

Vergaderjaar 2010–2011

32 800

Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)

Nr. 4

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 24 juni 2011

Binnen de vaste commissie voor Financiën¹ hebben enkele fracties de behoefte om over de autobrief over de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's en enkele andere onderwerpen op het gebied van de autobelastingen (Kamerstuk 32 800, nr. 1) van de staatssecretaris van Financiën, d.d. 1 juni 2011, enkele vragen en opmerkingen voor te leggen.

De vragen en opmerkingen zijn op 15 juni 2011 aan de staatssecretaris van Financiën voorgelegd. Bij brief van 23 juni 2011 zijn ze door hem beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Dezentjé Hamming-Blumink

De adjunct-griffier van de commissie,
Giezen

¹ Samenstelling:

Leden: Dezentjé Hamming-Blumink, I. (VVD), voorzitter, Omtzigt, P.H. (CDA), Irrgang, E. (SP), Knops, R.W. (CDA), Neppérus, H. (VVD), Blanksma-van den Heuvel, P.J.M.G. (CDA), Dijck, A.P.C. van (PVV), Spekman, J.L. (PvdA), Thieme, M.L. (PvdD), Heijnen, P.M.M. (PvdA), ondervoorzitter, Bashir, F. (SP), Sap, J.C.M. (GL), , arbers, M.G.J. (VVD), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Groot, V.A. (PvdA), Bommel, J.J.G. van (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Vliet, R.A. van (PVV), Dijkgraaf, E. (SGP), Verhoeven, K. (D66), Koolmees, W. (D66), Huizing, M.E. (VVD) en Schouten, C.J. (CU).
Plv. leden: Broeke, J.H. ten (VVD), Werf, M.C.I. van der (CDA), Gesthuizen, S.M.J.G. (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Leegte, R.W. (VVD), Haverkamp, M.C. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Bouwmeester, L.T. (PvdA), Ouweland, E. (PvdD), Veen, E. van der (PvdA), Vacature, (SP), Grashoff, H.J. (GL), Schaart, A.H.M. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Smeets, P.E. (PvdA), Beertema, H.J. (PVV), Gent, W. van (GL), Jong, L.W.E. de (PVV), Staaij, C.G. van der (SGP), Koşer Kaya, F. (D66), Pechtold, A. (D66), Ziengs, E. (VVD) en Slob, A. (CU).

I. VRAGEN EN OPMERKINGEN VANUIT DE FRACTIES

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de autobrief en bedanken de staatssecretaris voor de uitvoerige uiteenzetting van het lopende en het voorgenomen beleid.

In algemene zin willen de leden van de VVD-fractie opmerken dat zij de uitgangspunten van belastingdiversificatie binnen het autodossier begrijpen. Maar wat deze leden betreft, dient iedere autobezitter in ieder geval de motorrijtuigenbelasting (MRB) te betalen – zonder vrijstellingen – vanuit het rechtvaardigheidsprincipe dat ook iedereen gebruik maakt van het wegennet. Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie nadere toelichting op enkele specifieke punten uit de autobrief.

De vrijstellingsgrens Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) wordt voorgesteld op 83 gr/km. Ecorys verwacht dat in 2015 geen 33%, maar 12% van de auto's in aanmerking komt voor vrijstelling. Kan de staatssecretaris aangeven in hoeverre de grenzen uit het «eindbeeld 2015» van Ecorys openstaan voor aanpassing aan de hand van de technologische ontwikkeling in de komende jaren, om te voorkomen dat weer de situatie ontstaat die thans aanleiding is tot ingrijpen, namelijk dat een groot deel van de nieuwverkopen onder de vrijstelling valt en daarmee het budgettair beslag onaanvaardbaar hoog is?

De staatssecretaris geeft aan de introductie van een vierde schijf in de tariefstructuur te willen onderzoeken. Kan de staatssecretaris in dit kader aangeven wat precies het doel is van het onderzoek en het beleidsvoornemen? Wat wil de staatssecretaris met een vierde schijf bereiken en welke alternatieve instrumenten of tariefstructuren, die hetzelfde doel kunnen bereiken, worden in het onderzoek betrokken?

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast wat de overweging is om de afschaffing van de vrijstelling MRB niet in stappen, maar in één keer per 1 januari 2014 in te voeren? Hoeveel auto's (in %) verwacht de staatssecretaris dat in 2014–2015 onder de tijdelijke vrijstelling voor auto's met een uitstoot van minder dan 50 gr CO₂ per km zullen vallen? Is de introductie van deze tijdelijke vrijstelling niet in tegenspraak met de stelling dat ook zuinige tot zeer zuinige auto's wel gewoon gebruik maken van het wegennet?

De staatssecretaris is voornemens om voor blends die meer biobrandstoffen bevatten dan de verplichting op basis van de Richtlijn hernieuwbare energie een generieke regeling te treffen. Met ingang van welke datum wil de staatssecretaris deze regeling laten ingaan? De staatssecretaris geeft aan dat een minimumbedrag voor de teruggaaf gesteld moet worden. Wordt er ook gedacht aan maximumbedragen? De staatssecretaris geeft aan dat hij hogere blends met een afwijkende energie/inhoud op vergelijkbare wijze te behandelen als E85, wanneer deze op de markt komen. De leden van de VVD-fractie kijken met belangstelling naar de mogelijkheden om accijnsberekening meer op basis van energie-inhoud te laten plaatsvinden. Daarnaast verzoeken deze leden de staatssecretaris om in overleg met marktpartijen te bezien of, en hoe, lopende innovaties hierin betrokken kunnen worden.

Verder valt in de autobrief te lezen dat de staatssecretaris in overleg is met het bedrijfsleven over een aantal opties voor een alternatieve regeling voor de bijtelling privégebruik bestelauto's, en dat daarbij zorgvuldigheid boven snelheid gaat. Niettemin, wanneer denkt de staatssecretaris met

een concreet voorstel te komen? En wanneer weet de staatssecretaris of het alternatief van een « verklaring uitsluitend zakelijk gebruik» per 1 januari 2012 kan worden ingevoerd?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de autobrief. De staatssecretaris schetst dat bij ongewijzigd beleid de huidige stimuleringsmaatregelen ten behoeve van het milieu niet langer stimulerend zullen werken. De leden van de PvdA-fractie steunen dan ook een herziene visie. Op sommige punten hebben zij echter vraagtekens bij de voorstellen van de staatssecretaris.

Onderzoek

Bij ongewijzigd beleid zal volgens onderzoeksbureau Ecorys het aandeel van BPM en MRB vrijgestelde auto's toenemen van circa 25% in 2010 naar circa 62% in 2015. Dat er iets moet gebeuren is dus helder. Voortzetting van het huidige beleid (met de huidige grenzen) leidt namelijk tot een zodanig grote groep vrijgestelde auto's dat het niet meer stimulerend zal werken. De keuze die de staatssecretaris maakt heeft echter tot gevolg dat uiteindelijk nog maar 12% is vrijgesteld. De leden van de PvdA-fractie vragen waarom er voor zo'n rigoureuze stap gekozen wordt en niet voor bijvoorbeeld het aanhouden van het niveau van 2010, namelijk 25%? Als nog maar slechts een kleine groep kan voldoen aan stimuleringsmaatregelen zal het namelijk ook niet langer stimulerend werken.

In zijn brief heeft de staatssecretaris het over de dieseltoeslag. De toeslag is er ter compensatie van het accijnsverschil tussen verschillende brandstoffen. Wat is de reden voor deze omslachtige werkwijze en waarom wordt er niet gekozen voor een hogere accijns voor diesel?

In het mogelijke scenario van de fiscale behandeling van auto's van Ecorys wordt aanbevolen in de toekomst de BPM alleen nog maar te baseren op de CO₂-uitstoot van de auto. Om de vergroening van het autowagenpark te versnellen lijkt dit een goede zet. In tabel 9 wordt vervolgens een overzicht gegeven van verschillende autotypes en de hoogte van de BPM die in het nieuwe scenario zal optreden. Hier doet zich echter een vreemd verschijnsel voor. Ten opzichte van de huidige hoogte van de BPM gaan alle goedkope «groene» auto's er op achteruit. Vanaf het middensegment gaat vrijwel iedere auto er op vooruit. Uiteindelijk zelfs resulterend in de uitkomst dat een eigenaar van het duurste en meest verbruikende model in de tabel er € 20 000 op vooruit gaat. Dit kan volgens de leden van de PvdA-fractie niet de bedoeling zijn van het voorstel. In hoeverre is er in dit voorstel nog echt sprake van stimulering van het kopen van groene auto's? De tabel lijkt juist het tegenovergestelde tot gevolg te hebben. De meest groene auto gaat er op achteruit en de meest vervuilende auto gaat er op vooruit. Hoe kan de regering het daarmee eens zijn?

Daarnaast vragen deze leden waarom er nu al voor vaste waarden in de schijven gekozen wordt. Is het niet beter om ieder jaar te bezien hoe de ontwikkeling in de sector is en vervolgens de schijfgrenzen hieraan aan te passen op een zodanig manier dat een bepaald percentage (bijvoorbeeld het niveau 2010) voldoet aan de normen.

De staatssecretaris schrijft in zijn brief te onderzoeken of het mogelijk is een extra schijf toe te voegen aan de tariefstructuur in de BPM. De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd naar de resultaten hiervan en hoopt dat hiermee de problematiek (volgend uit tabel 9) aangepakt kan worden.

Deze leden zijn overigens blij dat er voor het gewicht van elektrische auto's gecompenseerd zal worden.

In zijn visie op de bijtelling schrijft de staatssecretaris dat als er meer categorieën geïntroduceerd zouden worden, dit afbreuk kan doen aan het effect van de gedifferentieerde bijtelling. De leden van de PvdA-fractie vragen waarom dit het geval is. In de BPM wordt dit niet als redenering gegeven, dus waarom zou hier bij de bijtelling wel sprake van zijn? Is de staatssecretaris niet van mening dat ook hier het gebruik van groene auto's gestimuleerd zou moeten worden?

Bij de effecten van het voorgestelde scenario komt uiteindelijk in de allerlaatste zin een opmerkelijke observatie naar boven. «De gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuwverkopen die in 2010 136 gr/km bedroeg en in 2015 bij ongewijzigd beleid naar verwachting zal afnemen tot 111 gr/km zal als gevolg van het voorgestelde scenario uitkomen op 114 gr/km.» Deze leden kunnen zich niet voorstellen dat dit het doel van de staatssecretaris is. Door middel van het voorgestelde beleid zal de gemiddelde uitstoot verslechteren ten opzichte van ongewijzigd beleid, terwijl het doel juist vergroening is. Hoe verklaart de staatssecretaris deze uitkomsten? En wat voor conclusie trekt hij hieruit?

Variabilisatie

Er staat dat het noodzakelijk is de accijnstarieven en daarmee samenhangend de verschillen tussen pompprijzen met onze buurlanden nauwlettend in de gaten te houden. Vervolgens staat er dat er zelfs binnen de EU zoveel mogelijk afstemming zou moeten zijn. De leden van de PvdA-fractie willen graag opheldering over deze opmerking. Wat is het verband tussen de pompprijzen in bijvoorbeeld Portugal en die van Nederland? En waarom zouden deze twee op elkaar afgestemd moeten worden?

Deze leden verzoeken de staatssecretaris overzichtelijk weer te geven wat de verschillen in CO₂-uitstoot zijn tussen de verschillende brandstoffen. Hiermee zou een beter oordeel geveld kunnen worden over de nieuw voorgesteld tarieven.

De staatssecretaris kiest ervoor groengas niet verder fiscaal te stimuleren. De leden van de PvdA-fractie hebben hier toch nog wel wat vragen bij. Allereerst wordt een groengasvoertuig in de BPM behandeld als een dieselloertuig, terwijl het meer te vergelijken is met een benzinevoertuig. Hoe kijkt de staatssecretaris hier tegenaan? Verder is het zo dat eigenaren van groengas/aardgas-voertuigen voornamelijk op deze brandstof zullen rijden in plaats van op benzine vanwege het grote prijsverschil aan de pomp. De leaserijder wordt gecontroleerd door de werkgever of lease-maatschappij of er op gas wordt gereden omdat de kosten voor het bedrijf anders te sterk oplopen. De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de staatssecretaris het dan toch als een probleem ziet dat er geen controle is op het al dan niet rijden op gas. Is de staatssecretaris niet van mening dat dit slechts een theoretisch probleem is?

Biobrandstoffen

De staatssecretaris geeft zijn visie op hoe er omgegaan wordt met de behandeling van blends. Hierbij lijkt er echter een breuk te worden gemaakt met het standpunt van de vorige regering. Eerst was het zo dat er voordeel was voor hoge blends. Het nieuwe voorstel is echter om geen voordeel meer te geven aan lage blends. Deze leden constateren dat hier

een verschil tussen zit en dat het uiteindelijke effect waarschijnlijk niet hetzelfde zal zijn. Wat is de visie van de staatssecretaris hierop?

Eurovignet

Bij de discussie over het Eurovignet en het daarmee samenhangende samenwerkingsverband lijkt het erop dat Nederland erg achterloopt door het nog niet invoeren van een kilometerbeprijzing. Wat is de visie van de staatssecretaris daarop?

De staatssecretaris constateert dat het de huidige vormgeving van het vignet voor hoge administratieve lasten zorgt voor ondernemers, omdat de ondernemer moet kiezen tussen een jaar-, maand-, week- of dagvignet. De leden van de PvdA-fractie vragen of de reden voor invoering van deze tarieven niet juist is geweest om de ondernemers van dienst te zijn?

Wat betreft de gehele discussie over het Eurovignet missen deze leden een algehele afgewogen conclusie. Kan de staatssecretaris hier een antwoord op geven door middel van het verstrekken van deze conclusie?

Bestelauto's

Er wordt gesproken over de introductie van een «verklaring uitsluitend zakelijk gebruik». Dit kan een goed initiatief zijn, al vragen deze leden hoe fraude hierbij voorkomen zal worden. Invoering van een dergelijke regeling lijkt het namelijk eenvoudig te maken voor werkgevers om aan werknemers eenvoudigweg een verklaring van uitsluitend zakelijk gebruik te verlenen, om op die manier een hoop rompslomp te vermijden zonder dat er ook echt sprake is van uitsluitend zakelijk gebruik. Wat is de visie van de staatssecretaris hierop?

Overig

In de samenvatting wordt gesproken over «de diverse vergroeningsprikkel». De leden van de PvdA-fractie willen opmerken dat de besproken vergroeningsprikkel niet de enige mogelijkheden zijn die er bestaan, aangezien deze suggestie gewekt leek.

In de hele autobrief wordt vaak de suggestie gewekt dat het goed is als een groter gedeelte van de auto's op diesel zou rijden. Wat is de beweegreden van de staatssecretaris hiervoor?

Verder willen deze leden er op wijzen dat er een hoop haken en ogen zitten aan de CO₂-uitstoot metingen in de sector. Op dit moment wordt het verbruik gemeten via een Europees gestandaardiseerde meting. Daarbij wordt een auto op een rollenbank gezet. Een veelgehoorde klacht is dat deze test weinig lijkt op het echte verbruik van een auto in het normale wegverkeer. Gevolg is dat de resultaten niet waarheidsgetrouw zijn en dus niet leiden tot goede inzichten. Ook relatief kan het voorkomen dat de ene auto het in de test beter doet dan een andere auto terwijl hier in het dagelijkse verkeer absoluut geen sprake van is. In de gehele notitie worden de fiscale tarieven echter wel gebaseerd op deze metingen. Wat is de reactie van de staatssecretaris hierop? Is hij van plan zich in te zetten voor een meer waarheidsgetrouwe manier van meten? En hoe ziet hij zijn voorstellen voor tariefstelling in dit verband?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de autobrief.

Deze leden zijn van mening dat CO₂-uitstoot geen betrouwbaar criterium is voor het vaststellen van enig beleid. De autobelastingen waar het hier om draait zijn objectieve belastingen, voor subjectieve vrijstelling is dan ook weinig plaats. De leden van de PVV-fractie verzetten zich tegen de doorgeschoten instrumentalisering van het belastingrecht. Belastingheffing is in de optiek van deze leden het middel om geld binnen te halen voor de financiering van de overheidsuitgaven. Daarbij dient belastingheffing zoveel mogelijk neutraal te zijn. Belastingheffing moet ook niet verstorend werken. Met de autobelastingen is de instrumentalisering ten behoeve van «vergroening» totaal doorgeslagen. Het is tijd voor bezinning en vereenvoudiging. Dit schijnt ook het idee te zijn van de staatsecretaris.

Autobelastingen

Kijkend naar zijn voorstellen ten aanzien van de BPM en MRB, geeft de staatsecretaris weinig blijk van bezinning en vereenvoudiging, hij lijkt ook besmet met het «vergroeningsinstrumentaliseringvirus». Het zou allemaal veel simpeler, ja begrijpelijker moeten. De leden van de PVV-fractie vinden dat daar niet veel van terecht komt in deze autobrief.

In zijn brief legt de staatsecretaris uit dat CO₂-uitstoot alleen gemeten wordt van «tank to wheel». Het traject van «well to tank» wordt buiten beschouwing gelaten. De reden daarvoor is dat het meten van «well to tank» wel heel erg moeilijk is. Toch zou het lonen om eens over de grenzen heen te kijken, in de Verenigde Staten zijn dergelijke studies al wel gedaan.

De leden van de PVV-fractie wijzen hier op omdat er door deze benadering de zogenoemde elektrische auto's een CO₂-uitstoot hebben van 0 gram CO₂ per kilometer. Deze elektrische auto's zijn, gezien vanuit «tank to wheel», emissievrij. In het traject van «well to tank» is er bij de opwekking van de elektriciteit wel degelijk sprake van CO₂-uitstoot. Minder dan 4% van de elektriciteit wordt in Nederland met kerncentrales opgewekt, de rest gaat met behulp van kolen en gas.

BPM

Thans is de CO₂-component van de BPM € 0 bij een CO₂ per kilometer van 111 gram of minder. De staatsecretaris wil die grenzen over de tijd doen opschuiven. Vanuit de auto-industrie wordt gesteld dat een dergelijke abrupte drempel een probleem is. Zou het niet effectiever zijn om gelijk vanaf een emissie van 0 gram CO₂ per kilometer gelijk te gaan heffen?

De staatsecretaris wil het eenvoudiger maken, hij blijft echter vier schijven hanteren, hij droomt zelfs van een vijfde schijf. Waarom wordt er niet gekozen voor een tarief per gram CO₂ per kilometer over de gehele bandbreedte?

Een BPM die bestaat uit 20% van de nettocatalogusprijs verhoogt met tarief x gram CO₂ per kilometer.
Is dat niet een eenvoudig en hanteerbaar systeem voor de staatsecretaris?

De leden van de PVV-fractie zouden nog kunnen leven met twee schijven 0–180 en 180+. Hoe staat de staatsecretaris hier tegenover?

Begrijpen wij de «Sint» van de autobrief goed dat voor volledige elektrische auto's ook de component van de nettocatalogusprijs is/blijft vervallen?

Zoals hierboven reeds geschetst ten aanzien van de «well to tank»-discussie is er bij deze auto's wel degelijk sprake van CO₂-uitstoot, echter niet aan de uitlaat maar in het voortraject. Zou deze vrijstelling dan niet geheel kunnen komen te vervallen?

MRB

Het verheugde de leden van de PVV-fractie zeer dat de vrijstellingen in de MRB zouden komen te vervallen. Helaas was de droom snel voorbij, het is pas afgelopen in 2014. Daarnaast heeft de «Sint» van belastingen weer een cadeau voor de auto's van minder dan 50 gr/km: u raadt het al een gehele vrijstelling. Wat denkt de staatssecretaris van een eenvoudig systeem alleen gebaseerd op gewicht en niet met zo'n malle vrijstelling van 50 gr/km?

Klopt het dat auto's die ouder zijn dan 25 jaar straks voor het volle tarief MRB betalen?

De grenzen van de provinciale opcenten zijn de afgelopen jaren steeds maar opgehoogd. Geen van de provincies zit aan die grens. Zou de staatssecretaris die grens voor de toekomst niet kunnen verlagen?

Bijtelling

De staatssecretaris is aan te merken als een «true believer» in instrumentalisering. De grenzen van 14%, 20% en 25% blijven gewoon bestaan, en worden jaarlijks aangepast. Voor auto's met een CO₂-uitstoot van minder dan 50 gr/km is er een complete vrijstelling. De leden van de PVV-fractie vragen waar de vereenvoudiging in het systeem zit.

Deze leden achten vrijstellingen en tariefsreducties in het kader van de bijtelling in de IB strijdig met het karakter van de IB als draagkrachtheffing, een overkill aan instrumentalisering.

Graag zien deze leden een eenvoudig systeem gebaseerd op de catalogusprijs en, als het echt zo nodig moet, per gram CO₂ per kilometer.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de autobrief van de staatssecretaris. Deze leden vinden het stimuleren van de aanschaf en het gebruik van zuinige auto's van groot belang. Daarbij gaat het niet alleen om het verbruik van de auto, maar om duurzaamheid in het algemeen. Daarom hebben deze leden een aantal vragen met betrekking tot de voorstellen die in de brief zijn gedaan.

Btw fiscale bijtelling

Alvorens in te gaan op deze vragen, willen de leden van de CDA-fractie eerst graag stilstaan bij de actualiteit. Deze leden zijn bezorgd over de uitspraak van rechtbank Haarlem dat er op grond van de Europese wetgeving geen onderscheid mag worden gemaakt in het product waar btw over wordt betaald. Op grond van deze rechterlijke uitspraak zijn werkgevers slechts btw verschuldigd over 14% bijtelling ongeacht of de auto zuinig is of niet. Als de staatssecretaris een nihilbijtelling voor zeer zuinige auto's invoert, zal er geheel geen btw meer verschuldigd zijn over de fiscale bijtelling van de auto van de zaak. Dit gaat over een financieel belang van € 0,5 miljard.

De leden van de CDA-fractie hebben om bovengenoemde reden dan ook zeer veel moeite met het plan van de staatssecretaris om een nihilbijtelling in te voeren voor zeer zuinige auto's.

Hoe ziet de staatssecretaris de gevolgen van deze uitspraak in het licht van zijn voorstel voor een nihilbijtelling op de zeer zuinige auto van de zaak? Deelt de staatssecretaris de mening dat na deze rechterlijke uitspraak de nihilbijtelling niet kan worden ingevoerd? Hoe gaat de staatssecretaris de financiële gevolgen van deze uitspraak opvangen? Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om het hoger beroep, gezien het cruciale belang van de uitspraak, te versnellen? Hoe denkt de staatssecretaris bovendien over de stelling dat het onevenredig is om een bepaald inkomensbestanddeel, de zeer zuinige auto, in het geheel niet in de inkomstenbelasting te betrekken?

