

1. Inleiding

Het kabinet heeft met interesse kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de fracties van de VVD, de PVV, het CDA, D66, GroenLinks, de SP en de PvdA.

Voor de beantwoording van de vragen is ervoor gekozen een verdeling te maken over de drie bredere onderwerpen van dit schriftelijk overleg, te weten de tussentijdse evaluatie van de Wet uitwerking Autobrief II, de WLTP-testmethode en de BPM, en parallelimport en de BPM. Overige vragen zijn in het laatste hoofdstuk opgenomen. Gelijkluidende of in elkaars verlengde liggende vragen zijn tezamen beantwoord. De vragen betreffende de LNG-accijnsteruggaafregeling zijn reeds in mijn brief van 14 december 2018 beantwoord.¹

2. Tussentijdse evaluatie Wet uitwerking Autobrief II

De leden van de fractie van de VVD vragen naar een overzicht van de verschillende regelingen en fiscale prikkels van de afgelopen tien jaar en een overzicht per jaar van het aantal nieuwe auto's en van het aantal de geïmporteerde auto's, beide onderverdeeld naar de verschillende categorieën zoals brandstof, (semi-)elektrisch, waterstof enz. Tevens vragen de leden van de fractie van de VVD of ingegaan kan worden op hoe de positie van Nederland zich verhoudt tot die van de landen om ons heen. De leden van de fractie van de VVD vragen verder of een uitputtende lijst van alle beleidsmatige mutaties in de autobelastingen in de periode 2016 – 2021 gegeven kan worden.

Hieronder is een overzicht opgenomen van de beleidsmatige mutaties in de periode 2016 – 2021 in de BPM, MRB, bijtelling, BZM, MIA en VAMIL en de belangrijkste CO₂-gerelateerde regelingen in de periode 2008 – 2016.

BPM

Beleidsmatige aanpassingen periode 2016 – 2021:

- In de BPM zijn per 1 januari 2016 de tarieven voor personenauto's van de drie hoogste categorieën van CO₂-uitstoot verhoogd.
- In de periode 2017 – 2020 worden de tarieven voor personenauto's geleidelijk met gemiddeld 14,7 procent verlaagd ten opzichte van de tarieven van 2016. De dieseltoeslag deelt niet mee in deze verlaging.
- De CO₂-grenzen voor de tariefschijven worden in de periode 2017 – 2020 met gemiddeld 3,7% per jaar verlaagd om de belastinggrondslag aan te laten sluiten aan de (verwachte) technologische ontwikkeling. Dit geldt eveneens voor de dieseltoeslag.
- De CO₂-afhankelijkheid van de BPM is verminderd door de vaste voet te verhogen van € 175 naar € 350 per 2017. Tegelijkertijd is de belastingdruk in schijven 0 en 1 verlaagd en in schijf 2 verhoogd.
- Nulemissievoertuigen zijn tot en met 2020 vrijgesteld.
- Voor plug-in hybride auto's (PHEV's) is een aparte tarieftabel in de BPM geïntroduceerd die grosso modo correspondeert met het (hogere) praktijkverbruik.

Naast de hierboven genoemde beleidsmatige aanpassingen voor de periode 2016 – 2021 volgt hierna een opsomming van de belangrijkste CO₂-gerelateerde regelingen in de BPM in de periode 2008 – 2016:

- In het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit heeft in de periode 2008-2010 een afbouw van BPM plaatsgevonden met gelijktijdige verhoging van de MRB (zogenoemde vluchtheuvel).
- de bonus/malus-regeling op basis van energielabels;

¹ Kamerstukken II 2018/19, 32 800 nr.47.

- Een CO₂-toeslag op de verschuldigde BPM;
- Een korting voor schone diesels;
- BPM-vrijstelling voor zeer zuinige auto's;
- Afschaffing van de bonus/malus-regeling en de CO₂-toeslag en ombouw grondslag BPM van catalogusprijs naar CO₂-uitstoot. Vanaf 2013 is de BPM voor personenauto's volledig gebaseerd op CO₂-uitstoot;
- Een korting voor Euro 6-diesel.

MRB

Beleidsmatige aanpassingen periode 2016 – 2021:

- Tot 1 januari 2016 gold een MRB-vrijstelling voor auto's met een CO₂-uitstoot niet hoger dan 50 g/km. Per 1 januari 2016 is deze vrijstelling beperkt tot auto's met een CO₂-uitstoot van 0 g/km. Voor auto's met een CO₂-uitstoot van 1 - 50 g/km geldt vanaf 1 januari 2016 een halftarief in de MRB. Als gevolg van de horizonbepalingen in de Wet uitwerking Autobrief II vervallen deze vrijstelling en halftarief per 1 januari 2021.
- Per 1 januari 2017 zijn de MRB-tarieven, met uitzondering van de dieseltoeslag, met 2% verlaagd.
- De forfaitaire gewichtscorrectie van 125 kilogram voor personenvoertuigen aangedreven door een elektromotor is per 1 januari 2017 vervallen.
- Er wordt een fijnstoftoeslag op de MRB van 15% ingevoerd voor oude, vervuilende dieselpersonen- en bestelvoertuigen indien zij een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km hebben. Deze fijnstoftoeslag was voorzien per 1 januari 2019. De voor de uitvoering van de toeslag noodzakelijke automatisering bij de Belastingdienst is echter naar verwachting pas per 1 januari 2020 gereed. Om die reden is in de Wet Fiscale vergroeningsmaatregelen 2019 geregeld dat de fijnstoftoeslag geldt met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Naast de hierboven genoemde beleidsmatige aanpassingen voor de periode 2016 – 2021 is hierna een opsomming van de belangrijkste CO₂-gerelateerde regelingen in de MRB in de periode 2008 – 2016 opgenomen:

- In het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit heeft in de periode 2008-2010 een afbouw van BPM plaatsgevonden met gelijktijdige verhoging van de MRB (zogenoemde vluchtheuvel).
- Introductie van een halftarief voor zeer zuinige auto's. Dit is later omgezet naar een kwarttarief en vervolgens in een vrijstelling. Per 2014 is de vrijstelling afgeschaft voor de categorie zeer zuinig en geldt de vrijstelling alleen voor auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 g/km. Per 2016 geldt de vrijstelling voor nulmissie en geldt er een halftarief voor auto's met een CO₂-uitstoot van 1-50 g/km.
- Differentiatie van de MRB voor vrachtwagens naar Euroklassen.

Bijtelling

Beleidsmatige aanpassingen bijtelling periode 2016 – 2021:

- De milieukortingen op de bijtelling voor privégebruik van een auto van de zaak en de CO₂-grenzen zijn met ingang van 1 januari 2016 bijgesteld. De kortingspercentages zijn verlaagd en de CO₂-grenzen zijn aangescherpt.
- Het algemene bijtellingspercentage voor nieuwe auto's vanaf 2017 is verlaagd van 25% naar 22%.
- Met ingang van 1 januari 2017 is er alleen nog een milieukorting op de bijtelling van toepassing voor nulmissieauto's. Als gevolg van de horizonbepalingen in de Wet uitwerking Autobrief II vervalt deze korting per 1 januari 2021.
- Met ingang van 1 januari 2019 is voor nulmissieauto's de korting niet van toepassing op het deel van de waarde van de auto boven € 50.000, tenzij de de auto wordt aangedreven door waterstof.

De belangrijkste CO₂-gerelateerde regeling in de bijtelling in de periode 2008 – 2016 is de introductie van de milieukorting op de bijtelling vanaf 2008:

- 2008: reguliere bijtelling 25% en milieukorting voor zeer zuinige auto's waardoor de bijtelling voor deze groep uitkwam op 14%.
- 2009: introductie van een nieuwe milieukorting voor zuinige auto's waardoor de bijtelling voor deze groep uitkwam op 20%.
- 2010: introductie van een nieuwe milieukorting voor auto's met een CO₂-uitstoot van 0-50 g/km waardoor de bijtelling voor deze groep uitkwam op 0%.
- In 2012 en 2013 zijn de CO₂-grenzen van de categorieën zeer zuinig en zuinig aangescherpt.
- In 2014 zijn de CO₂-grenzen wederom aangescherpt en is er een nieuwe categorie bijgekomen: auto's met een CO₂-uitstoot van 1-50 g/km. De bijtelling voor deze groep kwam uit op 7%. Verder werd de milieukorting voor nulmissieauto's iets verlaagd waardoor de bijtelling voor deze groep uitkwam op 4%.
- In 2015 zijn de CO₂-grenzen van de categorieën wederom aangescherpt.
- In 2016 zijn de CO₂-grenzen van de categorieën wederom aangescherpt en is er een categorie afgeschaft. De volgende categorieën hebben nog een milieukorting: nulmissie (resultierend in een bijtelling van 4%), auto's met een CO₂-uitstoot van 1-50 g/km (resultierend in een bijtelling van 15%) en de zeer zuinige auto's (resultierend in een bijtelling van 21%).

BZM/Eurovignet

Beleidsmatige aanpassingen periode 2016 – 2021:

- Op 6 december 2017 is een protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag getekend. De belangrijkste wijziging als gevolg van het protocol is de actualisatie van de tarieven voor minder schone vrachtauto's. De tarieven worden verder gedifferentieerd naar Euroklassen en verhoogd voor minder schone vrachtauto's.
- Vrachtauto's van klasse EURO III en IV vallen na inwerkingtreding van deze wijziging niet meer in de schoonste tariefklasse en gaan meer belasting betalen. De belasting voor klasse EURO 0, I en II wordt nog sterker verhoogd. Voor de schoonste vrachtauto's (EURO V en VI) blijft in 2019 het huidige lagere tarief van toepassing.
- Het tarief voor EURO V wordt vanaf 1 januari 2020 overeenkomstig het protocol beperkt verhoogd, zodat met ingang van die datum vrachtauto's uit de klasse EURO VI het laagst belast worden. De aanpassing van de BZM-tarieven treedt bij koninklijk besluit in werking. De inwerkingtreding is afhankelijk van het moment waarop het wijzigingsprotocol in alle verdragslanden is geratificeerd. Naar verwachting zullen de aangepaste tarieven met ingang van 1 juli 2019 in werking treden.

MIA en VAMIL

Beleidsmatige aanpassingen periode 2016 – 2019:

- De bedrijfsmiddelen waarop de MIA en/of VAMIL van toepassing zijn staan op de milieulijst, die jaarlijks wijzigt.
- In de Milieulijst 2016 zijn de waterstofpersonenauto, de waterstofbus en aardgas- en elektrische vrachtwagen opgenomen. De plugin-hybride personenauto met een CO₂-uitstoot tussen de 31 en 50 gram per kilometer is vervallen.
- Op de Milieulijst 2017 zijn de elektrische bestelauto en de elektrische bus toegevoegd.
- Per 2019 is de hoogte van het voordeel voor de elektrische personenauto verlaagd. De aftrek voor plug-in hybride personenvoertuigen is vervallen.

