraliteit». Ze vragen zich af hoe «portemonneeneutraliteit» is meegenomen in het onderzoek door het Ministerie van Financiën. De leden van de fractie van de VVD vragen zich af of de Staatssecretaris vindt dat de informatie over portemonneeneutraliteit beter zou moeten.

De leden van de fractie van de VVD spreken van een omzetting van NEDC1 naar NEDC2 en vervolgens een omzetting van NEDC2 naar WLTP. Zoals eerder aangegeven is de feitelijke systematiek anders. Vanaf 1 juli 2020 wordt de bpm van nieuwe auto's bepaald op basis van de CO₂-uitstoot die volgt uit de WLTP-testmethode. Voor 1 juli 2020 wordt de hoogte van de bpm bepaald aan de hand van de CO₂-uitstoot die volgt uit de NEDC-testmethode.

Voor de controle of autofabrikanten aan de Europese CO₂-normen van 2020 en 2021 voldoen is de NEDC-CO₂-uitstoot leidend. De in Europese regelgeving vastgelegde methoden om de NEDC-CO₂-uitstoot van een WLTP-geteste auto te bepalen, zijn zo ontworpen dat de overgang van de NEDC op de WLTP niet leidt tot aanscherping van de op NEDC-CO₂-uitstoot gebaseerde Europese CO₂-normen. Er wordt in Europees verband, waar deze regelgeving van groot belang is voor autofabrikanten, dan ook geen «correctie» of «coulance» toegepast in deze stap (in de motie wordt dit benoemd als een stap van «NEDC1» naar «NEDC2»).

Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Zoals hierboven al is aangegeven, blijkt uit het onderzoek van TNO dat de NEDC-CO₂-uitstoot van WLTP-geteste auto's gemiddeld hoger is dan de NEDC-CO₂-uitstoot van auto's van voor de WLTP. Dit verschil wordt vrijwel volledig verklaard doordat WLTP-auto's gemiddeld zwaarder zijn en over meer motorvermogen beschikken. Kort gezegd, nieuwe auto's zijn gemiddeld genomen zwaarder en krachtiger geworden, waardoor de bpm hoger is.

Voor wat betreft de omzetting van NEDC naar WLTP is een uitgebreide ramingstoelichting toegevoegd aan het inmiddels tot wet verheven wetsvoorstel Overige fiscale maatregelen 2020. In die ramingstoelichting is het effect van de variatie in WLTP-CO₂-uitstootcijfers geïllustreerd met een voorbeeld. In de dataset die gebruikt is door TNO en het Ministerie van Financiën voor de omzetting zitten bijna 6000 auto's met een uitstoot van 95 gram/km volgens de NEDC-testmethode. De omzettingsformule van TNO voorspelt voor deze auto's een WLTP-CO₂-uitstoot van 119,5 gram/km. In werkelijkheid ligt de CO₂-uitstoot volgens de WLTP-testmethode tussen de 111 en 129 gram/km voor deze auto's.

Vóór de omzetting was de verschuldigde bpm gelijk aan € 2.375 voor al deze auto's. Na de omzetting varieert de bpm tussen de € 1.693 en € 3.589. Gelet op het voorgaande is het simpelweg onmogelijk om de bpm per auto gelijk te houden, vanwege de variatie in de WLTP-CO₂-uitstootcijfers bij een gegeven NEDC-CO₂-uitstoot. Er kan dan ook geen sprake zijn van «portemonneeneutraliteit» in de zin van dat de bpm voor elk autotype precies gelijk blijft na omzetting. Bij de omzetting van de bpm-tabel is daarom uitgegaan van macro budgetneutraliteit. Daarbij is de verwachte opbrengst per tariefschijf zoveel mogelijk gelijk gehouden om ervoor te zorgen dat zuinige auto's niet meer of minder voor- of nadeel ondervinden van de omzetting dan onzuinige auto's. Daar komt bij dat het feit dat de bpm op sommige auto's lager uitpakt per 1 juli 2020 ook handelingsperspectief biedt voor de Nederlandse autokoper en dat deze auto's dan ook daadwerkelijk minder brandstof verbruiken en dus ook minder CO₂ uitstoten.

Uiteindelijk is niet alleen de bpm van belang voor de portemonnee van de individuele automobilist. Voor de consument telt alleen de verkoopprijs van een nieuwe auto. De verandering in verkoopprijzen hangt af van het aandeel van de bpm in die verkoopprijs en in hoeverre producenten de verandering in de bpm doorrekenen in de verkoopprijs. Afhankelijk van deze factoren zullen de prijzen van nieuwe auto's per 1 juli 2020 in meer of mindere mate veranderen. Hierdoor zal ook de vraag naar nieuwe auto's veranderen. De gevolgen voor de portemonnee van de consument en voor de schatkist zijn onzeker. Ondanks deze onzekerheid rondom gedragseffecten van consumenten en producenten is de raming voor de omzetting van de bpm-tabel door het CPB als redelijk en neutraal beoordeeld.

De omzetting van NEDC naar WLTP is daarmee – in zijn geheel – op macroniveau budgettair neutraal. In het stenogram bij het Belastingplan 2017 is, door een van mijn voorgangers, inderdaad de nadruk gelegd op de gevolgen voor de individuele automobilist. De opmerking dat de omzetting «van autotype tot autotype best wat ruis kan veroorzaken» is hierbij cruciaal. Daaruit volgt al dat de omzetting niet voor elke auto budgetneutraal zal uitpakken. Het kabinet heeft overigens in beantwoording op eerdere vragen van de leden van de fractie van de VVD op 9 februari 2018, 12 maart 2018 en 28 augustus 2019, benadrukt dat het niet mogelijk is om de omzetting naar de WLTP op het niveau van individuele auto's neutraal te laten verlopen. Daarnaast heeft het kabinet in de Nota naar aanleiding van het Verslag Overige fiscale maatregelen 2020 beschreven waarom de omzetting naar de WLTP voor individuele

automodellen zowel kan leiden tot een hoger als een lager bpm-bedrag. En tot slot bevat de ramingstoelichting bij het Belastingplan 2020 een uitgebreide omschrijving van de omzetting naar de WLTP. Het kabinet deelt om die reden niet de mening van de leden van de fractie van de VVD dat de communicatie over budgetneutraliteit of «portemonneeneutraliteit» beter had gemoeten.

De leden van de fractie van de VVD verzoeken een onafhankelijk onderzoek te doen naar de budgetneutraliteit waar ook de gevolgen voor de individuele autorijder in wordt meegenomen, een verdiepend onderzoek in lijn met het reeds uitgevoerde verzoek in de motie-Omtzigt/Lodders (Kamerstuk 35 302, nr. 48) naar de meest verkochte auto's. De leden verzoeken een uitgebreide toelichting hierop waarbij ook wordt ingegaan op de gevolgen voor de datum van omzetting NEDC2 naar WLTP. Zoals hierboven is aangegeven is aan de Kamer uiteengezet dat een budgetneutrale omzetting op het niveau van individuele auto's onmogelijk is. Daarvoor lopen de testresultaten van de NEDC en de WLTP van individuele auto's te ver uiteen en bovendien is een auto van voor de WLTP niet dezelfde auto als die van de NEDC.

De leden van de fractie van de VVD vragen of het Ministerie van Financiën bij het opzetten van de onderzoeksopdracht contact heeft gehad met de sector. Zo nee, waarom niet? Zo ja, met welke partij(en), wat is hiermee besproken en wat is hiermee gedaan richting de onderzoeksopzet? De leden van de fracties van de VVD en de PVV vragen waarom bij het onderzoek alleen de rapporten van TNO zijn beoordeeld en niet het rapport van KPMG, terwijl SEO wel een aantal conclusies over het KPMG-rapport trekt. De leden van de fractie van de VVD vragen of tussen SEO en KPMG contact is geweest. De leden van de fractie van de PVV vragen of het niet opmerkelijk is dat de andere onderzoeken (KPMG en JATO) niet zijn beoordeeld. Aangezien het onderzoek van KPMG tot hele andere conclusies komt, lijkt het voor deze leden voor de hand te liggen dat de onderzoeken nu juist wel beoordeeld moeten worden.

