

Vergaderjaar 2014–2015

34 002

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2015)

Nr. 28

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 10 november 2014

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Financiën over de brief van 3 november 2014 inzake de aanbieding van de derde nota van wijziging op het Belastingplan 2015 – wijzigingen autobelastingen (Kamerstuk 34 002, nr. 21) en over de derde nota van wijziging op het Belastingplan (Kamerstuk 34 002, nr. 22).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 november 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Duisenberg

De griffier van de commissie,
Berck

Vraag 1

Is er een duidelijke en effectieve controle dat de door automerken opgegeven waarden over verbruik en CO₂-uitstoot ook daadwerkelijk kloppen?

Antwoord 1

Op Europees niveau is een geharmoniseerde standaard afgesproken voor het bepalen van emissies, brandstofverbruik en het elektrische accubereik van lichte voertuigen. De typekeurende autoriteiten van de lidstaten – voor Nederland de RDW (Rijksdienst Wegverkeer) – zien er op toe dat de fabrikanten deze verbruikstesten op correcte wijze uitvoeren. De fabrikant kiest een typekeurende autoriteit in Europa. De typekeurende autoriteit voert de brandstofverbruikstest uit en maakt daarbij gebruik van de testfaciliteiten waar fabrikanten de verbruikstesten uitvoeren.

De Europese Unie werkt op dit moment aan het verbeteren van de testmethodes op basis van een nieuwe testprocedure (de «Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures» of WLTP). Met de invoering van de nieuwe, op deze WLTP-cyclus gebaseerde testmethode, zullen de marges in de testmethode voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot verder worden verkleind. Op 17 juni 2013 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu uw Kamer uitgebreid geïnformeerd over dit onderwerp in de notitie «Nieuwe testmethode voor bepaling van brandstofverbruik en CO₂-uitstoot van personenauto's».¹

Vraag 2

Gaat de overheid de schade verhalen wanneer automerken verkeerde CO₂-gegevens aanleveren?

Antwoord 2

Nee. De typekeurende autoriteiten van de lidstaten zien erop toe dat de metingen die fabrikanten verrichten op Europees niveau uniform zijn.

Vraag 3

Met ingang van 2008 zijn de autobelastingen mede afhankelijk van de mate van CO₂- uitstoot gemaakt. Daarbij was in het algemeen het uitgangspunt dat bij een lagere CO₂- uitstoot er minder belasting betaald diende te worden. Hoe hoog is de belastingderving geweest ten opzichte van 2007, als dat beleid onverkort was voort gezet?

Antwoord 3

Op 27 oktober 2014 is het in opdracht van het Ministerie van Financiën opgestelde evaluatierapport van de autogereleerde belastingen van het onderzoeksconsortium Policy Research Corporation en TNO aan uw Kamer gezonden.² Dit rapport geeft een overzicht van de belastingderving als gevolg van fiscale vergroening, weergegeven per fiscaal instrument, ten opzichte van het voortzetten van het beleid in 2007. In de hierna opgenomen tabel is die derving nogmaals weergegeven. Zowel bij de bijtelling privégebruik van een auto van de zaak (de bijtelling) als bij de motorrijtuigenbelasting (MRB) gaat het om de cumulatieve toekomstige derving aan inkomsten van de nieuwverkopen in het betreffende jaar.

¹ Kamerstuk 31 209 nr. 159.

² Bijlage bij brief van 27 oktober 2014 (Kamerstuk 32 800, nr. 24).

Budgettaire derving per stimuleringsregeling per jaar en totaal per jaar (referentiejaar 2008)

(miljoenen €)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BPM	0	75	433	768	997	1.023
MRB	71	88	184	268	192	71
Bijtelling	48	114	249	389	452	765
MIA, KIA, VAMIL	0	0	6	13	42	160
Totaal	119	278	872	1.438	1.683	2.019

Bron: Policy Research Corporation

Vraag 4

Waar is bijtelling in beginsel voor bedoeld? Is bijtelling bedoeld voor het belasten van het privégenot van een zakelijke auto of het reguleren van CO₂-uitstoot?

Antwoord 4

De bijtelling is bedoeld voor het belasten van het privégebruik van een door de werkgever ter beschikking gestelde auto van de zaak of voor het privégebruik van een auto van de onderneming door de ondernemer.

Vraag 5

Waarom is het noodzakelijk om bijtellingscategorieën toe te voegen en/of de huidige te wijzigen?