Ook in de landen om ons heen zijn er diverse fiscale CO₂-gerelateerde regelingen van toepassing. Het is echter ondoenlijk om daar een beknopt overzicht van te geven. Bovendien zijn de verschillende nationale fiscale regelingen onderling moeilijk te vergelijken vanwege de verschillende nationale belastingstelsels waarbinnen deze regelingen zijn opgenomen.

Hieronder is een overzicht opgenomen van het aantal nieuwe auto's en van het aantal geïmporteerde auto's per jaar, beide onderverdeeld naar de verschillende categorieën zoals brandstof, (semi-) elektrisch, waterstof etc.

Tabel I – Registraties RDW via reguliere import t/m 2018

| Brandstof | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Alcohol | 157 | 795 | 375 | 16 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Benzine | 360.478 | 373.231 | 321.752 | 265.361 | 250.512 | 258.295 | 274.003 | 310.404 | 335.619 |
| CNG | 460 | 690 | 907 | 567 | 3.233 | 661 | 667 | 1.190 | 967 |
| Diesel | 95.592 | 154.043 | 140.263 | 101.659 | 104.050 | 128.508 | 70.731 | 71.719 | 56.094 |
| Elektriciteit (volledig) | 27 | 542 | 731 | 2.573 | 3.374 | 3.242 | 4.010 | 7.981 | 24.252 |
| Elektriciteit (hybride) | 15.956 | 14.314 | 25.287 | 42.288 | 25.973 | 54.086 | 29.065 | 20.458 | 26.239 |
| LPG | 4.701 | 7.983 | 9.085 | 2.215 | 1.136 | 454 | 933 | 1.222 | 966 |
| Waterstof | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 |

Bron: RDW

Tabel II - Nieuwe personenauto's parallelimport (t/m oktober 2018)

| | Aardgas | Benzine | Diesel | Elektriciteit (volledig) | Elektriciteit (hybride) | Waterstof |
|-------------|---------|---------|--------|--------------------------|-------------------------|-----------|
| 2006 | | 1.407 | 564 | 13 | | |
| 2007 | | 1.407 | 682 | 6 | | |
| 2008 | | 1.229 | 492 | 16 | | |
| 2009 | | 1.904 | 472 | 63 | | |
| 2010 | | 2.445 | 1.754 | 148 | | |
| 2011 | 7 | 2.264 | 2.094 | 354 | | |
| 2012 | 223 | 1.526 | 1.782 | 151 | | 1 |
| 2013 | 43 | 1.918 | 2.684 | 101 | | |
| 2014 | 35 | 2.139 | 2.672 | 406 | | 1 |
| 2015 | 4 | 3.920 | 3.258 | 49 | | |
| 2016 | 2 | 2.663 | 1.764 | 88 | | |
| 2017 | 84 | 2.408 | 1.109 | 70 | 45 | |
| 2018 | 30 | 2.370 | 1.077 | 95 | 74 | |

Bron: Belastingdienst

Tabel III - Gebruikte personenauto's parallelimport (t/m oktober 2018)

| | Aardgas | Benzine | Diesel | Elektriciteit (volledig) | Elektriciteit (hybride) | Waterstof |
|-------------|---------|---------|--------|--------------------------|-------------------------|-----------|
| 2006 | | 44.741 | 13.069 | 3 | | |
| 2007 | | 52.506 | 19.964 | 2 | | |
| 2008 | | 52.250 | 19.208 | 5 | | |
| 2009 | | 54.873 | 19.418 | 45 | | |
| 2010 | 101 | 65.924 | 24.617 | 36 | | |
| 2011 | 65 | 55.498 | 25.768 | 34 | | |

| | | | | | | |
|-------------|-----|---------|--------|-----|-----|---|
| 2012 | 60 | 47.212 | 24.960 | 35 | | |
| 2013 | 33 | 68.074 | 27.417 | 72 | | 1 |
| 2014 | 59 | 87.699 | 28.667 | 98 | | |
| 2015 | 115 | 110.333 | 33.830 | 203 | | 1 |
| 2016 | 105 | 134.745 | 38.909 | 303 | | 2 |
| 2017 | 174 | 151.689 | 51.778 | 816 | 49 | |
| 2018 | 126 | 139.452 | 37.903 | 891 | 350 | 1 |

Bron: Belastingdienst

De leden van de fractie van de VVD vragen of een toelichting kan worden gegeven op het standpunt dat de BPM-grondslag is gestabiliseerd. De heffingsgrondslag van de BPM is de CO₂-uitstoot van de auto. Met een stabiele grondslag wordt bedoeld dat de grondslag niet onderhevig is aan grondslagerosie. In de periode tot 2015 waren autofabrikanten vanuit Europa verplicht de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's terug te brengen tot 130 g/km. In het vaststellen van de BPM-tarieven is om die reden rekening gehouden met een lineaire stapsgewijze daling van de CO₂-uitstoot richting 130 g/km in 2015. De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's daalde EU-breed echter een stuk sneller, naar ongeveer 120 g/km in 2015. Mede door nationale fiscale prikkels daalde de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in Nederland bovendien nog sneller dan in de rest van Europa (naar ongeveer 102 g/km). In de periode tot 2015 was, vanwege die sterke daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot, daarom sprake van grondslagerosie. Vanaf ongeveer 2016 lijkt de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in Nederland niet langer harder te dalen dan verwacht. Er is in 2017 zelfs sprake van een lichte opwaartse beweging ten opzichte van 2016. Ik verwacht echter dat deze stijging tijdelijk is aangezien autofabrikanten in 2021 een gemiddelde CO₂-uitstoot van 95 g/km moeten realiseren. De BPM wordt tot en met 2020 jaarlijks gecorrigeerd voor de daling richting 95 g/km. De uitstootnorm van 95 g/km is voor de meeste fabrikanten lastiger te realiseren dan de norm uit 2015. De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in Europa zal de komende jaren daarom naar verwachting niet weer zo ver onder deze norm uitkomen. Om die reden verwacht het kabinet dat de daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's tot en met 2020 niet zal leiden tot grondslagerosie.

De leden van de fractie van de VVD vragen op welke manier de staatssecretaris de CO₂-uitstoot gericht wil verlagen als het niet goed mogelijk is om onderscheid te maken tussen het precieze aandeel technologische vooruitgang en het aandeel veranderende consumentenvoorkeuren. Daarnaast vragen deze leden op welke manier hier in de evaluatie of het beleid op wordt geanticipeerd en hoe dit meetbaar wordt gemaakt. De CO₂-uitstoot van personenauto's is de heffingsgrondslag van de BPM. Om gericht te sturen en te anticiperen op de veranderende CO₂-uitstoot zijn de CO₂-tarieven van de BPM gebaseerd op een door PRC en TNO onderzocht CO₂-reductiepad dat door Europa is opgelegd aan autofabrikanten. Deze Europese CO₂-normen zetten autofabrikanten ertoe aan de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's stapsgewijs te verlagen tot maximaal 95 g/km in 2021. Deze daling van de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's kan worden gezien als autonome vergroening. Naast deze autonome vergroening als gevolg van Europese uitstootnormen hebben economische conjunctuur en consumentenvoorkeuren – zoals bijvoorbeeld de recente SUV-trend – invloed op de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's in Nederland. In economisch gunstige tijden kan het bijvoorbeeld zo zijn dat de consument kiest voor een nieuwe, vaak grotere auto met een hogere CO₂-uitstoot, en dus bereid is om meer BPM te betalen. Om een indruk te krijgen van het aandeel technologische vooruitgang ten opzichte van andere factoren zoals consumentenvoorkeuren zou gekeken moeten worden in hoeverre de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's afwijkt van de verwachte autonome vergroening. In de Kamerbrief over de evaluatie van Autobrief II van 5 juli 2018 staat geschreven dat het niet goed mogelijk is dit onderscheid te maken omdat strikt genomen geen zuivere vergelijking mogelijk is. De Europese uitstootnormen verplichten autofabrikanten namelijk niet om de

CO₂-uitstoot van nieuwe auto's jaarlijks met hetzelfde aandeel te verlagen zolang in 2021 de norm van 95 g/km maar wordt gehaald.

De leden van de fractie van de VVD vragen wat de te verwachten gevolgen zijn van de begrenzing van de milieukorting op de bijtelling vanaf 1 januari 2019 tot een catalogusprijs van € 50.000. Voorts vragen deze leden om een toelichting op het marktaanbod van volledig elektrische auto's (EV's). De leden van de fractie van D66 vragen naar de beschikbaarheid van EV's specifiek in de prijscategorieën van € 10.000, € 20.000, € 40.000, € 50.000 en € 60.000. Op de website van RVO.nl staat een overzicht van beschikbare en binnenkort te verwachten volledig elektrische auto's. Hieruit blijkt dat het aanbod van betaalbare EV's met een goed accubereik jaarlijks toeneemt. In de hierna opgenomen tabel IV is het meest recente overzicht van het huidige en toekomstige aanbod opgenomen. Ook is een overzicht van de verkoopaantallen van de verschillende EV's beschikbaar op deze website. Het afgelopen jaar is het marktaandeel van relatief goedkope EV's toegenomen. Op basis van het huidige en het binnenkort te verwachten aanbod van EV's verwacht ik niet dat de begrenzing van de milieukorting op de bijtelling voor dure EV's zal leiden tot een overstap naar conventionele auto's met een verbrandingsmotor, een hogere CO₂-uitstoot of verslechterende milieukwaliteit. Het is waarschijnlijker dat een overstap plaats zal vinden naar goedkopere EV's. Overigens zijn nieuwe EV's met een catalogusprijs hoger dan € 50.000 ook na de begrenzing van de milieukorting in de bijtelling nog steeds fiscaal aantrekkelijk vergeleken met de conventionele auto. Bij een nieuwe auto met een catalogusprijs van € 85.000 komt de bijtelling in 2019 bij de elektrische variant per saldo uit op 11%, terwijl die van de conventionele variant 22% bedraagt. De grens van € 50.000 als grondslag voor de toepassing van de milieukorting acht het kabinet daarom voldoende hoog om de aanschaf en het gebruik van elektrische auto's te blijven stimuleren en tegelijkertijd uitsluitend het voordeel te beperken bij auto's die vooral duur zijn vanwege luxe en motorvermogen. De begrenzing van de milieukorting in de bijtelling draagt daarmee bij aan het voorkomen of beperken van overstimulering.