Om de vraag uit de motie te beantwoorden waarbij het gaat of de implementatie van de WLTP door het Ministerie van Financiën budgettair neutraal is uitgevoerd, zie ik geen toegevoegde waarde om onderzoeken, waar het Ministerie van Financiën op geen enkele manier bij betrokken is geweest, te laten toetsen. De omzetting is immers gebaseerd op het onafhankelijke onderzoek van TNO.

Bij het opzetten van de onderzoeksopdracht is geen contact gezocht met de autobranche. Het gaat, zoals gezegd, immers om een onafhankelijke toets van de onderzoeken die ten grondslag liggen aan de bestaande omzetting. Wel is er in mei 2020 ambtelijk contact geweest tussen het Ministerie van Financiën en de autobranche. De autobranche heeft daarbij gevraagd het KPMG-rapport te betrekken in de second opinion. Daarop is vanuit het Ministerie van Financiën aangegeven dat het KPMG-rapport in principe geen onderdeel uitmaakt van de onderzoeksopdracht, maar dat het prof. Koopmans vrij staat om het KPMG-rapport te betrekken. Daarbij is benadrukt dat dat alleen mogelijk als het KPMG-rapport wordt gepubliceerd en daarmee openbaar beschikbaar is. De RAI en BOVAG hebben het KPMG-onderzoek op 25 mei 2020 openbaar beschikbaar gesteld op hun website. Prof. Koopmans heeft er daarna zelf voor gekozen om het KPMG-onderzoek te betrekken in de second opinion. SEO constateert dat de rapporten van KPMG en JATO geen nieuw licht werpen op de omzetting of het onderzoek van TNO. SEO heeft geen contact gehad met KPMG over de second opinion.

De leden van de fractie van de VVD vragen waarom de conceptversie van de second opinion eerst is besproken met de opdrachtgevers voordat deze definitief is gemaakt. De leden vragen welke aanpassingen er naar aanleiding van de bespreking van het conceptrapport zijn gedaan ten opzichte van de definitieve versie en waarom. De leden vragen om een uitputtend overzicht te geven.

SEO heeft TNO en het Ministerie van Financiën in de gelegenheid gesteld te reageren op eventuele feitelijke onjuistheden in het rapport. Dit is een gebruikelijke onderzoeks aanpak. Zie in de bijlage de conceptversie van de second opinion.

De leden van de fractie van de VVD vragen te reageren op de SEO-bevindingen dat er geen extra schijf is toegevoegd en dat de omgerekende tarieven zijn afgerond op hele euro's. De leden van de fractie van de VVD vragen wat de effecten zijn op de te betalen bpm van het feit dat er geen extra schijf is toegevoegd aan de tabel en dat de tarieven zijn afgerond op gehele euro's.

Het feit dat er geen extra schijf is toegevoegd aan de bpm-tabel heeft geen gevolgen voor de te betalen bpm. Volgens de omzettingsformule van $+10\% + 15$ gram zou de onderste schijfgrens van 0 gram/km moeten worden omgezet naar 15 gram/km. De eerste schijf loopt tot een uitstoot van 90 gram/km (WLTP). Door de ondergrens van 0 gram/km niet aan te passen is de lengte van de eerste schijf in verhouding sterker gestegen dan de lengte van de overige schijven. Hiervoor is gecorrigeerd door het tarief in de eerste schijf procentueel sterker te verlagen dan de tarieven in de overige schijven. Het toevoegen van een extra schijf is tevens praktisch gezien niet nodig omdat er geen conventionele personenauto's zijn met een CO₂-uitstoot onder 15 gram/km. Dit zijn plug-inhybride personenauto's waar een aparte bpm-tabel voor geldt.

In de dataset met alle WLTP-geteste auto's die gebruikt is voor de omzetting zitten echter geen conventionele auto's met een CO₂-uitstoot die in de laagste schijf valt. De minimale WLTP-CO₂-uitstoot in de dataset is 94 gram/km. Kortom, in de praktijk is vooral het bpm-bedrag aan het eind van de eerste schijf van belang (dus bij een uitstoot van 90 gram/km), omdat dit bedrag doorwerkt in de bpm die verschuldigd is in hogere schijven. Het bpm-bedrag aan het eind van de eerste schijf is, als gevolg van afronding van de tarieven, licht gedaald na de omzetting. Wat de afronding van de tarieven betreft is het goed om te benadrukken dat de tarieven elk jaar, bij bijstellingsregeling indirecte belastingen, afgerond worden op gehele euro's. De onderliggende, niet-afgeronde tarieven worden jaarlijks geïndexeerd en daarna op gehele euro's afgerond. Voor 2020 is daar een aanpassing op centen bijgekomen vanwege de omzetting naar de WLTP-CO₂-uitstoot. Onderstaande tabel geeft de tabel die zouden gelden zonder afronding met tussen haakjes de daadwerkelijke tarieven zoals deze in de wet staan vanaf 1 juli 2020. De bedragen in kolom III volgen uit de cijfers in kolom I, II en IV. De afgeronde bedragen in kolom III zijn dus niet de afronding van de niet-afgeronde bedragen in kolom III.

Bij een CO ₂ -uitstoot vanaf	Tot	Bedraagt de bpm: (CO ₂ -uitstoot voertuig – CO ₂ -uitstoot in kolom I) x bedrag in kolom IV + bedrag in kolom III	
I	II	III	IV
0	90	€ 365,65 (€ 366)	€ 1,29 (€ 1)
90	116	€ 481,75 (€ 456)	€ 56,52 (€ 57)
116	162	€ 1.951,27 (€ 1.938)	€ 124,21 (€ 124)

Bij een CO ₂ -uitstoot vanaf	Tot	Bedraagt de bpm: (CO ₂ -uitstoot voertuig – CO ₂ -uitstoot in kolom I) x bedrag in kolom IV + bedrag in kolom III	
I	II	III	IV
162	180	€ 7.664,93 (€ 7.642)	€ 203,86 (€ 204)
180		€ 11.334,41 (€ 11.314)	€ 407,71 (€ 408)

Deze leden van de fractie van de VVD vragen waarom de aanbeveling van SEO om de bpm-tabel te differentiëren voor benzine- en dieselauto's niet wordt overgenomen.

Rekentechnisch zouden met aparte tabellen nog iets kleinere verschillen per auto gerealiseerd kunnen worden. Echter weegt dit niet op tegen de complexiteit verhogende werking voor de wet en uitvoering. Verder is in de Wet uitwerking Autobrief I bewust gekozen voor een brandstofonafhankelijke bpm-tabel gebaseerd op de CO₂-uitstoot zodat auto's in de basis gelijk belast kunnen worden. De CO₂-gerelateerde dieseltoeslag is een uitzondering hierop, en is bedoeld om het voordeel van de lagere dieselaccijns ten opzichte van benzine te compenseren.

De leden van de fractie van de VVD vragen of het mogelijk is om de effecten van een verschillende bpm-tabel voor benzine- en dieselauto's door te rekenen.

Op dit moment geldt dat de bpm voor benzine- en dieselauto's volgens dezelfde tabel bepaald wordt. Voor dieselauto's geldt echter nog een dieseltoeslag. Vanaf 1 juli 2020 is deze toeslag € 78,82 voor elke extra gram/km CO₂-uitstoot boven een niveau van 80 gram/km.

Een aparte bpm-tabel voor dieselauto's zou er dus als volgt uit kunnen zien:

Bij een CO ₂ -uitstoot vanaf	Tot	Bedraagt de bpm: (CO ₂ -uitstoot voertuig – CO ₂ -uitstoot in kolom I) x bedrag in kolom IV + bedrag in kolom III	
I	II	III	IV
0	80	€ 366	€ 1
80	90	€ 446	€ 80
90	116	€ 1.246	€ 135
116	162	€ 4.756	€ 203
162	180	€ 14.094	€ 283
180		€ 19.188	€ 487

In deze tabel is de dieseltoeslag volledig verwerkt in de tarieven zonder effecten voor de bpm van individuele dieselauto's. De bpm-tabel voor dieselauto's kent dan een schijf extra vergeleken met de tabel voor benzineauto's. Uiteraard kan er ook voor worden gekozen om de dieseltoeslag op een andere budgettaire neutrale wijze te verwerken in de tarieven van conventionele (diesel en/of benzine) auto's. De effecten hangen dan af van de gemaakte keuzes. Zoals hierboven opgemerkt is een extra tabel echter complexiteit verhogend voor de uitvoering.