Antwoord 5

Op grond van de Wet uitwerking autobrief vervallen met ingang van 1 januari 2016 de 4%-bijtellingscategorie en de 7%-bijtellingscategorie voor nulmissie-auto's, onderscheidenlijk ultrazuinige auto's met een CO₂-uitstoot van niet hoger dan 50 gram/km. Vanwege het gebrek aan prikkels om nulmissie- en ultrazuinige auto's te kiezen zou dan de ambitie voor 2020 uit beeld verdwijnen. Om dit voorkomen is ervoor gekozen de bijtellingscategorieën aan te passen. Naast aanpassing van de bijtellingscategorieën is er tevens voor gekozen de CO₂-grenzen van de categorieën aan te scherpen, dit mede in het licht van de steeds voortgaande technologische ontwikkeling.

Vraag 6

Hoeveel gaan leaserijders (per categorie) gemiddeld meer aan bijtelling betalen door de voorgestelde wijzigingen ten opzichte van 2014 en kan aangegeven worden hoeveel leaserijders in de periode vanaf 2000 tot op heden betalen aan bijtelling (per categorie)?

Antwoord 6

Voor de maatregelen in de bijtelling worden bestaande leasecontracten gerespecteerd voor een periode van maximaal 60 maanden na het sluiten van het leasecontract. De aanpassingen in de bijtelling, opgenomen in de derde nota van wijziging, gelden dus alleen voor nieuwe leasecontracten die worden gesloten in het jaar 2016. In het hierna opgenomen overzicht worden aan de hand van voorbeelden per categorie de effecten van de derde nota van wijziging afgezet tegen de bijtellingscategorieën in 2014 en het beleid zoals dat reeds is opgenomen in de Wet uitwerking autobrief (vastgesteld beleid 2016). Het vastgesteld beleid 2016 behelsde het vervallen van de 4%- en 7%-categorie in de bijtelling. De auto's in deze categorieën zouden met ingang van 1 januari 2016 in de 14%-categorie zijn opgegaan. Het algemene bijtellingspercentage van 25 blijft ongewijzigd. In het hierna opgenomen overzicht is uitgegaan van een marginaal tarief in de loonheffing van 47%.

Nulemissie-auto met catalogusprijs € 35.000

2014

4%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 55** per maand.

Vastgesteld beleid voor 2016:

14%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 192** per maand.

Voorgesteld beleid voor 2016 in 3^e nota van wijziging:

4%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 55** per maand.

Semi-elektrisch met uitstoot 1–50 gram/km met catalogusprijs € 49.000

2014

7%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 134** per maand.

Vastgesteld beleid voor 2016:

14%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 269** per maand.

Voorgesteld beleid voor 2016 in 3^e nota van wijziging:

15% bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 288** per maand.

Zuinige semi-elektrische of conventionele auto met catalogusprijs

€ 29.000

2014

14%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 159** per maand.

Vastgesteld beleid voor 2016:

14%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 159** per maand.

Voorgesteld beleid voor 2016 in 3^e nota van wijziging:

21%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 239** per maand.

Zuinige middenklasser met catalogusprijs € 33.000

2014

20%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 259** per maand.

Vastgesteld beleid voor 2016:

20%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 259** per maand.

Voorgesteld beleid voor 2016 in 3^e nota van wijziging:

21%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 271** per maand.

Zuinige familieauto met catalogusprijs € 43.000

2014

20%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 337** per maand.

Vastgesteld beleid voor 2016:

20%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 337** per maand.

Voorgesteld beleid voor 2016 in 3^e nota van wijziging:

21%-bijtelling: de belasting over de bijtelling bedraagt **€ 354** per maand.

De differentiatie van de bijtelling is ingevoerd in 2008. In 2008 was er een algemeen bijtellingspercentage van 25 van toepassing en zijn er in 2008 en verder verlaagde bijtellingspercentages op basis van CO₂-uitstoot geïntroduceerd, achtereenvolgens 14 en 20 en verschillende percentages voor (semi-)elektrische auto's. Dit heeft naast het algemene bijtellingspercentage van 25 geresulteerd in op dit moment vier verlaagde bijtellingspercentages voor verschillende niveaus van CO₂-uitstoot. Het gemiddelde bijtellingspercentage is sinds 2009 gestaag afgenomen van 24% naar 17% in 2013.

Vraag 7

Hoeveel leaserijders zijn er in 2014 en hoe heeft dat aantal zich ontwikkeld in de afgelopen tien jaar?