Tabel IV - (Binnenkort) beschikbare volledige elektrische personenauto's in Nederland

| Model | Bereik | prijs | Beschikbaar sinds/vanaf |
|-------------------------------------|--------------|----------|-------------------------|
| Audi e-tron | 340 – 455 km | € 84.100 | Februari 2019 |
| BMW i3 120 Ah | 200 – 275 km | € 41.995 | Oktober 2018 |
| BMW i3s 120 Ah | 195 – 265 km | € 45.695 | Oktober 2018 |
| DS 3 Crossback E-Tense | 255 – 345 km | € 37.500 | Oktober 2019 |
| Hyundai Kona Electric 39 kWh | 210 – 290 km | € 35.000 | Maart 2019 |
| Hyundai Kona Electric 64 kWh | 335 – 460 km | € 39.195 | Augustus 2018 |
| Jaguar I-Pace | 325 – 430 km | € 80.330 | Juni 2018 |
| Kia e-Niro 39 kWh | 205 – 280 km | € 37.500 | Maart 2019 |
| Kia e-Niro 64 kWh | 325 – 445 km | € 42.510 | December 2018 |
| Mercedes EQC 400 4MATIC | 320 – 425 km | € 70.000 | Juni 2019 |
| Nissan e-NV200 Evalia | 160 – 215 km | € 41.990 | April 2018 |
| Nissan LEAF (40kWh) | 200 – 280 km | € 36.890 | Februari 2018 |
| Nissan LEAF E+ | 295 – 400 km | € 40.000 | Maart 2019 |
| Renault Zoe R110 | 200 – 275 km | € 35.090 | September 2018 |
| Renault Zoe R90 | 200 – 275 km | € 32.890 | Augustus 2018 |
| Smart EQ forfour | 80 – 105 km | € 24.050 | September 2018 |
| Smart EQ fortwo cabrio | 80 – 105 km | € 27.043 | Juli 2018 |
| Smart EQ fortwo coupe | 85 – 120 km | € 23.760 | Juli 2018 |

| | | | |
|---|--------------|----------|----------------|
| Sono Sion | 190 – 265 km | € 25.000 | December 2019 |
| Tesla Model 3 | 280 – 395 km | € 40.000 | September 2019 |
| Tesla Model 3 Long Range Dual Motor | 395 – 550 km | € 58.800 | Februari 2019 |
| Tesla Model 3 Long Range Performance | 385 – 535 km | € 69.700 | Februari 2019 |
| Tesla Model 3 Mid Range | 345 – 480 km | € 52.500 | Juni 2019 |

Bron: RVO.nl

De leden van de fractie van de VVD vragen of in een tabel weergegeven kan worden hoeveel fiscale subsidie nu in totaal naar vergroening is gegaan en over welke posten dit verdeeld is voor de laatste tien jaar. De leden van fractie van de PVV vragen hoeveel euro's er tot vandaag zijn gebruikt om emissievrij rijden te stimuleren. De leden van de fractie van het CDA vragen hoeveel geld er is uitgegeven via (belasting)subsidies tussen 2010 en nu. Voor 2008-2013 zijn de budgettaire effecten van de fiscale vergroening in de autobelastingen berekend in een evaluatie door Policy Research Corporation.² Onderstaande tabel V uit dat rapport geeft het beeld per belasting weer. Hierbij is voor de MRB en de bijtelling in de loonbelasting en inkomstenbelasting ook de toekomstige derving over de gehele periode 2008-2013 toegeschreven aan het verkoopjaar van de auto's. Om de jaarlijkse derving van de BPM-inkomsten als gevolg van de fiscale vergroening te bepalen, is in die evaluatie een vergelijking gemaakt tussen de BPM-inkomsten die daadwerkelijk zijn gegenereerd en de BPM-inkomsten die zouden zijn gegenereerd wanneer de BPM niet op CO₂-uitstoot gebaseerd zou zijn. In de derving zit ook het effect dat de gemiddelde BPM per auto over de periode 2008-2013 in alle segmenten is gedaald (dus ook voor conventionele auto's). In de Wet uitwerking Autobrief II is een aantal van de huidige fiscale stimuleringsmaatregelen voor EV's en PHEV's vastgelegd. Daarbij gaat het onder andere om een vrijstelling voor EV's in de BPM (van de vaste voet), een vrijstelling van de MRB en een verlaging van de bijtelling voor privégebruik van de auto van de zaak met 18%-punt. Voor PHEV's geldt een aparte BPM-tabel, een halftarief in de MRB en voor de bijtelling voor privégebruik van de auto van de zaak nog overgangsrecht ter zake van de milieukorting. Verder kunnen ondernemers en ondernemingen bij investering in een EV tot een catalogusprijs van € 50.000 gebruik maken van de Milieuinvesteringsaftrek (MIA). Het budgettaire beslag van deze regelingen is weergegeven in onderstaande tabel VI. Deze regelingen kennen allemaal een horizonbepaling tot en met 2020. Tussen tabel V en VI zitten verschillen in de berekeningswijze. In tabel V zijn toekomstige dervingen toegeschreven aan het verkoopjaar, in tabel VI aan het jaar waarin de derving plaatsvindt. In tabel V is voor de BPM een vergelijking gemaakt tussen de BPM-inkomsten die daadwerkelijk zijn gegenereerd en de BPM-inkomsten die zouden zijn gegenereerd wanneer de BPM niet op CO₂-uitstoot gebaseerd zou zijn (ook voor conventionele auto's), in tabel VI is de derving van de vrijstelling van de vaste voet (alleen voor EV's) berekend.

² Kamerstukken II 2014/15, 32 800 nr. 24, bijlage.

Tabel V – Budgettaire derving per stimuleringsmaatregeling per 5 jaar (referentiejaar 2008)

| (miljoenen €, 2012) | 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

Tabel VI - Budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen van fiscale regelingen voor nulemissievoertuigen (mln euro)

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| BPM Vrijstelling nulemissievoertuigen | 0 | 2 | 3 | 4 | 7 | 9 |
| IB/LB Korting op de bijtelling voor nulemissieauto's | 30 | 46 | 69 | 92 | 141 | 190 |
| IB/LB Korting op de bijtelling voor zuinige auto's (overgangsrecht) | 628 | 805 | 723 | 510 | 374 | 80 |
| MRB Vrijstelling nulemissievoertuigen | 3 | 5 | 8 | 12 | 19 | 26 |
| MRB Halftarief plug-in hybride auto's | - | - | 32 | 37 | 38 | 38 |
| MIA (niet alleen nulemissievoertuigen) | 58 | 102 | 108 | 114 | 99 | 107 |

Bron: Miljoenennota 2019, bijlage 9

De leden van de fractie van de VVD vragen of de fiscale stimulering in omliggende landen zoals Duitsland, België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk kan worden gegeven. Veel andere Europese landen kennen financiële stimulering van elektrisch of emissievrij rijden. Landen kiezen voor vormen van fiscale stimulering die inpasbaar zijn in de nationale fiscale structuur. In Duitsland zijn elektrische auto's voor maximaal 10 jaar vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting. Daarnaast verstrekt de Duitse nationale overheid een aanschafsubsidie van € 4.000 voor elektrische auto's. In Frankrijk geldt, afhankelijk van de regio, een halftarief of vrijstelling van registratiebelasting (vergelijkbaar met de BPM) voor elektrische auto's. Elektrische auto's krijgen in Frankrijk bij registratie een fiscale bonus van maximaal € 6.000. Daarnaast biedt Frankrijk een premie (maximaal € 4.000) bij inruil van een oude dieselauto voor een elektrische auto. In België is de stimulering van emissievrije auto's regionaal geregeld. In Vlaanderen geldt een fiscale bonus van maximaal € 4.000 bij aanschaf van een emissievrije auto, ook zijn deze auto's vrijgesteld van de Vlaamse MRB. Wallonië heeft geen fiscale stimulering die specifiek ziet op emissievrije auto's. In de regio Brussel gelden financiële voordelen van maximaal € 5.000 voor bedrijven die een elektrische-, hybride- of waterstofauto aanschaffen. Het Verenigd Koninkrijk biedt een aanschafsubsidie op EV's van ongeveer € 5.000 (4.500 pond). Daarnaast zijn in het Verenigd Koninkrijk EV's (met een catalogusprijs onder 40.000 pond) vrijgesteld van MRB. Noorwegen kent voor elektrische auto's een vrijstelling van aanschafbelasting en btw en een verlaagde motorrijtuigenbelasting. Daarnaast geldt in Noorwegen een aantal niet-fiscale voordelen zoals toegang tot busbanen, gratis parkeren en gratis toegang tot tolwegen. In een aantal van deze landen gelden ook vrijstellingen of kortingen voor zakelijke elektrische auto's. Door de verschillen in vormgeving van de nationale fiscale stelsels kunnen de wijzen waarop deze regelingen financieel uitpakken uiteenlopen.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoeveel PHEV's, conventionele hybride auto's en elektrische auto's (EV's) de afgelopen vijf jaar zijn verkocht en welk percentage dit was van de totale

autoverkoop. Daarnaast vragen de leden van de fractie van de VVD of dit vergeleken kan worden met onze buurlanden en wat de verwachting is van het aantal EV's als percentage van de nieuwverkoop de komende paar jaar. De gevraagde cijfers zijn in tabel VII, VIII, IX en X weergegeven. Voor de Europese cijfers is de gevraagde uitsplitsing beschikbaar vanaf 2015. Voor de komende paar jaar is de verwachting dat het aantal EV's als percentage van de nieuwverkoop oploopt naar circa 8% à 9% in 2020.