De leden van de fractie van de VVD vragen op welke manier met een regressieanalyse kan worden geschat wat de invloed is van het gewicht en motorvermogen op de uitstoot van auto's.

De CO₂-waarde hangt onder meer af van massa en het motorvermogen van een auto. Massa en motorvermogen zijn ook integraal onderdeel van

de methodiek van de WLTP. In de WLTP worden families van voertuigen gedefinieerd. Van die families worden slechts twee voertuigen getest: de zogenoemde voertuig-laag en voertuig-hoog. Van deze voertuigen wordt de CO₂-waarde gemeten. Van alle voertuigen in die familie wordt de CO₂-waarde bepaald door interpolatie. De belangrijkste factor in de interpolatie is het voertuiggewicht. Een voertuig dat zwaarder is dan voertuig-laag krijgt dus per definitie een hogere CO₂-waarde. De mate van afhankelijkheid kan verschillen van model tot model en is anders voor benzine dan voor diesel, doch de verbanden liggen in dezelfde orde. Daarom is de kleinste kwadraten methode gebruikt om de beste fit te krijgen voor deze afhankelijkheid voor het voertuigen die in de onderzoeksperiode daadwerkelijk in Nederland zijn verkocht. De kleinste kwadraten fit methode garandeert in ieder geval dat de gemiddelde waarden gerespecteerd blijft. Het maakt daarmee mogelijk om robuust te interpoleren tussen de twee grote datasets met registraties van NEDC- en WLTP-voertuigen.

De leden van de fractie van de VVD vragen op welk type auto's wordt bedoeld als er wordt gesproken over «zwaardere auto's met meer vermogen». Ze vragen zich af of bijvoorbeeld ook elektrische auto's, welke geen bpm betalen, mee zijn genomen in de regressieanalyse.

Uit het onderzoek van TNO volgt dat WLTP-auto's gemiddeld genomen zwaarder zijn en over meer motorvermogen beschikken dan hun NEDC-voorgangers. De in Nederland geregistreerde WLTP-auto's zijn gemiddeld genomen dan ook andere auto's dan NEDC-auto's en hebben dus ook een gemiddeld hogere NEDC-CO₂-uitstoot. Deze hogere NEDC CO₂-uitstoot wordt, op 1 gram/km na, verklaard door de toename van gewicht en motorvermogen van WLTP-auto's. In deze analyse wordt dus niet bedoeld op een bepaald type auto's. Het is een verband dat geldt over de gehele linie, voor de gemiddelde auto. Net als bij de omzettingsformule geldt dat dit verband niet exact opgaat voor elke individuele auto het zijn immers gemiddelden.

In de verschillende analyses van TNO zijn alleen conventionele auto's meegenomen (benzine en diesel). Elektrische auto's zijn niet meegenomen, omdat dit een speciale categorie is waarvoor de omzetting van NEDC naar WLTP geen effect heeft. Immers, de CO₂-uitstoot van een elektrische auto is 0 gram/km bij zowel de NEDC- als de WLTP-test. Plug-in hybrides (PHEV) zijn ook niet meegenomen in de analyse. Voor dit type auto's geldt een aparte tabel en is omzetting gedaan op basis van een vergelijkbaar onderzoek van TNO waaruit een aparte formule volgt voor PHEV's.

De leden van de fractie van de VVD merken op dat de bpm voor de twintig meest verkochte auto's flink verandert (tussen de -18% en +24%) en vragen zich af wat dit zegt over de kans dat er voor de gehele markt grote procentuele verschillen zullen plaatsvinden. Verder vragen de leden van de fractie van de VVD en de PVV zich af hoe deze range zich verhoudt tot de uitspraak van de Staatssecretaris van Financiën in 2016 dat de omzetting van autotype tot autotype best wat ruis kan veroorzaken, maar dat de autorijder hier ten principale niets van moet merken. De leden van de fractie van de PVV vragen of de introductie van de nieuwe bpm-tabel budgetneutraal uitpakt voor de individuele autokoper, zowel na 1 juli 2020 als in de overgangsperiode. De leden van de fractie van de VVD vragen zich ook af hoe in dit licht de conclusie kan worden getrokken dat de omzetting van NEDC naar WLTP voor de automobilist budgettair neutraal zal zijn.

De bpm-verandering bij de twintig meest verkochte auto's zegt op zichzelf niets over de bpm-verandering bij de overige modellen. Wel is het zo dat er buiten de top twintig meest verkochte modellen grotere uitschieters voorkomen.

De grote uitschieters zijn te wijten aan meerdere factoren. Zo is de omzettingsformule van +10%+15 gram/km een gemiddelde en die gaat per definitie niet op voor alle individuele auto's. Samen met de progressieve tarieven van de bpm zorgt dit voor een verandering van de verschuldigde bpm. Zoals hierboven toegelicht ligt de CO₂-uitstoot die volgt uit de WLTP-testmethode veel dichterbij de werkelijke CO₂-uitstoot van de auto dan de CO₂-uitstoot die volgt uit de NEDC-testmethode. Auto's waarbij de WLTP-gemeten CO₂-uitstoot fors hoger ligt en daardoor een hogere bpm krijgen, blijken dan ook een stuk meer CO₂ uit te stoten dan eerder gedacht onder de NEDC-testmethode. Doordat ook binnen autosegmenten sommige auto's duurder en sommige auto's goedkoper worden heeft de autokoper handelingsperspectief om uit te wijken naar een CO₂-zuiniger model met een lagere bpm. Bijkomend voordeel van de WLTP is dat deze test de autokoper tevens meer inzicht biedt in het brandstofverbruik van de auto. CO₂-uitstoot en brandstofverbruik zijn immers één-op-één aan elkaar gekoppeld.

Kortom, binnen de gehele markt zijn er grote uitschieters naar beneden en naar boven, wat strookt met de uitspraak van de Staatssecretaris in 2016 dat de omzetting «van autotype tot autotype best wat ruis kan veroorzaken». In 2016 was echter nog niet duidelijk hoe groot die uitschieters precies zouden zijn. Nu blijkt dat de 20 à 30 gram/km variatie in de WLTP-CO₂-uitstoot geen uitzondering is voor auto's die volgens de NEDC-test nog precies dezelfde CO₂-uitstoot hadden. De omzetting naar WLTP gaat dan ook gepaard met grotere en meer verschillen in de bpm voor verschillende auto's. Een neutrale omzetting voor individuele autotypes is dan ook per definitie onmogelijk. Dit geldt ook al voor de overgangperiode, omdat ieder individueel voertuig een eigen WLTP-CO₂-waarde krijgt. Deze CO₂-waardes worden vervolgens teruggerekend naar een NEDC-CO₂-uitstootcijfer, waardoor er variatie ontstaat bij voertuigen die voorheen dezelfde waarde hadden. Daarbij kan worden opgemerkt dat de WLTP een nieuwe test is waar autofabrikanten minder ervaring mee hebben dan de NEDC. Autofabrikanten zullen hun auto's zoveel mogelijk gaan optimaliseren voor de nieuwe WLTP-test. Het is mogelijk dat sommige autofabrikanten al verder zijn in het optimaliseren van hun nieuwe auto's voor de WLTP. Het is daarom goed mogelijk dat de hierboven beschreven spreiding van WLTP-uitstootcijfers de komende jaren zal afnemen.

Het feit dat er grote uitschieters zijn in de bpm voor individuele auto's en modellen neemt niet weg dat de omzetting op macroniveau budgettair neutraal is. De raming is ook door het CPB beoordeeld als redelijk en neutraal.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoe met elkaar valt te rijmen dat de hogere bpm-opbrengst alleen te wijten is aan zwaardere auto's met grotere motorvermogen, terwijl de top 10/20 meest verkochte auto's juist gemiddeld goedkoper zijn geworden.