De staatssecretaris heeft inmiddels laten weten dat de in de autobrief aangekondigde maatregel om de btw-correctie los te koppelen van de bijtelling in de loon- en inkomstenbelasting door deze rechterlijke uitspraak versneld zal worden doorgevoerd. De staatssecretaris wil hiervoor een zelfstandig btw-forfait gebruiken voor het bepalen van de hoogte van de btw-correctie. Hiervoor heeft Nederland toestemming nodig van de Europese Commissie.

Waarop wil de staatssecretaris dit btw-forfait baseren? Kan de staatssecretaris toezeggen om geen verdere actie te ondernemen met betrekking tot het plan van de fiscale nihilbijtelling (in ieder geval) totdat hij toestemming heeft van de Europese Commissie? Verwacht de staatssecretaris deze toestemming te krijgen, en zo ja, wanneer?

Grenzen BPM/MRB

De leden van de CDA-fractie hechten zeer veel waarde aan het naar beneden bijstellen van de grenzen van de BPM, zodat de aankoop van op dat moment (zeer) zuinige auto's bevorderd wordt en bovendien innovatie gestimuleerd wordt.

In het kader van «de vervuiler betaalt» zou de variabilisatie in de hogere BPM-schijven evenwichtiger kunnen. Hoe kijkt de staatssecretaris hier tegenaan?

Wat zijn de doelstellingen van de staatssecretaris op het gebied van CO₂-uitstootreductie? Is het wel haalbaar om te komen tot CO₂-uitstootreductie, terwijl zware, onzuinige auto's in prijs dalen doordat voor de BPM niet meer gekeken wordt naar het gewicht van de auto? Kan de staatssecretaris aangeven waarom de grenzen van de MRB niet naar beneden worden bijgesteld, maar de algehele vrijstelling gehandhaafd blijft? Kan de staatssecretaris aangeven wat de gevolgen zijn van de voorstellen voor de MRB met betrekking tot de mogelijkheden voor provincies om de opcenten te verhogen?

Luchtkwaliteit

De staatssecretaris heeft in de autobrief alleen aandacht voor de CO₂-uitstoot van auto's. Toch is niet alleen de CO₂-uitstoot een probleem, maar ook fijnstofemissie en stikstofemissie. Hoewel dieselauto's een lagere CO₂-emissie hebben, is de fijnstofemissie en stikstofemissie voor deze auto's veel hoger¹. Dit terwijl de voorstellen van de staatssecretaris tot gevolg hebben dat het belastingvoordeel op dieselauto's groter wordt. Kan de staatssecretaris aangeven waarom in de autobrief niet wordt ingegaan op de fijnstofemissie en de stikstofemissie van personenauto's? Welke gevolgen hebben de huidige voorgestelde maatregelen op de

¹ Zie ook het TNO-rapport «Verkennde metingen van schadelijke uitlaatgasemissies van personenvoertuigen met Euro-6 diesel-technologie» van 8 september 2010 in opdracht van het ministerie van VROM.

luchtkwaliteit in Nederland en in stedelijke gebieden in het bijzonder? Kan de staatssecretaris toelichten waarom hij gekozen heeft voor het principe om benzine en diesel gelijk te behandelen?

Groengas

Kan de staatssecretaris aangeven waarom hij ervoor gekozen heeft om groengas nauwelijks fiscaal te stimuleren, terwijl uit de gepresenteerde grafieken (blz. 9 van de Autobrief) blijkt dat dit de milieuvriendelijkste brandstof is? Wat zijn de effecten op de luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot van meer auto's die op groengas rijden in vergelijking met auto's die op diesel rijden of hybride auto's volgens de Euro-6 norm? Deelt de staatssecretaris de mening dat het stimuleren van groengas mogelijkheden biedt om te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit (NO₂-knelpunten)?

Heeft de staatssecretaris rekening gehouden met gevolgen van de verhoging van de accijns op groengas ten opzichte van de investeringen die de afgelopen jaren zijn gedaan in de infrastructuur voor groengas? Welke ontwikkeling van het aantal auto's op groengas of aardgas tot 2015 voorziet de staatssecretaris?

Wat vindt de staatssecretaris van het voorstel om groengas in de BPM-indeling gelijk te behandelen als benzine in plaats van diesel?

Bestelauto's en taxi's

Als de staatssecretaris overgaat tot de pilot met een geautomatiseerde rittenregistratie voor bestelauto's, wil de staatssecretaris dan overwegen ook eenzelfde pilot te starten met betrekking tot leaseauto's? Taxi's zijn vrijgesteld van MRB en zijn in de regel zeer onzuinig. Kan de staatssecretaris met een maatregel komen, bijvoorbeeld in de MRB, om zuinige taxi's te stimuleren?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de autobrief.

Onderzoek

Met de autobrief is de toezegging van een onderzoek over de zuinigheidsgrenzen in het Belastingplan 2011 voldaan.

Uit tabel 1 (Effecten overheidsmaatregelen op nieuwverkopen) blijkt dat de overheidsmaatregelen wel degelijk effecten op de nieuwverkopen hebben gehad. Ongeacht de vorm van de nieuwe stimuleringsmaatregelen om te kiezen voor de meest zuinige auto toont het onderzoek aan dat het belangrijk is om beleid te evalueren. Kan de staatssecretaris die evaluatie toezeggen? Wanneer het beleid niet zal worden gewijzigd zal het aandeel vrijgestelde auto's flink toenemen. Kunnen percentages worden gegeven, uitgesplitst in MRB- en BPM-vrijstellingen? De leden van de SP-fractie vinden het echter wel van groot belang dat zekerheid van de faciliteiten goed wordt aangegeven aan automobilisten. Waarom is er bij het voorstel geen splitsing gemaakt tussen nieuwverkopen en onlangs gedane verkopen? Waarom wordt er voor de MRB-vrijstelling uitgegaan van invoering per 1 januari 2014 en voor de BPM en de bijtelling invoering per 1 juli 2012? Waarom is er geen overgangsregeling voor die mensen die op basis van de oude regels juist een auto hebben aangekocht? Worden die nu niet onevenredig benadeeld doordat ze toch meer belasting moeten gaan betalen? Welke bezwaren heeft de staatssecretaris

tegen een overgangsregeling voor die mensen die juist in de afgelopen jaren nieuwe auto's hebben gekocht?

Het idee was voorheen dat zuinige auto's lager werden belast. Resultaat van de uitwerking van het voorstel is omgekeerd. Onzuinige auto's worden relatief gezien juist weer goedkoper en zuinige auto's worden weer duurder. Hoe gaat de staatssecretaris zorgen voor een groener wagenpark en de innovatie om zuiniger met brandstof om te gaan stimuleren?

De staatssecretaris gaat ervan uit dat de BPM-opbrengsten rond de € 1,9 miljard zijn geweest. Waarom is hij daarbij juist uitgegaan van de laatste twee jaren en niet van een langere termijn?

Variabilisatie

De leden van de SP-fractie betreuren het feit dat er geen verschuiving van vaste lasten naar variabele lasten door verhoging van de brandstofaccijns plaatsvindt. Door de milieulast te verdisconteren in de brandstofprijis belast je pas echt het gebruik en niet het bezit. Wanneer de MRB wordt afgeschaft, zal dit toch ook een grote vereenvoudiging zijn in de autobelastingen? De uitvoeringskosten van de Belastingdienst zullen dan toch ook flink afnemen? Graag een reactie van de staatssecretaris waarom deze belastingwijziging niet wordt gebruikt om dit voorstel uit te werken. Ziet de staatssecretaris nog wel mogelijkheden om deze transitie in deze kabinetsperiode te doen plaatsvinden? Zo ja, wanneer verwacht de staatssecretaris deze wijziging door te voeren?

Eurovignet

De leden van de SP-fractie hebben vragen bij het voornemen van de staatssecretaris bij het afschaffen van het Eurovignet. Hoe staat deze afschaffing in verhouding tot de wijziging van de regels voor het Eurovignet die onlangs in het Europees Parlement is goedgekeurd? Komt het erop neer dat Nederland door afschaffing van het Eurovignet uit het verdrag stapt? Komt afschaffing van het Eurovignet erop neer dat Nederlandse vervoerders moeten gaan betalen voor buitenlandse vrachtauto's zoals de brancheorganisatie TLN beweert? Zo ja, waarom blijft de staatssecretaris dan bij het voornemen tot afschaffing van het Eurovignet?

Bestelauto's

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen over de alternatieven bij bestelauto's. Kan de staatssecretaris per alternatief ook aangeven hoe groot de kans is op misbruik van de regeling? Bij de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik wordt gemeld wanneer de bestelauto uitsluitend zakelijk wordt gebruikt. Betekent dit honderd procent zakelijk gebruik? Nadat een verklaring wordt afgegeven, kan dit principe toch redelijk snel worden losgelaten? Hoe ziet de staatssecretaris het toezicht aan de hand van camerawaarnemingen precies voor zich? Hoe herken je via die camera zakelijk gebruik en hoe zit het dan met privacy van de eigenaar? Leidt dit cameratoezicht en het uitlezen van de beelden tot hogere uitvoeringskosten?

Overige bijzondere regelingen

De leden van de SP-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van het voornemen om bijzondere regelingen in de autobelastingen af te schaffen. Als voorbeeld geeft de staatssecretaris het verlaagde MRB-tarief

en de BPM-vrijstelling voor bestelauto's van gehandicapten. Wat was het oorspronkelijke doel van deze regeling? Beperkt deze regeling niet de mobiliteit en bewegingsvrijheid van gehandicapten? Autorijden wordt juist voor degene die van zijn auto afhankelijk is om nog ergens te komen namelijk duurder wanneer de regelingen vervallen. In de brief staat dat een regeling wordt afgeschaft indien geen sprake is van een achterliggend beleidsdoel dat ook naar de huidige inzichten financiële ondersteuning van de overheid behoeft. Wil de staatssecretaris daarmee zeggen dat veel van de regelingen bijvoorbeeld die voor gehandicapten geen achterliggend beleidsdoel meer hebben? Kan de staatssecretaris bij iedere afschaffing beargumenteren waarom het achterliggende beleidsdoel is achterhaald? De staatssecretaris denkt bij de regelingen voor gehandicapten bijvoorbeeld aan een overheveling naar de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Wanneer het budget omtrent de specifieke regelingen voor gehandicapten wordt overgeheveld naar de Wmo, worden de middelen daartoe dan ook geormerkt?

De leden van de SP-fractie verbazen zich over de paragraaf omtrent motoren en bromfietsen. Het genoemde amendement betrof een SP-amendement en naar de mening van de leden van de SP-fractie gaat de staatssecretaris wel heel kort door de bocht betreffende de aandacht aan de heffing van belasting op motoren. Waarom wordt er geen nieuw onafhankelijk onderzoek gedaan naar de milieueffecten van de motoren? Hierdoor kan ook een betere vergelijking met de auto worden gemaakt? Hoe komt het dat motoreigenaren als enige groep weggebruikers geacht zijn via de MRB de maatschappelijke kosten te betalen die het gevolg zijn van ongevallen? Hoe betreft de staatssecretaris daarin de maatschappelijke kosten van de filevorming?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de autobrief. Zij zien de urgentie voor het zoeken naar een vorm waarin ook in de toekomst een stimulans aanwezig blijft om te kiezen voor de meest zuinige auto. Voor deze leden staan hierbij de doelstellingen duurzaamheid en toekomstzekerheid centraal. Zij hebben op deze punten nog enkele vraagtekens en zorgen.

Voorts zijn zij van mening dat op een belangrijk onderdeel, namelijk de progressiviteit van de BPM, concrete invulling nog mist. Het is daarom voor deze leden nog niet mogelijk om dit voorstel op waarde te schatten; dit is afhankelijk van de invulling van de progressiviteit en verder genoemde punten.

Duurzaamheid/de vervuiler betaalt

De leden van de D66-fractie constateren dat de staatssecretaris tegemoet komt aan de wens van de Tweede Kamer om de BPM volledig te baseren op de CO₂-uitstoot. Wel zien zij dat kopers van duurdere auto's veel minder BPM gaan betalen, terwijl kopers van goedkopere auto's met minder uitstoot meer kwijt zullen zijn. Hierdoor worden vuile auto's dus goedkoper en zuinige auto's duurder, en dat lijkt dwars te staan op de oorspronkelijke doelstelling van de herziening van het stelsel. Tevens zien deze leden dat de CO₂-uitstoot licht stijgt ten opzichte van ongewijzigd beleid, in plaats van afneemt. Ook dat sluit niet aan bij de duurzame doelstelling van de autobrief. Kan de staatssecretaris hierop reageren?

Voorgestelde zal ertoe leiden dat duurdere, vuilere auto's meer zullen worden verkocht en goedkopere, zuinige auto's minder. Toch staat in de autobrief (tabel 11) dat de gemiddelde CO₂-uitstoot maar licht omhoog

gaat vergeleken met de uitstoot bij ongewijzigd beleid. Kan de staatssecretaris dit verklaren?

De staatssecretaris geeft aan dat hij voornemens is de progressiviteit voor auto's met meer dan gemiddelde uitstoot te versterken. Dit is voor de leden van de D66-fractie een belangrijk punt. Het is dan ook jammer dat de gekozen mate van progressiviteit nog niet is meegenomen in dit voorstel. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer hij de uitwerking van dit voornemen gereed heeft en wanneer de Tweede Kamer hierover wordt geïnformeerd?

En tot slot concluderen de leden van de D66-fractie op dit punt dat in dit voorstel alleen de CO₂-uitstoot zal worden meegewogen. Zij vragen zich af hoe andere vormen van uitstoot, zoals NO_x (stikstof), PM₁₀, PM_{2,5} (fijnstof) en PM_{0,1} (ultrafijnstof), maar ook niet-CO₂ broeikasgassen als methaan, worden meegenomen in dit voorstel. Zijn de gevolgen voor de uitstoot ook meegenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)?

Toekomstzekerheid

De leden van de D66-fractie constateren met instemming dat het voorstel ingaat op de wens om consumenten en autohandelaars meer zekerheid over de hoogte van de BPM in toekomstige jaren te geven. Wel vragen zij of de waarden van de schijven in 2015 werkelijk een «eindbeeld» vormen of dat na 2015 de grenzen van de schijven omlaag kunnen worden gebracht om zo een prikkel te blijven bieden om auto's zuiniger te maken. «Zuinig» is immers een dynamisch begrip: wat nu zuinig is, is het niet per se over vijf jaar nog steeds.

Voorts constateren deze leden dat één van de uitgangspunten het waarborgen van een BPM-opbrengst van € 1,9 miljard is. Dit is één van de laagste BPM-opbrengsten in jaren. In 2007 was de opbrengst nog € 3,6 miljard. Kan de staatssecretaris een overzicht geven van de BPM-opbrengsten van de afgelopen tien jaar? Kan de staatssecretaris ingaan op de keuze voor € 1,9 miljard? Kan hij aangeven of de opbrengsten meegroeien als ook de autoverkoop toeneemt, of dat dit betekent dat de tarieven omlaag gaan?

Overig

Waar de gevolgen voor de BPM van verschillende type auto's uitvoerig is doorberekend, mist dit nog voor de MRB. Zou de staatssecretaris inzicht kunnen geven wat de wijzigingen in de MRB voor de verschillende autotypes zou betekenen, door deze door te rekenen naar voorbeeld van de BPM in tabel 9?

In februari 2011 is de Motie Van Veldhoven c.s. (32 357, nr. 25) aangenomen over alternatieven voor eerste generatie biobrandstoffen. Kan de staatssecretaris ingaan op de acties die hij naar aanleiding van deze motie heeft genomen, of zal nemen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met stijgende verbazing kennisgenomen van de autobrief.

De leden van de fractie van GroenLinks ondersteunen het uitgangspunt dat er een prikkel moet blijven bestaan om zuinigere auto's te kopen en dat daarom de huidige prikkels in de BPM moeten worden aangescherpt.

De leden van GroenLinks begrijpen echter niet hoe de staatssecretaris met zo'n uitgangspunt tot deze uitwerking kan komen.

Ten eerste kiest de staatssecretaris ervoor om automobilisten een cadeautje van € 1 miljard te geven in deze tijden van bezuinigingen waarin niet eens het persoonsgebondenbudget meer heilig is. De leden van GroenLinks vragen waarom de staatssecretaris ervoor kiest om zo'n conjunctuurgevoelige belasting vast te stellen op een bepaald bedrag? En deze leden vragen waarom de staatssecretaris ervoor kiest om dit bedrag vast te stellen op een historisch laag bedrag, namelijk het bedrag dat tijdens de crisis is bereikt toen de autoverkoop volkomen stil vielen? Het ontgaat de leden wat de logica is om het niveau van de BPM te bevriezen. Als er méér auto's verkocht worden groeit immers het wagenpark, wordt er méér gereden, méér geparkeerd en dus een groter beslag gedaan op de openbare ruimte en de weg, met alle kosten van dien. Graag uw reactie.

Ten tweede is de consequentie van deze maximering in combinatie met de aanscherping van de eisen voor zuinigere auto's dat auto's met een hoge CO₂-uitstoot minder belasting gaan betalen en auto's met een lage CO₂-uitstoot meer belasting. Slurpende auto's worden goedkoper en zuinige auto's worden duurder. De effecten zijn buitensporig. Klopt het dat er gemiddeld € 1 500 minder BPM wordt betaald per auto doordat er een groter aantal auto's belasting gaat betalen en het totaalbedrag is gemaximeerd en zo ja, kan de staatssecretaris toelichten waarom er voor deze belastingverlichting op auto's wordt gekozen? Klopt het dat voor een Renault Twingo, met een CO₂-uitstoot van 109 gram, nu geen BPM is verschuldigd en straks € 648? Klopt het dat voor een BMW 523i, met een CO₂-uitstoot van 178 gram, de BPM nu € 10 736 is en straks nog maar € 5 760? De leden van de fractie van GroenLinks vragen de staatssecretaris deze beleidskeuzen nader toe te lichten aan de hand van een aantal voorbeelden. Deze leden vragen de staatssecretaris ook of dit nu zijn doel is van de aanscherping van de milieucriteria. Dit lijkt meer op fiscale vergrijzing in plaats van fiscale vergroening. Verder vragen de leden wat de effecten zijn op de CO₂-uitstoot van deze omgekeerde prikkels. De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de staatssecretaris kan doorrekenen wat de budgettaire en milieugevolgen zouden zijn als de maximering zou worden losgelaten, als auto's met een hoge CO₂-uitstoot even duur zouden blijven als in de oorspronkelijke tarieven tot 2013 en er een extra schijf aan de onderkant zou worden toegevoegd voor auto's die nu nog onder de fiscale vrijstelling vallen en die straks niet meer tot de zuinigste categorie behoren.

Ten derde missen de leden van de fractie van GroenLinks een verdere fiscale vergroening van de MRB. De voorkeur van deze leden gaat uit naar betalen voor gebruik in plaats van voor bezit. Waarom kiest de staatssecretaris hier niet voor? Als de MRB wordt gehandhaafd, waarom wordt de MRB dan niet eenvoudigheidshalve op eenzelfde wijze vormgegeven als de BPM met een progressieve differentiatie naar CO₂-uitstoot. Kan de staatssecretaris de voordelen en nadelen schetsen van beide alternatieven?

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat de accijns op diesel in Nederland 5 cent lager is dan in de landen om eens heen. De leden vragen waarom de dieselaccijns niet ten minste verhoogd wordt tot het niveau in de ons omringende landen? De leden vragen ook welk effect dat zou hebben op de verbetering van de luchtkwaliteit.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen wat de voorstellen betekenen om de CO₂-grenzen tussen benzine- en dieselauto's gelijk te trekken voor de verkoop van dieselauto's en daarmee voor de luchtkwa-

liteit. Deze leden vragen waarom niet gekozen is om de verschillen in grenswaarden tussen benzine- en dieselauto's en de dieseltoeslag te handhaven.

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat veel landen uit het Eurovignet treden omdat er tot kilometerheffing voor vracht wordt overgegaan. Deze leden vragen de staatssecretaris waarom hij niet aansluit bij de bestaande initiatieven in Duitsland, België en Denemarken om een kilometerheffing voor vracht in te voeren. Wat zouden de milieuvoordelen zijn en hoe groot zouden de budgettaire gevolgen zijn als de Duitse tarieven worden toegepast. Ook bij de discussie over bijtelling privégebruik voor bestelauto's is de vraag waarom niet wordt overgestapt op kilometerheffing zodat de rittenadministratie automatisch wordt bijgehouden?

Deze leden steunen de keuze van de staatssecretaris om groengas niet fiscaal te bevoordelen omdat dit leidt tot overstimulering. Wel zien de leden mogelijkheden om de marktverplichting voor 10% hernieuwbare energie in transport nader aan te scherpen. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen een subdoelstelling van 5–7% voor biobrandstoffen uit reststromen, groen gas en elektrisch rijden binnen de 10% doelstelling?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de ChristenUnie

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de autobrief over de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's. De staatssecretaris geeft aan dat het belangrijkste doel van de heffing van belasting is het financieren van overheidsuitgaven. Ondergeschikt daaraan, maar toch nastrevenswaardig, is het inzetten van heffingen voor vergroening en ontmoedigen van ongewenst gedrag. De staatssecretaris geeft vervolgens aan door te gaan op ingeslagen weg om maximaal te blijven inzetten op stimulering van de meest zuinige auto.

Deze leden vinden dit een duidelijke lijn. De leden zouden echter graag een reactie krijgen op de kritiek vanuit de autobranche dat de voorstellen vooral gericht zijn op de korte termijn. Er wordt immers toegewerkt naar een eindbeeld in 2015, maar wat is het perspectief daarna? Genoemde leden snappen ook dat aanpassing wordt voorgesteld nu op dit moment ruim 30% van de nieuw verkochte auto's onder één of andere belastingvrijstelling valt. Maar deze leden hebben wel vragen over de concrete uitwerking en de gevolgen hiervan voor het milieu.