Tabel VII - Nieuwverkoop EV, PHEV en hybride

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| EV | 3.201 | 3.570 | 4.294 | 8.627 | 25.068 |
| PHEV | 12.493 | 41.031 | 21.695 | 2.445 | 4.094 |
| Hybride | 14.449 | 18.000 | 11.617 | 19.881 | 25.544 |
| nieuwverkoop | 387.564 | 452.242 | 385.259 | 418.461 | 447.367 |

Bron: RVO.nl en RDW

Tabel VIII - Aantal EV, PHEV en hybride als percentage van de nieuwverkoop

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|----------------|------|------|------|------|------|
| EV | 0,8% | 0,8% | 1,1% | 2,1% | 4,4% |
| Hybride | 3,7% | 4,0% | 3,1% | 4,8% | 6,0% |
| PHEV | 3,2% | 9,1% | 5,6% | 0,6% | 0,9% |

Bron: RVO.nl en RDW

Tabel IX - Nieuwverkoop EV, PHEV en hybride in Europa

| | 2015 | | | 2016 | | | 2017 | | |
|--------------------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|
| | EV | PHEV | hybride | EV | PHEV | hybride | EV | PHEV | hybride |
| Oostenrijk | 1.677 | 1.101 | 2.411 | 3.826 | 1.237 | 3.474 | 5.433 | 1.721 | 6.572 |
| België | 1.358 | 2.477 | 6.880 | 2.054 | 6.671 | 9.501 | 2.709 | 11.287 | 12.571 |
| Bulgarije | 21 | 0 | 0 | 5 | 8 | 580 | 68 | 38 | 1.195 |
| Tsjechië | 298 | N/A | 994 | 200 | - | 1.541 | 307 | - | 2.826 |
| Denemarken | 4.604 | 502 | 2.540 | 1.312 | 572 | 6.781 | 698 | 614 | 7.101 |
| Estland | 34 | 0 | 355 | 35 | 0 | 765 | 26 | 17 | 1.188 |
| Finland | 243 | 415 | 2.846 | 223 | 1.207 | 4.678 | 502 | 2.533 | 8.514 |
| Frankrijk | 17.268 | 5.589 | 56.038 | 21.752 | 7.429 | 50.956 | 24.910 | 11.868 | 69.680 |
| Duitsland | 12.363 | 11.118 | 22.512 | 11.410 | 13.751 | 34.245 | 25.056 | 29.439 | 55.236 |
| Griekenland | 35 | 32 | 853 | 12 | 31 | 1.545 | 38 | 161 | 2.348 |
| Hongarije | 115 | 15 | 818 | 172 | 171 | 1.674 | 749 | 443 | 3.539 |
| Ierland | 466 | 117 | 1.499 | 392 | 298 | 2.570 | 622 | 326 | 4.435 |
| Italië | 1.452 | 739 | 25.231 | 1.377 | 1.307 | 37.240 | 1.967 | 2.646 | 63.398 |
| Letland | 17 | 9 | 199 | 22 | 18 | 286 | 39 | 17 | 344 |
| Litouwen | 37 | N/A | 289 | 64 | - | 401 | 52 | - | 715 |
| Nederland* | 4.148 | 39.763 | 14.983 | 4.268 | 18.628 | 10.972 | 9.897 | 1.158 | 17.667 |
| Polen | 70 | 221 | 5.585 | 108 | 404 | 10.050 | 439 | 585 | 16.896 |
| Portugal | 645 | 483 | 2.975 | 756 | 1.048 | 3.204 | 1.640 | 2.416 | 4.692 |
| Roemenië | 24 | N/A | 447 | 74 | - | 1.089 | 188 | - | 2.039 |
| Slowakije | 52 | 0 | 131 | 59 | - | 363 | 209 | - | 1.936 |

| | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Slovenië | N/A | N/A | N/A | 144 | 46 | 369 | 288 | 165 | 1.005 |
| Spanje | 1.342 | 785 | 18.405 | 2.005 | 1.511 | 30.897 | 3.920 | 3.370 | 55.522 |
| Zweden | 2.962 | 5.700 | 8.704 | 2.945 | 10.296 | 13.759 | 4.217 | 15.447 | 19.562 |
| Groot-Brittannië | 9.934 | 17.054 | 44.060 | 10.264 | 24.899 | 51.789 | 13.597 | 31.154 | 72.523 |
| Noorwegen | 25.779 | 7.947 | 10.748 | 24.222 | 15.517 | 17.259 | 33.025 | 25.165 | 20.500 |
| Zwitserland | 3.257 | 2.369 | 6.101 | 3.295 | 2.829 | 7.673 | 4.773 | 3.404 | 8.414 |

Bron: ACEA

Tabel X - EV, PHEV en hybride als percentage van de nieuwverkopen in Europa

| | 2015 | 2015 | 2015 | 2016 | 2016 | 2016 | 2017 | 2017 | 2017 |
|-------------------------|-------|------|---------|-------|-------|---------|-------|-------|---------|
| | EV | PHEV | hybride | EV | PHEV | hybride | EV | PHEV | hybride |
| Oostenrijk | 0,5% | 0,4% | 0,8% | 1,2% | 0,4% | 1,1% | 1,5% | 0,5% | 1,9% |
| België | 0,3% | 0,5% | 1,4% | 0,4% | 1,2% | 1,8% | 0,5% | 2,1% | 2,3% |
| Bulgarije | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 0,2% | 0,1% | 3,8% |
| Tsjechië | 0,1% | N/A | 0,4% | 0,1% | - | 0,6% | 0,1% | - | 1,0% |
| Denemarken | 2,2% | 0,2% | 1,2% | 0,6% | 0,3% | 3,0% | 0,3% | 0,3% | 3,2% |
| Estland | 0,2% | 0,0% | 1,7% | 0,2% | 0,0% | 3,4% | 0,1% | 0,1% | 4,7% |
| Finland | 0,2% | 0,4% | 2,6% | 0,2% | 1,0% | 3,9% | 0,4% | 2,1% | 7,2% |
| Frankrijk | 0,9% | 0,3% | 2,9% | 1,1% | 0,4% | 2,5% | 1,2% | 0,6% | 3,3% |
| Duitsland | 0,4% | 0,3% | 0,7% | 0,3% | 0,4% | 1,0% | 0,7% | 0,9% | 1,6% |
| Griekenland | 0,0% | 0,0% | 1,1% | 0,0% | 0,0% | 2,0% | 0,0% | 0,2% | 2,7% |
| Hongarije | 0,1% | 0,0% | 1,1% | 0,2% | 0,2% | 1,7% | 0,6% | 0,4% | 3,0% |
| Ierland | 0,4% | 0,1% | 1,2% | 0,3% | 0,2% | 1,8% | 0,5% | 0,2% | 3,4% |
| Italië | 0,1% | 0,0% | 1,6% | 0,1% | 0,1% | 2,0% | 0,1% | 0,1% | 3,2% |
| Letland | 0,1% | 0,1% | 1,4% | 0,1% | 0,1% | 1,7% | 0,2% | 0,1% | 2,1% |
| Litouwen | 0,2% | N/A | 1,7% | 0,3% | - | 2,0% | 0,2% | - | 2,8% |
| Nederland* | 0,9% | 8,9% | 3,3% | 1,1% | 4,9% | 2,9% | 2,4% | 0,3% | 4,2% |
| Polen | 0,0% | 0,1% | 1,6% | 0,0% | 0,1% | 2,4% | 0,1% | 0,1% | 3,5% |
| Portugal | 0,4% | 0,3% | 1,7% | 0,4% | 0,5% | 1,5% | 0,7% | 1,1% | 2,1% |
| Roemenië | 0,0% | N/A | 0,6% | 0,1% | - | 1,1% | 0,2% | - | 1,9% |
| Slowakije | 0,1% | 0,0% | 0,2% | 0,1% | - | 0,4% | 0,2% | - | 2,0% |
| Slovenië | N/A | N/A | N/A | 0,2% | 0,1% | 0,6% | 0,4% | 0,2% | 1,4% |
| Spanje | 0,1% | 0,1% | 1,8% | 0,2% | 0,1% | 2,7% | 0,3% | 0,3% | 4,5% |
| Zweden | 0,9% | 1,7% | 2,5% | 0,8% | 2,8% | 3,7% | 1,1% | 4,1% | 5,2% |
| Groot-Brittannië | 0,4% | 0,6% | 1,7% | 0,4% | 0,9% | 1,9% | 0,5% | 1,2% | 2,9% |
| Noorwegen | 17,1% | 5,3% | 7,1% | 15,7% | 10,0% | 11,2% | 20,8% | 15,9% | 12,9% |
| Zwitserland | 1,0% | 0,7% | 1,9% | 1,0% | 0,9% | 2,4% | 1,5% | 1,1% | 2,7% |

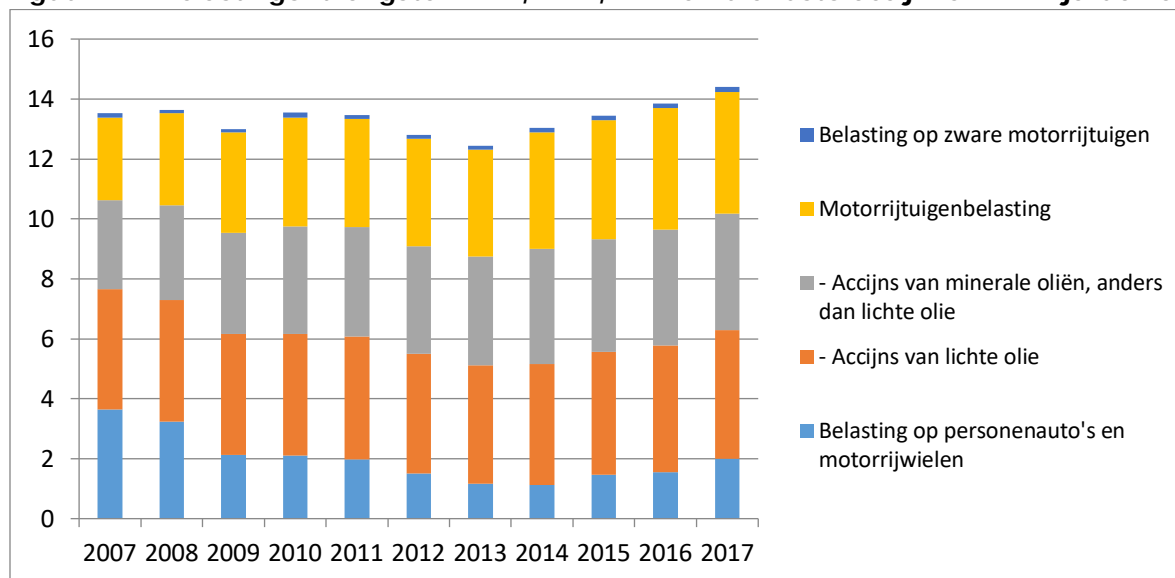
Bron: ACEA

* De cijfers voor Nederland in de tabellen VII en VIII kunnen licht afwijken van de cijfers in de tabellen IX en X omdat RVO.nl en ACEA beide een selectie maken van data van de RDW. Daarnaast kunnen import, kentekenregistratie en daadwerkelijke tenaamstelling van een voertuig rond jaarwisselingen plaatsvinden.