De bpm van onzuinige auto's staat los van de top meest verkochte auto's. Vooral in lagere segmenten zijn er populaire modellen, waarvan er veel worden verkocht per model. Door TNO is gekeken naar het effect op het gemiddelde. Daarbij is een weging aangebracht op basis van daadwerkelijke verkoopaantallen. In een lijst van 10/20 meest verkochte modellen kan een één-op-één weging tot andere uitkomsten leiden. De 10/20 meest verkochte modellen van de totale verkoop en zijn niet representatief voor het hele spectrum (alle voertuigsegmenten). Het verschil tussen voertuigmodel specifieke resultaten en gemiddelden over alle voertuigen zijn door TNO naast elkaar geanalyseerd en laten kleine verschillen zien.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoeveel de top tien en top twintig uitmaken van het totaal aan autoverkoop. De leden van de fractie van de PVV vragen of ik bereid ben nader onderzoek te doen naar de

representativiteit van de in de second opinion aangehaalde twintig meest verkochte auto's.

De steekproef die gebruikt is voor de omzetting van de bpm-tabel bevat circa 176.000 auto's. De tien meest verkochte auto's zijn goed voor bijna 27% van het totaal aan auto's in de dataset, de twintig meest verkochte auto's zijn goed voor ruim 40% van het totaal aan auto's in de dataset. De leden van de fractie van de PVV zouden graag zien hoe deze lijst exact is samengesteld, hoe er bij de selectie bijvoorbeeld omgegaan is met diverse varianten binnen één merk en type. De RDW-database heeft de kolommen merk, handelsbenaming (type) en brandstofsoort. Voor een model op basis van deze drie kolommen zijn de gemiddelde kenmerken van alle verkochte voertuigen (van dat model) gebruikt. Dit betekent dat er geen verder onderscheid is gemaakt naar varianten. Zo zijn alle «Ford Fiësta benzineauto's» als één type genomen. De selectie is gebaseerd op de meest verkochte types.

De leden van de fractie van de VVD vragen naar de gemiddelde levensduur van auto's in Nederland, België en Duitsland. Verder vragen zij hoeveel CO₂-winst te halen zou zijn als ons wagenpark i.p.v. gemiddeld elf jaar oud, gemiddeld vijf jaar oud zou zijn. De leden van de fractie van de VVD vragen of ik scenario's kan maken over hoe een significant lagere bpm of zelfs afgeschafte bpm bijdraagt aan een schoner wagenpark, of ik meer duidelijkheid kan verschaffen over hoe verjonging van het wagenpark schone en duurzame transport stimuleert en of ik de mening deel dat een te hoge bpm daar dan niet aan bijdraagt.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de VVD dient opgemerkt te worden dat de gemiddelde levensduur van een auto niet hetzelfde is als de gemiddelde leeftijd van het wagenpark. Doordat we ook te maken hebben met import en export is een auto meestal niet voor de gehele levensduur in Nederland. De import en export hangt af van de brandstof en prijsklasse. De gemiddelde leeftijd van een auto is in Nederland ongeveer de helft van de gemiddelde levensduur. De gemiddelde leeftijd van personenauto's in Nederland is 10,6 jaar, in België 9,0 jaar en in Duitsland 9,5 jaar.

De suggestie van de leden van de fractie van de VVD dat de bpm niet bijdraagt aan de vergroening van het wagenpark deelt het kabinet niet. Allereerst omdat de leeftijd van het wagenpark in Nederland niet één-op-één vertaald kan worden naar de mate van CO₂-uitstoot. Mede als gevolg van de Nederlandse autobelastingen, zoals de CO₂-gerelateerde bpm, is de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in Nederland namelijk een stuk lager dan in Duitsland en België. Dit werkt ook door in een lagere gemiddelde CO₂-uitstoot van het totale wagenpark. Mede door de dieseltoeslagen in de bpm en de mrb is het aandeel vervuilende dieselauto's in het Nederlandse wagenpark ook relatief laag. Een jonger wagenpark is daarom niet per definitie schoner.

Er zijn geen doorrekeningen beschikbaar die zien op de veranderingen van de CO₂-uitstoot bij een wagenpark van vijf jaar oud of bij een forse daling respectievelijk afschaffing van de bpm. In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat een wagenpark van gemiddeld vijf jaar oud niet erg realistisch is. Bij een sterke daling of zelfs afschaffing van de bpm is een logische gedragsreactie dat er meer nieuwe auto's worden verkocht en de gemiddelde leeftijd van het wagenpark licht daalt, bijvoorbeeld richting het niveau van België of Duitsland. Tegelijkertijd zal de gemiddelde uitstoot van nieuwverkochte auto's stijgen vanwege het ontbreken van de CO₂-prikkel die de bpm biedt. De kans is dan ook zeer groot dat de mate van vergroening van afschaffen van de bpm zeer beperkt of zelfs negatief is. Daar komt bij dat het afschaffen of verlagen van de bpm om de

Bron: ACEA Report Vehicles in use Europe 2019

nieuwverkoop te verhogen gepaard zal gaan met een zeer hoge kosten voor de overheid (deadweight loss). Ook de mensen die, ongeacht de bpm, toch al een auto gekocht zouden hebben krijgen immers de belastingkorting. De kans dat afschaffing of verlaging van de bpm een kosteneffectieve beleidsmaatregel is om het Nederlandse wagenpark te verjongen en daarmee te vergroenen acht het kabinet daarmee klein. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat een beleidsmatige verlaging of afschaffing van de bpm gedekt dient te worden binnen het lastenkader en daarmee logischerwijs zal leiden tot potentieel hogere lasten elders binnen de autobelastingen.

Tot slot dient opgemerkt te worden dat het kabinet ernaar streeft dat alle nieuwverkochte auto's in 2030 emissievrij zijn. Deze ambitie is fors, maar onderstreept in het Klimaatakkoord. De bpm biedt een effectieve prikkel voor de Nederlandse autokoper om te kiezen voor een emissievrije auto.

De leden van de fractie van de VVD vragen wat de elasticiteit is van schone wagens «met respect tot de prijs en de te betalen bpm».

Op de automarkt, met vele verschillende type auto's spelen zowel de eigen als de kruislingse prijselasticiteit een belangrijke rol. Als de prijs van een auto stijgt, dan daalt de vraag naar die betreffende auto en vice versa. Tegelijkertijd neemt de vraag naar andere (vergelijkbare) auto's toe wanneer een bepaalde auto in prijs stijgt. De eigen en kruislingse prijselasticiteiten zullen per autotype verschillen. In relatie tot de bpm speelt nog mee hoe groot het aandeel van de bpm is in de verkoopprijs van de auto en in hoeverre bpm-veranderingen als gevolg van de WLTP door producenten en verkopers in de verkoopprijs worden doorgerekend. Deze factoren bepalen uiteindelijk in welke mate de verkoopprijs wijzigt als gevolg van de omzetting van de bpm-tabel.

Over de elasticiteit van zuinige auto's kunnen op basis van bovenstaande nog wel een paar algemene opmerkingen gemaakt worden. Zo zal een verlaging van de bpm op conventionele auto's waarschijnlijk leiden tot meer vraag naar conventionele auto's en minder vraag naar elektrische auto's en/of PHEV's.

De leden van de fractie van de VVD vragen wat de effecten zouden zijn als de dieseltoeslag (bij aankoop of import) wordt beperkt tot oudere en meer vervuilende diesels en de toeslag verdwijnt voor de modernste dieselvarianten die zowel CO₂-, als stikstofwinst opleveren en de luchtkwaliteit in tegenstelling tot de oudere euro III- en IV-diesels niet negatief beïnvloeden. Alleen de diesels vanaf Euro-6d-temp vanaf 2018 zijn substantieel schoner dan eerdere generaties.

De leden van de fractie van de PVV vragen hoeveel de nieuwe meetmethode de schatkist in de overgangsfase van september 2017 tot heden aan extra bpm-opbrengsten heeft opgeleverd en hoe deze extra inkomsten zich verhouden tot de conclusie van KPMG.

De omzetting van de bpm-tabel per 1 juni 2020 van NEDC naar WLTP is op macroniveau budgettair neutraal. Die conclusie volgt uit onafhankelijke onderzoeken van TNO, uit de certificering van de raming door het CPB en uit de second opinion op het onderzoek van TNO en de raming van het Ministerie van Financiën uitgevoerd door SEO.

Het onderzoek van KPMG is gebaseerd op een door de autobranche gemaakte en beschikbaar gestelde steekproef van autopaarsen die volgens de branche min of meer gelijk zijn gebleven gedurende de periode 2017–2019. Deze steekproef is echter niet representatief voor de gehele automarkt. Het onderzoek van KPMG is daarmee niet geschikt om conclusies te trekken over de totale bpm-opbrengst. Verder zou zonder een budgettair neutrale correctie van de bpm-tabel de totale bpm-opbrengst met zo'n 85%, oftewel circa € 2 miljard toenemen (exclusief gedragseffecten en exclusief de effecten door de coronacrisis).