Opbrengstmaximalisatie

Als het hoofddoel van heffing van belasting is om overheidsuitgaven te financieren, waarom wordt er dan door de staatssecretaris op een lage opbrengst ingezet door de BPM te maximeren op de opbrengst van 2010 (€ 1,9 miljard), terwijl de opbrengst in 2007 bijna € 3,5 miljard was (blz. 47 Ecorys rapport) en ook in 2006 en 2008 meer dan € 3 miljard waren? Deze vraag speelt des te meer, daar de staatssecretaris spreekt over een (forse) niet voorziene budgettaire derving met het huidige stelsel. Waarom repareert de staatssecretaris dit dan niet maar maakt daarmee de incidentele lagere inkomsten van 2009 en 2010 structureel? Ook vragen deze leden waarom de staatssecretaris er voor kiest om de belastingopbrengst met de maximalisatie onafhankelijk te maken van het aantal verkochte auto's. Hoe verhoudt dit zich tot de externe kosten van deze extra auto's, niet alleen qua milieubelasting, maar ook qua ruimtebeslag op de weg en onderhoudskosten voor de infrastructuur? Deze leden hebben de indruk dat hiermee extra verkoop van auto's zal leiden tot

lagere tarieven, wat weer zal leiden tot extra verkoop van auto's. Dit lijkt de leden van de ChristenUnie-fractie een ongewenst effect. Deelt de staatssecretaris de conclusie dat met het vastzetten van de opbrengst van de autobelastingen op de huidige geslonken opbrengst van € 1,9 miljard in combinatie met de gekozen systematiek ervoor zorgt dat auto's gemiddeld veel goedkoper worden?

Er wordt geconstateerd dat het aantal nieuwverkopen van 500 000 in 2007 naar 480 000 in 2010 is gedaald. Dit zijn 20 000 auto's minder (blz. 20 Ecorys rapport). Kan de staatssecretaris exact aangeven waardoor het verschil van een opbrengst van € 1,6 miljard (2007 ten opzichte van 2010) is ontstaan? Uit het Ecorys rapport valt gedeeltelijk op te maken (blz. 47) waaruit dit verschil kan zijn ontstaan, namelijk door een budgettaire derving door de vrijstellingsregeling van € 0,53 miljard in 2010 en de afbouw BPM met € 0,3 miljard. Dan blijft er nog een verschil van € 0,77 miljard daling. Kan de staatssecretaris dit verschil verklaren? Komen deze voor rekening van een daling van de autoverkoop met 20 000 (per auto gemiddeld een bedrag van € 38 500 aan BPM)? Deelt de staatssecretaris de mening dat auto's met zijn voorstel gemiddeld € 1500 goedkoper worden ten opzichte van 2007?

Gedragseffecten

De staatssecretaris stelt dat hij de opbrengsten van de BPM vastzet op een bedrag van € 1,9 miljard euro vanwege de in het verleden gedane toezegging dat gedragseffecten achteraf niet gecorrigeerd worden (blz. 21 autobrief). Kan de staatssecretaris precies aangeven op welke gedane toezegging hij doelt en wanneer hij is gedaan en in welk kader? Kan hij tevens aangeven op welke gedragseffecten de toezegging doelt? Het gedragseffect van het fingerende belastingstelsel is dat veel mensen zuinigere auto's hebben gekocht en veel minder mensen een onzuinige auto. Onder het voorgestelde systeem worden zuinige auto's echter duurder, terwijl onzuinige auto's goedkoper worden. Is de staatssecretaris het eens dat de gedragseffecten die dit veroorzaakt door het nieuwe stelsel wel gecorrigeerd worden? Hoe verhoudt zich dit met de afspraak dat gedragseffecten niet gecorrigeerd worden?

Milieubelasting productie auto's

Klopt het dat van de totale milieubelasting van een auto circa een kwart bij de productie ontstaat en dat voor de gevolgen voor het milieu wel degelijk ook het aantal auto's relevant is? In hoeverre is hiermee rekening gehouden in de voorstellen?

Achterliggend doel van het stimuleren van zuinige auto's

De staatssecretaris geeft bij herhaling aan dat hij de meest zuinige auto wil stimuleren. Kan de staatssecretaris aangeven om wat voor reden dat is? Is het achterliggende doel van het stimuleren van de meest zuinige auto de uitstoot te beperken? Als dit het doel is, is het dan niet veel effectiever om de verkoop van onzuinige auto's af te remmen? Deelt de staatssecretaris de mening dat alleen het bieden van een aantrekkelijk zuinig alternatief, zonder malus alleen maar leidt tot extra auto's en dat de verwachte totale uitstoot van het wagenpark in Nederland met het nu door de staatssecretaris voorgestelde systeem minder zal dalen dan gewenst? Klopt het dat met dit voorstel de CO₂-uitstoot van het verkeer steeds verder zal achterblijven bij de oorspronkelijke doelstellingen? De leden lezen dat met het belastingplan 2011 uiteindelijk in 2015 111 gr CO₂/km in het verkochte wagenpark zal worden gehaald terwijl dit met het nieuwe voorstel 114 gram zal zijn. Deelt de staatssecretaris de mening dat

met zijn voorstel dus een rem wordt gezet op de verdere vergroening van het wagenpark? Tot hoeveel extra CO₂-uitstoot per jaar leidt dit in 2015 ten opzichte van het belastingplan 2011?

Schijven

Waarom kiest de staatssecretaris ervoor om per saldo de prijs per gram CO₂ met zijn voorstel te laten dalen? De leden van de ChristenUnie-fractie zijn benieuwd naar de uitwerking van een vierde schijf in de BPM om de tarieven progressiever te maken. De leden hebben de indruk dat de verschillen tussen de schijven uit het huidige voorstel te beperkt zijn. Klopt het dat in 2015 het verschil tussen schijf 1 en 2 nog maar enkele centen is? De leden steunen dit plan, maar vragen wat het effect is als daar maar 2% of 3% van de verkoop onder valt. Is het niet veel effectiever om schijf 1 op te delen, of 1 en 2 te spreiden over 3 schijven? Samen valt daar immers straks bijna 80% van de verkoop onder.

Benzine en diesel

De leden begrijpen het voorstel om de benzine- en dieselgrenzen naar elkaar toe te laten groeien, maar hoe verhoudt dat zich met de nog lopende besprekingen binnen Europa over de verhouding tussen de benzine en dieselaccijns? Momenteel is diesel aantrekkelijk voor veelrijders. Diesel wordt door de Euronormen steeds schoner maar een groot probleem is nog steeds de uitstoot van ultrafijnstof. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben de indruk dat met het voorgestelde systeem het percentage diesel verder zal stijgen. Een stijging van naar schatting 2% heeft echter een groot gevolg omdat het aandeel gereden kilometers en dus de uitstoot veel hoger is. Kan de staatssecretaris aangeven hoe de dieselaccijnzen zich momenteel verhouden met de ons omringende landen? Klopt het dat deze in Nederland lager liggen? Waarom stelt de staatssecretaris dan niet voor de accijns op de diesel te verhogen, ook al «zou de verhoging slechts beperkt in omvang zijn»?

Eurovignet

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen de gedachte om het Eurovignet af te schaffen vanuit het feit dat de afgelopen jaren de differentiatie is verouderd en er relatief hoge uitvoeringskosten zijn. Daar staat echter tegenover dat juist afgelopen week het Europees Parlement heeft besloten tot een nieuwe regeling voor het Eurovignet. Deze leden vragen om een reactie van de staatssecretaris op deze nieuwe voorstellen en hoe deze zich verhouden tot het voornemen om te stoppen met het Eurovignet. In hoeverre worden de bezwaren van de staatssecretaris door de nieuwe voorstellen verholpen?

Gas

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen de voorstellen om de accijnzen op gas aan te passen. Er mist echter een analyse wat dit betekent voor de BPM en MRB, bijvoorbeeld als het gaat om de verschillen tussen auto's met een LPG-installatie en een CNG-installatie. Ook is voor deze leden nog niet duidelijk in hoeverre bij de voorstellen indexatie is meegenomen en hoe de voorstellen zich verhouden met de accijnzen in onze buurlanden.

Voor de BPM wordt de aangekondigde tariefstructuur tot 1 juli 2012 gehandhaafd. Kan de staatsecretaris duidelijk maken waarom aanpassing van de bijtelling per 1 januari 2012 niet realiseerbaar is?

Uitspraak rechtbank Haarlem

De rechtbank Haarlem heeft recent een uitspraak gedaan dat het onderscheid tussen zuinige en niet-zuinige auto's in strijd is met het gelijkheidsbeginsel. Wat zijn de (mogelijke) consequenties van deze uitspraak voor de voorstellen van de staatssecretaris?

II. REACTIE VAN DE STAATSSECRETARIS

Inleiding

Voorafgaand aan de beantwoording van de vragen die in het kader van dit schriftelijk overleg over de autobrief¹ zijn gesteld, wil ik de diverse fracties bedanken voor de snelheid waarmee deze leden de autobrief tot zich hebben genomen en op zo'n korte termijn een schriftelijk overleg zijn gestart. Hierdoor is het mogelijk geworden om nog voor het zomerreces een Algemeen Overleg over dit onderwerp te houden, zodat de uitkomsten van dat overleg in de overwegingen ten aanzien van de uitwerking in het Belastingplan 2012 kunnen worden meegenomen.

Ik heb met belangstelling kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de fracties van de VVD, de PvdA, de PVV, het CDA, de SP, D66, GroenLinks en de ChristenUnie. Het verheugt mij dat het merendeel van deze leden met belangstelling kennis heeft genomen van de autobrief. Ik dank de leden van de fractie van de VVD voor hun waardering voor de uitvoerige uiteenzetting van het lopende en voorgenomen beleid en de leden van de fractie van de PvdA voor hun steun van de herziene visie. Het verheugt mij ook dat de leden van de fractie van het CDA met mij het stimuleren van de aanschaf en het gebruik van zuinige auto's van groot belang vinden, net als dat het mij verheugt dat de leden van de fractie van D66 ook de urgentie zien voor het zoeken naar een vorm waarin ook in de toekomst een stimulans aanwezig blijft om te kiezen voor de meest zuinige auto. Tot slot ben ik verheugd te constateren dat de leden van de fractie van de ChristenUnie de voorgestelde lijn een duidelijke vinden.

Bij de beantwoording van de vragen is zoveel mogelijk de indeling van de autobrief gevolgd. Binnen die indeling is weer zoveel mogelijk de volgorde van de vragen aangehouden.

Algemeen

De leden van de fractie van de CDA vragen naar mijn doelstellingen met betrekking tot de CO₂-reductie.

De voor 2015 vastgestelde Europese norm voor de CO₂-uitstoot van nieuwverkopen is 130 gr/km. De gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuwverkopen, die in 2010 136 gr/km bedroeg, zal als gevolg van het voorgestelde scenario van Ecorys uitkomen op 114 gr/km in 2015. Daarmee zitten wij in de kopgroep van Europa en is mijn doelstelling bereikt.

De leden van de fractie van de SP wijzen op het belang om ook het nieuwe beleid in de toekomst te evalueren. In lijn met de vraag van deze leden vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie naar het perspectief voor de periode na 2015.

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1.

Ik kan deze evaluatie zoals gevraagd door de leden van de fractie van de SP toezeggen. De maatregelen in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) zullen voor de duur van de kabinetsperiode, te weten 2015, worden vastgelegd. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de verwachte ontwikkelingen zoals geschetst in het rapport van Ecorys, dat juist op dit punt in samenwerking met TNO is opgesteld. Ruim voor 2015 zal ik een evaluatie starten naar de effecten van het beleid dat in het Belastingplan 2012 wordt voorgesteld voor de periode 2012–2015. De uitkomsten daarvan kunnen basis vormen voor de wijze waarop de huidige voorstellen een vervolg moeten krijgen.

Ik ben het met de leden van de fractie van D66 eens dat «zuinig» een dynamisch begrip is: wat nu zuinig is, is dat niet vanzelfsprekend over vijf jaar nog steeds. De vraag van de leden van de fractie van D66 of de schijven in 2015 een definitief eindbeeld vormen kan ik derhalve nu nog niet beantwoorden, maar gezien de snelheid waarmee de innovatie zich momenteel ontwikkelt verwacht ik dat de horizon er na 2015 weer anders zal uitzien. Uiteraard zullen we de technische ontwikkelingen op de voet blijven volgen.

De leden van de fractie van de PvdA wijzen op de haken en ogen aan de CO₂-uitstoot metingen gebaseerd op de Europese Typegoedkeuringtest (hierna: NEDC) en vragen wat de invloed hiervan is op de voorgenomen tariefstelling en of ik nog wil inzetten voor een meer waarheidsgetrouwe manier van meten.

Ik ben bekend met het meerverbruik van auto's in de praktijk ten opzichte van het verbruik volgens de officiële opgave door de fabrikant. In schriftelijke Kamervragen is deze problematiek al eerder aan bod gekomen.¹ Daarbij is ook aangegeven dat TNO in een onderzoek² heeft geconcludeerd dat de NEDC een goede methode is voor het onderling vergelijken van het brandstofverbruik van auto's. In de praktijk liggen verbruikswaarden weliswaar dichter bij elkaar maar zuinigere auto's op grond van de NEDC blijken ook in de praktijk zuiniger.

De ontwikkeling van een meer waarheidsgetrouwe manier van meten is mede na lang aandringen van Nederland in 2009 in Genève en Brussel gestart. Bij de herziening van de testmethode, waaraan nu in UN-ECE-kader wordt gewerkt, wordt niet alleen een wereldwijd toe te passen rijcyclus voorgesteld, maar ook een precisering van de overige testcondities, juist om de ongewenste effecten van de huidige methode te beperken. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en TNO nemen actief deel in de werkgroepen van UN-ECE die aan de nieuwe methode werken.

De werkzaamheden van UN-ECE leiden volgens de vigerende planning tot een vastgestelde nieuwe methode in het laatste kwartaal van 2015. De Europese Commissie heeft in haar recente voorstel voor een strategie voor schone en energie-efficiënte voertuigen aangegeven uiterlijk al in 2013 over een nieuwe testcyclus te willen beschikken. In de toekomst kan dan worden aangesloten bij de nog te ontwikkelen nieuwe, meer representatieve testcyclus zoals hiervoor vermeld.

De leden van de fractie van de PVV vragen of de vrijstelling in de BPM van de elektrische auto niet kan vervallen als gekeken wordt naar de «well to wheel» benadering.

Ik ben samen met de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie van mening dat deze vrijstelling niet kan vervallen. In 2013 is de ombouw naar een volledig CO₂-afhankelijk heffing van de BPM voltooid en zal de volledig elektrische auto onder de in de autobrief genoemde vrijstellingsgrens van de BPM vallen. Met betrekking tot de milieubelasting van elektrische auto's merk ik op dat een auto die volledig elektrisch rijdt, geen luchtverontreinigende stoffen uitstoot, zoals fijnstof en NO_x. Dit is belangrijk voor de luchtkwa-

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, Aanhangsel, nr. 177.

² «CO₂-uitstoot van personenwagens in norm en praktijk», TNO in opdracht van DGM-VROM, 19 januari 2010.

liteit, vooral in steden en langs drukke wegen. Hierdoor verbetert de lokale luchtkwaliteit en dat heeft positieve effecten op de gezondheid. Ik ben het wel met genoemde leden eens dat voor de huidige elektriciteitsproductie in Nederland fossiele brandstoffen, zoals kolen en aardgas, gebruikt worden. Daarom kan elektrisch rijden nog niet altijd «groen» genoemd worden. Dit kabinet stimuleert de opwekking van duurzame elektriciteit, dus als er meer groene stroom beschikbaar komt, wordt het milieuvoordeel van elektrisch rijden in de toekomst groter. Verder is van belang dat de CO₂-uitstoot als gevolg van de opwekking van elektriciteit onder het ETS valt. Hierdoor zullen producenten van elektriciteit uit fossiele brandstoffen in het geval van een toename van de elektriciteitsvraag door het gebruik van elektrische auto's extra CO₂-rechten moeten inkopen. Omdat de totale CO₂-uitstoot in de EU door het ETS is gemaximaliseerd zal dit tot een reductie van CO₂ elders moeten leiden. Een groter gebruik van elektrische auto's leidt door dit effect tot minder CO₂-uitstoot in de EU. Ik kan me echter in mijn stimuleringsbeleid alleen richten op hetgeen de auto uitstoot en niet op de wijze waarop de gebruikte brandstof is geproduceerd of opgewekt. Voor de kansen die dit kabinet ziet voor de toekomst van elektrisch rijden en duurzaamheid verwijs ik u naar het Plan van Aanpak voor Elektrisch Rijden zoals dat eind juni aan de kamer zal worden aangeboden.

Onderzoek naar fiscale stimulering zeer zuinige auto's, beleidskeuzes

De leden van de fractie van de VVD vragen of ik kan aangeven wat precies het doel is van het onderzoek en het beleidsvoornemen naar de vierde schijf. Deze leden vragen voorts wat ik met een vierde schijf wil bereiken en welke alternatieve instrumenten of tariefstructuren, die hetzelfde doel kunnen bereiken, in het onderzoek worden betrokken?

In de door Ecorys voorgestelde tariefstructuur valt in 2015 ongeveer 10% van de dan nieuw te verkopen auto's in de derde schijf. Het tarief in deze schijf is lager dan het tarief in de huidige derde schijf, dat nu alleen nog op een zeer kleine groep zeer onzuinige auto's betrekking heeft. Dit heeft tot gevolg dat de BPM van zeer onzuinige en veelal dure auto's daalt, mede omdat deze auto's relatief veel profiteren van de ombouw van de BPM naar een volledig op CO₂-uitstoot gebaseerde heffing. Het doel van een vierde schijf is om deze kleine groep zeer onzuinige, veelal dure auto's, ten opzichte van het voorstel van Ecorys zwaarder te belasten. Een vierde schijf is daarvoor het meest effectieve en gemakkelijke instrument. Er worden derhalve geen alternatieve instrumenten of tariefstructuren onderzocht.

De leden van de fractie van de VVD vragen naar mijn overwegingen om de afschaffing van de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting (MRB) niet stapsgewijs in te voeren, maar in één keer per 1 januari 2014.

In het Belastingplan 2011 is door mijn ambtsvoorganger aangegeven dat de huidige vrijstelling in de MRB niet oneindig kan doorlopen. Deze «vooraankondiging» van de beëindiging van de vrijstelling heeft mijn ambtsvoorganger, mede gelet op de rechtszekerheid, wel gepaard doen gaan van de toezegging dat tot 2013 niet aan de vrijstelling zou worden getornd. Ik heb overwogen om de vrijstelling in etappes af te schaffen door, rekening houdend met die toezegging, in 2013 de helft van de MRB te heffen en in 2014 over te gaan tot een volledige heffing. Om uitvoeringstechnische redenen geef ik er echter de voorkeur aan om in een keer over te gaan tot een volledige heffing, maar dan per 1 januari 2014 en dit op te nemen in het Belastingplan 2012.

De leden van de fractie van de PVV zijn van mening dat er in de MRB geen tijdelijke vrijstelling zou moeten gelden voor auto's met een CO₂-uitstoot

van 50 gr/km of minder. De leden van de fractie van de VVD merken in lijn daarmee terecht op dat ook auto's met een CO₂-uitstoot van 50 gr/km of minder gebruik maken van de weg.

Ik ben het met de leden van de fracties van de PVV en de VVD eens dat een ieder die gebruik maakt van de weg MRB zou moeten betalen; de genoemde tijdelijke vrijstelling acht ik dan ook alleen gerechtvaardigd voor de echte pioniers die met doorbraaktechnologieën deze zeer zuinige maar «dure» categorie auto's op de markt brengen of aanschaffen. Voor deze categorie auto's is tijdelijk een extra zetje noodzakelijk, omdat daarmee een bepaald volume aan afzet kan worden gerealiseerd waarna de kostprijs als gevolg van die volumestijging kan dalen, waardoor de auto concurrerend wordt en stimulering niet meer noodzakelijk zal zijn. In de autobrief heb ik om die reden de tijdelijke vrijstelling MRB en een tijdelijke vrijstelling in de bijtelling aangekondigd voor voertuigen met een CO₂-uitstoot van 50 gr/km of minder tot en met het kalenderjaar 2015. Voor de vaststelling van deze grens is aangesloten bij de Europese regelgeving waarin voor deze categorie voertuigen zogenaamde supercredits kunnen worden verkregen. Het aantal auto's dat aan deze uitstootgrenzen voldoet is nu nog zeer beperkt, mede door de hogere aanschafprijzen.

De leden van de fractie van de VVD vragen welk percentage ik in deze categorie verwacht in 2014–2015. In het Plan van Aanpak voor Elektrisch Rijden, dat eind juni aan de Kamer zal worden aangeboden, wordt aangegeven dat voor de periode tot en met 2015 een totaal aantal verkochte elektrische voertuigen wordt verwacht van 15 000–20 000. Dit aantal past in de raming op langere termijn waarin dat aandeel oploopt tot tenminste ongeveer 200 000 in 2020. Voor 2014 en 2015 gaat het om 6 000–10 000 voertuigen per jaar. Een op dit moment nog niet goed te kwantificeren deel daarvan zal bestaan uit semi-elektrische voertuigen (auto's met range extender en plug-in hybrides) waarvoor de marktontwikkeling in 2012–2014 begint. Het zal echter naar verwachting in de jaren 2014 en 2015 om enige duizenden auto's per jaar gaan.

De voorstellen voortvloeiende uit het onderzoek van Ecorys leiden er toe dat het aantal vrijgestelde auto's afneemt van circa 25% in 2010 naar circa 12% in 2015. De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom voor zo'n rigoureuze stap wordt gekozen en niet voor bijvoorbeeld het aanhouden van het niveau van 2010. Deze leden zijn van mening dat als nog slechts een kleine groep kan voldoen aan de stimuleringsmaatregelen het ook niet langer stimulerend zal werken.

Ik ben van mening dat de vrijstellingsmaatregelen moeten bijdragen aan alleen het stimuleren van de meest zuinige auto. Dat laat zich niet vastleggen in een percentage, zij het dat naar mijn mening een percentage van 25% een te grote groep is en om die reden geen afspiegeling kan zijn van de categorie «meest zuinige auto». Overigens deel ik niet de mening van deze leden dat een percentage van 12% niet stimulerend zou werken. Voor een zuinige auto die in 2015 meer uitstoot dan de vrijstellingsgrens zal dus niet langer een vrijstelling gelden, maar zal het verschuldigde bedrag aan BPM beperkt maar in ieder geval (fors) lager zijn dan voor de minder zuinige auto. Om die reden zal het altijd aantrekkelijk blijven om te kiezen voor een zuiniger auto, ook in het geval deze niet langer onder de vrijstelling valt.

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom er nu al voor vaste waarden in de schijven is gekozen en niet voor een jaarlijkse aanpassing van de schijfgrenzen op basis van percentages die voldoen aan de normen van de schijfgrenzen.