Antwoord 7

Voor de beantwoording van deze vraag is gebruik gemaakt van de gegevens van de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA). In 2013 bestond het totale leaseautopark uit 717.400 auto's, waarvan 585.700 personenauto's. In 2003 bestond de totale leasevloot

volgens VNA uit 681.000 auto's, waarvan 517.700 personenauto's. De algemene trend in de afgelopen 10 jaar laat dus jaarlijks een lichte stijging zien van het aantal (personen)leaseauto's. Alleen het jaar 2004 en de jaren 2009 en 2010 laten een lichte daling zien van het aantal leaseauto's. Voor het jaar 2014 zijn nog geen cijfers bekend. De verwachting is dat de leasevloot in 2014 licht zal dalen ten opzichte van 2013. Hierbij wordt opgemerkt dat niet iedere leaserijder ook een bijtelling heeft – omdat hij bijvoorbeeld niet meer dan 500 km privé rijdt – en niet iedere werknemer of ondernemer met een bijtelling gebruik maakt van een leaseauto.

Vraag 8

Hoeveel mensen kiezen voor een kilometerregistratie teneinde de bijtelling te voorkomen? Hoe gaat voorkomen worden dat meer mensen gebruik maken van de rittenregistratie teneinde bijtelling te voorkomen?

Antwoord 8

Exacte aantallen van werknemers en ondernemers die een rittenregistratie bijhouden met het oog op een nihil-bijtelling zijn niet bekend. De bijtelling wordt op nihil gesteld als de auto aantoonbaar voor niet meer dan 500 kilometer voor privédoeleinden wordt gebruikt. Hierbij geldt een vrije bewijsleer. Dit betekent in de praktijk dat meestal een sluitende rittenregistratie wordt bijgehouden. Dit kan echter ook op andere wijze worden aangetoond. Ook kan er sprake zijn van een bijzondere regeling waardoor een rittenregistratie niet nodig is, bijvoorbeeld in geval van een bestelauto waarop een verbod op privégebruik van toepassing is of waarvoor een zogenoemde verklaring «uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto» is afgegeven. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat meer mensen zullen afzien van privégebruik van de auto van de zaak om zo een bijtelling te voorkomen. Of meer mensen om deze reden gebruik maken van de rittenregistratie is niet alleen afhankelijk van de hoogte van de bijtelling. Het zal in alle gevallen een persoonlijke afweging zijn of men de auto ook voor privédoeleinden gaat gebruiken.

Vraag 9

Hoe verhoudt de bijtelling en belasting op auto's in Nederland zich tot de andere landen in Europa?

Antwoord 9

In alle EU-lidstaten wordt een houderschapsbelasting geheven, een periodieke heffing op het houden van een auto, zoals in Nederland de MRB. Een aantal landen kent geen aanschafbelasting of bijtelling, terwijl anderen daar hoge tarieven, onderscheidenlijk percentages, voor hanteren. Ook zijn er landen die tol heffen op bepaalde wegen of die gebruik maken van enigerlei vorm van kilometerbeprijzing. Zowel de hoogte als de grondslagen van de belastingen zijn per lidstaat verschillend. Voor een volledig overzicht van verbruiksbelastingen op auto's in de OESO-lidstaten verwijs ik u naar het OESO-rapport «Consumption Tax Trends 2012»³ en het werkdokument van de OESO «Personal Tax treatment of Company Cars and Commuting Expenses».⁴

Vraag 10

Nodigt het hoge bijtellingspercentage uit tot onnodig veel gebruik van de ter beschikking gestelde auto? Hoe vaak wordt hier nu gebruik van gemaakt?

³ <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/2312291e.pdf?expires=1415271963&id=id&accname=ocid49027884&checksum=62DEA3AD0BD40C7B420FFC775E61591A>.

⁴ <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5jz14cg1s7vl.pdf?expires=1415268822&id=id&accname=guest&checksum=8DB388DC50011018921BE9B3EACE95A9>.

Antwoord 10

Het aantal privékilometers dat een werknemer maakt met de auto van de zaak is afhankelijk van verschillende factoren. Hierbij spelen ook afspraken tussen werkgevers en werknemers een grote rol. In veel gevallen zijn beperkingen opgelegd aan werknemers met betrekking tot het aantal te rijden privékilometers. Werknemers voor wie het algemene bijtellingspercentage een bezwaar is, kunnen kiezen voor een zuiniger auto met een verlaagd bijtellingspercentage. Een andere optie is om de ter beschikking gestelde auto niet, of op (kalender)jaarbasis voor maximaal 500 kilometer, voor privédoeleinden te gebruiken. In dat laatste geval wordt de bijtelling op nihil gesteld.