De leden van de fractie van de PVV vragen of eventuele meeropbrengsten niet zonder meer naar de algemene middelen vloeien zonder vooraf eerst de Kamer te informeren. Verder vragen deze leden zich af hoe de Staatssecretaris gaat monitoren of de beoogde bpm-opbrengsten budgettair neutraal blijven.

De omzetting van de bpm-tabel is gebaseerd op de verhouding tussen WLTP- en NEDC-CO₂-uitstoot van een groot aantal (ruim 176.000) in Nederland verkochte auto's. Die verhouding is gevat in een formule in een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd door TNO. De omzetting per 1 juli 2020 is op macroniveau budgettair neutraal. Het kabinet heeft dan ook geen aanleiding om te verwachten dat bpm-opbrengst zal stijgen of dalen als gevolg van de omzetting van de bpm-tabel naar de WLTP.

Wel is het mogelijk dat de bpm-opbrengst verandert, door meer of minder verkochte auto's, of doordat de gedragseffecten als gevolg van de relatieve prijsveranderingen toch tot een budgettaire derving of opbrengst leiden. Ook veranderende consumentenvoorkeuren en wijzigingen in het aanbod door fabrikanten kan tot een dalende of stijgende opbrengst leiden. Dit zijn allemaal endogene ontwikkelingen die conform de begrotingsregels ten laste/bate van de schatkist komen. Door mijn voorganger is toegezegd om de gedragsreacties als gevolg van de omzetting van de NEDC-CO₂-uitstoot naar de WLTP-CO₂-uitstoot als grondslag van de bpm te onderzoeken. Voor dit onderzoek zal gekeken worden naar de maanden voor en na de omzetting per 1 juli 2020. Wij verwachten de resultaten van dit onderzoek aan het einde van dit jaar met uw Kamer te kunnen delen.

De leden van de fractie van de PVV vragen welke factor belangrijker is voor de CO₂-uitstoot: gewicht of motorvermogen. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris kan corrigeren voor gewicht en motorvermogen zodat een vergelijkbaar beeld ontstaat van de aanvullende bpm-opbrengsten. De leden van de fractie van de PVV vragen daarnaast of de Staatssecretaris een verklaring heeft voor de observatie van KPMG en TNO dat er sinds oktober 2017 geen toename is van het gewicht van bpm-plichtige voertuigen.

TNO heeft het verband tussen CO₂-uitstoot en gewicht en motorvermogen geschat om een inschatting te maken van de verwachte toename van de CO₂-uitstoot als gevolg van een verandering in het gewicht en motorvermogen van personenauto's. Uit de schatting volgt een verband dat kan worden weergegeven met de formule $CO_2 = 0,081 * \text{gewicht} + 0,186 * \text{motorvermogen}$.

Uit de analyses van TNO blijkt dat voor vergelijkbare modellen het gewicht van de gemiddelde WLTP-auto ongeveer 18 kilogram hoger ligt, terwijl het vermogen gemiddeld 1,4 kW hoger is. Hieruit volgt dat de CO₂-toename door extra gewicht gemiddeld $18 * 0,081 = 1,5$ gram/km is en de CO₂-toename door extra vermogen gemiddeld $1,4 * 0,186 = 0,3$ gram/km is. Het feit dat WLTP-auto's gemiddeld zwaarder zijn geeft dus de belangrijkste verklaring voor de toegenomen CO₂-uitstoot van WLTP-auto's. Merk op dat dit een effect is voor de gemiddelde WLTP-auto. Onderliggend is er veel variatie in de verandering van gewicht en motorvermogen.

TNO heeft met haar onderzoeken laten zien dat corrigeren voor gewicht en motorvermogen van groot belang is en heeft dat dan ook gedaan. TNO laat zien dat WLTP-auto's gemiddeld genomen 6 gram/km meer uitstoten dan NEDC-auto's. De toename van de CO₂-uitstoot wordt echter, op 1 gram/km na, verklaard door een toename van gewicht en motorvermogen. Gecorrigeerd voor deze factoren ligt de NEDC CO₂-uitstoot van WLTP- en NEDC-auto's dus nagenoeg op hetzelfde niveau.

TNO laat in haar rapport de ontwikkeling zien van het gewicht van NEDC- en WLTP-auto's met twee apart lijnen. TNO geeft hierbij aan dat alleen voor de periode juli 2018 tot december 2018 een goede vergelijking van

de twee lijnen mogelijk is. Voor juli 2018 werden er namelijk nog te weinig WLTP-auto's verkocht en na december 2018 werden er te weinig NEDC-auto's verkocht. In de periode juli 2018 tot december 2018 blijkt dat WLTP-auto's gemiddeld zwaarder zijn dan NEDC-auto's. Het gaat hierbij niet om de trend over tijd, maar over de vergelijking tussen NEDC- en WLTP-auto's.

De leden van de fractie van de PVV vragen welke aanwijzingen er zijn om aan te nemen dat het rapport van KPMG niet representatief is. Ook vragen deze leden of ik navraag ga doen bij KPMG, om de selectie van auto's te onderbouwen.

Het door KPMG uitgevoerde onderzoek van de autobranche is gebaseerd op een door de autobranche zelf aangeleverde selectie van autoparen die slechts 34% van de totale automarkt beslaat. De autoparen die als identiek kunnen worden gezien beslaan slechts 14% van de automarkt. In de second opinion van SEO is daarom aangegeven dat bij het KPMG-rapport de vraag kan worden gesteld hoe representatief de identieke of vergelijkbare autoparen zijn voor ontwikkelingen in de totale markt. Deze dataselectie en samenstelling van autoparen is bovendien uitgevoerd door verschillende belangenpartijen zoals fabrieksimporteurs. Het onafhankelijke onderzoek van TNO is gebaseerd op een analyse van alle verkochte auto's in plaats van een door belanghebbende partijen bepaalde selectie van data. KPMG lijkt dit ook te erkennen en benadrukt in het rapport dat zij afhankelijk zijn van de juistheid en volledigheid van de aan hen aangeleverde data. Tevens wijzen zij de autobranche op de beperkingen in de reikwijdte en diepgang van de studie. Mede gelet op het bovenstaande acht het kabinet het niet nodig om navraag te doen bij KPMG. Er ligt immers al een degelijk, onafhankelijk en representatief onderzoek van TNO waarop de omzetting naar de WLTP is gebaseerd.

De leden van de fractie van de PVV hechten waarde aan een correcte en representatieve vergelijking van auto's voor en na de omzetting naar de WLTP en vragen of de Staatssecretaris van Financiën deze mening deelt. Voor een budgettair neutrale overgang van NEDC naar WLTP is een correcte en representatieve vergelijking inderdaad van cruciaal belang. Het onderzoek van TNO is correct uitgevoerd en representatief. Daarbij is de realiteit dat veel auto's de afgelopen jaren veranderd zijn. Een auto van type X is in 2019 gemiddeld zwaarder en heeft meer motorvermogen dan zijn voorganger X uit 2017. De bpm stijgt voor deze auto, maar dat is niet gerelateerd aan de WLTP. Het onderzoek van TNO is juist representatief door naar alle geregistreerde WLTP-geteste auto's te kijken en niet alleen naar door de autobranche geselecteerde autoparen die volgens hen hetzelfde zijn gebleven over de periode 2017–2019. Dat betreft immers een vrij klein en waarschijnlijk snel slinkend deel van de nieuwverkochte auto's.

De leden van de fractie van de PVV merken op dat de second opinion door SEO concludeert dat het KPMG-onderzoek niet aantoont dat de TNO-uitkomsten onjuist zouden zijn. Deze leden vragen zich af of de Staatssecretaris het eens is met de stelling dat dit niet hetzelfde is als dat de TNO-uitkomsten dan zonder meer juist zouden zijn. Voorts vragen zij zich af waarom niet beide onderzoeken juist kunnen zijn.