Ik heb niet gekozen voor jaarlijkse aanpassing, omdat ik de consument en de branche zo veel mogelijk zekerheid en transparantie wil geven. De branche heeft voldoende leadtime nodig voor het aanpassen van het

assortiment auto's aan nieuwe fiscale grenzen en dit biedt vervolgens ook de consument de mogelijkheden om uit dat aangepaste assortiment op grond van een extra fiscale prikkel te kiezen voor de meest zuinige auto. De horizon is daarbij de duur van de kabinetsperiode, te weten 2015. De te verwachten technologische ontwikkelingen tot 2015 zijn in kaart gebracht in het in samenwerking met TNO door Ecorys opgestelde rapport. Ik ontleen daaraan voldoende vertrouwen om deze verwachting uitgangspunt te laten zijn voor mijn voorstellen in het Belastingplan 2012. Ruim voor 2015 zal ik een evaluatie starten naar de effecten van het beleid dat in het Belastingplan 2012 wordt voorgesteld voor de periode 2012–2015. Op basis van de uitkomsten van die evaluatie kan worden bezien of, en zo ja op welke termijn de tariefstructuur aanpassing behoeft. Om nu al ook voor de jaren na 2015 de grenzen vast te leggen is niet verstandig. De niet voorziene snelheid waarmee in het verleden de automobieliindustrie heeft geïnnoveerd en de CO₂-uitstoot van nieuwverkopende heeft gereduceerd maakt een inschatting van de stand van de techniek na 2015 ongewis.

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom de introductie van meer categorieën in de bijtelling afbreuk zou doen aan het effect van de gedifferentieerde bijtelling omdat dit bij de BPM niet als redenering wordt gegeven. Voorts vragen de leden van de fractie van de PvdA of hier ook niet het gebruik van groene auto's gestimuleerd zou moeten worden. Het idee achter de gedifferentieerde bijtelling is het stimuleren van de keuze voor een (zeer) zuinige auto. In de memorie van toelichting op het Belastingplan 2008 is hierover o.a. opgenomen:¹

«In dit wetsvoorstel wordt een lager bijtellingspercentage geïntroduceerd voor zuinige auto's van de zaak. Deze maatregel maakt deel uit van het pakket automaatregelen dat er met name op gericht is aankoop en gebruik van vuile en energieonzuinige auto's zwaarder te belasten en tegelijkertijd aankoop en gebruik van schone en energiezuinige auto's te stimuleren. In dit kader wordt voor zeer zuinige auto's van de zaak (auto's met een geringe CO₂-uitstoot) de fiscale bijtelling of de in aanmerking te nemen onttrekking flink verlaagd.» (...) «Het doel van de wijziging is om mensen met een auto van de zaak die ook wordt gebruikt voor privékilometers te stimuleren om voor een zeer zuinige auto te kiezen. Om dit te bereiken is gekozen voor één grote prikkel die alleen geldt voor zeer zuinige auto's, en niet voor een prikkel die stapsgewijs lager wordt naarmate de auto minder zuinig wordt.»

De differentiatie in de bijtelling richt zich op de berijder van een auto van de zaak die deze auto ook privé gebruikt. Deze berijders hebben vaak een belangrijke (zo niet doorslaggevende) rol bij de keuze van de zakelijke auto. Deze berijders worden niet direct bereikt door de maatregelen in de BPM en de MRB (belastingen die – al dan niet via een leaseprijs – ten laste van de werkgever komen). Zij worden wel direct bereikt via maatregelen in de bijtelling.

Belangrijk verschil met de BPM is verder dat bij de bijtelling geen sprake is van een eenmalige belasting bij aanschaf van de auto maar van een jaarlijks terugkerende belasting omdat de bijtelling elk jaar toegepast moet worden. Producenten en berijders van zakelijke auto's zullen dus meer afwegingen voor de langere termijn maken. Ook is bij de vormgeving van de verdergaande differentiatie (Belastingplan 2009) aangegeven dat gekozen is voor een beperkt aantal categorieën.² Hierbij spelen de jaarlijks steeds terugkerende administratieve lasten en uitvoeringskosten een belangrijke rol.³ Elke extra categorie zal leiden tot een toename van de administratieve lasten en uitvoeringskosten en zal de kans op fouten doen toenemen.

¹ Kamerstukken II 2007/08, 31 205, nr. 3, paragraaf 3.3., blz. 13 en 14.

² Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 8, blz. 50.

³ Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 3, blz. 22.

Verschillende fracties hebben vragen gesteld bij de in de brief genoemde opbrengst van de BPM van € 1,9 mld en de daaraan verbonden gevolgen voor de tariefstelling, de hoogte van de BPM voor de verschillende categorieën en de gevolgen daarvan voor de uitstoot van de nieuw verkochte auto's. Ik wil in antwoord op die vragen een meer algemene toelichting geven op dit bedrag en daarmee tegelijkertijd de verschillende vragen beantwoorden.

Ecorys heeft op mijn verzoek een tariefstructuur ontwikkeld, uitgaande van een aantal parameters waaronder een veronderstelde opbrengst. De door Ecorys gehanteerde opbrengst is de geraamde opbrengst voor de BPM voor het jaar 2011, zoals opgenomen in de Miljoenennota 2011, namelijk de meergenoemde € 1,9 mld. In combinatie met een geraamd aantal verkopen, de te verwachten ontwikkeling op het gebied van de CO₂-uitstoot en een aantal andere parameters waaronder een «maximum» aan vrij te stellen auto's van zo'n 10 à 12%, heeft Ecorys binnen deze randvoorwaarden het meest optimale progressieve schijventarief kunnen ontwikkelen. Ik heb in de autobrief al aangegeven dat ik bij de uitwerking van de nieuwe tariefstructuur uit zal gaan van de meest recente raming van de BPM. Dit zal de raming van de opbrengst van de BPM voor het jaar 2011 zijn, zoals opgenomen in de Miljoenennota 2012. Deze raming zal het uitgangspunt worden voor de uitwerking. De in de autobrief genoemde tarieven zullen herijkt worden op basis van deze raming.

Er is overigens geen sprake van een vast bedrag, of een maximering dan wel bevrozing van de opbrengst zoals de leden van de fracties van D66, GroenLinks en de ChristenUnie veronderstellen. Indien in enig jaar meer auto's worden verkocht zal de opbrengst zeer waarschijnlijk groter zijn dan de € 1,9 mld, maar dat is geen reden om de tarieven neerwaarts bij te stellen, net zoals er geen reden is om de tarieven te laten stijgen wanneer in enig jaar minder auto's worden verkocht.

Voor de vaststelling van de tarieven sluit ik bewust aan bij de geraamde opbrengst voor 2011. In 2011 zijn de autoverkopen weer fors aange-trokken nadat deze als gevolg van de economische crisis in met name 2009 sterk waren gedaald ten opzichte van de voorgaande jaren. Het jaar 2011 is dan ook in ieder geval een jaar waarin de effecten van de crisis voor de autobranche voorbij lijken te zijn, in ieder geval waar het betreft het aantal verkopen. Ik sluit dan ook bewust niet aan bij een opbrengst van een aantal jaren geleden of bij het gemiddelde van een aantal voorafgaande jaren, dit naar aanleiding van vragen van de leden van de fracties van de SP, D66, GroenLinks en de ChristenUnie.

In 2008 heeft mijn ambtsvoorganger een beleid ingezet tot stimulering van (zeer) zuinige auto's. In de toentertijd vastgestelde tariefstructuur is een jaarlijkse (opwaartse) correctie in de tarieven opgenomen van de toen veronderstelde autonome technologische ontwikkelingen waar het betreft het zuiniger worden van de nieuw te verkopen auto's. Daarin gesteund door berekeningen van onder meer het PBL zijn de tarieven jaarlijks zodanig aangepast dat rekening is gehouden met een jaarlijkse daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot met 2,8%. Indien de nieuw verkochte auto's met meer dan de genoemde 2,8% zuiniger zouden worden zou dat, zo werd toentertijd verondersteld, een gevolg zijn van een gedragseffect van bijvoorbeeld de consument. Dat zou tot gevolg hebben dat de opbrengst van de BPM zou dalen, maar dat zou niet gecorrigeerd worden in de BPM-tarieven, juist vanwege het feit dat dat gedrag nadrukkelijk werd beoogd. De omzetting naar een CO₂-gerelateerde heffing zou lastenneutraal plaatsvinden en dus geen aanleiding mogen geven tot een stijging van de BPM. Bij verschillende gelegenheden heeft mijn ambtsvoorganger deze toezegging gegeven. In reactie op de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie kan ik verwijzen naar het spoeddebat in de

Tweede Kamer¹ dat heeft plaatsgevonden op 10 juni 2009 naar aanleiding van een rapport (MKBA) van ANWB, BOVAG, RAI en VNA naar de ombouw van de BPM van een heffing op catalogusprijs naar een volledig op de CO₂-uitstoot gebaseerde heffing. In dat debat heeft de toenmalige staatssecretaris van Financiën diverse malen gewezen op de beoogde lastenneutraliteit van deze omzetting en daarbij ook aangegeven dat niet zal worden «bijgeheven» als de automobilist zou kiezen voor de zuinige auto. Daarbij is ook onderkend dat de schatkist daar iets minder van zou kunnen worden.²

In het licht van deze toezegging zal ik de tot nu opgetreden «derving» niet repareren zoals de leden van de fractie van de ChristenUnie voorstellen. Tegelijkertijd constateer ik dat de huidige regeling zo niet kan worden voortgezet. Daarmee bestaat namelijk het risico dat in 2015 meer dan 60% van de nieuw verkochte auto's kwalificeert als zeer zuinig en dus in aanmerking zou komen voor (onder andere) een vrijstelling van de BPM. Met een dergelijk beleid is het risico dat de derving van de BPM verder oploopt terwijl daarmee het milieu niet of nauwelijks gediend is omdat in dat beleid niet langer een prikkel aanwezig is om te kiezen voor de meest zuinige auto. Om die reden kies ik ervoor om – overeenkomstig het advies van Ecorys – de grenzen en de tarieven in de CO₂-heffing zodanig aan te passen dat in 2015 nog alleen de meest zuinige auto's worden gestimuleerd met een vrijstelling in (onder andere) de BPM. Naar verwachting zal dat in 2015 ongeveer 12% van de nieuw verkochte auto's zijn. Daarbij is rekening gehouden met de verwachte technologische ontwikkelingen op het gebied van het zuiniger worden van de auto's, maar ook, en dat in reactie op de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie, met de toekomstige ontwikkelingen op de automarkt. Dat is een verschil met het tot op heden gevoerde beleid, maar ik ben van mening dat ik, mede in het licht van de doelstelling van dit kabinet om de overheidsfinanciën weer op orde te krijgen, ik ook een verantwoordelijkheid heb voor een robuuste en solide BPM. Ik acht daarom een daling van de opbrengst van de BPM niet wenselijk.

De leden van de fracties van D66 en van de ChristenUnie wijzen er op dat onder het voorgestelde systeem zuinige auto's duurder worden en onzuinige auto's goedkoper worden. De leden van de fractie van D66 wijzen tegelijkertijd op het feit dat de CO₂-uitstoot licht stijgt ten opzichte van ongewijzigd beleid.

Het is juist dat een aantal zuinige auto's onder het systeem duurder zal worden, maar dit is voornamelijk een gevolg van het aanscherpen van de zuinigheidsgrenzen in de BPM. Auto's die in 2010 als zeer zuinig kwalificeren en daardoor een vrijstelling in de BPM kennen, zijn wellicht nu al niet meer, maar zeker in 2015 niet langer als zeer zuinig aan te merken. Het gevolg van een gericht stimuleringsbeleid is dat zuinige auto's gedurende enige tijd fiscale voordelen genieten, maar dat deze voordelen worden beperkt of zelfs wegvallen op het moment dat de zuinigheidsgrenzen worden aangescherpt. Een auto die gisteren nog als zeer zuinig werd aangemerkt is dat morgen niet meer, verliest daardoor op dat moment zijn fiscale voordelen en wordt uit dien hoofde duurder. Overigens blijft deze auto te allen tijde goedkoper dan de onzuinige auto, omdat in een systeem waarin de belasting op basis van de absolute CO₂-uitstoot wordt geheven, de zuinige auto altijd minder betaalt dan de onzuinige auto. Dat wordt versterkt door het voorgestelde progressieve tarief, waardoor bijvoorbeeld een auto met een CO₂-uitstoot die een factor 2,6 hoger is, geconfronteerd wordt met een BPM die een factor 32 hoger kan zijn.

Voor een deel is het goedkoper worden van de onzuinige auto een gevolg van de wens om de BPM-opbrengst voor het jaar 2011 als uitgangspunt te nemen. Ik heb daar ook in de autobrief op gewezen. Indien zou worden

¹ Handelingen II 2008/09, nr. 93, pag. 7281–7302.

² Handelingen II 2008/09, nr. 93, pag. 7281–7302, in het bijzonder pag. 93–7293, rechter kolom.

gekozen voor het constant houden van de gemiddelde BPM, zou deze herziening gepaard gaan met een lastenverzwaring op de nieuwverkopen en daar kies ik bewust niet voor. Zoals ik ook al in de autobrief heb aangegeven kan ik mij vinden in de door Ecorys voorgestelde progressiviteit van het tarief, met uitzondering van de daaruit voortvloeiende tariefstelling voor de veelal duurdere auto's met een meer dan gemiddelde CO₂-uitstoot. Naar mijn mening dient de progressiviteit van de tariefstelling voor deze categorie te worden versterkt. De BPM-druk zal dan voor deze auto's stijgen ten opzichte van het voorstel van Ecorys, waardoor ook voor deze categorie auto's voldoende prikkel ontstaat om de CO₂-uitstoot te reduceren.

Het vorenstaande heeft, zo constateren de leden van de fracties van de PvdA en D66, tot gevolg dat de CO₂-uitstoot licht stijgt ten opzichte van ongewijzigd beleid.

Dat is op zich juist; de gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuw verkochte auto's zal bij ongewijzigd beleid in 2015 dalen naar 111 gr/km terwijl de uitstoot als gevolg van het nieuwe beleid zal dalen tot 114 gr/km. Ik zou dat geen rem op de verdere vergroening van het wagenpark willen noemen, zoals de leden van de fractie van de ChristenUnie dat wel doen. Een gemiddelde uitstoot van 114 gr/km is nog altijd fors beter dan de Europese doelstelling waarin wordt gestreefd naar een gemiddelde uitstoot van 130 gr/km voor de in 2015 nieuw verkochte auto's. Overigens, als het huidige beleid zou worden gehandhaafd en dus gestreefd zou worden naar een gemiddelde uitstoot van 111 gr/km, zou volgens de berekeningen van Ecorys de BPM-opbrengst in 2015 ongeveer € 600 mln lager liggen dan de opbrengst in 2010. Ik acht een dergelijk prijskaartje voor een extra daling van gemiddeld 3 gr/km te hoog. Wat betreft de effecten voor de totale CO₂-uitstoot als gevolg van de aanpassing van de tariefstructuur, dit naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie, merk ik op dat Ecorys alleen heeft uitgerekend wat de CO₂-reductie zou zijn bij voortzetting van het huidig beleid. Dat komt neer op een jaarlijkse CO₂-reductie van 0,22 Mton ten opzichte van 2010. Ecorys heeft niet berekend wat de jaarlijkse reductie wordt bij de voorgestelde aanscherping van het beleid. Op basis van een gemiddelde uitstoot van 114 gr/km in plaats van 111 gr/km meen ik te mogen concluderen dat de CO₂-reductie in 2015 waarschijnlijk zo'n 0,2 Mton zal bedragen. Dat is iets minder maar ik vind het nog steeds een mooi resultaat tegen aanzienlijk minder kosten. Overigens is dit een indicatieve berekening. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zal het effect ook laten doorrekenen in het kader van de uitvoering van de motie Halsema.¹

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen waardoor het verschil van een opbrengst van € 1,6 mld (2007 ten opzichte van 2010) in de BPM is ontstaan. Deze leden verwijzen naar het Ecorys rapport (blz. 47) waar een deel van het verschil wordt verklaard, maar deze leden kunnen een verschil van € 0,77 mld niet verklaren. Zij vragen dit verschil alsnog te verklaren.

De BPM-opbrengst is in 2010 € 1,5 mld lager dan in 2007. Hiervan is € 0,5 mld het gevolg van de afbouw van de BPM (3 jaarlijkse bedragen van € 180 mln) in het kader van de toen nog voorziene introductie van een kilometerprijs en een aantal andere maatregelen, bijvoorbeeld die in het kader het programma «Schoon en zuinig». De daling van de autoverkoop met 20 000 in 2010 ten opzichte van 2007 heeft gezorgd voor een daling van de BPM met ruim € 0,1 mld. Dan resteert nog een bedrag van zo'n € 0,9 mld. Dit bedrag is deels ontstaan door een veel snellere jaarlijkse daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkopen dan de 2,8% waar bij de tariefstelling vanuit was gegaan, en deels door een veel groter percentage vrijgestelde auto's dan op grond van de gemiddelde daling van de CO₂-uitstoot zou mogen worden verwacht. De mate waarin deze

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 417, nr. 39.

derving van € 0,9 mld kan worden toegeschreven aan het gevoerde beleid of aan de economische crisis is moeilijk vast te stellen. De economische crisis heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat consumenten en bedrijven een keuze hebben gemaakt voor kleinere, zuiniger en goedkopere auto's. Het is moeilijk dit effect te kwantificeren, het zal echter zeker een deel van de genoemde € 0,9 mld verklaren.

De leden van de fractie van D66 vragen een overzicht van de BPM-opbrengsten van de afgelopen tien jaar.

In de hierna volgende tabel zijn de BPM-opbrengsten van de jaren 2001 tot en met 2010 opgenomen.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BPM	2935	2741	2874	3012	3198	3436	3603	3271	2150	2065

De leden van de fractie van de PVV zijn van mening dat de voorstellen ten aanzien van de BPM en de MRB simpeler en eenvoudiger zouden moeten worden en dat daar naar de mening van deze leden in deze autobrief weinig van terecht komt.

Naar mijn mening is er – zeker waar het de BPM betreft – wel degelijk sprake van een vereenvoudiging. De BPM werd voorheen geheven over de catalogusprijs, gecombineerd met bonussen en malussen voor bepaalde categorieën auto's, een en ander op basis van soms de relatieve zuinigheid van het voertuig en soms op basis van de absolute zuinigheid van het voertuig. Deze combinatie van grondslagen zorgde er enerzijds voor dat de hoogte van de belasting moeilijk uitlegbaar was en anderzijds dat een enkele gram meer CO₂-uitstoot forse fiscale gevolgen kon hebben. In 2010 is een eerste stap gezet naar een eenvoudiger systeem met als uiteindelijke doel een volledig op de CO₂-uitstoot gebaseerde heffing. Daarmee werd tegemoet gekomen aan een breed gedragen wens uit de Kamer.¹ Desondanks kent ook dat systeem bijvoorbeeld nog het nadeel dat een enkele gram meer CO₂-uitstoot forse fiscale gevolgen kan hebben. Deze nadelen worden weggenomen met het thans voorgestelde systeem waarin in de BPM ook het onderscheid tussen benzine en diesel wordt weggenomen, en dat bovendien voor de periode tot en met 2015 helderheid biedt voor de branche en de consument.

Wat betreft de vereenvoudiging van de MRB merk ik op dat de MRB gebaseerd wordt op een combinatie van twee grondslagen, te weten gewicht en brandstof, met een tijdelijke vrijstelling van MRB voor auto's met een CO₂-uitstoot van 0–50 gr/km. Dit is een redelijk eenvoudig systeem dat gebaseerd is op heldere criteria, gemakkelijk uitvoerbaar is en ook kan worden uitgelegd en tot nu toe geen aanleiding heeft gegeven tot problemen.

De leden van de fractie van de PVV vragen of het in de BPM niet effectiever zou zijn om gelijk vanaf een emissie van 0 gr/km CO₂ te gaan heffen met een CO₂-tarief per gr/km over de gehele bandbreedte. De leden van de fractie van de PVV achten dit mede wenselijk gezien ook het feit dat drempels voor auto-industrie een probleem vormen.

De autobranche had problemen met een abrupte drempel, omdat er boven een dergelijke drempel ineens een aanzienlijk bedrag aan BPM moest worden betaald. In de huidige BPM is een dergelijke drempel aanwezig. Deze wordt veroorzaakt doordat, in het bijzonder in de gevallen waarin een vrijstelling van de BPM vervalt, naast de CO₂-heffing dan ook het catalogusdeel en (voor dieselauto's) een vaste dieseltolslag van toepassing is. In 2013 is de ombouw naar een volledig op CO₂ gebaseerde heffing voltooid, waardoor de BPM voor auto's boven de drempel geleidelijk vanaf € 0 oploopt en er geen sprake meer is van abrupte

¹ Motie Cramer c.s. – Kamerstukken II 2007/08, 31 205 en 31 206, nr. 59.

stijging van de BPM als de CO₂-uitstoot net boven de vrijstellingsgrens uitkomt. Ik heb er niet voor gekozen om gelijk vanaf een emissie van 0 gr/km CO₂ te heffen met een CO₂-tarief x per gr/km, omdat berekeningen laten zien dat een lineair tarief per gr/km zal leiden tot duurdere kleine zuinige auto's en goedkopere grote onzuinige auto's. Dit zou in de praktijk leiden tot een dalend marktaandeel van het A-segment en stijgend marktaandeel van het D+ segment. De ontwikkeling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkopen zal dan ook substantieel hoger uitkomen. Beide ontwikkelingen acht ik niet wenselijk. Ook de door de leden van de fractie van PVV geopperde BPM-variant met twee CO₂-schijven, 0–180 gr/km en 180 en hoger gr/km, zullen het bovengenoemde effect laten zien.

De leden van de fractie van de PVV vragen waar de vereenvoudiging in de systematiek van de bijtelling zit aangezien de categorieën in de bijtelling blijven bestaan en de grenzen van deze categorieën jaarlijks zullen worden aangepast. De leden van de fractie van de PVV achten vrijstellingen en tariefsreducties in het kader van de bijtelling in de inkomstenbelasting strijdig met het karakter van de inkomstenbelasting als draagkrachtheffing, een overkill aan instrumentalisering. De leden van de fractie van de PVV zien graag ter zake van de bijtelling een eenvoudig systeem gebaseerd op de catalogusprijs en, als het echt zo nodig moet, per gram CO₂ per kilometer.