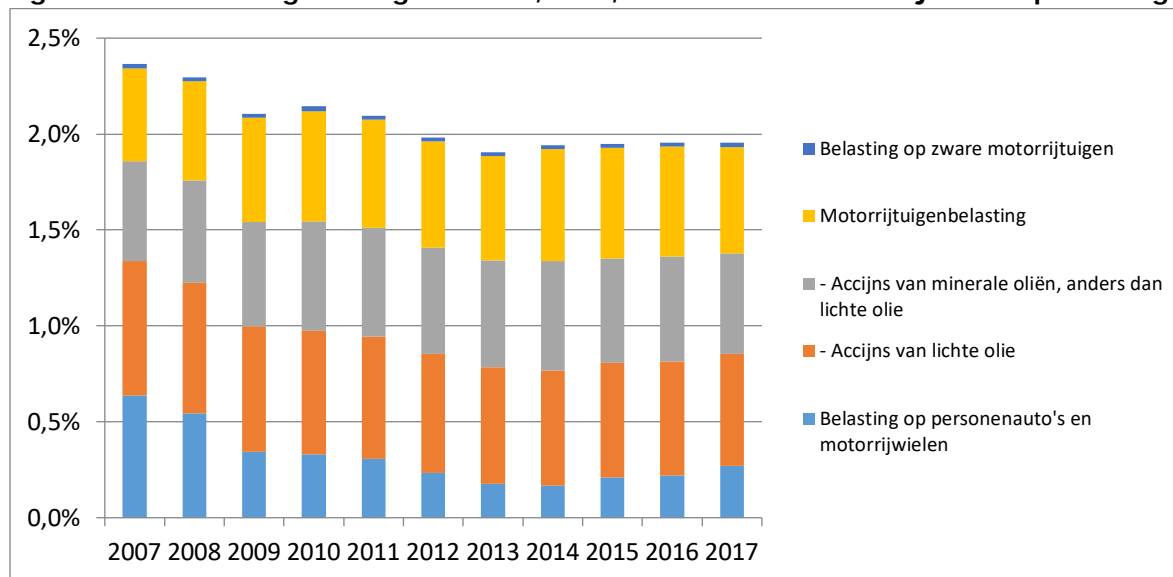
De leden van de fractie van de VVD vragen in hoeverre de verkoop van EV's gevoelig is voor fiscale prikkels en wat de prijselasticiteit van EV's is vergeleken met fossiele voertuigen. Verder vragen deze leden welke vormen van stimulering het meest tot overstimulering hebben geleid en welke fiscale posten juist relatief weinig overstimulering kennen. In de afgelopen jaren is allerlei beleid gevoerd om de verkoop van EV's te stimuleren. We zien ook daadwerkelijk dat het aantal verkopen van EV's elk jaar flink toeneemt. EV's zijn op dit moment in verhouding tot fossiele auto's nog relatief duur en kennen een kleinere actieradius. Met fiscale prikkels is het mogelijk om EV's toch aantrekkelijk te maken als alternatief voor fossiele auto's. Deze prikkels kunnen afgebouwd worden met het afnemen van de verschillen tussen EV en fossiel. Voor particulieren ligt de prijselasticiteit van kleine auto's (segment A) boven die van grote auto's (segment E). Zakelijke rijders rijden doorgaans in wat grotere auto's. De prijselasticiteiten verschillen dus per segment, voor zakelijk en privé en daarnaast ook nog door de tijd heen. De sterk wisselende aantallen verkopen van PHEV's in de afgelopen jaren en de verschuivingen tussen de verkopen in december en januari laten zien dat de (zakelijke) automarkt erg gevoelig is voor (veranderingen in) fiscale prikkels. In de Wet uitwerking autobrief II zijn maatregelen genomen in het stelsel van autobelastingen om meer stabiele belastinggrondslagen te krijgen en de vergroeningsprikkels over de periode 2017 – 2020 kosteneffectiever te maken. De tussentijdse evaluatie is bedoeld om gedurende deze periode een vinger aan de pols te houden. Op basis van deze tussentijdse evaluatie ziet het kabinet geen noodzaak om op korte termijn bij te sturen. Maar aangezien de automarkt continu in ontwikkeling is en de consumentenvoorkeuren ook snel kunnen veranderen, blijft het kabinet de ontwikkelingen scherp monitoren.

De leden van de fractie van de VVD vragen naar de totale opbrengst uit het autodomein de laatste tien jaar en of deze opbrengst ook geschoond van de stand van de conjunctuur kan worden gegeven (of geschat). Onderstaande figuur XI toont de opbrengst van de BPM, MRB, BZM en brandstofaccijnzen in miljarden euro's. Het is niet mogelijk om de opbrengst te schonen voor de stand van de conjunctuur. Maar door de opbrengst weer te geven als percentage van het BBP wordt het beeld wel iets minder sterk beïnvloed door de conjunctuur. De oploop in ontvangsten uit deze belastingen vanaf 2013 hangt samen met een aantrekkende economische groei. In de tweede figuur XII, waarin deze belastingontvangsten worden weergegeven als percentage van het BBP, blijven de ontvangsten namelijk min of meer constant vanaf 2014. Daarnaast is zichtbaar dat sinds de hoogconjunctuur voor de financiële crisis het niveau van de autobelastingen als percentage BBP flink is afgenomen. Dat komt vooral door lagere ontvangsten bij de BPM.

Figuur XI - Belastingontvangsten BPM, MRB, BZM en brandstofaccijnzen in miljarden euro's



Figuur XII - Belastingontvangsten BPM, MRB, BZM en brandstofaccijnzen in percentage BBP



De leden van de fractie van de VVD vragen wat de gemiddelde CO₂-uitstoot geweest was als er geen vorm van fiscale stimulering gegeven was. Verder vragen zij wat de marginale CO₂-reductie van extra geld is en of daarbij sprake is van afnemende meeropbrengsten en wanneer die dan optreden. De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's in Nederland wordt beïnvloed door allerlei factoren, waaronder de autobelastingen. Fiscale stimulering van CO₂-zuinige auto's speelt daarbij een belangrijke rol. Maar bijvoorbeeld ook de MRB (zwaardere auto's hebben in de regel een hogere CO₂-uitstoot) en brandstofaccijnzen kunnen de keuze van autokopers beïnvloeden. De afgelopen jaren lag de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's in Nederland structureel onder het Europese gemiddelde. Zonder fiscale prikkels zou de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's hoger liggen, waarschijnlijk meer rond het Europese gemiddelde van 118,5 g/km in 2017. Voor stimulering geldt in zijn algemeenheid dat er afnemende meeropbrengsten zijn. Omdat de CO₂-reductie niet alleen afhankelijk is van de fiscale stimulering, maar ook van veel autonome ontwikkelingen op de automarkt, zoals technologische ontwikkeling en veranderende consumentenvoorkeuren, is het niet mogelijk om de marginale CO₂-reductie van extra geld te geven.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoeveel (het gebruik of de aanschaf van) een auto duurder wordt wanneer de totale BPM- en MRB-opbrengsten (evenredig versleuteld over de verschillende tarieven) beleidsmatig met 1% toenemen. Bij eerste registratie van een personenauto bedraagt de BPM ongeveer 15% a 20% van de catalogusprijs. Vanwege de brandstoftoeslag is de BPM op dieselauto's hoger. Als de BPM-opbrengst beleidsmatig wordt verhoogd met 1%, dan zal de aanschaf ongeveer 0,15% tot 0,2% duurder worden. Voor een personenauto waarbij MRB betaald moet worden, bedraagt de MRB voor een benzineauto tussen de circa 5% en circa 10% van de kosten (afschrijving, verzekering, MRB, onderhoud) en voor een dieselauto tussen de circa 10% en circa 15% van de kosten. Het aandeel van de MRB in de kosten daalt naarmate het aantal gereden kilometers toeneemt en stijgt bij een langere bezitsduur. Als de MRB-opbrengst beleidsmatig verhoogd wordt met 1%, dan zullen de kosten van het gebruik toenemen met circa 0,05% tot circa 0,15%.

De leden van de fractie van de VVD vragen welke mogelijkheden er zijn om budgettair neutraal binnen de huidige BPM en MRB te schuiven om zuinige auto's meer te stimuleren. De heffingsgrondslag van de BPM is de CO₂-uitstoot, waardoor deze belasting autokopers, bij de keuze voor een nieuwe auto, een stevige prikkel biedt om te kiezen voor een zuinige auto. De heffingsgrondslag van de MRB is het gewicht van de auto. Hoewel zwaardere conventionele auto's over het algemeen een hogere CO₂-

uitstoot hebben, en dus ook een hogere MRB, biedt de MRB een minder effectieve prikkel dan de BPM om te kiezen voor een zuinige auto. Dat heeft mede te maken met het feit dat de fiscale prikkel in de BPM in een keer moet worden voldaan op het moment van aankoop, terwijl de fiscale prikkel in de MRB verspreid is over een langere periode. Een lastenschuif van BPM naar MRB verkleint daarmee de CO₂-prikkel op het aankoopmoment maar biedt mogelijk een beperkte prikkel om te kiezen voor een auto met een lager gewicht. Een lastenschuif van MRB naar BPM vergroot de CO₂-prikkel bij het aankoopmoment van een auto maar kan er tegelijkertijd toe leiden dat zwaardere auto's goedkoper worden in de MRB.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoe de stijging van BPM-inkomsten zich verhoudt tot de toegezegde BPM-afbouw in relatie tot het voornemen te komen tot een budgettaire neutraliteit. De leden van de fractie van de PVV constateren dat de afbouw van de BPM-inkomsten niet succesvol is en vragen zich af of met de hogere opbrengst de kosten voor de automobilist zullen worden verlaagd. De leden van de fractie van het CDA vragen wat de gevolgen zijn als de BPM-opbrengst in 2018 opnieuw stijgt. In de Wet uitwerking Autobrief II is een beperkte stapsgewijze afbouw van de BPM-tarieven opgenomen van in totaal 14,7% over de periode 2017 – 2020. De eerste kleine stap, een tariefsverlaging van 0,96%, is gezet in 2017. In 2018 is een stap van 4,41% gezet. In de Wet uitwerking Autobrief II zijn stappen van 7,34% voor 2019 en 2,8% in 2020 vastgelegd. Deze verlaging geldt niet voor de dieseltoeslag in de BPM. Daarnaast is per 2017 een aparte BPM-tabel voor PHEV's geïntroduceerd waardoor PHEV's meer als normale auto's worden behandeld. Zoals in de tussentijdse evaluatie van de Wet uitwerking Autobrief II en het Financieel Jaarverslag 2018 is beschreven, is de hogere BPM-opbrengst over 2017 grotendeels te verklaren aan de hand van hogere verkoopaantallen van nieuwe auto's en veranderende consumentenvoorkeuren. Nederlanders hebben in 2017 meer nieuwe auto's gekocht met een hogere CO₂-uitstoot. Het effect van deze veranderende samenstelling van de nieuwverkopen op de gemiddelde CO₂-uitstoot van alle nieuwverkopen is relatief beperkt. Door de progressieve vormgeving van de BPM-tarieven kan een dergelijke verschuiving in consumentenvoorkeuren – zoals in 2017 te zien is - tot hogere belastingontvangsten leiden. Deze veranderingen in consumentenvoorkeuren en hogere verkoopaantallen volgen waarschijnlijk grotendeels uit de economische ontwikkeling en het effect van de conjunctuurbeweging daarin, en slechts beperkt uit beleidswijzigingen. Conform de begrotingsregels en de daarin vastgelegde automatische stabilisatie zijn hogere belastinginkomsten die niet volgen uit beleidswijzigingen niet relevant voor het inkomstenkader.