SEO concludeert inderdaad dat het KPMG-onderzoek niet laat zien dat de TNO-uitkomsten onjuist zijn. Hieruit volgt niet automatisch dat de uitkomsten van TNO zonder meer juist zijn. SEO heeft de onderzoeken van TNO daarom uitgebreid bestudeerd voor deze second opinion en SEO concludeert dat de nieuwe tabel op correcte wijze is omgerekend op basis van degelijk onderzoek van TNO.

Op basis van de second opinion valt ook niet uit te sluiten dat zowel het TNO- als het KPMG-onderzoek juist is. Voor een budgetneutrale omzetting

van de bpm is echter van belang dat gebruik wordt gemaakt van een representatief onderzoek waarin wordt gekeken naar alle auto's en niet naar een selectieve steekproef. Het onderzoek van KPMG is dan ook niet geschikt voor deze omzetting, omdat KPMG gebruik heeft gemaakt van een selectieve steekproef van identieke of vergelijkbare autoparen terwijl uit de gehele dataset en uit onderzoek van TNO blijkt dat gewicht en motorvermogen gemiddeld genomen hoger zijn bij WLTP-auto's. KPMG corrigeert in het onderzoek wel voor veranderingen in gewicht maar heeft niet de veranderingen in motorvermogen meegenomen. Daarnaast doet KPMG deze correctie alleen voor het kleine aandeel vergelijkbare auto's. Het onderzoek van TNO gebruikt een RDW-dataset met alle WLTP-auto's in plaats van een selectie en corrigeert daarmee, zoals ook door SEO wordt geconstateerd, op correcte wijze voor veranderende voertuigkarakteristieken in de gehele populatie.

De leden van de fractie van de PVV vragen of onderzocht is of de omzetting van de bpm-tabel per 1 juli 2020 onbedoeld oneerlijke concurrentie tussen verschillende automerken in de hand werkt. Bij de omzetting van de tabel is niet gekeken hoe dit uitpakt voor verschillende merken. De omzetting pakt gunstig uit als de WLTP-CO₂-uitstoot van een auto lager is dan of relatief dicht in de buurt ligt van de NEDC-CO₂-uitstoot en de omzetting pakt ongunstig uit als de WLTP-CO₂-uitstoot veel hoger is dan de NEDC-CO₂-uitstoot. Dit kan niet als oneerlijke concurrentie worden bestempeld. De CO₂-uitstoot die volgt uit de WLTP ligt dicht bij de praktijkuitstoot. Als de WLTP en de NEDC-CO₂-uitstoot relatief dicht bij elkaar liggen, dan betekent dit dus dat de NEDC-CO₂-uitstoot al dicht bij de praktijkuitstoot lag of dat een nieuw, WLTP-getest model daadwerkelijk zuiniger is geworden dan het oude NEDC-geteste model. De WLTP leidt er om die reden juist toe dat automerken zullen moeten concurreren op basis van een meer waarheidsgetrouw brandstofverbruik en CO₂-uitstootcijfer. Met name het betere inzicht in het brandstofverbruik vergroot de informatiepositie van de autokoper. Het kabinet acht dergelijke concurrentie dan ook niet onwenselijk.

De leden van fractie van de PVV merken op dat de second opinion op een aantal punten kritisch is over de wijze van rapporteren in de TNO-onderzoeken en vragen zich af of dit niet tot twijfel zou moeten leiden over de kwaliteit van de door TNO uitgevoerde onderzoeken. Het klopt dat SEO in de second opinion een aantal kanttekeningen plaatst bij de manier van presenteren in de rapportages van TNO. SEO heeft dan ook een uitgebreide vragenlijst opgesteld, welke punt voor punt met TNO is besproken. SEO concludeert dat de antwoorden van TNO afdoende waren en dat de vragen die bij eerste lezing opkwamen door TNO zijn weggenomen. Wat de regressieresultaten betreft concludeert SEO dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat deze resultaten incorrect zijn. Uiteindelijk concludeert SEO dan ook dat de omzetting van de bpm-tabel naar verwachting niet tot extra opbrengsten leidt voor de overheid. Ik heb geen reden om te twifelen aan de kwaliteit en uitkomsten van het onderzoek van TNO.

De leden van de fractie van het CDA vragen wat de Staatssecretaris ervan vindt dat TNO niet in staat is om de R-kwadraat en de standaardfouten van de regressie te leveren en of dit betekent dat TNO niet in staat is om aan te tonen dat de regressie klopt. De leden van de fractie van de VVD vragen naar een toelichting op de gemaakte schatting door TNO met een regressieanalyse en vragen waarom TNO de regressieresultaten niet volledig rapporteert. De leden van de fractie van de VVD vragen op welke manier gecontroleerd kan worden dat de regressieanalyse juist is uitgevoerd.

Zoals SEO aangeeft in de second opinion is het gangbaar om bij een regressieanalyse ook de R-kwadraat en de standaardfouten van de coëfficiënten te rapporteren. Ik deel dan ook de aanbeveling van SEO aan TNO om in het vervolg de standaardfouten van de coëfficiënten en de R-kwadraat te rapporteren.

Op mijn verzoek heeft TNO alsnog de R-kwadraat en de standaardfouten van de coëfficiënten van onderstaande regressievergelijking berekend:
$$\text{WLTP-uitstoot} = \alpha + \beta * \text{NEDC-uitstoot} + \epsilon$$

Zoals bekend volgt uit de schatting dat $\alpha = 15$ en $\beta = 1,1$. De standaardfout van de geschatte coëfficiënt α is gelijk aan 0,1049, waarmee de coëfficiënt statistisch significant verschilt van 0 op significantieniveau 0,1%. Voor β geldt een standaardfout van 0,0009, waarmee ook deze coëfficiënt statistisch significant verschilt van 1 op een significantieniveau van 0,1%. De R-kwadraat van deze regressie is 0,91.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat de toegevoegde waarde van deze statistieken in relatie tot het aantal waarnemingen ($N > 100.000$) niet erg groot is. De hoge N zorgt er namelijk voor dat coëfficiënten al snel statistisch significant zijn. En een hoge R-kwadraat biedt zonder aanvullende gegevens onvoldoende informatie over de kwaliteit of betrouwbaarheid van de regressie.

Het is overigens niet correct om te stellen dat TNO niet kan aantonen dat de regressie klopt, omdat de R-kwadraat en standaardfouten niet gerapporteerd waren. Zoals SEO ook aangeeft betekent dit niet dat er aanleiding is om te veronderstellen dat de regressieresultaten incorrect zijn. De bovenstaande gegevens sluiten aan bij de uitkomsten bij de cijfers die TNO in grafieken laat zien. Bovendien kan TNO wel degelijk aantonen dat de coëfficiënten, die van belang zijn voor de omrekenformule, op correcte wijze berekend zijn.

De leden van de fractie van het CDA merken op dat tabel 4 Voor de twintig meest verkochte auto's daalt de bpm door de omzetting met gemiddeld zes procent uit de nota naar aanleiding van verslag is overgeschreven en alleen een kolom met percentages is toegevoegd. De leden geven aan dat dit niet serieus te nemen en geen enkele informatie gecheckt of gevalideerd is. Volgens de leden was vanaf het begin duidelijk dat de vraag in de motie niet ging over het overtypen van een tabel uit de nota naar aanleiding van het verslag (die ging over de overgang van NEDC2 naar WLTP2), maar over het onderzoeken van de overgang van NEDC1 naar WLTP. In de eerste stap zaten de grote prijsverhogingen. De leden van de fractie van het CDA zijn zeer benieuwd hoe duur de second opinion is en of de Staatssecretaris het een waardevol onderzoek vindt.

Waar de leden van de fractie van het CDA spreken van een stap van NEDC1 naar NEDC2 wil ik graag verwijzen naar mijn bovenstaande toelichting op dat er strikt genomen maar één NEDC bestaat en de omzetting naar WLTP in twee fasen is uitgevoerd. De NEDC-CO₂-uitstoot van een WLTP-geteste auto is gemiddeld hoger dan de NEDC-CO₂-uitstoot van een auto van voor de WLTP. Uit het onderzoek van TNO blijkt dat deze stijging voor het overgrote deel wordt verklaard door gemiddeld toegenomen gewicht en motorvermogen. SEO concludeert dat deze conclusie van TNO terecht is.