Indien een werknemer of een ondernemer een auto van de zaak ter beschikking heeft gekregen en hij deze auto eveneens privé gebruikt, is er sprake van loon in natura dat dient te worden belast. De hoofdregel bij loon in natura is dat de werkelijke waarde van dat privégebruik wordt belast. Omwille van de uitvoerbaarheid is er echter voor gekozen om de bijtelling voor privégebruik van de auto van de zaak op forfaitaire wijze te bepalen. Bij privégebruik van de auto van de zaak van meer dan 500 kilometer op jaarbasis leidt dit tot een forfaitaire bijtelling op het loon van 25% van de cataloguswaarde van de auto. In wezen is de huidige systematiek van de bijtelling reeds een sterke vereenvoudiging ten opzichte van hoe loon in natura normaal gesproken wordt belast. In dat opzicht zie ik weinig ruimte om dit verder te vereenvoudigen.

Ik ben het met de leden van de fractie van de PVV eens dat elke vrijstelling of tariefreductie het systeem ingewikkelder zal maken. Dit geldt dus ook voor de reeds ingevoerde categorieën van een verlaagde bijtelling voor (zeer) zuinige auto's ten opzichte van het hanteren van slechts één bijtellingspercentage. Tevens is het zo dat met de invoering van aparte bijtellingscategorieën voor (zeer) zuinige auto's bewust is gekozen voor een fiscaal instrument om zo de aanschaf en het gebruik van (zeer) zuinige auto's maximaal te stimuleren. Hierbij zal met de voorgestelde aanpassingen in het Belastingplan 2012 juist een overkill aan instrumentalisering worden voorkomen. Zonder deze aanpassingen zouden we immers aan het doel voorbij schieten om (zeer) zuinige auto's te stimuleren. Zoals aangegeven in de autobrief¹ zullen de gevolgen van het huidige beleid naar verwachting fors zijn. Bij ongewijzigd beleid zal het aandeel van BPM vrijgestelde auto's toenemen van circa 25% in 2010 naar circa 62% in 2015. Dit heeft uiteraard ook zijn doorwerking naar de verschillende bijtellingencategorieën. Bij de vormgeving van de differentiatie is verder met het oog op het beperken van de stijging van de administratieve lasten en uitvoeringskosten voor de Belastingdienst gekozen voor het invoeren/behouden van een beperkt aantal categorieën. Om die reden ben ik dan ook geen voorstander van het invoeren van extra verlaagde bijtellingscategorieën of een bijtelling op basis van een glijdende CO₂-uitstoot-schaal (bijtelling per gram CO₂-uitstoot).

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1, blz. 14.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar mijn gedachte over de stelling dat het onevenredig is om een bepaald inkomensbestanddeel, de zeer zuinige auto, in het geheel niet in de inkomstenbelasting te betrekken.

In beginsel past het niet binnen de systematiek van de bijtelling om een verlaagde of nihil- bijtelling toe te passen voor milieuvriendelijke auto's. Met de bijtelling wordt immers het privégebruik van de zakelijke auto als loon in natura belast. Omdat sprake is van doorbraaktechnologieën acht ik vanuit milieuoogpunt te rechtvaardigen om in afwijking van de systematiek van de bijtelling tijdelijk een nihilbijtelling toe te passen voor auto's met een CO₂-uitstoot van 0–50 gr/km.

De leden van de fractie van het CDA stellen dat de variabilisatie in de hogere BPM-schijven evenwichtiger moet kunnen.

Ik deel de mening van de leden van de fractie van het CDA, derhalve heb ik aangegeven dat het voorstel van Ecorys weliswaar evenwichtig is ook in de voorgestelde progressiviteit van het tarief, maar dat de tariefstelling voor de veelal duurder auto's met een meer dan gemiddelde CO₂-uitstoot dient te worden versterkt. De BPM-druk zal dan voor deze auto's stijgen ten opzichte van het voorstel van Ecorys. In het Belastingplan 2012 zal ik een vierde schijf presenteren met verhoogde tariefstelling voor auto's die meer dan gemiddeld CO₂-uitstoten, waarbij de toename van de progressiviteit van het tarief zal worden teruggesluisd in de tariefstelling van de minder vervuulende auto's.

De leden van de fractie van de CDA vragen waarom de grenzen van de MRB niet naar beneden worden bijgesteld, maar de algehele vrijstelling gehandhaafd blijft.

Met de leden van de fractie van het CDA en de autobranche ben ik in principe van mening dat iedereen moet betalen voor het gebruik van de weg. Echter, pioniers met dure doorbraaktechnologieën hebben een extra duwtje nodig, en daarom laat ik de vrijstelling van de MRB voor deze specifieke categorie wat langer bestaan en schaf deze na 2015 af. Door deze tijdelijke vrijstelling kan wellicht een bepaald volume aan afzet worden gerealiseerd als gevolg waarvan de kostprijs kan dalen, waardoor de auto concurrerend wordt en stimulering daarna niet meer noodzakelijk zal zijn. Voor de overige categorieën auto's schaf ik de vrijstelling met ingang van 1 januari af. Al in het Belastingplan 2011 is door mijn ambtsvoorganger aangegeven dat de huidige vrijstelling niet oneindig kan doorlopen. Daarbij is de toezegging gedaan dat tot 2013 niet aan de vrijstelling zou worden getornd.

De leden van de fractie van de SP vragen zich af waarom er bij het voorstel om de MRB-vrijstelling te beëindigen geen splitsing is gemaakt tussen nieuwverkopende en onlangs gedane verkopen.

Deze splitsing zou betekenen dat de huidige CO₂-grenzen voor MRB-vrijstelling blijven bestaan voor bestaande gevallen en dat het vervallen van de vrijstelling alleen geldt voor nieuwverkopende. Ik ben hier geen voorstander van, omdat een auto die momenteel als zeer zuinig kwalificeert dat over 8 jaar natuurlijk al lang niet meer doet. Dan is het ook onterecht om die auto nog steeds vrij te stellen van MRB. Sterker nog, dat zou contraproductief werken aan het beleid omdat men die auto over 8 jaar niet zal inruilen omdat men dan wellicht de vrijstelling kwijtraakt. We stimuleren dan dat iemand zo lang mogelijk in een onzuinige auto blijft rijden.

De leden van de fractie van de SP vragen waarom er voor de MRB-vrijstelling wordt uitgegaan van invoering per 1 januari 2014 en voor de BPM en de bijtelling invoering per 1 juli 2012.

De reden voor deze verschillende ingangsdata is vooral een gevolg van het verschil in karakter van de onderhavige belastingen. De BPM is een eenmalige belasting die (eenvoudig gesteld) op het moment van aankoop verschuldigd wordt. De MRB is een jaarlijks terugkerende belasting en om een vrijstelling van die belasting enige inhoud te geven, dient deze voor een aantal jaren van toepassing te zijn. Mijn ambtsvoorganger heeft mede om die reden toegezegd dat deze vrijstelling niet vóór 2013 zou worden afgeschaft. De BPM kan onmiddellijk van invloed zijn op de keuze van de consument. Hij kan op het moment van aankoop immers kiezen. Wijzigingen in de MRB daarentegen hebben weinig direct effect omdat er niet of nauwelijks een handelingsperspectief is als hij niet de middelen heeft om een andere auto aan te schaffen. Ik handhaaf de vrijstelling in de MRB tot 1 januari 2014. Ik ben van mening dat daarmee in voldoende mate wordt tegemoet gekomen aan de belangen van de mensen die op basis van de huidige regels een auto met vrijstelling van MRB hebben aangeschaft, dit in reactie op de desbetreffende vraag van de leden van de fractie van de SP.

Voor de BPM en bijtelling vinden de eerste wijzigingen als gevolg van de aanscherping van de zuinigheidsgrenzen en de tarieven plaats met ingang van 1 juli 2012. Ik geef er de voorkeur aan deze maatregelen zo snel mogelijk te laten ingaan, mede vanuit de gedachte dat de huidige stimuleringsregeling op een zo kort mogelijke termijn moet worden teruggebracht naar het oorspronkelijke doel, namelijk het stimuleren van alleen de meest zuinige auto's. Ik ga echter uit van een inwerkingtreding per 1 juli 2012 om de branche voldoende leadtime te geven om zich voor te bereiden op de aangepaste maatregelen. Overigens geldt ook voor de bijtelling een overgangsmaatregel, net als voor de MRB. Auto's die voor 1 juli 2012 voor het eerst op (Nederlands) kenteken zijn gezet en die op basis van de op dat moment geldende regels profiteren van een verlaagde bijtelling, behouden deze verlaagde bijtelling ook na 1 juli 2012.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of duidelijk kan worden gemaakt waarom aanpassing van de bijtelling per 1 januari 2012 niet realiseerbaar is.

Een aanpassing van de bijtelling door middel van een aanscherping van de CO₂-grenzen is wetstechnisch per 1 januari 2012 realiseerbaar. Voor voertuigen met een CO₂-uitstoot van maximaal 50 gr/km wordt dit ook voorgesteld. Het kabinet heeft hier niet voor gekozen waar het betreft de aanscherping van de grenzen. Hierdoor hebben de autobranche en werkgevers/ondernemers meer tijd zich voor te bereiden op de gewijzigde grenzen.

De leden van de fractie van D66 vragen wat de wijzigingen in de MRB voor de verschillende autotypes zou betekenen, door deze door te rekenen naar voorbeeld van de BPM in tabel 9.

Tot 2014 verandert er niets in de MRB. De huidige vrijstelling voor zeer zuinige auto's blijft immers tot 2014 bestaan, waarbij de vrijstelling gebaseerd blijft op de huidige CO₂-grenzen. Vanaf 2014 vervalt de vrijstelling voor de zeer zuinige auto's, met dien verstande dat dan nog een tijdelijke MRB-vrijstelling geldt voor auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km. De tarieven in de MRB wijzigen niet zoals de tarieven en de grenzen in de BPM wel wijzigen. Dit betekent dat de eerste drie in tabel 9 van de autobrief genoemde auto's met ingang van 1 januari 2014 hun MRB-vrijstelling kwijtraken. Voor de overige auto's verandert de MRB dus niet.

De leden van de fractie van GroenLinks merken op dat bij handhaving van de MRB er niet voor is gekozen om de MRB op eenzelfde wijze vorm te geven als de BPM met een progressieve differentiatie naar CO₂-uitstoot.

Ik heb niet gekozen voor MRB met een progressieve differentiatie naar CO₂-uitstoot omdat ik met de BOVAG/RAI en ANWB van mening ben dat de zeer zuinige auto met vrijstellingen in de MRB en de BPM wel zeer gunstig wordt beoordeeld en dat door de vrijstellingen in de MRB niet iedereen bijdraagt aan het gebruik van de weg. Ook zuinige en zeer zuinige auto's maken gebruik van de weg en zouden uit dien hoofde belasting verschuldigd moeten zijn. In dat licht past het niet om ze vrijstelling van MRB te verlenen. Ik maak op dit beginsel alleen een tijdelijke uitzondering voor de meest innovatieve auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km. Daarnaast maakt het baseren van zowel de BPM als de MRB op basis van CO₂ de MRB minder robuust, omdat de opbrengst dan mede afhankelijk is van technologische ontwikkelingen. Tenslotte is de MRB niet het geëigende instrument om als consument te kunnen anticiperen, omdat de gebruiker weinig handelingsperspectief heeft als hij niet de middelen heeft om een andere auto aan te schaffen.

Effecten voorgestelde beleidskeuzes

De leden van de fractie van de VVD vragen of ik kan aangeven in hoeverre de grenzen uit het «eindbeeld 2015» van Ecorys openstaan voor aanpassing aan de hand van de technologische ontwikkeling in de komende jaren. Deze leden willen daarmee voorkomen dat weer de situatie ontstaat die thans aanleiding is tot ingrijpen, namelijk dat een groot deel van de nieuwverkopen onder de vrijstelling valt en daarmee het budgettair beslag onaanvaardbaar hoog is.

Het door Ecorys geschetste eindbeeld voor 2015 is opgesteld op basis van de huidige inzichten waar het gaat om de technologische ontwikkelingen in de automobiellindustrie, in het bijzonder waar het gaat om het zuiniger worden van de auto. Daarnaast is rekening gehouden met het te verwachten gedrag van de consument. Daarom heb ik er vertrouwen in dat het geschetste eindbeeld 2015 binnen aanvaardbare marges de werkelijkheid benadert.

De leden van de fractie van de PvdA vragen zich af of de uitkomsten van de voorstellen ook daadwerkelijk leiden tot de stimulering van het kopen van groene auto's. In het verlengde daarvan vragen de leden van de fractie van GroenLinks of de aanscherping van milieucriteria nu leidt tot een fiscale «vergrijzing». De leden van de fractie van de PvdA verwijzen ter onderbouwing naar een voorbeeld in tabel 9 van de autobrief waarin het «duurste» en «meestverbruikende» model in de BPM er op vooruit gaat. Ook de leden van de fractie van de SP wijzen op de uitwerking van het voorstel dat onzuinige auto's goedkoper worden en zuinige auto's juist weer duurder. Deze leden vragen zich eveneens af hoe ik ga zorgdragen voor een innovatief, groen wagenpark. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen in dit verband waarom de onzuinige auto's niet worden afgeremd.

Ik hecht eraan om voorafgaand op te merken dat de termen «duurste» en «meestverbruikende» niet op één hoop gegooid mogen worden. Hoe duur een auto is zal in de toekomst geen onderdeel meer uitmaken van de belastinggrondslag. Dit is het gevolg van de in de Tweede Kamer aangenomen Motie Cramer c.s.¹ om de op catalogusprijs gebaseerde BPM om te vormen naar een volledig op CO₂-uitstoot gebaseerde BPM. Deze – destijds door SP, PvdA, GroenLinks, D66, de PvdD, de Christen Unie, de SGP en het CDA – gesteunde motie houdt per definitie in dat de eerder hoge BPM voor hele dure auto's niet kan worden gehandhaafd als de BPM wordt gebaseerd op een objectief criterium als de CO₂-uitstoot. Voor auto's met een gelijke CO₂-uitstoot maar met sterk uiteenlopende prijzen en met voorheen sterk uiteenlopende BPM-bedragen, zullen na de voltooiing van de reeds in wetgeving vastgelegde ombouw in 2013 gelijke

¹ Kamerstukken II 2007/08, 31 205 en 31 206, nr. 59.

BPM-bedragen gelden. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat duurdere productiekosten met als gevolg een hogere catalogusprijs van bijvoorbeeld zuinige – maar niet onder volledig vrijstelling vallende – aardgas-auto's, (plug-in)-hybrides en range extenders ook minder BPM gaan betalen als gevolg van de ombouw.

Ik ben het met de leden van de fractie van de PvdA eens dat het voorstel van Ecorys voor de veelal duurdere auto's met een meer dan gemiddelde CO₂-uitstoot niet ver genoeg gaat, waardoor voor deze categorie vervuilende auto's onvoldoende prikkel ontstaat om de CO₂-uitstoot te reduceren. Het verheugt mij dan ook dat de leden van de fractie van de PvdA de hoop uitspreken dat onderzoek naar introductie van een vierde schijf hier wellicht als oplossing kan dienen. In het Belastingplan 2012 zal ik deze presenteren, waarbij de (overigens beperkte) opbrengst van de toename van de progressiviteit van het tarief zal worden teruggedrukt in de tariefstelling van de minder vervuilende auto's. De introductie van de vierde schijf voor deze onzuiniger auto's in het Belastingplan 2012 is ook een belangrijk punt voor de leden van de fractie van D66. Ik hoop dan ook dat de voorstellen die ik zal opnemen in het Belastingplan 2012 de bezwaren van die leden zullen wegnemen. De hoogte van de progressiviteit in deze vierde schijf voor auto's met een meer dan gemiddelde CO₂-uitstoot is momenteel nog in onderzoek.

Door de introductie van deze extra schijf tezamen met de door Ecorys voorgestelde progressieve tariefstelling blijft in de BPM een stevige fiscale prikkel bestaan om ook in de toekomst te blijven kiezen voor het kopen van zuinige auto's zonder dat dit ten koste gaat van de door mij gewenste robuuste belastingopbrengst. Dat de groene prikkel blijft bestaan blijkt ook wel uit het feit dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuwverkopen, die in 2010 136 gr/km bedroeg, als gevolg van het voorgestelde scenario van Ecorys zal uitkomen op 114 gr/km in 2015, waarmee wij ver onder de Europese norm uitkomen van 130 gram CO₂ in 2015. De vrees van de leden van de fractie van het CDA over de haalbaarheid van de CO₂-reductie zonder catalogusdeel deel ik dan ook niet. Het geeft ook antwoord op de vraag van de leden van de fractie van GroenLinks op de vraag wat de effecten zijn van de hiervoor gesuggereerde «fiscale vergrijzing».

De reeds onder mijn ambtsvoorganger in wetgeving vastgelegde uitvoering van de eerdergenoemde motie Cramer c.s. en de soms hogere prijs van innovatieve technieken en brandstoffen die bijdragen aan CO₂-reductie is ook de voornaamste reden waarom niet is gekozen voor de door de leden van de fractie van de PVV benoemde variant waarbij de BPM wordt geheven op basis van 20% van de nettocatalogusprijs verhoogd met een tarief x per gram CO₂ per kilometer. De eenvoud zoek ik ook in techniekneutraal beleid en als ik zeer zuinige auto's met dure technieken of innovatieve brandstoffen moet uitzonderen van de door de leden van de fractie van de PVV gememoreerde BPM-variant bereik ik niet het door mij gewenste eenvoudige en hanteerbare systeem.

De leden van de fractie van de PvdA merken op dat in de hele autobrief de indruk wordt gewekt dat het goed is als een groter gedeelte van de auto's op diesel zou rijden. Deze leden vragen wat mijn beweegredenen hiervoor zijn. De leden van de fractie van de CDA merken op dat het belastingvoordeel op dieselauto's groter wordt en vragen waarom de gevolgen daarvan voor de fijnstofemissie en de stikstofemissie niet worden beschreven in de autobrief. Voorts vragen de leden van de fractie van de CDA een toelichting waarom ervoor is gekozen om benzine en diesel gelijk te behandelen.

Ten opzichte van benzineauto's hebben dieselauto's een 15 à 20% lagere uitstoot van CO₂ per gereden kilometer. Nieuwe dieselauto's hebben een ongeveer gelijke uitstoot van fijn stof als benzineauto's, en met de introductie van Euro-6 in 2015 nog slechts een beperkt hogere uitstoot van NO_x. Het verschil is bij Euro-6 niet meer zodanig groot om een ongelijke behandeling te rechtvaardigen. Door de lagere uitstoot per kilometer neemt bij vervanging van een benzineauto door een dieselauto de uitstoot van CO₂ dus af. Door gedragseffecten als gevolg van de lagere brandstofkosten van diesel ten opzichte van benzine zal een deel van het CO₂-aandeel per kilometer verloren gaan doordat er bij vervanging van een benzineauto door een dieselauto meer kilometers zullen worden gereden. Ook al wordt in de brief mogelijk de suggestie gewekt, toch wordt met de voorgenomen fiscale maatregelen voor stimulering van (zeer) zuinige auto's niet beoogd om het dieselaandeel te vergroten. Het aandeel diesel zou volgens Ecorys bij ongewijzigd beleid stijgen van 20% in 2010 naar 25% in 2015. Deze stijging wordt als gevolg van het voorgestelde scenario beperkt tot een toename naar 22% in 2015. Overigens bedroeg het aandeel diesel in 2007 bijna 30%.

De leden van de fractie van de SP vragen naar het aandeel in de BPM en MRB van vrijgestelde auto's (in percenten) bij ongewijzigd beleid. De hierna opgenomen percentages voor de BPM zijn ontleend aan tabel 25 in het rapport van Ecorys. De percentages voor de MRB zijn bepaald door alle nieuw verkochte zeer zuinige auto's en nog te verwachten nieuwverkoppen vanaf 2006 bij elkaar op te tellen en uit te drukken als percentage van het totaal aantal personenauto's in het huidige en te verwachten wagenpark.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
BPM	25%	33%	43%	52%	58%	62%
MRB	3%	6%	8%	12%	16%	20%

De leden van de fractie van D66 zijn van mening dat het voorgestelde beleid er toe zal leiden dat duurdere, vervuilerder auto's meer zullen worden verkocht en goedkopere, zuinige auto's minder. Deze leden vragen een verklaring voor het feit dat desondanks de gemiddelde CO₂-uitstoot maar licht omhoog gaat vergeleken met de uitstoot bij ongewijzigd beleid. Uit het rapport van Ecorys volgt dat er vrijwel geen verschil is tussen het aantal nieuw verkochte (zeer) onzuinige auto's bij voortzetting van het huidige beleid en bij het voorgestelde beleid. Dat desondanks de gemiddelde uitstoot iets stijgt is een gevolg van het feit dat in het voorgestelde scenario in 2015 naar verwachting 52 000 minder auto's verkocht worden. Dit betreft met name de relatief zuinige auto's.

De leden van de fractie van D66 vragen zich af hoe andere vormen van uitstoot zoals NO_x (stikstof), PM₁₀, PM_{2,5} (fijnstof) en PM_{0,1} (ultrafijnstof), maar ook niet CO₂-broeikasgassen als methaan, worden meegenomen in dit voorstel en of de gevolgen voor de uitstoot ook zijn meegenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook de leden van de fractie van CDA vragen welke gevolgen de huidige voorgestelde maatregelen hebben op de luchtkwaliteit in Nederland en in stedelijk gebied in het bijzonder. De leden van de fractie van GroenLinks vragen eveneens naar de gevolgen van het gelijktrekken van de CO₂-grenzen tussen benzine en diesel voor de verkoop van diesels en daarmee voor de luchtkwaliteit.

De uitstoot van NO_x (stikstof), PM₁₀, PM_{2,5} (fijnstof) en PM_{0,1} (ultrafijnstof) wordt in de BPM meegenomen in de vorm van een stimuleringsregeling voor de vervroegde aankoop van Euro-6 dieselpersonenauto's. De in 2011

ingevoerde regeling blijft namelijk ongewijzigd van kracht. Euro-6 dieselpersonenauto's ontvangen op grond van deze regeling een korting op de BPM van € 1 000 in 2012 en € 500 in 2013. De fiscale stimulering van zuinige auto's richt zich op vermindering van de uitstoot van het broeikasgas CO₂. De effecten van stimulering van zuinige auto's op de luchtkwaliteit (NO_x en fijn stof) zijn zeer beperkt. Zoals hiervoor reeds aangegeven bedroeg het aandeel diesel in 2007 nog bijna 30%, in 2010 20% en zal het naar verwachting in 2015 22% bedragen, terwijl overigens het aandeel diesel bij ongewijzigd beleid zou stijgen naar 25%. Naar aanleiding van de vraag leden van de fractie van GroenLinks waarom er niet voor is gekozen om de verschillen in grenswaarden tussen benzine- en dieselauto's en de dieseltoeslag te handhaven, merk ik op dat het niet past om in een volledig op CO₂-uitstoot gebaseerde BPM nog een onderscheid tussen benzine en diesel te maken. In dit kader is nog van belang dat de dieseltoeslag in de BPM gehandhaafd wordt. Weliswaar komt de vaste dieseltoeslag in de BPM te vervallen, maar hiervoor in de plaats wordt een nieuwe, variabele, van de CO₂-uitstoot van een dieselauto afhankelijke dieseltoeslag ingevoerd. Zoals in figuur 3 van de autobrief wordt aangegeven komt voor de hele range van CO₂-uitstoot-waarde de nieuwe CO₂-gerelateerde BPM dieseltoeslag globaal overeen met de oude vaste dieseltoeslag en het BPM-verschil tussen een benzine- en dieselauto.