Vraag 11

Kan toegelicht worden waarom er in artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2011 wordt uitgegaan van een jaarbasis en in artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964 van een kalenderjaarbasis?

Antwoord 11

Dat in artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001 (Wet IB 2001) de term «jaarbasis» gehanteerd wordt en in artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964 (Wet LB 1964) de term «kalenderjaarbasis», betreft geen inhoudelijk verschil. In beide gevallen wordt het privégebruik van de auto per kalenderjaar beoordeeld. Omdat de systematiek van de loonbelasting (inhouding per loontijdvak) verschilt van die van de inkomstenbelasting (heffing per kalenderjaar), wordt sinds 1 januari 2006 in artikel 13bis van de Wet LB 1964 de term «kalenderjaarbasis» gehanteerd.⁵

Vraag 12

Hoeveel nieuwe auto's worden er naar verwachting per bijtellingscategorie op de markt gebracht in 2014, 2015 en 2016 en hoeveel waren dat er in 2013?

Vraag 21

Kan een overzicht worden gegeven van aantallen te verwachten leaseauto's per bijtellingscategorie voor de komende tien jaar startend met 2016?

Antwoord op de vragen 12 en 21

De afgelopen jaren hebben laten zien dat nieuwe auto's die op de markt worden gebracht steeds zuiniger worden. Deze tendens zet zich ook door in de jaren 2015 en 2016. Deze technologische ontwikkelingen zijn de aanleiding om de CO₂-uitstootgrenzen aan te scherpen. Niet alleen om de belastingopbrengst op peil te houden, maar ook om de vergroeningsprikkel evenwichtig te houden.

Als een leaserijder na afloop van zijn contract wil blijven opteren voor een auto met een vergelijkbaar bijtellingspercentage kan hij op basis van het beschikbare aanbod een vergelijkbare keuze maken. Op basis van de verwachte ontwikkelingen in het aanbod zal deze keuze ook mogelijk zijn. Terwijl de huidige 14% nu een populaire lesecategorie is, zal het aanbod nieuwe auto's in deze categorie tot en met 2016 teruglopen. Door de snelle technologische ontwikkelingen in de automarkt wordt het aanbod nieuwe auto's met een CO₂-uitstoot van 1–50 gram/km juist steeds diverser. Dat betekent dat in de jaren 2016 en verder de 15%-categorie (1–50 gram/km) naar verwachting stapsgewijs de rol gaat overnemen die de 14%-categorie (50–85 gram/km) nu vervult. Dit betekent dat de auto die nu verkocht wordt in de categorie 50–85 gram/km (nu 14%) in 2016 meer en meer vervangen zal worden door een auto in de categorie

⁵ Kamerstuk 30 306, nr. 16, p. 9.

1–50 gram/km (straks 15%). De daarmee gepaard gaande CO₂-reductie past in de doelstellingen van het Energieakkoord voor duurzame groei.

Naar verwachting zal van de nieuwe leasecontracten in 2016 circa 5% in de 4%-categorie, circa 18% in de 15%-categorie, circa 59% in de nieuwe 21%-categorie en circa 18% in de 25%-categorie worden afgesloten. Voor de jaren na 2016 zal de ontwikkeling van het aantal leaserijders, het aanbod en het aantal leaseauto's mede afhankelijk zijn van de nog te maken keuzes in het kader van Autobrief 2.0.

Vraag 13

Kan een nadere onderbouwing gegeven worden van de verwachte budgettaire effecten en de budgetneutraliteit?

Vraag 25

Kan precies aangegeven worden welke budgettaire effecten de in de derde nota van wijziging voorgestelde aanpassing van de bijtelling heeft in de ramingen, zowel de budgettaire opbrengsten als de dervingen, voor elk van de jaren 2015, 2016, 2017, 2018 en 2019? Kan dit overzicht worden gegeven zowel ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan als ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan inclusief de tweede nota van wijziging?

Vraag 26

Kan precies aangegeven worden welke budgettaire effecten de in de derde nota van wijziging voorgestelde aanpassing van de BPM heeft in de ramingen, zowel de budgettaire opbrengsten als de dervingen, voor elk van de jaren 2015, 2016, 2017, 2018 en 2019? Kan dit overzicht worden gegeven zowel ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan als ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan inclusief de tweede nota van wijziging?

Vraag 27

Kan precies aangegeven worden welke budgettaire effecten de in de derde nota van wijziging voorgestelde aanpassing van de motorrijtuigenbelasting heeft in de ramingen, zowel de budgettaire opbrengsten als de dervingen, voor elk van de jaren 2015, 2016, 2017, 2018 en 2019? Kan dit overzicht worden gegeven zowel ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan als ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan inclusief de tweede nota van wijziging?