Gelet op het bovenstaande is de tabel waaraan de leden van de fractie van het CDA refereren niet een weergave van NEDC2 naar WLTP maar een weergave van het bpm-verschil op basis van het CO₂-verschil tussen NEDC en WLTP voor en na omzetting. Zowel de onderliggende omrekenformule als de correctie voor gewicht en motorvermogen zijn door SEO gecontroleerd. De bpm-bedragen zijn in de tabel slechts de sluitpost waarbij de CO₂-uitstoot is vermenigvuldigd met het bpm-tarief voor en na omzetting. SEO heeft daarmee wel degelijk gekeken naar de juistheid van de onderliggende gegevens waarop deze tabel is gebaseerd.

Het honorarium voor de second opinion bedraagt € 16.200 exclusief btw.

De leden van de fractie van D66 vragen wat de budgettaire neutrale overgang van de NEDC naar de WLTP betekent voor de brede welvaart, inclusief het milieu en de volksgezondheid.

De leden vragen hoe ingezet wordt om te voorkomen dat de trend dat autokopers meer auto's kopen die een groter beslag leggen op het klimaat en het milieu, bijvoorbeeld omdat de auto's gemiddeld zwaarder zijn. Luchtkwaliteit is belangrijk voor het milieu en volksgezondheid. Het is immers bekend dat Nederlanders gemiddeld 9 maanden eerder overlijden door luchtvervuiling en het wegverkeer is daar een belangrijke oorzaak van. Het positieve aan de WLTP is dat deze realistischere uitstootcijfers kan weergeven dan de huidige NEDC. Verwacht wordt dat autofabrikanten hierdoor geprikkeld worden in technieken te investeren die het brandstofverbruik tijdens de WLTP-test reduceren. Toepassing van deze efficiëntere technologieën leiden tot meer CO₂-reductie, minder stikstofuitstoot, gezondere lucht en minder geluidsoverlast. Ook bieden emissiearme of emissievrije auto's bredere voordelen voor de samenleving, zoals innovatiekansen voor Nederlandse bedrijven en verminderde afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

Het progressieve karakter van de bpm stimuleert de consument bij de aanschaf van een nieuwe auto om een zuinigere of een emissievrije auto te kiezen. Realistischere uitstootcijfers van auto's, in combinatie met het jaarlijkse aanscherpen van de tarieven als gevolg van Europese CO₂-uitstoot normen, zorgen voor een betere werking van de fiscale stimulering van zuinigere auto's.

De leden van de fractie van D66 vragen of het vorige kabinet bij de budgettaire neutrale overgang ook advies heeft ingewonnen bij bijvoorbeeld het PBL en het RIVM. Zo ja, wat waren hun adviezen? Zo nee, waarom niet?

Nee. De budgettaire neutrale implementatie is gebaseerd op het onafhankelijke onderzoek van TNO. De raming van de nieuwe bpm-tarief tabel is door het CPB getoetst.

De leden van de fractie van D66 vragen of autofabrikanten gesjoemeld hebben met de NEDC-testmethode, of zij de flexibiliteit van de testmethode hebben overschreden als de uitstoot kunstmatig is verlaagd, sinds wanneer de Staatssecretaris wist dat de NEDC-methode onbetrouwbaar was en hoe deze flexibiliteit zich verhoudt tot de berichtgeving dat Duitse rechters hebben geconstateerd dat een autofabrikant «bewust en systematisch gedurende verschillende jaren de autoriteiten hebben bedrogen, met het oog op winst». Verder vragen de leden van de fractie van D66 hoe met de nieuwe testmethode wordt geborgd dat de autofabrikanten deze «flexibiliteit» niet meer hebben en hoe wordt bijgehouden dat de WLTP een goede inschatting geeft van de emissies in de praktijk. Sinds 2008 onderzoekt TNO in opdracht van Travelcard Nederland BV en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het praktijkverbruik van personenauto's. Uit de analyse van tankpasgegevens van een grote en diverse groep automobilisten, beschikbaar gesteld door Travelcard Nederland BV, worden trends zichtbaar gemaakt in het gemiddelde praktijkverbruik. De CO₂-uitstoot van auto's heeft een direct verband met het brandstofverbruik. Het praktijkverbruik van een auto hangt sterk af van de inzet van het voertuig, zoals belading en type rit, en het rijgedrag van de bestuurder. Ook wisselende weers- en verkeersomstandigheden spelen een belangrijke rol. De rijpatronen tijdens de typekeuringstest op een rollenbank in het lab zijn niet exact gelijk aan de gemiddelde dagelijkse praktijk, en ook omgevingscondities verschillen. Bovendien wordt bij het testen van de auto's op de rollenbank het energiegebruik voor bijvoor-

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/02/rivm-tussenrapportage-schone-lucht-akkoord>

beeld verlichting en airconditioning niet meegenomen. Dit zorgt ervoor dat in de praktijk brandstofverbruik en CO₂-uitstoot van auto's hoger zijn dan op de typekeuringstest. Het groeiende verschil tussen de resultaten van de testen in het laboratorium en de praktijk wordt met name veroorzaakt door de inzet van verschillende verbruiksreducerende technieken (bijv. stop-startsystemen) die op de typekeuringstest meer voordeel opleveren dan in de praktijk en de toegenomen benutting door fabrikanten van zogenoemde flexibiliteiten in de testprocedure. Door gebruik te maken van marges en onduidelijkheden in de voorgeschreven procedure en testcondities is het mogelijk om zonder technische aanpassingen aan het voertuig het gemeten verbruik op de test te verlagen. Dit valt echter allemaal binnen de destijds geldende NEDC-regelgeving, de grenzen van de testmethode zijn voor zover bekend niet overschreden. Het door autofabrikanten benutten van deze testflexibiliteiten binnen de toegestane marges en onduidelijkheden is daarmee weliswaar onwenselijk maar niet a priori frauduleus. Het bericht over de Duitse rechters gaat overigens niet over CO₂-metingen met de NEDC-testmethode, maar over het «gesjoemel» met de NOx-uitstoot van diesels. De nieuwe WLTP-testmethode geeft een veel realistischer beeld van de CO₂-uitstoot dan de NEDC-testmethode, omdat deze test gebaseerd is op meer realistische rijomstandigheden. De flexibiliteiten in de WLTP-testmethode zijn ook een stuk kleiner. TNO zal ook in de toekomst onderzoek blijven doen naar het praktijkverbruik van auto's om te monitoren of de WLTP een goede inschatting geeft van de emissies in de praktijk.

De leden van de fractie van D66 vragen waarom de meetresultaten van de WLTP-testmethode pas in 2021 leidend zijn voor de handhaving van de Europese CO₂-normen.

Alle in Europa nieuw verkochte auto's moeten in 2021 voldoen aan een Europese CO₂-norm van gemiddeld 95 g/km. Deze norm is op basis van NEDC-waarden. Reden hiervoor is dat deze norm van 95 g/km dateert uit 2014. De WLTP dateert uit 2017. Voor 2025 en 2030 heeft de Europese Commissie ook doelen geformuleerd voor CO₂-reductie ten opzichte van 2021. Daarvoor zijn dan de WLTP-waarden leidend.

De leden van de fractie van D66 vragen wat bedoeld wordt met de zinsnede dat «de meetresultaten van de testmethode leidend zijn». Daarmee wordt simpelweg bedoeld dat vanaf 2021 alleen nog de WLTP-meetmethode gebruikt zal worden en de NEDC-meetmethode niet meer.

De leden van de fractie van D66 vragen in hoeverre de budgettair neutrale overgang heeft geleid tot een toenemende keuze voor zwaardere, meer vervuilende auto's. De toenemende keuze voor zwaardere en vervuilende auto's heeft te maken met veranderde consumentenvoorkeuren. Dit staat los van de NEDC- of WLTP-testmethode en de budgettair neutrale overgang.

De leden van de fractie van D66 vragen om een actuele inschatting van de gemiste € 2 miljard aan belastinginkomsten als gevolg van de budgettair neutrale overgang. Deze leden wijzen daarbij op het eerdere antwoord van de Staatssecretaris dat «de implementatie van de WLTP in de bpm, zonder budgettair neutrale aanpassing van de bpm-tarieven, zou kunnen leiden tot een hogere bpm-opbrengst van circa 2 miljard euro (exclusief gedragseffecten)». Deze leden vragen om een nadere toelichting te geven over de gedragseffecten en vragen hoeveel lager de opbrengsten dan zouden zijn.