De leden van de fracties van GroenLinks en de ChristenUnie vragen of het juist is dat als gevolg van de voorstellen er gemiddeld € 1 500 minder BPM verschuldigd is. De leden van de fractie van GroenLinks maken hierbij de vergelijking tussen het huidige beleid en de nieuwe voorstellen terwijl de leden van de fractie van de ChristenUnie de voorstellen afzetten tegen de BPM die in 2007 verschuldigd was.

Allereerst merk ik op dat er ten onrechte van wordt uitgegaan dat sprake zou zijn van een maximering van de BPM. Dat is namelijk geenszins het geval. De vergelijking met 2007 wordt vertekend door de afbouw van de BPM die in de jaren 2008, 2009 en 2010 heeft plaatsgevonden naar aanleiding van de toen nog voorziene introductie van de kilometerprijs. Ceteris paribus zou de daaruit voortvloeiende daling van de BPM gemiddeld al zo'n € 1100 bedragen. Dat verklaart het merendeel van de door de leden van de fractie van de ChristenUnie genoemde € 1500. In de vergelijking die de leden van de fractie van GroenLinks maken wordt klaarblijkelijk uitgegaan van het gegeven dat de veronderstelde BPM-opbrengst van € 1,9 mld wordt betaald door 67% van de verkochte auto's (33% is op dit moment immers vrijgesteld). In 2015 zal de veronderstelde opbrengst van € 1,9 mld worden opgebracht door zo'n 88% van de verkochte auto's. In die berekening klopt het inderdaad dat de BPM gemiddeld met zo'n € 1500 daalt. Deze vergelijking gaat voorbij aan het door mij gehanteerde uitgangspunt dat een correctie hiervan gepaard zou gaan met een lastenverzwaring (macro) die ik, zoals ik ook al heb aangegeven in de autobrief, ongewenst acht.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of het klopt dat voor een Renault Twingo, met een CO₂-uitstoot van 109 gram, nu geen BPM is verschuldigd en straks € 648. Deze leden vragen voorts of voor een BMW 523i, met een CO₂-uitstoot van 178 gram, de BPM nu € 10 736 bedraagt en straks nog maar € 5 760.

Uit de in de autobrief opgenomen tabel 9 komen andere cijfers naar voren dan deze leden noemen. Uit die tabel blijkt dat voor een Renault Twingo, met een CO₂-uitstoot van 109 gram, nu geen BPM is verschuldigd en in 2015 € 1 053. Voor een BMW 523i, met een CO₂-uitstoot van 178 gram, bedraagt de BPM nu € 10 736 en in 2015 € 6633. Hierbij is uitgegaan van de in de autobrief gepresenteerde tarieven, afkomstig van Ecorys, en een CO₂-uitstoot die jaarlijks met 3,4% afneemt.

In genoemde tabel 9 zijn ook nog andere voorbeelden genoemd, dit in reactie op de vraag van de leden van de fractie van GroenLinks. Overigens moet worden bedacht dat de aldaar genoemde voorbeelden gebaseerd zijn op auto's die op dit moment op de markt zijn en waarvoor de CO₂-uitstoot is gecorrigeerd voor de te verwachten ontwikkelingen naar 2015 toe. In de praktijk zullen deze specifieke modellen waarschijnlijk niet meer in 2015 verkrijgbaar zijn, of, indien dat wel het geval is, met geheel andere specificaties.

Er is voor gekozen om de vrijstellingsgrens jaarlijks te verlagen tot het niveau van 82 gr/km in 2015. Dit is meer dan de verwachte daling van de CO₂-uitstoot. Dit betekent dat auto's die op dit moment (net) zijn vrijgesteld op een gegeven moment niet meer zijn vrijgesteld. In tabel 9 van de autobrief geldt dit bijvoorbeeld voor de eerste drie auto's, die nu zijn vrijgesteld, maar die, zelfs rekening houdend met een jaarlijkse daling van de CO₂-uitstoot, in een van de komende jaren niet meer zijn vrijgesteld. Auto's met een CO₂-uitstoot die niet al te veel boven de huidige vrijstellingsgrens uitkomen gaan minder BPM betalen. Voorbeelden hiervan zijn de VW Golf 1.6 TDi, de Renault Megane Estate, de VW Passat Variant, de BMW 320d en de Opel Meriva uit tabel 9 van de autobrief. Dure auto's gaan in z'n algemeenheid minder BPM betalen, hetgeen mede een gevolg is van de ombouw van de BPM naar een op CO₂ gebaseerde heffing. De grote daling van de BPM bij een dure én meer dan gemiddeld verbruikende auto zoals de Porsche Cayenne acht ik een ongewenst effect. Om dit effect (deels) teniet te doen zal een vierde schijf worden voorgesteld.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of het mogelijk is om de budgettaire en milieugevolgen door te rekenen als de maximering zou worden losgelaten, als auto's met een hoge CO₂-uitstoot even duur zouden blijven als in de oorspronkelijke tarieven tot 2013 en er een extra schijf aan de onderkant zou worden toegevoegd voor auto's die nu nog onder de fiscale vrijstelling vallen en die straks niet meer tot de zuinigste categorie behoren.

Ik hecht eraan op te merken dat van een maximering van de BPM-opbrengst geen sprake is. Elders in mijn beantwoording heb ik geprobeerd de in de autobrief genoemde opbrengst van € 1,9 mld in zijn context te plaatsen. De andere tariefstructuur zoals deze leden voorstellen (handhaving huidige tarieven en de introductie van een nieuwe eerste schijf voor de nu nog vrijgestelde auto's) leidt, zoals ik ook al in de autobrief heb aangegeven, tot een (forse) lastenverzwaring die ik ongewenst acht. Om die reden acht ik het ook niet zinvol om de milieugevolgen van een dergelijk scenario door te rekenen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie zijn van mening dat alleen het bieden van uitsluitend een aantrekkelijk zuinig alternatief, zonder malus, alleen maar leidt tot extra auto's, met als gevolg dat de totale CO₂-uitstoot minder zal dalen dan gewenst.

Ik hecht eraan op te merken dat een systeem waarin de BPM wordt geheven op basis van de CO₂-uitstoot met een sterk progressief tarief op zich al zowel een bonus inhoudt als een malus. De bonus is de vrijstelling voor de meest zuinige auto en de relatief lage belastingdruk voor de naar verhouding zuinige auto. De malus wordt gevormd door het hoge tarief voor de minder zuinige auto's. Dat tarief kan een factor 32 hoger zijn voor een auto die een factor 2,6 minder zuinig is. Ik denk niet dat een dergelijk systeem leidt tot extra auto's zolang het aantal vrijgestelde auto's wordt beperkt tot de voorgestelde 10 à 12%. Ook Ecorys komt tot de conclusie dat de voorgestelde tariefstructuur het aantal nieuw verkochte auto's niet zal doen stijgen. Voortzetting van het huidige beleid daarentegen zou in 2015 aanleiding geven tot 62% vrijgestelde auto's en in dat geval deel ik de mening van deze leden dat dit aanleiding zou kunnen zijn tot een groei van het wagenpark.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of het klopt dat in 2015 het verschil tussen schijf 1 en 2 nog maar enkele centen is. Deze leden ondersteunen dit, maar vragen wel naar het effect. Zij vragen voorts of het niet veel effectiever zou zijn om schijf 1 op te delen, of de schijven 1 en 2 te spreiden over 3 schijven.

In 2015 bedraagt het tarief per gram CO₂ in de eerste schijf € 81 en in de tweede schijf € 97, een verschil van € 16 per gram CO₂. Naar verwachting valt in 2015 46% van de verkopen in de eerste schijf en 32% in de tweede schijf, tezamen 78%. Een opdeling van schijf 1, of het spreiden van de schijven 1 en 2 over 3 schijven is niet effectief omdat het verschil in tarief dan erg klein wordt. De prikkel om te kiezen voor een auto die onder een lagere schijf valt, neemt dan aanzienlijk af.

Variabilisatie

De leden van de fractie van de PvdA zijn van mening dat de gekozen dieseltoeslag in de BPM omslachtig is en vragen waarom niet gekozen wordt voor een hogere accijns voor diesel.

Ik deel de mening van deze leden dat een verhoging van de dieselaccijns eenvoudiger zou zijn dan de overigens thans al van toepassing zijnde dieseltoeslag. Die weg is echter onbegaanbaar. Om de dieseltoeslag in de BPM overbodig te maken (en bij voorkeur ook de dieseltoeslag in de MRB) zou de dieselaccijns moeten worden verhoogd tot ongeveer het niveau van de benzineaccijns. Zoals ik al in de autobrief heb aangegeven moet ik bij de vaststelling van de dieselaccijns rekening houden met de hoogte van de dieselaccijns in onze buurlanden. De huidige tarieven in onze buurlanden bieden slechts de ruimte voor een zeer beperkte accijnsverhoging op diesel (maximaal ongeveer 5 cent per liter). Dat biedt onvoldoende ruimte, maar ook onvoldoende aanleiding om de dieseltoeslag in de BPM af te schaffen. Omdat de buurlanden geen voornemens hebben om de dieselaccijns te verhogen, zie ik voorlopig ook geen ruimte om de Nederlandse dieselaccijns te verhogen.

De leden van de fractie van de PvdA wijzen op de passage in de autobrief waarin staat dat het noodzakelijk is de accijnstarieven en daarmee samenhangend de verschillen tussen pompprijzen met onze buurlanden nauwlettend in de gaten te houden en dat binnen de EU zoveel mogelijk afstemming zou moeten zijn. Deze leden stellen hierbij de vraag wat het verband is tussen de pompprijzen in bijvoorbeeld Portugal en die van Nederland en waarom deze twee op elkaar zouden moeten worden afgestemd.

Bij de vraag of een accijnsverhoging op motorbrandstoffen mogelijk is wordt uiteraard in eerste instantie gekeken naar de accijnstarieven in onze buurlanden. Indien de accijnstarieven tussen Nederland en de buurlanden uit de pas lopen zal tussen die landen sprake zijn van grenseffecten.

Dergelijke grenseffecten zullen zich niet voordoen met Portugal of Griekenland. Toch zijn de tarieven in de verder gelegen EU-lidstaten van belang voor de vraag of Nederland over kan gaan tot een accijnsverhoging. Denk bijvoorbeeld aan het internationaal opererende vrachtverkeer dat zal tanken in de lidstaten waar de brandstof het voordeligst kan worden aangekocht. Ook dat is een vorm van grenseffect. Maar ook uit andere hoede is het belangrijk dat binnen de EU zoveel mogelijk afstemming plaatsvindt. In de EU zijn minimumtarieven voor de brandstofaccijnzen vastgesteld. In de praktijk blijkt dat de werkelijk gehanteerde tarieven in de meeste gevallen weliswaar op of boven die minimumtarieven zitten, maar dat er desondanks sprake is van grote verschillen. Indirect wordt daarmee de ruimte voor de landen met relatief hoge accijns (zoals Nederland, Duitsland en de Scandinavische landen) om de accijnzen te verhogen beperkt. Duitsland heeft bijvoorbeeld een lange grensstreek met Polen en Tsjechië, landen met lagere accijnzen dan

Duitsland. Zolang die landen de accijnzen niet verhogen kan Duitsland niet of nauwelijks verhogen, waardoor vervolgens de ruimte voor een verhoging in Nederland wordt beperkt.

De leden van de fractie van de SP geven aan het te betreuren dat er geen verschuiving van vaste lasten naar variabele lasten plaatsvindt door verhoging van de brandstofaccijns. Zij wijzen er op dat door het verdisconteren van de milieulast in de brandstofprijs je pas echt het gebruik belast en niet het bezit. Zij stellen tevens dat afschaffing van de MRB aanleiding zal geven tot een grote vereenvoudiging in de autobelastingen met de daaraan gekoppelde afname van de uitvoeringskosten voor de Belastingdienst. Zij vragen om een reactie waarom deze belastingwijziging niet wordt gebruikt om dit voorstel uit te werken. Ook de leden van de fractie van GroenLinks geven aan een voorkeur te hebben voor betalen voor gebruik in plaats van voor bezit en vragen naar de voor- en nadelen van deze variant.

Zoals in de autobrief is aangegeven wordt in het Regeerakkoord de mogelijkheid geschetst van een verschuiving van vaste lasten naar variabele lasten door verhoging van de brandstofaccijnzen en gelijktijdige en evenredige verlaging van de vaste lasten. Het kabinet zet hierop in, maar dan wel in overleg met de buurlanden en binnen de EU. In de autobrief heb ik aangegeven dat het ontbreken van voornemens bij onze buurlanden om de accijnzen aldaar te verhogen, mij weinig ruimte laat om de Nederlandse brandstofaccijns te verhogen. Het unilateraal verhogen van de accijns zou aanleiding geven tot ongewenste grenseffecten. Het is om die reden dat een variabilisatie zoals nagestreefd door de leden van de fracties van de SP en GroenLinks op dit moment niet kan worden gerealiseerd.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie geef ik in onderstaand overzicht aan hoe de Nederlandse accijns op diesel zich verhoudt met de accijnstarieven in de ons omringende landen.

	Nederland	België	Duitsland	Frankrijk	Luxemburg
Dieselaccijns per liter	€ 0,424	€ 0,393	€ 0,470	€ 0,428	€ 0,320

De leden van de fractie van GroenLinks wijzen op de mogelijkheid om de accijns op diesel met 5 cent te verhogen en waarom daar geen gebruik van wordt gemaakt. Ook de leden van de fractie van de ChristenUnie vragen waarom de accijns op diesel niet wordt verhoogd, zelfs al zou deze verhoging beperkt van omvang zijn.

Zoals reeds in de autobrief aangegeven draagt een verhoging van alleen de accijns op diesel die bovendien nog slechts beperkt in omvang zou kunnen zijn, weinig bij aan de in het Regeerakkoord ten grondslag liggende gedachte achter variabilisatie.

Overigens ga ik er van uit dat een volledige variabilisatie zoals nagestreefd door de leden van de fractie van de SP, namelijk een volledige afschaffing van de MRB in deze kabinetsperiode en ook in de periode daarna niet haalbaar is. De opbrengst van de huidige MRB wordt voor 2011 geraamd op ongeveer € 3,8 mld, de opbrengst van de brandstofaccijns op ongeveer € 7,5 mld. Om de MRB budgettair neutraal te kunnen afschaffen door een verhoging van de brandstofaccijns, dient de opbrengst van die brandstofaccijns met 50% te worden verhoogd.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen zich af wat de gevolgen zijn voor de verbetering van de luchtkwaliteit bij een verhoging van de accijns op diesel met 5 cent.

Verhoging van de accijns met 5 cent komt neer op een verhoging van de brandstofkosten voor dieselauto's met iets minder dan 4%. Uitgaande van een prijselasticiteit voor brandstoffen van $-0,3$ (Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer door CE Delft en Planbureau voor de Leefomgeving (PBL, januari 2010, PBL-publicatienummer 500076011) betekent dit ongeveer 1% minder vervuiling door dieselauto's.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen hoe het voorstel om de benzine- en dieselgrenzen naar elkaar toe te laten groeien zich verhoudt met de nog lopende besprekingen binnen Europa over de verhouding tussen de benzine- en de dieselaccijns. Deze leden wijzen er op dat diesel aantrekkelijk is voor veelrijders, dat diesel door de Euronormen steeds schoner wordt maar dat er nog steeds een groot probleem is met de uitstoot van ultrafijnstof. Deze leden hebben de indruk dat met het voorgestelde systeem het percentage diesel zal stijgen met naar schatting 2%, hetgeen naar hun mening een groot gevolg heeft omdat het aandeel gereden kilometers en dus de uitstoot veel hoger is. Terecht wijzen deze leden op de in Brussel recent gestarte discussie over de verhouding tussen de benzine- en dieselaccijns. Uiteindelijk zal het resultaat van deze discussie van invloed zijn op de hoogte van de BPM en de MRB, maar dan in het bijzonder op de in zowel de BPM als de MRB gehanteerde toeslag voor dieselauto's. Deze toeslag dient als correctie voor de nu nog lagere accijns op diesel en draagt er tevens zorg voor dat het huidige aandeel diesel niet substantieel toeneemt. Het aandeel diesel zal in 2015 zo'n 22% bedragen. De constatering dat de nieuwe tariefstructuur tot gevolg heeft dat het aandeel diesel met ongeveer 2% zal toenemen in vergelijking met de situatie waarin het beleid niet wordt gewijzigd is echter niet juist. Volgens Ecorys zou voortzetting van het huidige beleid tot gevolg hebben dat het aandeel diesel zou oplopen tot zo'n 25% in 2015. Het thans voorgestelde beleid draagt er derhalve toe bij dat het aandeel diesel ten opzichte van dat scenario met zo'n 3% wordt teruggebracht.

Ingeval de benzine- en de dieselaccijns als gevolg van de discussies in Brussel naar elkaar zijn toegesloegen is er aanleiding om te kijken naar genoemde toeslagen. Als de verschillen tussen de benzine- en dieselaccijns zijn verminderd of geheel zijn weggenomen, kunnen de toeslagen navenant worden verminderd of worden afgeschaft. De basis van de tariefstructuur, te weten de heffing op basis van de CO₂-uitstoot, hoeft daarmee niet te veranderen. Kenmerk van een dergelijke tariefstructuur is namelijk dat alleen naar de CO₂-uitstoot wordt gekeken zonder dat daarbij een onderscheid wordt gemaakt naar de brandstofsoort.

Gasvormige brandstoffen en biobrandstoffen

De leden van de fractie van de VVD vragen wanneer de generieke regeling kan ingaan voor blends die meer biobrandstoffen bevatten dan de verplichting op basis van de Richtlijn hernieuwbare energie. Deze leden vragen tegelijkertijd of er naast minimumbedragen ook maximumbedragen worden overwogen. Voorts kijken deze leden met belangstelling naar de mogelijkheden om accijnsberekening meer op basis van energie-inhoud te laten plaatsvinden en verzoeken zij de staatssecretaris om in overleg met marktpartijen te bezien of, en hoe, lopende innovaties hierin betrokken kunnen worden.

Ik streef er naar om de generieke regeling waarbij de accijnsheffing op blends wordt gecorrigeerd voor de lagere energie-inhoud, met ingang van 1 januari 2012 in werking te laten treden. Aan deze generieke regeling die

zal worden uitgewerkt in de vorm van een teruggaafregeling zal geen maximumbedrag worden gekoppeld. In Europees verband wordt momenteel gesproken over een herziening van de Richtlijn energiebelastingen.¹ Een van de voorgestelde aanpassingen betreft de vaststelling van de accijns op motorbrandstoffen op deels de energie-inhoud van het product en deels op CO₂-uitstoot daarvan. Deze discussie is net gestart. Ik kan daar niet op vooruit lopen. Uiteraard vindt over de richtlijnvoorstellen wel overleg plaats met marktpartijen.

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar de verschillen in CO₂-uitstoot tussen de verschillende brandstoffen. In zijn algemeenheid is dit niet eenvoudig aan te geven omdat de CO₂-uitstoot van een auto onder meer afhankelijk is van grootte, gewicht en motorvermogen van de auto. Als gemiddelde «tank to wheel» praktijkemissie voor de belangrijkste motorbrandstoffen kan de volgende indicatie worden gegeven:

– benzine:	190–195 gram CO ₂ /km.
– diesel:	180 gram CO ₂ /km.
– LPG:	175 gram CO ₂ /km.
– aardgas/groen gas:	155 gram CO ₂ /km.
– elektriciteit:	0 gram CO ₂ /km.

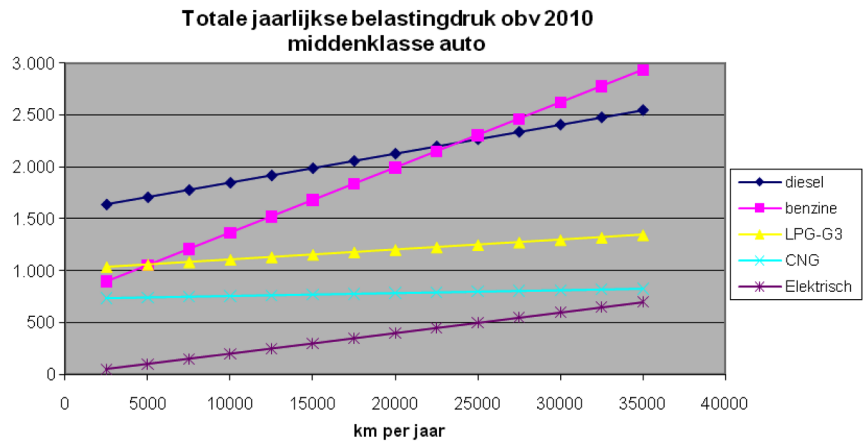
De leden van de fractie van het CDA vragen waarom groen gas nauwelijks fiscaal wordt gestimuleerd, terwijl uit de grafieken in de autobrief blijkt dat dit de meest milieuvriendelijke brandstof is. Ook vragen deze leden of rekening is gehouden met de gevolgen van de verhoging van de accijns op groen gas in relatie tot de investeringen in de infrastructuur van groen gas en welke ontwikkeling van het aantal auto's op groen gas of aardgas wordt voorzien tot 2015. De leden van de fracties van de PvdA en het CDA stellen daarnaast vragen over de fiscale behandeling van de aardgasauto. Deze leden willen onder andere weten of deze voertuigen in de BPM niet ingedeeld moeten worden volgens de benzineschijven in plaats van de dieselschijven en of het feitelijke gebruik van aardgas/groen gas daar een rol in speelt.