Antwoord op de vragen 13 en 25, 26 en 27

De aanpassing van de bijtellingspercentages leidt in 2016 tot een opbrengst van € 25 miljoen en de verhoging van de tarieven in de drie hoogste schijven van de BPM tot een opbrengst van € 20 miljoen. De maatregelen in de MRB leiden tot een derving van € 45 miljoen. Per saldo is er dus sprake van budgetneutraliteit.

In de derde nota van wijziging worden de tarieven in de BPM per gram CO₂-uitstoot in de hoogste drie schijven verhoogd met respectievelijk € 11, € 21 en € 42. Deze verhoging leidt tot een budgettaire opbrengst van naar verwachting € 20 miljoen in 2016. Hiervan wordt € 17 miljoen gerealiseerd door de verhoging van het tarief van de schijf met een CO₂-uitstoot van 106 tot 155 gram/km, € 2 miljoen door de verhoging van het tarief van de schijf met een CO₂-uitstoot van 155 tot 174 gram/km en € 1 miljoen door de verhoging van het tarief van de hoogste schijf. Hierbij is rekening gehouden met de nieuwe schijfgrenzen in 2016 en is een inschatting gemaakt van het aantal auto's dat in 2016 per schijf verkocht wordt. Deze opbrengst van € 20 miljoen geldt zowel ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan 2015, als ten opzichte van de

uitgangssituatie van het Belastingplan 2015, inclusief de tweede nota van wijziging.

In de tweede nota van wijziging wordt, in plaats van het volledige tarief in 2016, voor auto's met een CO₂-uitstoot van niet hoger dan 50 gram/km de MRB-vrijstelling omgezet in een half tarief. Gezien het te verwachten aantal auto's in deze categorie in 2016 werden de kosten van dit halftarief ingeschat op € 37 miljoen in 2016. In de derde nota van wijziging wordt voor nulemissie-auto's het halftarief vervangen door een volledige vrijstelling. Rekening houdend met alle wijzigingen ten opzichte van de tweede nota van wijziging wordt de aanvullende derving van de maatregelen in de MRB in de derde nota van wijziging geschat op € 8 miljoen. De wijzigingen in de bijtelling zoals die in de tweede nota van wijziging zijn gepresenteerd zouden leiden tot een opbrengst van € 37 miljoen in 2016. De wijzigingen in de bijtellingspercentages in de derde nota van wijziging leiden tot een opbrengst van € 25 miljoen in 2016, € 12 miljoen minder dan de in de tweede nota van wijziging voorziene opbrengst. Na 2016 zijn de budgettaire consequenties in de BPM, MRB en bijtelling mede afhankelijk van de nog te maken keuzes in de Autobrief 2.0.

Vraag 14

Kan aangegeven worden in hoeverre de voorgestelde aanpassingen in de derde nota van wijziging bijdragen aan de doelstellingen van het Energieakkoord?

Antwoord 14

In het Energieakkoord is het kabinet met maatschappelijke organisaties overeengekomen elektrische auto's tot 2018 fiscaal te blijven stimuleren. Daarbij voelt het kabinet zich gebonden aan de ambitie om in 2020 200.000 elektrische en semi-elektrische voertuigen op de weg te hebben. De verwachting is dat het pakket voor 2016 bijdraagt aan het behalen van die doelstellingen.

Vraag 15

Blijft na het wijzigen van de autobelastingen de bijtelling voor auto's die meer dan vijftien jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen gebaseerd op de taxatiewaarde?

Antwoord 15

De waarde van een auto die meer dan vijftien jaar geleden voor het eerst in gebruik is genomen, wordt wat betreft de bijtelling gesteld op de waarde in het economische verkeer. Dit is bepaald in artikel 3.20, achtste lid, van de Wet IB 2001 en artikel 13bis, achtste lid, van de Wet LB 1964. Met de wijzigingen van de autobelastingen in het Belastingplan 2015 wordt dit niet gewijzigd.

Vraag 16

Is het juist dat voor een doorsnee zakelijke auto – bijvoorbeeld een Ford Focus – die het autobedrijf een kleine 20.000 euro omzet oplevert, ongeveer het dubbele aan belasting betaald moet worden?