Zonder een budgettair neutrale correctie van de bpm-tabel zou de totale bpm-opbrengst met zo'n 85%, oftewel circa € 2 miljard toenemen

(exclusief gedragseffecten en exclusief de effecten door de coronacrisis). Het is lastig om de gedragseffecten te ramen. Wel is zeker dat bij een abrupte bpm-stijging van dergelijke proporties gedragseffecten zullen optreden.

De leden van de fractie van D66 vragen om te reageren op het bericht dat kopers van sjoemelauto's in andere landen recht hebben op teruggave van een deel van het aankoopbedrag. Deze leden vragen of het klopt dat Duitse eigenaren van sjoemeldiesels een compensatie krijgen, maar dat een dergelijke schadevergoeding in Nederland nog niet voorhanden is. Deze leden vragen om daarbij ook in te gaan op het bericht dat ook een Britse rechter heeft geoordeeld dat tienduizenden autobezitters terecht een schadevergoeding eisen.

Bij sjoemeldiesels gaat het om dieselauto's die in de praktijk (flink) meer stikstofoxiden (NO_x) uitstoten dan op grond van de Europese uitstootnorm voor stikstofoxiden is toegestaan. In tegenstelling tot een aantal andere Europese landen is in Nederland de bpm (registratiebelasting) voor personenauto's uitsluitend gebaseerd op de CO_2 -uitstoot en niet ook op de uitstoot van NO_x . De uitstoot van NO_x speelt dus geen rol voor de bpm. De bpm van diesels die in de praktijk meer NO_x uitstoten dan toegestaan hoeft in Nederland dan ook niet aangepast te worden voor de hogere praktijkuitstoot van NO_x van de betreffende auto's. De bpm in de aankoop prijs zou ook niet anders geweest zijn als niet gesjoemeld zou zijn met de NO_x -uitstoot van dieselauto's.

De leden van de fractie van D66 vragen in welke mate autofabrikanten hun nieuwe auto's CO_2 -zuiniger hebben gemaakt. In figuur 1 is deze ontwikkeling in Europa weergegeven. In figuur 2 is de ontwikkeling van de NEDC- CO_2 -uitstoot van nieuw geregistreerde personenauto's in Nederland weergegeven. In figuur 2 is daarbij te zien dat de CO_2 -uitstoot van nieuwe auto's in Nederland sinds 2015, ruim voor invoering van de WLTP, niet meer daalt en zelfs licht toeneemt.

Figuur 1: Gemiddelde CO_2 -uitstoot personenauto's in de EU

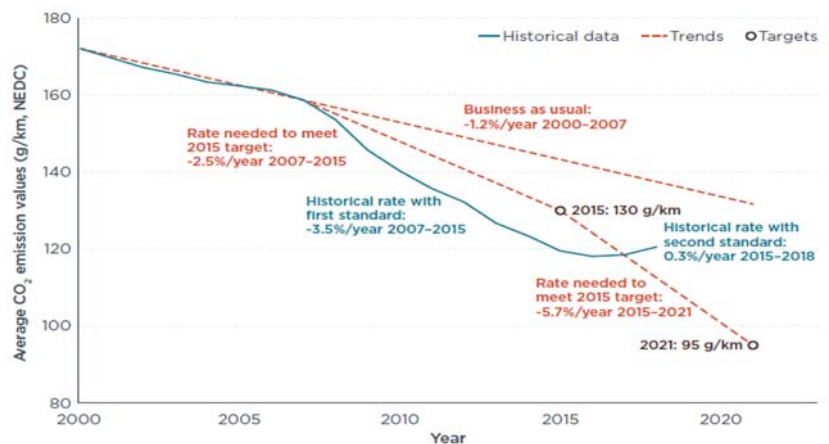
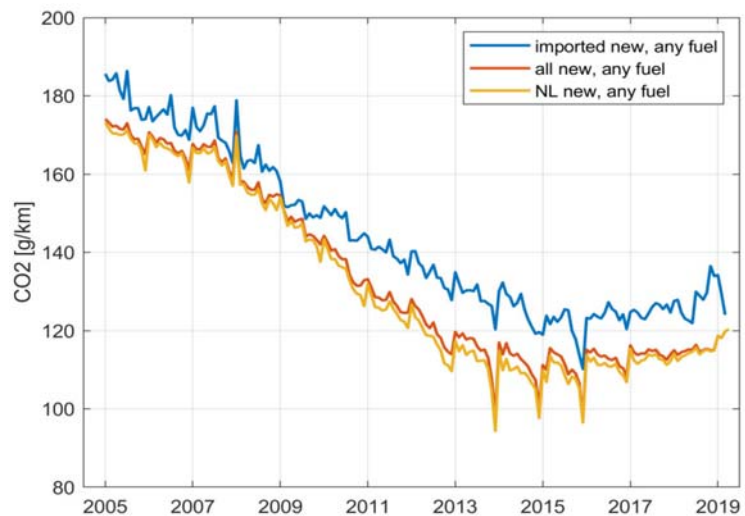


Figure 1. Historical average CO_2 emission values, targets, and annual reduction rates of new passenger cars in the European Union.

Bron: *CO₂ emissions from new passenger cars in the European Union: Car manufacturers» performance in 2018, Augustus 2019, ICCT*

Figuur 2: Maandelijkse gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw geregistreerde personen-auto's



Bron: TNO 2019 R10952

De leden van de fractie van D66 vragen om een overzicht van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's van de vijf grootste autofabrikanten. In figuur 3 is de gemiddelde CO₂-uitstoot van personenauto's in de EU weergegeven voor de grootste autofabrikanten pools in 2018 en zijn ook de CO₂-emissiedoelen in 2018 en 2020/2021 weergegeven. De CO₂-emissiedoelen hangen voor de autofabrikanten af van het gemiddelde gewicht.

Figuur 3: CO₂-uitstoot grootste autofabrikanten 2018

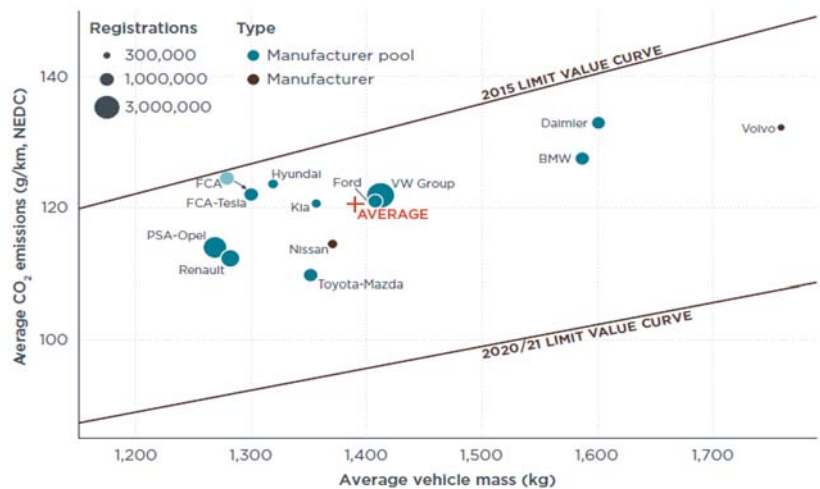


Figure 2. Performance of top-selling EU passenger car manufacturers in 2018 compared to 2015 and 2020/2021 emission target compliance curves.

Bron: CO₂ emissions from new passenger cars in the European Union: Car manufacturers' performance in 2018, Augustus 2019, ICCT

Autofabrikanten pools (en hun grootste merken) zijn: BMW (BMW, Mini); Daimler (Mercedes-Benz, Smart); FCA-Tesla (Alfa Romeo, Fiat, Jeep, Lancia, Tesla); Ford (Ford); Hyundai (Hyundai); Kia (Kia); PSA-Opel (Citroën, DS Automobiles, Opel, Peugeot, Vauxhall); Renault (Dacia, Renault); Toyota-Mazda (Lexus, Mazda, Toyota); and Volkswagen Group (Audi, Porsche, SEAT, Škoda, VW); Nissan; Volvo; Honda (Honda); Mitsubishi (Mitsubishi); Suzuki (Suzuki); and Tata Motors-Jaguar Land Rover (Jaguar, Land Rover).