De leden van de fractie van de VVD vragen met hoeveel de verkoop van elektrische of zuinige voertuigen toeneemt wanneer de fiscale stimulering via de volgende posten, ceteris paribus, wordt verdubbeld, en welke post voor de meest efficiënte stimulering zorgt: de BPM, de MRB of de bijtelling. In de regel is een verlaagd bijtellingstarief het meest effectief om de zakelijke nieuwverkopen te beïnvloeden. Voor particuliere nieuwverkopen geldt dat de BPM het meest logische instrument is. Voor het gehele wagenpark ligt het complexer. Enerzijds zorgt een focus via de BPM en bijtelling voor een effect via de instroom van nieuwe auto's, anderzijds volgt daar geen prikkel uit voor het bestaande wagenpark.

De leden van de fractie van de VVD vragen of er een uitputtende lijst gegeven kan worden van stimulering via subsidies of aankooptoeslagen. Op Rijksniveau zijn er geen (niet-fiscale) aanschafsubsidies voor EV's of PHEV's. Op specifieke terreinen worden zogenoemde 'Green Deals' gesloten waarin publieke en private partijen bijvoorbeeld op lokaal niveau afspraken maken over onder meer doelstellingen en soms ook de financiering van emissievrij rijden. Voorbeelden hiervan zijn de Green Deal Elektrisch Vervoer en de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek.

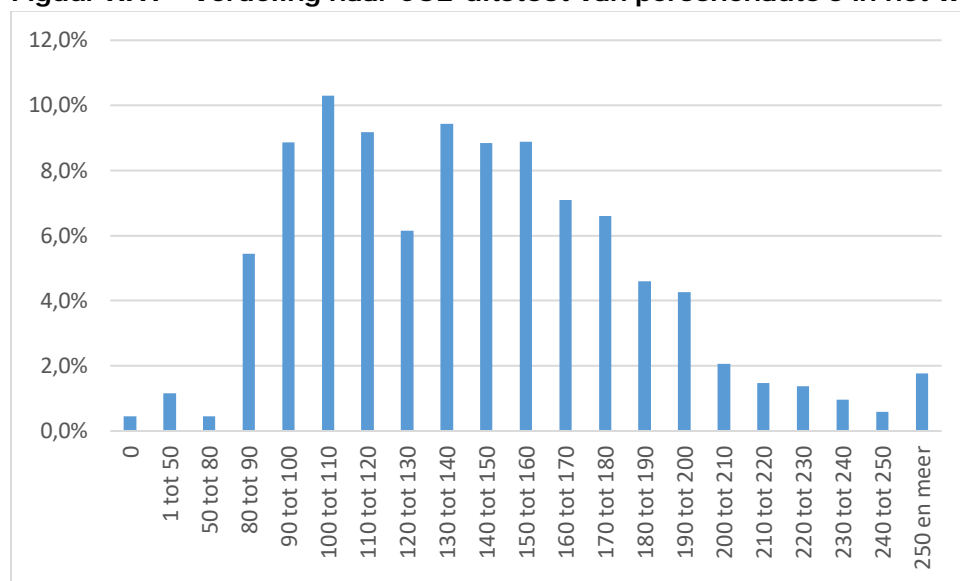
De leden van de fractie van de VVD vragen welke soorten auto's precies als nul-emissievoertuig worden gezien en of ook PHEV's onder deze definitie vallen. In de relevante fiscale wetgeving worden alleen

auto's met een CO₂-uitstoot van 0 g/km gezien als nulmissieauto. In de praktijk voldoen op dit moment alleen EV's – waarbij de motor wordt aangedreven door een batterij of een brandstofcel (waterstof) - aan dit criterium. PHEV's rijden deels elektrisch en deels op een conventionele brandstofmotor. Hierdoor hebben PHEV's weliswaar een relatief lage CO₂-uitstoot maar kunnen ze niet worden gezien als een nulmissieauto.

De leden van de fractie van de VVD vragen of stimulering via subsidies aan de uitgavenkant niet soms te verkiezen is boven subsidies aan de inkomstenkant (fiscale subsidies). Deze leden vragen in dat kader waarom er desondanks toch relatief veel gebruik wordt gemaakt van fiscale subsidies. Het primaire doel van belastingheffing is het genereren van inkomsten ter financiering van overheidsuitgaven. Tegelijkertijd ligt het voor de hand om via fiscale prikkels (zoals subsidies) andere beleidsdoelen – zoals vergroening - na te streven. Fiscale subsidies kunnen immers een effectief sturingsinstrument zijn om milieuvriendelijk gedrag te belonen. Tegelijkertijd zijn er ook redenen om terughoudend te zijn met fiscaal instrumentalisme. Bij het verstrekken van fiscale subsidies is het namelijk een uitdaging om een balans te vinden tussen de opbrengsten enerzijds en de groene resultaten anderzijds. Daarnaast zijn fiscale inpasbaarheid, eenvoudige vormgeving en uitvoerbaarheid belangrijke randvoorwaarden. De keuze voor een fiscale subsidie of een subsidie aan de uitgavenkant is dan ook grotendeels afhankelijk van het beoogde beleidsdoel en het beschikbare instrumentarium. Wat betreft de stimulering van emissievrij rijden geldt dat in het Regeerakkoord een expliciete keuze is gemaakt om het afbouwen van de fiscale stimulering in lijn te brengen met de ambitie dat in 2030 de nieuwverkopen emissievrij zijn. De mobiliteitstafel heeft in het concept Klimaatakkoord een voorstel gedaan met een combinatie van stimulering via de uitgaven- en de inkomstenkant.

De leden van de fractie van de VVD vragen of het totale wagenpark uitgesplitst kan worden in een frequentietabel naar uitstoot en vragen hoeveel 'vervuilende' auto's er nog op de weg rijden en hoe dit de afgelopen jaren veranderd is. In figuur XIII is de verdeling naar CO₂-uitstoot van personenauto's weergegeven. Iets meer dan de helft van de personenauto's heeft een CO₂-uitstoot onder het gemiddelde. In tabel XIV is de gemiddelde CO₂-uitstoot (NEDC) van nieuw verkochte auto's in Nederland weergegeven. Het wagenpark wordt met de ingroei van zuinigere auto's minder 'vervuilend'.

Figuur XIII - Verdeling naar CO₂-uitstoot van personenauto's in het wagenpark 2018



Tabel XIV - Gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte personenauto's (g/km)

| 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 165 | 157 | 147 | 136 | 126 | 119 | 110 | 108 | 102 | 107 | 108 |

De leden van de fractie van de VVD vragen hoeveel winst nog te halen is uit het vernieuwen van het wagenpark en hoeveel winst nog te halen is uit het van de weg halen van de meest vervuilende auto's. Verder vragen deze leden hoeveel CO₂-reductie het oplevert wanneer het totale wagenpark 10% zuiniger wordt, of deze afname in CO₂-uitstoot lineair is, hoeveel CO₂-reductie het oplevert wanneer de 10% meest onzuinige auto's van de weg zouden worden gehaald en hoeveel CO₂-reductie het oplevert als de 1% meest onzuinige wagens van de weg worden gehaald. Het wegverkeer stoot circa 30 Mton CO₂ uit per jaar, hiervan zit circa 20 Mton CO₂-uitstoot bij personenauto's. De meest vervuilende auto's zijn doorgaans ook de oudere auto's. Deze auto's rijden gemiddeld genomen minder kilometers per jaar.³ Hierdoor valt relatief weinig CO₂-reductie te behalen door het van de weg halen van deze auto's. Als de 1% of 10% meest onzuinige auto's van de weg gehaald zouden worden resulteert dat dus in minder dan 1% of 10% CO₂-reductie. Wat de CO₂-reductie is als het totale wagenpark 10% zuiniger wordt, hangt af van hoe dit behaald wordt: welke auto's worden zuiniger en hoeveel kilometers rijden die auto's. Als alle auto's 10% zuiniger worden, dan neemt de CO₂-uitstoot af met 10%.

De leden van de fractie van de VVD vragen wie op dit moment in het bezit zijn van de meest onzuinige auto's en vragen of daar speciale bedrijven, personen of instanties voor aan te wijzen zijn. Het kabinet heeft geen overzicht van welke instanties, personen of bedrijven die in het bezit zijn van de meest vervuilende auto's. In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat auto's van particulieren gemiddeld genomen ouder zijn en daardoor mogelijk ook een hogere gemiddelde CO₂-uitstoot hebben dan bijvoorbeeld zakelijke rijders. Daar staat tegenover dat zakelijke rijders gemiddeld genomen meer kilometers per jaar rijden dan particuliere autobezitters.⁴

De leden van de fractie van de VVD vragen hoeveel onzuinige auto's in het bezit zijn van de overheid. In tabel XV is de verdeling naar energielabels van het wagenpark van de rijksoverheid weergegeven. De meest recente cijfers over 2018 van de civiele dienstauto's in eigendom van het Rijk zijn nog niet beschikbaar, deze worden eind 1e kwartaal 2019 bekend. Voor het wagenpark van de Rijksoverheid worden auto's geselecteerd die het milieu zo weinig mogelijk belasten, maar tegelijkertijd wordt ook steeds vaker geselecteerd op de laagste 'Total Cost of Ownership' (TCO). Uit de tabel blijkt dat de keuze voor de optimale TCO-waarde van de auto niet per definitie overeenstemt met een laag energielabel van de auto. De trend toont een verschuiving van label A naar de labels B en C. Energielabels zijn overigens niet helemaal een-op-een te vertalen naar zuinigheid. Aan de hand van een energielabel kan worden gezien hoe zuinig een auto is ten opzichte van andere auto's van vergelijkbare grootte.