Aardgas en groen gas worden fiscaal op dezelfde wijze behandeld. Omwille van de eenvoud wordt hierna alleen over groen gas gesproken. Op de productie van groen gas, ook indien het in het wegverkeer wordt ingezet, is een SDE(+) subsidie van toepassing, een en ander voor zover het aldus verkregen groen gas niet meetelt voor de zogenoemde verplichtingenregeling biobrandstoffen die voor motorbrandstoffen van toepassing is. Groen gas is op dit moment verreweg de goedkoopste brandstof in het wegverkeer. Ook na de in de autobrief voorgestelde verhoging van de accijns en energiebelasting blijft groen gas een zeer goedkope brandstof in vergelijking met benzine, LPG en diesel. Door de gunstige fiscale behandeling is rijden op groen gas verreweg de goedkoopste keuze. Alleen elektrisch rijden is tot een bepaald jaarkilometrage lager belast, maar als rekening wordt gehouden met de (veelal fors) hogere aanschafprijs van (deels) elektrische auto's springt de groen gasauto er opnieuw als voordeligste keuze uit.

Onderstaande grafiek laat de belastingdruk zien van de verschillende brandstoffen, waaronder groen gas (CNG), onder het huidige stelsel.² Op basis van de in de autobrief voorgestelde wijzigingen zal het tarief voor groen gas beperkt stijgen. Met die stijging is in onderstaande grafiek nog geen rekening gehouden. Het algemene beeld zal daardoor echter niet wijzigen.

¹ Voorstel voor een richtlijn van de Raad houdende wijziging van Richtlijn 2003/96/EG tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit.

² Daarbij is de jaarlijkse MRB gehanteerd, de accijns bij het gebruik van een middenklasser en de jaarlijkse BPM-druk, uitgaande van een afschrijving daarvan in 13 jaar.



Ter illustratie van de gunstige behandeling van groen gas kan ik wijzen op onder andere het lage tarief in de accijns/energiebelasting, de subsidie op de productie van groengas via de SDE(+) en het ontbreken van een correctie voor die lage accijns/energiebelasting in de MRB zoals die wel geldt voor diesel en LPG. In de BPM wordt de belasting berekend aan de hand van de CO₂-tarieven voor dieselauto's. De CO₂-uitstoot van de groen gasauto is immers vergelijkbaar met die van een dieselauto. Wanneer de groen gasauto zou worden ingedeeld in de schijven voor een benzineauto zou de fiscale bevoordeling groter zijn naarmate de auto onzuiniger was. Daarom is gekozen voor een bevoordeling met een vast bedrag per auto. Voor de groen gasauto geldt na toepassing van de schijftarieven nog een aftrek van € 1 324, terwijl voor de dieselauto juist een vermeerdering geldt van € 1 526, een verschil dus van € 2 850. Overigens is de vraag of de groen gasauto in de BPM wordt behandeld overeenkomstig de dieselauto of de benzineauto nog slechts voor een beperkte periode relevant. In 2015 zullen benzine- en dieselauto's in de BPM dezelfde tariefstructuur hebben. Deze beweging werkt gunstig uit voor groen gasauto's. Ook in de bijtelling wordt de groen gasauto gunstig behandeld. De CO₂-schijven voor benzine zijn van toepassing. De CO₂-uitstoot van een groen gasauto ligt daarentegen ongeveer 18% lager dan voor een benzineauto. Deze lagere uitstoot vormt in beginsel de basis voor de vaststelling van de differentiatie in de bijtelling. Dit kan derhalve aanleiding geven tot een gunstiger bijtellingspercentage.

Zoals ik ook al in de autobrief heb aangegeven poog ik waar mogelijk een level playing field te creëren waarbij ik de keuze voor de toe te passen techniek overlaat aan de markt. Zoals ik hiervoor heb geschetst is groen gas op dit moment de goedkoopste brandstof. Op welke wijze deze brandstof zich in de periode naar 2015 verder ontwikkelt is dan ook een zaak voor de markt zelf. Ik kan daar geen voorspelling over doen.

Volgens de leden van de fractie van de PvdA lijkt er een breuk te worden gemaakt met het standpunt van de vorige regering inzake de behandeling van blends van biobrandstoffen. Eerst was er voordeel voor hoge blends, terwijl het nieuwe voorstel inhoudt om geen voordeel te geven aan lage blends.

Wat betreft de behandeling van blends van biobrandstoffen is er geen sprake van een breuk met het standpunt van het vorige kabinet. Nederland heeft er eerder al voor gekozen het gebruik van biobrandstoffen niet te stimuleren via fiscale maatregelen zoals een lagere accijns, maar via de zogenoemde verplichtingenregeling voor biobrandstoffen. Wel is er aanleiding om de lagere energie-inhoud van blends van biobrandstoffen en fossiele brandstoffen ten opzichte van de energie-inhoud van de gelijkwaardige brandstof te corrigeren via een gedeeltelijke

teruggaaf van accijns. Het gaat echter te ver om elke blend voor een dergelijke correctie in aanmerking te laten komen, zeker als het gaat om marginale verschillen in energie-inhoud, zoals tussen biodiesel en diesel. Het gaat in ieder geval te ver voor die blends die een hoeveelheid biobrandstoffen bevatten die ingevolge (communautaire) regelgeving verplicht moet worden bijgemengd. Daarnaast zou een dergelijke ruime regeling aanleiding geven tot aanzienlijke administratieve lasten voor het bedrijfsleven en hoge uitvoeringskosten voor de Belastingdienst.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar de effecten op de luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot van meer auto's op groen gas in vergelijking met auto's op diesel volgens Euro-6 norm of hybride auto's. Ook vragen zij of de mening wordt gedeeld dat stimuleren van groen gas mogelijkheden biedt om te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit, met name wat betreft NO₂.

De uitstoot van fijnstof van een aardgas- of groen gasauto is ongeveer gelijk aan die van een Euro-6 dieselauto, de uitstoot van NO_x is iets lager. De CO₂-uitstoot (tank to wheel) van auto's die op groen gas rijden zal iets lager zijn dan die van Euro-6 dieselauto's. Als echter wordt gekeken naar de CO₂-uitstoot over de keten (well to wheel) zullen auto's die op groen gas rijden een beduidend lagere uitstoot hebben dan Euro-6 dieselauto's. De exacte uitstoot is echter afhankelijk van de wijze waarop het groen gas is geproduceerd, de mate waarin het gas daadwerkelijk duurzaam is geproduceerd en de vraag in hoeverre de betreffende auto ook daadwerkelijk op groen gas rijdt.

Een vergelijking tussen auto's op groen gas en hybride auto's is minder eenvoudig te maken. Dit hangt onder meer af van het type hybride auto. De ontwikkeling gaat naar zogeheten plug-in hybriden en range extenders. Zo lang met deze auto's volledig elektrisch wordt gereden (voor plug-in hybriden enkele tientallen kilometers, voor range extenders tot circa 100 kilometer) is er geen sprake van uitstoot van fijnstof, NO_x en CO₂. Dit wordt echter anders als de benzine- of dieselmotor wordt ingeschakeld. Van belang is dus vooral de afstand die doorgaans wordt gereden.

De leden van de fractie van GroenLinks steunen de keus om groen gas niet fiscaal te bevoordelen omdat dit naar hun mening leidt tot overstimulering. Wel zien deze leden mogelijkheden om de marktverplichting voor 10% hernieuwbare energie in het transport nader aan te scherpen. Daarnaast vragen zij hoe ik aankijk tegen een subdoelstelling van 5–7% voor biobrandstoffen uit reststromen, groen gas en elektrisch rijden binnen de 10% doelstelling. In dit verband vragen de leden van de fractie van D66 naar de acties die zijn ondernomen naar aanleiding van de motie Van Veldhoven c.s.¹

De minimumverplichting van 10% hernieuwbare energie in het vervoer in 2020 is Europees bepaald. Bezien zal worden op welke wijze marktpartijen hierop inspelen. Vooralsnog zal Nederland geen scherpere normen stellen.

De motie Van Veldhoven c.s. vraagt de regering om elektrisch rijden, groen gas en biobrandstoffen op basis van reststromen te stimuleren, waarbij ernaar wordt gestreefd om de verplichting voor hernieuwbare energie in het vervoer in 2020 zo veel mogelijk te voorzien uit deze vormen van energie. Elektrisch rijden wordt al in ruime mate gestimuleerd door de huidige vrijstellingen van BPM en MRB alsmede voor de zakelijke rijder via de huidige 0%-bijtelling. Zoals hiervoor in deze beantwoording reeds is betoogd wordt ook groen gas nu voldoende gestimuleerd.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen naar de betekenis voor de BPM en MRB van de aanpassing van de accijnstarieven op gassen.

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 357, nr. 23.

De BPM en MRB kennen compenserende toeslagen voor brandstoffen met een lage accijns. Deze zogeheten brandstoftoeslagen zijn hoger naarmate de accijns lager is. Wanneer de accijns op een brandstof wordt aangepast ligt het dus in de rede daarbij te kijken naar een mogelijke aanpassing van deze toeslagen. Ik heb in de autobrief aangegeven nader te bezien hoe een dergelijke aanpassing vorm kan krijgen. Het gaat met name om de verschillende toeslagen in de MRB voor LPG en LPG-G3. Beide toeslagen behoeven aanpassing als gevolg van de verhoging van de accijns op LPG. Hierbij kan echter niet voorbij worden gegaan aan het verschil in MRB-toeslag voor LPG en LPG-G3. Deze laatste is nog slechts van toepassing op ongeveer 10% van de LPG-auto's. De overige 90% valt onder de verlaagde toeslag voor LPG-G3. Deze verlaagde toeslag begint, nu LPG-G3 eerder de norm dan de uitzondering is, zijn rechtvaardiging te verliezen, mede ook omdat de concurrerende brandstoffen benzine en diesel steeds schoner zijn geworden. Ik ben voornemens de toeslagen aan de accijnsverhoging aan te passen, maar omdat ik ook moet kijken naar het huidige verschil in toeslag tussen LPG en LPG-G3 wil ik hier bij het Belastingplan 2012 op terugkomen met een concreet voorstel. Voor aardgas/groen gas bestaat een vergelijkbare complicatie. In de MRB geldt sinds 2009 geen toeslag voor aardgasauto's. In de BPM geldt dat de belasting wordt berekend met toepassing van de CO₂-schijven voor dieselauto's. In de BPM is geen toeslag van toepassing zoals deze bijvoorbeeld wel geldt voor dieselauto's, maar juist een vermindering van de BPM met € 500.

De leden van de fractie van de ChristenUnie begrijpen de voorstellen om de accijnzen op gas aan te passen. Wel vragen zij of hierin een indexatie is meegenomen en hoe de accijnzen zich verhouden met die in onze buurlanden.

In de voorstellen voor aanpassing van de tarieven is geen rekening gehouden met indexatie. Het huidige tarief voor CNG is in Duitsland aanmerkelijk hoger dan in Nederland, omgerekend € 0,00386 (per 1-1-2011) per megajoule, tegen € 0,0009 per megajoule in Nederland. Na de laatste stapsgewijze verhoging wordt het Nederlandse tarief voor CNG per megajoule € 0,00455. België kent voor aardgas als motorbrandstof momenteel een nihil tarief, maar in de praktijk is aardgas als motorbrandstof nauwelijks verkrijgbaar.

Eurovignet

In het licht van de discussie over het Eurovignet en het daarmee samenhangende samenwerkingsverband stellen de leden van de fractie van de PvdA dat het erop lijkt dat Nederland erg achterloopt door het nog niet invoeren van een kilometerbeprijzing. Deze leden vragen naar mijn visie op dit punt. De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarom niet wordt aangesloten bij de initiatieven van Duitsland, België en Denemarken om een kilometerheffing voor vracht in te voeren. Het is juist dat Duitsland al sinds enige jaren een systeem van kilometerbeprijzing hanteert voor het vrachtverkeer op de snelwegen en dat de Belgische gewesten en Denemarken een dergelijk systeem van kilometerbeprijzing overwegen. Het huidige kabinet kiest daar niet voor. Dat is ook nadrukkelijk in het Regeerakkoord opgenomen. De milieuvoordelen en de budgettaire gevolgen van een kilometerbeprijzing overeenkomstig het Duitse systeem met toepassing van de Duitse tarieven zijn niet bekend.

De huidige vormgeving van het Eurovignet, waarbij voor de in Nederland geregistreerde trucks gekozen kan worden voor het kopen van verschillende vignetten, in plaats van een verplicht jaarvignet, zorgt voor hoge administratieve lasten. De leden van de fractie van de PvdA vragen of de

invoering van dit flexibele systeem niet juist was om de ondernemers van dienst te zijn.

Het wetsvoorstel strekkende tot invoering van het Eurovignet in Nederland voorzag oorspronkelijk in een verplicht jaarvignet. Naar aanleiding van de discussie met uw Kamer is deze uitwerking bij nota van wijziging vervangen door het huidige flexibele systeem. Dit houdt in dat wanneer een voertuig geen gebruik maakt van de snelweg, er ook geen belasting verschuldigd is. Om gebruik te maken van dit flexibele systeem moeten bedrijven echter meer aangiftehandelingen doen en administratie voeren; vóór ieder gebruik van de snelweg moet immers een vignet zijn aangeschaft. De opbrengst van de belasting is bovendien lager, waardoor de verhouding tussen opbrengsten en kosten slechter is. Een belangrijke overweging was destijds dat in Duitsland ook gebruik kon worden gemaakt van een flexibel systeem. In Duitsland is het vignet inmiddels echter afgeschaft en vervangen door een kilometerheffing, de LKW-Maut. België, Denemarken en Zweden kennen een verplicht jaarvignet.

De leden van de fractie van de PvdA missen in de gehele discussie over het Eurovignet een afgewogen conclusie en vragen daarnaar. De toekomst van het Eurovignetverdrag is onzeker en de verhouding tussen de opbrengst enerzijds en de administratieve lasten en uitvoeringskosten anderzijds is ongunstig. Mijn visie op het Eurovignetdossier is dan ook dat een volledige afschaffing wenselijk is. Een concreet daartoe strekkend voorstel wil ik nu echter niet doen. Ik vind het van belang om over een eventuele afschaffing in overleg te treden met de verdragspartners. Daarnaast zijn de ontwikkelingen omtrent een kilometerheffing in Denemarken en de Belgische gewesten nog niet helder. Een mogelijke datum om te stoppen met de heffing van het Eurovignet wil ik gezamenlijk met de verdragspartners bepalen.

De leden van de fracties van de SP en de ChristenUnie vragen naar de samenhang tussen het onderzoek naar de afschaffing van het Eurovignet en de wijzigingen van de Eurovignetrichtlijn waar het Europees Parlement 7 juni jongstleden mee heeft ingestemd.

De Eurovignetrichtlijn heeft niet uitsluitend betrekking op het Eurovignet. In deze richtlijn staan regels inzake het heffen van gebruiksrechten, zoals het Eurovignet. Hierbij gaat het om maximumtarieven. Daarnaast zijn de minimumtarieven voor de MRB van zware vrachtwagens erin opgenomen. Het grootste politieke gewicht echter hebben de bepalingen over de hoogte van toltarieven die ook in deze richtlijn zijn opgenomen. De wijzigingen van de richtlijn die binnenkort van kracht worden zien met name op dit laatste onderwerp. Voor het Eurovignet is de meest relevante wijziging van de richtlijn het vervallen van de verplichting de heffing uit te breiden tot lichtere vrachtwagens.

De leden van de fractie van de SP vragen of het afschaffen van het Eurovignet betekent dat Nederland uit het verdrag stapt.

Er zijn twee varianten mogelijk, namelijk het opzeggen van het verdrag, of het afzien van heffing. Het materiële verschil tussen deze varianten is niet groot, met dien verstande dat Nederland in het laatste geval wel mag blijven meepraten over de inhoud van het verdrag. In beide gevallen geldt een opzegtermijn van negen maanden. Wanneer de landen gezamenlijk stoppen ligt het voor de hand dat het verdrag door alle landen wordt opgezegd.

De leden van de fractie van de SP vragen verder of afschaffing van het Eurovignet erop neerkomt dat Nederlandse vervoerders moeten gaan betalen voor buitenlandse vrachtauto's en zo ja, waarom ik toch blijf bij mijn voornemen om het Eurovignet af te schaffen.

Het Eurovignet wordt nu betaald door alle vrachtwagens die op het Nederlandse hoofdwegennet rijden. De inkomsten komen voor € 122 mln van Nederlands gekentekende trucks en voor € 26 mln van trucks van buiten de Eurovignetzona. Belgische, Luxemburgse, Deense en Zweedse vrachtwagens zijn vrijgesteld van de Nederlandse heffing als zij in het bezit zijn van een Eurovignet uit een ander aangesloten verdragsland. Wanneer het Eurovignet wordt afgeschaft moet ook de opbrengst van de buitenlandse trucks budgettair gedekt worden. Bij een dekking in de MRB wordt deze opbrengst dus door Nederlandse vrachtwagens gedragen. Ik breng daarbij wel in herinnering dat de tarieven van het Eurovignet niet automatisch voor inflatie gecorrigeerd worden en sinds 2001 niet meer zijn aangepast. Een verhoging van de Eurovignettarieven, eerder aangekondigd in de brief van mei 2008 over fiscale vergroening¹ is niet doorgegaan omdat de Belgische regio's daar hun instemming niet aan hebben verleend. Ik kies er nu niet voor deze verhoging alsnog te dekken. Het gaat om een bedrag van € 21 mln in prijsniveau 2009. Daarnaast bedraagt de verlichting van administratieve lasten ruim € 12 mln, die voor het overgrote deel ten gunste komt van het Nederlandse bedrijfsleven. Al deze elementen samen betekenen naar mijn mening dat de balans voor het Nederlandse bedrijfsleven positief uitwerkt als het gaat om de afschaffing van het Eurovignet. Gezien de forse taakstellingen die er liggen om kosten te besparen bij de Belastingdienst en administratieve lasten te verminderen blijf ik van mening dat afschaffing van het Eurovignet een optie is waarop zou moeten worden ingezet.

Bestelauto's

De leden van de fractie van de VVD vragen wanneer er een concreet voorstel zal komen voor een alternatieve regeling voor de bijtelling privégebruik bestelauto's van de zaak. Tevens vragen deze leden wanneer bekend zal worden of het alternatief van een «verklaring uitsluitend zakelijk gebruik» per 1 januari 2012 kan worden ingevoerd. Zoals aangegeven in de autobrief zie ik een aantal mogelijkheden om te komen tot een alternatieve regeling voor de bijtelling privégebruik bestelauto van de zaak waarbij een rittenregistratie niet langer nodig is. Op dit moment bekijk ik in constructief overleg met de branche welke van de alternatieven kunnen leiden tot een of meerdere concrete voorstellen. Dit is geen gemakkelijke opgave. De branche heeft zelf aangegeven dat zij toch enige tijd wil nemen om tot een oplossing te komen. De branche is zich bewust van het dilemma. Aan de ene kant is er bij privégebruik van een bestelauto van de zaak sprake van loon in natura dat op enigerlei wijze zal moeten worden belast. Aan de andere kant is sprake van een administratieve last in de vorm van het bijhouden van een rittenregistratie die moet worden teruggebracht. Bij de vormgeving van een nieuwe regeling kan ook niet worden voorbijgegaan aan de budgettaire gevolgen. De branche heeft hierbij als randvoorwaarde aangegeven dat er geen sprake mag zijn van een lastenverschuiving van werknemers naar werkgevers. Uiteraard streef ik ernaar om zo spoedig mogelijk met concrete voorstellen te komen. Zo ben ik voornemens om de «verklaring uitsluitend zakelijk gebruik» voor bestelauto's in het Belastingplan 2012 op te nemen en met ingang van 1 januari 2012 te introduceren. Er wordt nog gezien of een dergelijke verklaring gecombineerd kan worden met een registratie via het kentekenregister waarbij het kentekenregister gaat fungeren als een fiscaal autopaspoort. Met betrekking tot de andere alternatieven is een nadere concretisering nu nog niet mogelijk. Een en ander is mede afhankelijk van het verdere overleg met de branche. Indien het overleg met het bedrijfsleven nog voor de behandeling van het Belastingplan 2012 tot concrete resultaten leidt zal ik deze zo mogelijk nog in het voorstel voor dat Belastingplan verwerken.

¹ Kamerstukken 2007/08, 31 492, nr. 1.

De leden van de fracties van de PvdA en de SP stellen diverse vragen die betrekking hebben op het toezicht op de naleving van de «verklaring uitsluitend zakelijk gebruik» voor de bestelauto van de zaak.

Voor het toezicht is in dit kader van belang dat de Belastingdienst zoveel mogelijk toezicht in de actualiteit wil en daarbij gebruik wil maken van camerabeelden. In de afgelopen jaren is daar al veel ervaring mee opgedaan. Camerabeelden worden nu al gebruikt bij het toezicht op de MRB en het Eurovignet en ook bij het toezicht in verband met de verklaring van geen privé gebruik auto van de zaak¹ die vanaf 2006 bestaat. Gebleken is dat het toezicht effectiever en efficiënter is geworden door het gebruik van camerabeelden.

Er is bij het toezicht rond de voorgestelde «verklaring uitsluitend zakelijk gebruik» voor de bestelauto van de zaak één groot verschil met de eerder genoemde verklaring geen privé gebruik; er is geen mogelijkheid om de passagegegevens die horen bij de camerabeelden te vergelijken met een rittenregistratie, aangezien die niet meer nodig zal zijn. De passagegegevens (tijd en plaats) van de camerabeelden zullen op zichzelf een duidelijke indicatie moeten geven van het eventuele privégebruik. Om die reden zal het toezicht zich concentreren op die momenten en plaatsen waar zakelijk gebruik van een bestelauto weinig waarschijnlijk is. Dan gaat het vooral om waarnemingen in de avonduren, op zaterdag, zon- en feestdagen, in vakantietijd² en in de buurt van recreatiecentra. Ook waarnemingen bij evenementen, winkelcentra en grensovergangen zullen interessant zijn. Waarnemingen op werkdagen tot 19.00 uur zullen in het algemeen niet direct een indicatie vormen voor privégebruik. De passagegegevens van de camerabeelden worden continu gematched met het bestand van de bestelauto's waarop de verklaring van uitsluitend zakelijk gebruik van toepassing is. Passagegegevens die geen match opleveren worden direct vernietigd. De bestelauto's blijven in het bestand van de bestelauto's waarop de verklaring van uitsluitend zakelijk gebruik van toepassing is, ook al worden ze nooit in een «verdachte» situatie aangetroffen.

Overigens is het enkele feit dat een bestelauto is gesignaleerd in een situatie die een sterke aanwijzing vormt voor privégebruik, niet voldoende voor het opleggen van een sanctie. In alle gevallen zullen betrokkenen de gelegenheid krijgen om duidelijk te maken dat er toch sprake was van zakelijk gebruik. Om dat mogelijk te maken is het noodzakelijk dat er weinig tijd zit tussen de waarneming en het verzoek om daar duidelijkheid over te verschaffen. Het uitgangspunt om in de actualiteit te werken moet daarvoor zorgen.