Antwoord 16

Meer in het algemeen kan ik – in antwoord op hetgeen ik uit deze vraag begrijp – zeggen dat de Ford Focus een CO₂-uitstoot heeft – afhankelijk van het model en brandstof – variërend tussen 88 en 169 gram/km. Het meest verkochte model van de Ford Focus heeft een CO₂-uitstoot van 112 gram/km. Indien de technologische ontwikkeling doorzet en het meest verkochte model in 2016 een CO₂-uitstoot van 106 gram/km of minder heeft, verandert de hoogte van de BPM voor dit model niet. Ook voor de MRB verandert er niets. Bij de bijtelling blijft relevant dat bestaande leasecontracten worden ontzien. Indien iemand in 2016 een nieuw

leasecontract afsluit, hangt het van het gekozen model af welk bijtellingspercentage op dat moment van toepassing zal worden. Indien de CO₂-uitstoot van het meest verkochte model zoals verwacht lager zal uitkomen dan 106 gram/km, zal er ook voor deze auto dus heel weinig veranderen. De in de vraag opgenomen stelling dat voor deze auto het dubbele aan belasting moet worden betaald, kan ik dan ook niet plaatsen.

Vraag 17

Kan er een overzicht worden gegeven van de CO₂-grenzen in samenhang met de technologische ontwikkeling voor de komende tien jaar zodat er geen budgettair gat ontstaat?

Vraag 18

Kan de technologische ontwikkeling meegenomen worden bij de herziening van het belastingstelsel omtrent de autobelastingen?

Antwoord op de vragen 17 en 18

Om de ontwikkeling van CO₂-emissies te bepalen is mede gebruik gemaakt van het door TNO ontwikkelde kostenoptimalisatiemodel. Dit model is ontwikkeld voor de Europese Commissie om een inschatting te kunnen maken van de impact van het Europese CO₂-beleid voor personen- en bestelauto's. Met dit model kan per fabrikant de optimale CO₂-reductie per voertuigsegment worden bepaald waarbij de totale kosten voor het halen van de afspraken op basis van het Europese bronbeleid voor de autofabrikant zo laag mogelijk zijn. Op dit model wordt uitgebreid ingegaan in het in het antwoord op vraag 3 genoemde evaluatierapport van de autogerelateerde belastingen. Daarin worden ook de ontwikkelingen van de CO₂-emissies voor de komende jaren beschreven. Dit rapport en de rekenmethode zullen ook worden gebruikt in het kader van de Autobrief 2.0.

Vraag 19

Hoe lang blijft het voorstel voor 2016 met de technologische ontwikkeling in het achterhoofd budgettair voldoende?

Antwoord 19

Ik interpreteer de vraag zo dat wordt gevraagd hoe lang het voorstel voor 2016 gezien de technologische ontwikkelingen budgettair houdbaar is. Allereerst hecht ik eraan te benadrukken dat de CO₂-aanscherpingen alleen relevant zijn voor de BPM (nieuwverkopen) en de in 2016 nieuw af te sluiten leasecontracten. Voor de rest van het rijdende wagenpark hebben de jaarlijkse CO₂-aanscherpingen geen financiële consequenties. Zolang de CO₂-uitstoot onderdeel uitmaakt van de belastinggrondslag van de autogerelateerde belastingen zullen jaarlijkse aanpassingen noodzakelijk blijven om de technologische ontwikkelingen te kunnen bijbenen en stabiele belastinginkomsten te realiseren. In Wet uitwerking autobrief is een jaarlijkse aanscherping geregeld voor de periode 2012–2015. De voorstellen borduren daar op voort. Op basis van het referentiescenario uit meergenoemd evaluatierapport over de autogerelateerde belastingen is gekozen voor een aanscherping van de schijfgrenzen in de BPM en de bijtelling van enkele grammen. Daar staat tegenover dat hoe harder de technologische ontwikkelingen gaan en hoe sneller de CO₂-uitstoot dichterbij de 0 gram/km komt, des te stabielere de grondslag wordt en geringer de noodzaak tot aanscherping.

Vraag 20

Hoeveel leaserijders bevinden zich in elke CO₂-categorie?

Antwoord 20

In 2013 bevond 8% van de nieuwe zakelijke auto's zich in de 0%-categorie, 34% in de 14%-categorie, 37% in de 20%-categorie en 21% in de 25%-categorie.⁶

Vraag 21

Kan een overzicht worden gegeven van aantallen te verwachten lease-auto's per bijtellingscategorie voor de komende tien jaar startend met 2016?

Antwoord 21

Zie vraag 12.

Vraag 22

Kan aangegeven worden hoe de tabel van Artikel XIII over de belasting van personenauto's en motorrijtuigen (BPM) luidde voor en na de nota's van wijziging?