Tabel XV - Energielabels in het rijdende wagenpark van de Rijksoverheid

| Label | 2015 | 2016 | 2017 |
|-------|-------|-------|-------|
| A | 59,6% | 49,5% | 36,0% |
| B | 25,0% | 25,4% | 34,2% |
| C | 6,8% | 15,2% | 17,8% |
| D | 3,8% | 4,2% | 5,4% |
| E | 1,7% | 2,3% | 3,0% |
| F | 1,9% | 1,9% | 2,0% |

³ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83703NED/table?ts=1547547546581>

⁴ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/80428ned/table?ts=1547547338624>

De leden van de fractie van de VVD vragen naar de gemiddelde CO₂-uitstoot van een auto in het totale wagenpark en hoe zich dit verhoudt tot een nieuwverkochte auto. Daarnaast vragen deze leden of deze twee cijfers voor alle lidstaten van de EU gegeven kunnen worden. In de onderstaande tabel XVI is de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's van alle EU-lidstaten gegeven. De gemiddelde CO₂-uitstoot van alle personenauto's in Nederland is circa 146 g/km in 2017.⁵ De gemiddelde CO₂-uitstoot van het totale personenwagenpark van alle andere EU-lidstaten is niet beschikbaar. Een nieuwverkochte auto in Nederland heeft in 2017 een gemiddelde CO₂-uitstoot van 108,4 g/km. Een nieuwe auto is gemiddeld genomen CO₂-zuiniger dan een gemiddelde auto in het bestaande wagenpark. Een belangrijke kanttekening is dat het hier gaat om een vergelijking op papier. De afgelopen jaren is een fors verschil ontstaan tussen de CO₂-testwaarde (NEDC) en de CO₂-uitstoot in de praktijk.⁶ Gemiddeld genomen was de CO₂-uitstoot van een nieuwverkochte auto in 2017 in de praktijk zo'n 39% hoger dan de testwaarde. In 2001 was dit verschil nog slechts 8% (bron: ICCT). De CO₂-uitstoot in de praktijk van het bestaande wagenpark wijkt daarom gemiddeld genomen minder af van de testwaarde. Wanneer dus wordt gekeken naar de CO₂-uitstoot in de praktijk van een gemiddelde nieuwe auto en een gemiddelde auto in het wagenpark dan is het CO₂-verschil kleiner dan de testwaarde doet vermoeden.

Tabel XVI - EU Gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte personenauto's

| Land | Gemiddelde CO ₂ -uitstoot g/km |
|---------------------|---|
| België | 115,9 |
| Bulgarije | 126,1 |
| Cyprus | 122,2 |
| Kroatië | 113,1 |
| Denemarken | 107,1 |
| Duitsland | 127,1 |
| Estland | 132,8 |
| Finland | 118,2 |
| Frankrijk | 110,4 |
| Griekenland | 108,6 |
| Hongarije | 126,6 |
| Italië | 113,4 |
| Letland | 128,8 |
| Litouwen | 127,4 |
| Luxemburg | 127,0 |
| Malta | 110,4 |
| Nederland | 108,4 |
| Oostenrijk | 120,7 |
| Polen | 127,7 |
| Portugal | 104,6 |
| Roemenië | 120,6 |
| Slowakije | 126,1 |
| Slovenië | 119,6 |
| Spanje | 115,0 |
| Tsjechië | 124,4 |
| Verenigd Koninkrijk | 121,1 |
| Zweden | 122,3 |

⁵ TNO, Nederlandse wagenparksamenstelling 2017, 28 (TNO 2018 R10367).

⁶ <https://www.theicct.org/publications/laboratory-road-2018-update>

| | |
|---------------------|-------|
| EU gemiddeld | 118,5 |
|---------------------|-------|

Bron: EUROSTAT

De leden van de fractie van de VVD vragen wat de verwachte CO₂-reductie is van de MRB-fijnstoftoeslag. Met de MRB-toeslag op oude vervuulende dieselauto's wordt beoogd een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland. De MRB-toeslag is bedoeld als een stimulans om deze vervuulende auto's te vervangen voor een schoner exemplaar. De maatregel ziet specifiek op de uitstoot van roetdeeltjes oftewel fijnstof. Door een dieselauto zonder af fabriek roetfilter te vervangen door een dieselauto met een af fabriek roetfilter kan de uitstoot van fijnstof sterk worden teruggebracht. Een bescheiden CO₂-effect is wel mogelijk maar volledig afhankelijk van de CO₂-uitstoot van het vervangende voertuig ten opzichte van het oude voertuig.

De leden van de fractie van de VVD hebben een aantal vragen gesteld over de regeling voor youngtimers. Zij vragen naar de budgettaire opbrengst van deze regeling, hoe deze regeling zich in de afgelopen jaren heeft ontwikkeld, hoe effectief en efficiënt deze regeling is en of deze regeling leidt tot schadelijke neveneffecten. De leden van de fractie van D66 vragen in hoeverre de regeling voor youngtimers in de praktijk vooral uitpakt als een maatregel die de aanschaf en het gebruik van oudere milieubelastende auto's stimuleert. Voor auto's die meer dan vijftien jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen bedraagt de bijtelling voor de auto van de zaak in beginsel 35% van de waarde van de auto (youngtimerregeling). Bij deze youngtimers vormt niet de catalogusprijs de bijtellingsgrondslag, maar de waarde in het economische verkeer van de auto. Dit verschil in percentage en grondslag leidt in beginsel niet tot schadelijke neveneffecten. Het verschil in grondslag voor zogenaamde youngtimers heeft tot doel om dergelijke relatief oude auto's voor een reëel bedrag in de fictie te begrijpen aangezien het auto's betreft waarop veelal al fors is afgeschreven. Met deze wijze van waardering wordt forfaitair zoveel mogelijk aangesloten bij het gemiddeld werkelijk genoten voordeel. Het is moeilijk om iets te zeggen op de vraag of en in hoeverre de youngtimerregeling in de praktijk uitpakt als een maatregel die de aanschaf en het gebruik van oudere milieubelastende auto's stimuleert. Dat is afhankelijk van de vraag in hoeverre het forfait voldoende aansluit bij het werkelijk genoten voordeel. Tijdens het wetgevingsoverleg over het pakket Belastingplan 2019 op 9 november jl. is toegezegd om te proberen in het eerste kwartaal van 2019 een indicatie te geven van het totaalgebruik van youngtimers bij ondernemers.⁷

De leden van de fractie van de VVD vragen waarom het aantal verkochte EV's structureel achterloopt op de raming uit de Wet uitwerking Autobrief II en vragen of in de raming rekening gehouden is met gedragseffecten en wat dit betekent voor de ontwikkeling van het EV-wagenpark. Verder vragen zij wat de beste nieuwe raming is, en als deze cijfers niet beschikbaar zijn of dan een nieuwe raming gevraagd kan worden en deze apart naar de Kamer gezonden kan worden. Op 1 januari 2017 reden er 13.105 EV's rond in Nederland, op 1 januari 2018 waren dit er 21.115 en inmiddels rijden er in Nederland 44.984 EV's rond (peildatum 31 december 2018). In de raming voor de Wet Uitwerking Autobrief II is rekening gehouden met een totaal van 32.950 EV's in 2018. Hoewel het aantal EV's in Nederland – zoals de leden van de fractie van de VVD stellen – een aantal jaren heeft achtergelopen op de raming zien we sinds 2018 dan ook een duidelijke kentering. Het is lastig om met zekerheid te verklaren waarom het aantal EV's tot en met 2017 wat heeft achtergelopen op de raming. Een mogelijke verklaring is dat het aantal betaalbare EV's met een goed accubereik tot 2017 nog relatief beperkt was. Tot 2017 golden er voor PHEV's en zuinige conventionele auto's nog een aantal forse fiscale prikkels waardoor de autokoper destijds wellicht eerder geneigd was nog even te wachten met de keuze voor een EV. In het model waarmee de berekeningen voor de Wet uitwerking Autobrief II gemaakt zijn, zitten verschillende prijselasticiteiten voor verschillende autosegmenten om de gedragsreacties op veranderende fiscale wet- en regelgeving te voorspellen. De verwachting was dat

⁷ https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2018A04468

de fiscale stimulering van de Wet uitwerking Autobrief II zou leiden tot een groei van de jaarlijkse nieuwverkopen waardoor er in 2020 naar verwachting 60.000 tot 65.000 EV's in het wagenpark zullen zijn. Gelet op de recente stijgingen verwacht ik dat het aantal EV's in 2020 hoger zal uitkomen dan verwacht in de raming van de Wet uitwerking Autobrief II. In de Miljoenennota 2020 zal de raming van de fiscale stimulering voor nulemissievoertuigen worden geactualiseerd.

De leden van fractie van de VVD vragen of de conclusie uit Autobrief II dat PHEV's niet als vergroenend worden beschouwd nog steeds overeind blijft staan en vragen of daarbij kan worden ingegaan op het feit dat een PHEV minder CO₂ uitstoot dan een conventionele auto. Daarnaast vragen deze leden of er vergroeningswinst te halen valt uit een overschakeling van conventionele auto's naar PHEV's. Tot slot vragen de leden van de fractie van de PVV om een reactie op het feit dat na het afschaffen van de subsidieregeling voor hybride auto's de verkoopcijfers in elkaar gestort zijn. In Autobrief II is aan de hand van onderzoeken van PRC en TNO, de Algemene Rekenkamer en van de OESO geconcludeerd dat de Nederlandse fiscale prikkels niet meer in verhouding stonden tot de behaalde CO₂-reductie. Deze conclusie geldt ook voor de forse fiscale prikkels die tot 2017 golden voor PHEV's. Uit onderzoek van TNO blijkt namelijk dat de CO₂-uitstoot van PHEV's in de praktijk ver boven de geteste uitstootwaarde ligt.⁸ De verwachting dat PHEV's zich zouden doorontwikkelen tot EV's met een kleine hulpmotor, is vooralsnog niet uitgekomen. Om die redenen is de fiscale behandeling van PHEV's per 1 januari 2017 genormaliseerd. Dit heeft er mede toe geleid dat er in 2017 en 2018 minder PHEV's zijn verkocht dan in de jaren ervoor. Omdat PHEV's – wanneer zoveel als mogelijk op de batterij wordt gereden – doorgaans een lagere CO₂-uitstoot hebben dan conventionele auto's, gelden er nog altijd fiscale voordelen voor deze PHEV's. Zo worden zuinige PHEV's (met een grotere batterij en relatief lage CO₂-uitstoot) gunstig behandeld in de BPM en geldt voor PHEV's een halftarief in de MRB. Op deze wijze wordt de aanschaf en het houden van een PHEV nog altijd gestimuleerd maar wel op een niveau dat meer in verhouding staat tot de behaalde CO₂-winst en de meer volwassen markt van PHEV's.