Als blijkt dat sprake is geweest van privégebruik van de bestelauto waarvoor een verklaring van uitsluitend zakelijk gebruik is afgegeven, is een sanctie op zijn plaats. Naar mijn mening is het boete-instrumentarium hiervoor adequaat. De Belastingdienst kan de sanctie afstemmen op aard en omvang van het misbruik. Als blijkt dat een werknemer – in strijd met de afspraak die hij met zijn werkgever heeft gemaakt – toch een privérit heeft gemaakt met de bestelauto, komt de boete in beginsel in eerste instantie terecht bij de werkgever. Deze kan dan de boete doorberekenen aan zijn werknemer. Dit is al volkomen gebruikelijk bij verkeersboetes en ik vind dat voorbeeld vergelijkbaar met deze situatie. Op enig moment bij herhaald misbruik is er uiteraard aanleiding om tot bijtelling over te gaan.

¹ Werkgevers hoeven geen bijtelling toe te passen wanneer werknemers deze verklaring gebruiken. Werknemers mogen maximaal 500 km privé rijden. In deze situatie worden werknemers verantwoordelijk voor het bijhouden van de rittenregistratie en de gevolgen wanneer die registratie niet klopt.

² Duidelijke voorbeelden: een bestelauto met skikoffer die eind december de grens overgaat of een bestelauto die wordt gesignaleerd met caravan in een vakantieperiode.

De leden van de fractie van de SP hebben ook vragen gesteld over de privacyaspecten rond camerabeelden.

In dit kader gaat het erom dat de bestelauto niet wordt gebruikt voor privédoeleinden. Het is niet relevant wie de auto bestuurt. Dat gegeven wordt dus ook niet vastgelegd. Bovendien zijn camerabeelden alleen relevant op momenten en plaatsen die duiden op mogelijk privégebruik. Bestelauto's die uitsluitend gebruik maken van de weg op gebruikelijke werktijden zullen er weinig mee worden geconfronteerd. Het gaat hier om

bestelauto's ten aanzien waarvan is verklaard dat ze alleen voor zakelijke doeleinden worden gebruikt. Juist in dat kader is het volkomen gangbaar dat ondernemers weten wie de bestelauto bestuurt en waar die zich bevindt.

Deze werkwijze van de Belastingdienst leidt niet tot extra uitvoeringskosten, dit naar aanleiding van een vraag van de leden van de fractie van de SP. Deze werkwijze past bij de nu al gangbare vormen van toezicht. Ik betrek daar ook uitdrukkelijk mijn voornemen bij om fiscaal relevante gegevens van de auto die van belang zijn voor het fiscale toezicht waar mogelijk op te laten nemen in het kentekenregister, zodat – in dit geval – ondernemers tegelijk met de tenaamstelling van de bestelauto ook kunnen aangeven of de bestelauto uitsluitend voor zakelijke doeleinden zal worden gebruikt. Dat leidt tot minder rompslomp bij de ondernemer en tot efficiënter toezicht door de Belastingdienst. Hierover worden verkennende besprekingen gevoerd met de RDW. Ik verwacht niet dat dit per 1 januari 2012 al gerealiseerd zal zijn. Daarom ligt het in de lijn der verwachtingen dat in het begin de verklaring bij de Belastingdienst moet worden ingediend.

De leden van de fractie van de SP vragen naar de fraudemogelijkheden bij de andere varianten. De varianten die betrekking hebben op een verschuiving naar de MRB en BPM zijn niet fraudegevoelig. In dat geval zal er vergeleken met de huidige situatie «slechts» sprake zijn van tariefstijging. Vanuit de optiek van handhaafbaarheid zijn dergelijke regelingen juist aantrekkelijk, omdat er dan geen bijtelling meer is en er dus ook geen toezicht hoeft plaats te vinden.

Ook varianten die leiden tot een lage bijtelling of een afkoopsom voor alle bestelauto's zijn niet fraudegevoelig, omdat dan elke bestelauto die binnen een onderneming wordt gebruikt onder de regeling zou vallen. Ook deze varianten zijn aantrekkelijk vanuit de optiek van het toezicht. Er zijn namelijk geen uitzonderingen meer, waardoor de toezichtintensiteit zou kunnen dalen.

De variant waarin de bijtelling alleen van toepassing is op dubbele cabines heeft het nadeel dat het mogelijk is een dubbele cabine te plaatsen nadat het kenteken is afgegeven. Registratie van dat feit vindt niet plaats. Er moeten dan extra voorzieningen worden getroffen die ervoor moeten zorgen dat dit feit toch bekend wordt bij de Belastingdienst. In die zin is hier sprake van fraudegevoeligheid.

De gestaffelde bijtelling op basis van de geautomatiseerde rittenregistratie is niet fraudegevoeliger dan de huidige regeling, mits vaststaat dat er niet gesjoemeld kan worden. Mogelijk nadeel is wel dat een werkgever eerder een correctiebericht moet insturen in het kader van de loonheffing. Als in de loop van het jaar blijkt dat een werknemer aanzienlijk meer of minder privé rijdt dan in eerste instantie werd aangenomen (en waar het bedrag aan maandelijkse bijtelling op was gebaseerd) moet een werkgever dit corrigeren in de loonaangifte.

Als wordt overgegaan tot de pilot met een geautomatiseerde rittenregistratie voor bestelauto's, vragen de leden van de fractie van het CDA of eenzelfde pilot wordt overwogen met betrekking tot lease(personen-) auto's.

Zoals aangegeven in de autobrief zal een alternatieve regeling voor bestelauto's uitstraling hebben naar personenauto's. Als een oplossing werkbaar blijkt voor bestelauto's zal bezien worden in hoeverre dit ook toepasbaar blijkt voor personenauto's. Meer in het bijzonder is ten aanzien van de mogelijkheid van een geautomatiseerde rittenregistratie aangegeven dat wordt bezien of er een pilot mogelijk is voor bestelauto's. Ik hecht eraan om eerst binnen deze groep ervaring op te doen alvorens over te stappen op de groep van personenauto's.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarom ook bij de discussie over de bijtelling privégebruik voor bestelauto's niet wordt overgestapt op een kilometerheffing zodat de rittenadministratie automatisch wordt bijgehouden.

Kilometerheffing en bijtelling zijn twee verschillende belastingen/heffingen. Een discussie over de bijtelling, meer in het bijzonder het vervallen van de rittenregistratie kan nooit de aanleiding zijn tot de introductie van zoiets omvangrijks als een kilometerheffing. De bijtelling auto van de zaak belast het privégebruik van een zakelijke auto bij de werknemer (loon in natura). Kilometerheffing daarentegen gaat er van uit dat voor elke kilometer, zakelijk of privé, een afzonderlijke prijs in rekening wordt gebracht.

Overige

De leden van de fractie van de PVV vragen of ook voor de volledig elektrische auto de component nettocatalogusprijs vervalt.

In artikel 9c van de Wet op de BPM wordt bepaald dat de belasting tot 1 januari 2018 nihil is voor een motorrijtuig met een CO₂-uitstoot van 0 gr/km. De volledig elektrische auto heeft op basis van de volledig geharmoniseerde Europese typegoedkeuringstest (NEDC) een CO₂-uitstoot van 0 gr/km. Overigens zal de nettocatalogusprijs als belastinggrondslag vanaf 2013 volledig verdwijnen als gevolg van de in wetgeving geïmplementeerde meergenoemde motie Cramer c.s., inhoudende dat de op catalogusprijs gebaseerde BPM moest worden omgevormd naar een volledig op CO₂-uitstoot gebaseerde BPM.

De leden van de fractie van de PVV vragen of het klopt dat auto's die ouder zijn dan 25 jaar straks voor het volle tarief MRB moeten gaan betalen.

De belastingvrijstelling voor oldtimers wordt per 1 januari 2012 bevroren. Dit betekent dat alle voertuigen die op of na 1 januari 1987 op kenteken zijn geplaatst dan niet meer voor de belastingvrijstelling in aanmerking komen. Dit is het gevolg van het amendement Cramer c.s.¹ bij het Belastingplan 2009.

De leden van de fractie van de PVV wijzen er op dat de grenzen van de provinciale opcenten de afgelopen jaren steeds maar zijn opgehoogd. Geen van de provincies zit echter aan die grens. Deze leden vragen dan ook of ik die grens voor de toekomst niet zou kunnen verlagen. Als staatssecretaris van Financiën ben ik op dit moment ingevolge artikel 222 van de Provinciewet gehouden jaarlijks het maximum van de provinciale opcenten volgens een in de wet vastgelegde berekeningssysteem te verhogen. Ik heb daar zelf geen enkele discretionaire bevoegdheid in. Op dit moment ligt dat maximum op 119,4% van de MRB. De leden van de fractie van de PVV merken terecht op dat op dit moment geen van de provincies dat maximum toepast. In het Regeerakkoord is afgesproken dat de wettelijke normering van de provinciale opcenten MRB wordt aangescherpt. Het kabinet zal op korte termijn met een voorstel komen ter uitwerking van deze gemaakte afspraak.

De leden van de fractie van het CDA vragen wat de gevolgen zijn van de voorstellen voor de MRB met betrekking tot de mogelijkheden voor provincies om de opcenten te verhogen.

Voor auto's die zijn vrijgesteld van de MRB zijn ook geen provinciale opcenten verschuldigd. Op het moment dat het vrijstellingsregime wordt beperkt, zoals ingevolge de voorstellen het geval is, worden over die auto's waarvoor (weer) MRB verschuldigd wordt ook (weer) de opcenten verschuldigd. Voor het overige geven de voorstellen geen aanleiding tot wijziging van de opcenten. Het verruimt, noch beperkt de mogelijkheden

¹ Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 70.

van de provincies om de opcenten te verhogen. Aan de omvang van het aantal opcenten MRB dat de provincies mogen heffen wordt een maximum gesteld ingevolge artikel 222 van de Provinciewet.

De leden van de fractie van het CDA en van de ChristenUnie verwijzen naar de uitspraak van Rechtbank Haarlem van 1 juni 2011 waaruit volgt dat het onderscheid tussen zuinige en niet-zuinige auto's voor het bepalen van de hoogte van de btw-heffing op het privégebruik van een auto van de zaak niet gemaakt mag worden. De leden van de fractie van het CDA vragen wat de gevolgen zijn van deze uitspraak voor het voorstel voor een nihilbijtelling op zeer zuinige auto's van de zaak en of ik van mening ben dat na deze rechterlijke uitspraak de nihilbijtelling niet kan worden ingevoerd. Ook vragen deze leden om een toezegging om geen verdere actie te ondernemen met betrekking tot het plan van de fiscale nihilbijtelling (in ieder geval) totdat de Europese Commissie toestemming gegeven heeft voor een zelfstandig btw-forfait. Zij vragen voorts waar ik dit zelfstandig btw-forfait op wil baseren en wanneer ik toestemming van de Europese Commissie voor dit zelfstandig btw-forfait verwacht te krijgen. Verder vragen deze leden of ik mogelijkheden zie om het hoger beroep, gezien het cruciale belang van de uitspraak, te versnellen. Tot slot vragen de leden van de fractie van het CDA hoe ik de financiële gevolgen van deze uitspraak ga opvangen. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen wat de consequenties van deze uitspraak zijn voor mijn voorstellen.

Inmiddels heb ik door middel van een persbericht en door middel van een brief aan de Tweede Kamer (DV/2011/318) op 17 juni 2011 aangekondigd dat ik de btw-heffing op het privégebruik van een auto van de zaak met ingang van 1 juli 2011 loskoppel van de hoogte van de bijtelling en onttrekking in de loon- en inkomstenbelasting. Door niet langer de teruggevraagde btw op autokosten te corrigeren, maar door een btw-belaste fictieve dienst voor het privégebruik te introduceren, is een oplossing gevonden waarvoor geen goedkeuring van de Europese Commissie nodig is. De hoogte van de btw-heffing gaat afhangen van de btw op het werkelijke privégebruik van de auto of – als de ondernemer hiervoor kiest – een nader te bepalen forfaitair percentage van de catalogusprijs (incl. btw en bpm) dat de btw op het gemiddelde werkelijke privégebruik weerspiegelt. Voor een volledig overzicht van de wijzigingen per 1 juli 2011 verwijs ik naar de hiervoor genoemde brief van 17 juni 2011. Door de wijzigingen per 1 juli 2011 heeft de uitspraak van Rechtbank Haarlem vanaf 1 juli 2011, ongeacht of de Belastingdienst het hoger beroep wint of verliest, geen budgettaire gevolgen. Ik zie onvoldoende redenen om sprongcassatie in te stellen. Ik acht een nader feitenonderzoek en waardering van de feiten door het Hof nuttig, omdat hiervoor in cassatie geen plaats is. Uiteraard zal de inspecteur aan het Hof vragen de zaak versneld te behandelen. Overigens zou sprongcassatie vanwege de behandelingstermijn bij de Hoge Raad waarschijnlijk niet het effect sorteren dat belastingplichtigen begin 2012 al weten of de btw-correctie over de eerste helft van 2011 al dan niet teruggebracht moet worden naar een lager bedrag. Door het loskoppelen van de btw-heffing op het privégebruik van de auto van de zaak van de bijtelling en onttrekking in de loon- en inkomstenbelasting per 1 juli 2011, heeft de uitspraak van Rechtbank Haarlem geen gevolgen voor de loon- en inkomstenbelasting.

De leden van de fractie van het CDA stellen dat taxi's in de regel zeer onzuinig zijn. Zij vragen in dat verband of er een maatregel kan worden geïntroduceerd, bijvoorbeeld in de MRB, om zuinige taxi's te stimuleren. Zolang voor bepaalde categorieën voertuigen zoals taxi's een volledige vrijstelling van MRB en BPM wordt verleend is het niet mogelijk om voor die categorieën het gebruik van zuinige auto's te stimuleren via een maatregel in de sfeer van deze autobelastingen. In de autobrief heb ik

aangekondigd dat er aanleiding bestaat om de diverse bijzondere regelingen in de autobelastingen nog eens tegen het licht te houden, mede gezien de aan de Belastingdienst opgelegde taakstelling. Wanneer dit er toe zou leiden dat bepaalde categorieën voertuigen in de toekomst in de heffing van de BPM of de MRB worden betrokken, leidt dat er automatisch toe dat de in die belastingen voor andere voertuigen al geldende zuinigheidsprikkels ook voor deze voertuigen gaan doorwerken. Bij dergelijke maatregelen zouden bedrijven die dit treft uiteraard voldoende tijd moeten krijgen om de bedrijfsvoering zo nodig aan te passen aan de nieuwe situatie. Overigens vormen voor vervoerders de brandstofkosten – en daarmee de accijns op motorbrandstof – ook nu al een belangrijke prikkel tot zuinigheid.

De leden van de fractie van de SP vragen wat het oorspronkelijke doel was van het verlaagde MRB-tarief en de BPM-vrijstelling voor bestelauto's van gehandicapten. Beperkt afschaffing niet de mobiliteit en bewegingsvrijheid van gehandicapten, zo vragen deze leden.

Het lagere MRB-tarief en de BPM-vrijstelling voor bestelauto's van gehandicapten is ingevoerd in 2005. Tot dat moment gold voor een bestelauto altijd hetzelfde relatief lage MRB-tarief en werd voor bestelauto's geen BPM geheven. Deze gunstige fiscale regeling was in beginsel bedoeld voor bedrijfsauto's maar gold mede voor bestelauto's van particulieren, daaronder begrepen bestelauto's van gehandicapte particulieren.

In 2005 werd voor particulieren de fiscaal gunstige regeling voor bestelauto's, het zogenoemde grijze kenteken, afgeschaft. Voor particulieren geldt sindsdien ook voor bestelauto's het hogere MRB-tarief voor personenauto's en wordt bij eerste registratie op naam van een particuliere houder ook voor bestelauto's BPM geheven. Een dergelijke lastenverzwaring werd bij de totstandkoming van het Belastingplan 2005 echter als onwenselijk ervaren voor gehandicapten die over een bestelauto beschikken voor het vervoer van zichzelf en een hulpmiddel in verband met de handicap. Daarom werd voor deze bijzondere groep een uitzondering gemaakt bij de afschaffing van het grijze kenteken voor particulieren. Gevolg is dat voor gehandicapten het fiscale verschil is blijven bestaan tussen bestelauto's en personenauto's, terwijl die ongelijkheid in 2005 voor andere particulieren werd beëindigd. De regeling is derhalve een gevolg van de wens om te voorkomen dat gehandicapten zouden worden geconfronteerd met een lastenstijging door de afschaffing in 2005 van het grijze kenteken voor particulieren. Het is geen regeling die als achtergrond heeft het bevorderen van de mobiliteit van gehandicapten. Daarbij volgt uit de aard van de regeling dat niet de behoeften van de individuele gehandicapte of de ernst van de handicap uitgangspunt zijn, maar de kenmerken van het voertuig en het gebruik dat daarvan wordt gemaakt. Door deze fiscale, voertuiggecentreerde achtergrond kan niet worden verzekerd dat de aan deze uitzondering verbonden kosten op de meest effectieve manier terecht komen bij de gehandicapten die deze ondersteuning voor hun bewegingsvrijheid het hardst nodig hebben. Dit soort onevenwichtigheden in de belastingheffing is weliswaar verklaarbaar vanuit de historische context, maar kan in individuele situaties willekeurig en onbillijk uitpakken. Ondersteuning via een gericht beleidsinstrument zou dan de effectiviteit en de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de regeling ten goede kunnen komen.

Ook vragen de leden van de fractie van de SP of ik van mening ben dat de bijzondere regelingen in de autobelastingen geen achterliggend beleidsdoel hebben en of ik bij iedere afschaffing kan aangeven waarom het achterliggende beleidsdoel is achterhaald.

Bij heroverweging van de diverse bijzondere regelingen in de autobelastingen zal iedere regeling op zijn eigen merites moeten worden beoor-

deeld. Het is te vroeg om nu al een oordeel te vellen over de mate waarin de diverse regelingen de meest effectieve invulling vormen van een ook vandaag nog na te streven beleidsdoel. In de autobrief heb ik aangegeven welke vragen naar mijn mening achtereenvolgens aan de orde moeten komen bij heroverweging van iedere regeling. Het achterliggende beleidsdoel is daarbij steeds leidend. Wanneer uw Kamer kan instemmen met de in de autobrief geschetste uitgangspunten zal ik de bevindingen van de heroverweging langs deze lijnen aan u voorleggen zodra deze is afgerond. Daarbij zal ook worden gezien in hoeverre het binnen de begrotingsregels mogelijk is om het budget dat met bepaalde regelingen is gemoeid over te hevelen naar een ander beleidsinstrument. Als mogelijk voorbeeld heb ik in de autobrief de Wet maatschappelijke ondersteuning genoemd, waar deze leden naar vragen.

De leden van de fractie van de SP vragen waarom geen nieuw onafhankelijk onderzoek wordt gedaan naar de milieueffecten van motoren, teneinde een betere vergelijking te kunnen maken met de personenauto. Ook vragen deze leden hoe het komt dat motoreigenaren als enige groep geacht worden via de MRB de maatschappelijke kosten te betalen die het gevolg zijn van ongevallen en hoe ik daarin de maatschappelijke kosten van filevorming betrek.

De achtergrond van de eerder voorgenomen verhoging van de MRB voor motoren was primair de relatief lage belasting van de motor in de BPM, die nog stamde uit de tijd dat een motor gold als een minder luxe artikel dan een auto. Als aanvullende argumenten golden daarbij de hogere maatschappelijke kosten van het motorrijden in de vorm van relatief slechte milieuprestaties en hogere letselschade, dat laatste vooral in de vorm van een flink hogere overlijdenskans bij het rijden op een motor. De belastingverhoging is ingezet in de MRB en niet in de BPM. De reden hiervoor was dat in het kader van de toen nog voorziene introductie van de kilometerprijs voor de andere voertuiggroepen de BPM werd afgebouwd en de MRB verhoogd. Toen deze ombouw werd gestaakt is de verhoging van de belasting voor motoren doorgezet in de MRB, en niet in de BPM, met name op basis van de bovengenoemde argumenten. Het is daarom niet zo dat een andere blik op de maatschappelijke kosten van motorrijden een gevolg heeft voor de in de wet opgenomen belastingverhogingen.

Wel acht ik het wenselijk dat er duidelijkheid is over de milieukeurmerken en de letselschade. Met betrekking tot dat laatste punt is vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een actieplan verschenen waarin de relevante statistieken te vinden zijn.¹

De CO₂-prestaties van individuele motoren zijn nu niet bekend. Daarom zie ik met belangstelling uit naar een voorstel van de Europese Commissie voor een verordening op het gebied van de regels voor het op de markt brengen van motoren, waarover uw Kamer een BNC-fiche heeft ontvangen.² In dit voorstel wordt onder andere verplicht gesteld bij de Europese typegoedkeuring van een motor de gemeten CO₂-uitstoot te vermelden. Over de milieuprestaties op het gebied van luchtvervuiling valt in ieder geval te zeggen dat de Europese regels daarvoor achterlopen bij die voor auto's. Voor motoren geldt nog altijd de Euro 3-norm, vergelijkbaar met de Euro 3-norm uit 2002 voor auto's, terwijl voor auto's inmiddels de strengere Euro 5-norm geldt.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen naar de milieubelasting van de auto bij productie en in hoeverre hier rekening mee is gehouden in de voorstellen.

Het STREAM rapport van CE-Delft³ laat zien dat bij personenauto's circa 20% van de uitstoot van broeikasgassen over de levenscyclus niet voortkomt uit het gebruik van de personenauto. Autoproducent Ford heeft zelf een LifeCycleAnalysis (LCA) uitgevoerd en concludeert dat 23% van

¹ Bijlage bij kamerstukken II, 2010/11, 29 398, nr. 241.

² Kamerstukken II, 2010/11, 22 112, nr. 1088.

³ STREAM, Studie naar Transport Emissies van Alle Modaliteiten, Delft, september 2008.

de CO₂-productie in de productiefase plaatsvindt en 77% in de gebruiksfase. Het aantal auto's speelt dus ook een rol in de totale uitstoot van broeikasgassen door autoverkeer. Ik kan me echter in mijn stimuleringsbeleid alleen richten op hetgeen de auto uitstoot en niet op de productiemethode, mede omdat ik hier geen zicht op heb, daar dit voor het grootste deel buiten onze landsgrenzen afspeelt.