Antwoord 22

In het wetsvoorstel Belastingplan 2015, dat op Prinsjesdag aan uw Kamer is aangeboden, was geen aanpassing van de tabel van artikel 9, eerste lid, van de Wet BPM 1992 voorzien. Voor indiening van de nota's van wijziging luidde de tabel dus zoals de tabel komt te luiden met ingang van 1 januari 2015.

In Belastingplan 2014 is – via een wijziging van de Wet uitwerking autobrief – bepaald dat die tabel met ingang van 1 januari 2015 als volgt komt te luiden.

Tabel per 1 januari 2015

Bij een CO ₂ -uitstoot van meer dan	I	II	III	IV
maar niet meer dan				
			bedraagt de belasting voor een personenauto het in kolom III vermelde bedrag, vermeerderd met het bedrag dat wordt berekend door het in kolom IV vermelde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal gram/km CO ₂ -uitstoot dat de in kolom I vermelde CO ₂ -uitstoot te boven gaat	
	–	82	€ 175	€ 6
82 gram/km		110	€ 667	€ 69
110 gram/km		160	€ 2.599	€ 112
160 gram/km		180	€ 8.199	€ 217
180 gram/km		–	€ 12.539	€ 434

Met de tweede nota van wijziging is de tabel van artikel 9, eerste lid, van de Wet BPM 1992 via artikel XIII van het Belastingplan 2015 aangepast. Bij deze aanpassing zijn slechts de CO₂-grenzen aangepast. De laatste vier rijen van de derde kolom zijn ook aangepast vanwege de aanpassing in de CO₂-grenzen in de eerste twee kolommen van de tabel. De tabel luidde na de tweede nota van wijziging als volgt.

⁶ Policy Research Corporation.

Tabel per 1 januari 2016 overeenkomstig tweede nota van wijziging

Bij een CO ₂ -uitstoot van meer dan	maar niet meer dan	bedraagt de belasting voor een personenauto het in kolom III vermelde bedrag, vermeerderd met het bedrag dat wordt berekend door het in kolom IV vermelde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal gram/km CO ₂ -uitstoot dat de in kolom I vermelde CO ₂ -uitstoot te boven gaat	
I	II	III	IV
–	79	€ 175	€ 6
79 gram/km	106	€ 649	€ 69
106 gram/km	155	€ 2.512	€ 112
155 gram/km	174	€ 8.000	€ 217
174 gram/km	–	€ 12.123	€ 434

Met de derde nota van wijziging zijn de tarieven van de hoogste drie CO₂-klassen uit de tabel aangepast. Het gaat om de laatste drie rijen van de vierde kolom. De laatste twee rijen van de derde kolom zijn ook aangepast vanwege de aanpassing van de tarieven in vierde kolom. De tabel luidt na de derde nota van wijziging als volgt.

Tabel per 1 januari 2016 overeenkomstig derde nota van wijziging

Bij een CO ₂ -uitstoot van meer dan	maar niet meer dan	bedraagt de belasting voor een personenauto het in kolom III vermelde bedrag, vermeerderd met het bedrag dat wordt berekend door het in kolom IV vermelde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal gram/km CO ₂ -uitstoot dat de in kolom I vermelde CO ₂ -uitstoot te boven gaat	
I	II	III	IV
–	79	€ 175	€ 6
79 gram/km	106	€ 649	€ 69
106 gram/km	155	€ 2.512	€ 123
155 gram/km	174	€ 8.539	€ 238
174 gram/km	–	€ 13.061	€ 476

Vraag 23

Kan voor de tien meest verkochte auto's in Nederland in 2013, dan wel de eerste negen maanden van 2014, aangegeven worden wat de BPM op deze auto's zou zijn zonder deze nota van wijziging en na deze nota van wijziging?

Antwoord 23

De meest verkochte uitvoeringen van de tien meest verkochte auto's in de eerste negen maanden van 2014 hebben alle een CO₂-uitstoot die niet hoger is dan de ondergrens van de middelste schijf in de BPM. Voor al deze uitvoeringen heeft de verhoging van de tarieven in de drie hoogste schijven van de BPM dus geen gevolgen. Indien in 2016 weer nieuwe en zuiniger uitvoeringen van deze auto's op de markt zullen zijn, zal ook voor deze auto's de BPM niet stijgen als gevolg van de maatregelen.

Vraag 24

Hoeveel gaat elke leaserijder gemiddeld meer betalen ten opzichte van 2014?

Antwoord 24

Voor bestaande leasecontracten geldt dat de wetgeving zoals deze gold ten tijde van het afsluiten van het contract blijft gelden voor een maximale periode van 60 maanden. Bestaande contracten worden dus ontzien en de destijds geldende bijtellingspercentages blijven gedurende de looptijd van

het leasecontract onverkort van toepassing. Pas bij het afsluiten van een nieuw leasecontract in 2016 kan de leaserijder worden geconfronteerd worden met de nieuwe bijtellingspercentages. Welk bijtellingspercentage van toepassing wordt, hangt af van de door de leaserijder gekozen auto. Alleen indien iemand nu een auto heeft met bijvoorbeeld 14% bijtelling en hij in 2016 eenzelfde model auto met eenzelfde CO₂-uitstoot wil kopen, kan hij geconfronteerd worden met een hogere bijtelling. Als hij wil blijven opteren voor een auto met een laag bijtellingspercentage, zal hij kunnen kiezen voor een zuiniger auto. En die keuze is er. Door de snelle technologische ontwikkelingen van de automarkt wordt het aanbod met een CO₂-uitstoot van 1–50 gram/km steeds diverser. De afgelopen jaren heeft deze ontwikkeling zich voorgedaan binnen bestaande modellen. Jaarlijks worden van deze modellen nieuwe uitvoeringen op de markt gebracht die een steeds lagere CO₂-uitstoot laten zien. Het aanbod varieert van kleine compacte auto's tot grote auto's in het zakelijk segment. Dit aanbod is mede gecreëerd door de combinatie van nationaal stimuleringsbeleid en Europees bronbeleid. Het reeds vastgestelde beleid leidt de komende jaren tot een beperkter aanbod en dus ook tot lagere aantallen in de huidige 14%-categorie. Doordat de auto-industrie zijn aanbod blijft vergroenen ontstaat er een verschuiving naar aanbod in lagere CO₂-uitstootklassen. Daardoor heeft de leaserijder in 2016 de keuze voor een voertuig met hetzelfde comfort maar met een CO₂-uitstoot die per saldo lager ligt. Uitgaande van de budgettaire opbrengst van de aanpassing van de bijtellingscategorieën zou het de leaserijder gemiddeld € 21 extra belasting over de bijtelling voor het privégebruik van de auto van de zaak per maand hebben gekost. Het voorstel zoals het kabinet dat nu voor ogen heeft, kost de leaserijder gemiddeld € 14 extra belasting per maand.

Vraag 25

Kan precies aangegeven worden welke budgettaire effecten de in de derde nota van wijziging voorgestelde aanpassing van de bijtelling heeft in de ramingen, zowel de budgettaire opbrengsten als de dervingen, voor elk van de jaren 2015, 2016, 2017, 2018 en 2019? Kan dit overzicht worden gegeven zowel ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan als ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan inclusief de tweede nota van wijziging?

Antwoord 25

Zie vraag 13.

Vraag 26

Kan precies aangegeven worden welke budgettaire effecten de in de derde nota van wijziging voorgestelde aanpassing van de BPM heeft in de ramingen, zowel de budgettaire opbrengsten als de dervingen, voor elk van de jaren 2015, 2016, 2017, 2018 en 2019? Kan dit overzicht worden gegeven zowel ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan als ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan inclusief de tweede nota van wijziging?

Antwoord 26

Zie vraag 13.

Vraag 27

Kan precies aangegeven worden welke budgettaire effecten de in de derde nota van wijziging voorgestelde aanpassing van de motorrijtuigenbelasting heeft in de ramingen, zowel de budgettaire opbrengsten als de dervingen, voor elk van de jaren 2015, 2016, 2017, 2018 en 2019? Kan dit overzicht worden gegeven zowel ten opzichte van de uitgangssituatie van

het Belastingplan als ten opzichte van de uitgangssituatie van het Belastingplan inclusief de tweede nota van wijziging?

Antwoord 27

Zie vraag 13

Vraag 28

Treedt er per 1 januari 2015 een wijziging op in de doelgroep die gebruik mag maken van de aftrekpost weekenduitgaven gehandicapten als gevolg van de vele wijziging die zich in de zorg voordoen, zoals de WLZ en de WMO? Zo ja, welke wijziging?

Antwoord 28

Nee, hierin treedt geen wijziging op. Met de wijzigingen in de zorg is geen wijziging beoogd in de reikwijdte van de regeling weekenduitgaven voor gehandicapten. De verwijzing in artikel 20 van het Uitvoeringsbesluit inkomstenbelasting 2001 zal zodanig worden aangepast dat de doelgroep dezelfde blijft.