De leden van de fractie van de VVD vragen welke bijtellingspercentages Nederland hanteert. Voorts vragen zij of ik hun mening deel dat een verlaging van de belastingen in de eerste twaalf maanden op nieuwe auto's een mogelijkheid is om de vergroeningsmaatregelen in de sector te stimuleren. Voor auto's met een datum van eerste toelating (DET) op of na 1 januari 2017 geldt het algemene bijtellingspercentage van 22%. Voor nieuwe auto's vanaf 2017 geldt alleen een milieukorting op de bijtelling als zij emissievrij zijn. Voor dergelijke nieuwe auto's in 2017 en 2018 geldt dat het bijtellingspercentage gedurende 60 maanden met 18-procentpunt wordt verminderd. Deze milieukorting geldt slechts voor de eerste € 50.000 van de catalogusprijs. Voor het meerdere geldt het algemene bijtellingspercentage van 22%. Voor auto's met een DET van vóór 1 januari 2017 is het algemene bijtellingspercentage 25%. Als deze auto's emissievrij zijn wordt het bijtellingspercentage in 2018 met 18-procentpunt verminderd, tenzij op grond van overgangsrecht (de 60 maandenperiode) nog een hogere korting van toepassing is. Tot slot bedraagt voor auto's die meer dan vijftien jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen de bijtelling van in beginsel 35% van de waarde in het economisch verkeer van de auto (youngtimerregeling). Het verlagen van belastingen op nieuwe auto's gedurende de eerste twaalf maanden leidt misschien tot (tijdelijk) iets meer nieuwverkopen die gemiddeld genomen een iets lagere CO₂-uitstoot hebben dan een gemiddelde (oudere) auto in het wagenpark. Bij een dergelijke vorm van stimulering zal echter sprake zijn van grote 'deadweight loss' omdat ook alle auto's die zonder deze stimulering verkocht zouden worden een belastingverlaging krijgen.

De leden van de fractie van de VVD vragen of de staatssecretaris de mening deelt dat nieuwere auto's beter zijn voor het milieu en dat het om die reden wenselijker is dat de consument een nieuwere auto

⁸ TNO, 'Monitoring van plug-in hybride voertuigen PHEVs april 2012 t/m maart 2015' (10 juni 2015).

koopt. Door aanscherpingen van Europese emissienormen voor zowel CO₂ als schadelijke stoffen zoals NO_x en fijnstof worden nieuwe auto's in Europa steeds schoner en zuiniger. Om die reden kunnen nieuwere auto's beter zijn voor het klimaat en milieu dan oudere auto's. Ik ben van mening dat het wenselijk is dat consumenten, bij de keuze voor een nieuwere auto, kiezen voor een auto die goed is voor het klimaat en milieu. Hoewel verjonging van het conventionele wagenpark op termijn kan leiden tot lagere uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen is alleen het kopen van een nieuwere conventionele auto onvoldoende om significant tegemoet te komen aan de klimaatdoelstellingen van dit kabinet. Emissievrije auto's (elektrisch of waterstof) zijn voor wat betreft voertuigemissies op dit moment de schoonste auto's die er zijn. Om die reden stimuleert het kabinet de aanschaf van emissievrije auto's onder meer via forse fiscale prikkels. Deze auto's worden vanwege de vrijstelling in de MRB ook steeds interessanter voor de tweedehands autokoper.

De leden van de fractie van de PVV vragen of er belastinggeld kan worden teruggevraagd indien gesubsidieerde auto's worden verkocht aan het buitenland. Het is vanwege het EU-recht niet mogelijk om fiscale voordelen terug te vragen wanneer fiscaal gestimuleerde auto's worden geëxporteerd.

De leden van de fractie van het CDA vragen wat in 2009 en 2011 de doelstellingen waren voor elektrisch rijden in 2018 en hoeveel geld de overheid daarvoor zou uitgeven. Deze leden vragen of die doelstelling is gehaald en hoeveel geld er werkelijk is uitgegeven via (belasting)subsidies tussen 2010 en nu. Daarnaast vragen de leden van de fractie van het CDA waarom deze doelstellingen niet zijn gehaald maar de kosten een veelvoud zijn geworden en hoe dat in de toekomst voorkomen gaat worden. In de door de leden van de fractie van het CDA aangehaalde publicaties over elektrisch rijden wordt gesproken over een ambitie van zo'n 200.000 elektrische voertuigen in 2020. In het in 2009 geschetste ingroeipad wordt uitgegaan van zo'n 75.000 elektrische auto's in 2018. Een belangrijke kanttekening bij deze cijfers is dat in deze publicaties uit 2009 en 2011, wanneer wordt gesproken over elektrische auto's, wordt bedoeld op zowel PHEV's als EV's. Volgens deze definitie rijden in Nederland, mede als gevolg van de fiscale stimuleringsmaatregelen, 142.736 elektrische auto's rond (waarvan 97.702 PHEV's en 44.984 EV's).⁹ In deze publicaties is echter geen maximum voor de kosten van de fiscale stimulering van elektrisch rijden vastgelegd. Uit onderzoeken van onder meer de OESO, de Algemene Rekenkamer en PRC/TNO is gebleken dat de fiscale prikkels in deze jaren niet altijd in verhouding stonden tot de behaalde CO₂-winst en uiteindelijk ook veel duurder zijn uitgevallen dan oorspronkelijk beoogd. In de tabellen V en VI treffen de leden van de fractie van het CDA een overzicht van de budgettaire derving als gevolg van fiscale stimulering zeer zuinige en emissievrije auto's. Dat de fiscale prikkels in deze jaren niet altijd in verhouding stonden tot de behaalde CO₂-winst ziet hoofdzakelijk op de fiscale stimulering van zeer zuinige en PHEV's. Om herhaling hiervan te voorkomen is met de Wet uitwerking Autobrief II de CO₂-afhankelijkheid van het stelsel van autobelastingen verminderd, de fiscale behandeling van PHEV's genormaliseerd en is de fiscale stimulering meer gericht op emissievrije auto's. Maar ook bij de fiscale stimulering van emissievrije auto's is het – om overstimulering te voorkomen – uiteindelijk noodzakelijk om de stimulering tijdig te versoberen.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar de constatering in het Financieel Jaarverslag 2017 dat de CO₂-uitstoot in 2017 hoger lag dan gedacht en de conclusie in de Evaluatie Wet uitwerking Autobrief II en parallelimport dat de uitstoot grosso modo overeenkomt met de verwachtingen bij Autobrief II. Het gaat bij het Financieel Jaarverslag om de verantwoording van de gerealiseerde inkomsten ten opzichte van de begroting voor 2017, de Miljoenennota 2017. Ten tijde van de Wet uitwerking Autobrief II werd voor 2017 een lichte stijging van de CO₂-uitstoot verwacht ten opzichte van 2016. Ten tijde van het opstellen van de Miljoenennota 2017 (in 2016) werd echter een lichte afname van de gemiddelde CO₂-uitstoot verwacht. In het Financieel Jaarverslag is geconcludeerd dat

⁹ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

de hogere belastingontvangsten mede komen door een andere ontwikkeling in de verdeling van de CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's. Uit de analyse blijkt dat een verschuiving naar zowel auto's met een lagere CO₂-uitstoot (emissievrije en zeer zuinige auto's) heeft plaatsgevonden, als een verschuiving naar (grotere en duurdere) auto's met een hogere CO₂-uitstoot heeft plaatsgevonden. De gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuwverkochte auto's is daarbij grosso modo gelijk gebleven aan de verwachte CO₂-uitstoot ten tijde van Autobrief II. De verschuiving naar grotere/duurdere auto's met een hogere CO₂-uitstoot heeft door de sterk progressieve tarieven van de BPM een groter effect op de BPM-ontvangsten dan de verschuiving naar auto's met een lagere CO₂-uitstoot.

De leden van de fractie van het CDA vragen te bevestigen dat het effect van de wijziging in de BPM per 1 januari 2017 waarbij het vaste bedrag is verdubbeld, bij een relevant aantal nieuwe BPM-auto's (dus zonder de aantallen nieuwe zogenoemde EV-auto's) van 408.000 en parallel geïmporteerde auto's (204.000), de meeropbrengst in 2017 al is verklaard voor een bedrag van afgerond € 110 miljoen. Verder vragen de leden of het bovendien klopt dat de verhoging van het tarief in de tweede schijf van € 124 euro naar € 145 heeft geleid tot een meeropbrengst van afgerond € 200 miljoen (uitgaande van de relevante aantallen van 408.000 nieuwe verkopen en 204.000 parallel geïmporteerde auto's), of het verder klopt dat de stijging van 38.000 meer verkochte BPM-auto's in 2017 leidt tot een meeropbrengst van afgerond € 150 miljoen en of het voorts klopt dat de verkoop van 30.000 extra parallelimport-BPM-auto's in 2017 leidt tot een meeropbrengst van € 40 miljoen (op basis van het gemiddelde BPM-bedrag per parallel geïmporteerde auto van stel een derde deel van het gemiddelde BPM-bedrag per nieuwe auto, naar beneden afgerond: € 1300). De leden van de fractie van het CDA vragen in het licht van bovenstaande financiële factoren uit te leggen waarom mensen in 2017 auto's hebben gekocht met een (gemiddeld) hogere CO₂-uitstoot, terwijl tot een bedrag van € 500 miljoen aan meeropbrengst te verklaren is. In 2017 zijn circa 405.000 nieuwe niet-EV-auto's verkocht en circa 207.000 niet-EV-auto's parallel geïmporteerd. Met de verhoging van de vaste voet in de BPM is met de totale niet-EV nieuwverkopen en parallelimport in 2017 inderdaad circa € 110 miljoen gemoed in 2017. De verhoging van het tarief in de tweede schijf zorgt in 2017 voor circa € 120 miljoen extra opbrengst met de totale niet-EV nieuwverkopen en parallelimport in 2017. Daarnaast zijn echter ook de tarieven in de nulde en eerste schijf verlaagd met een effect van circa € 200 miljoen. Deze schuif tussen vaste voet, nulde, eerste en tweede schijf levert in totaal dus circa € 30 miljoen op, waar deze ex ante budgettair neutraal is ingeboekt. Het aantal meer verkochte niet-EV-auto's in 2017 bedraagt circa 28.000. Met een gemiddelde BPM van circa € 4700 leidt dit tot een opbrengst van circa € 130 miljoen. De circa 29.000 extra parallel geïmporteerde niet-EV-auto's met een gemiddelde BPM van circa € 1700 zorgen voor een opbrengst van circa € 50 miljoen. In de partiële berekeningen van de leden van de fractie van het CDA zit echter een dubbelrekening, omdat de extra nieuwverkopen en parallelimport van niet-EV-auto's zowel los bezien worden als meegenomen worden in de totale aantallen. De meeropbrengst in de BPM in 2017 ten opzichte van 2016 komt voor een deel doordat er in 2017 vrijwel geen PHEV's meer verkocht zijn. In plaats daarvan zijn met name auto's gekocht die in de tweede schijf vallen, terwijl verwacht was dat in de plaats daarvan zuinig(er)e auto's gekocht zouden gaan worden. Daarnaast zijn de CO₂-grenzen in de BPM-tabel aangescherpt, om gelijke tred te houden met het jaarlijks zuiniger worden van nieuwe auto's, terwijl de verkochte auto's in 2017 gemiddeld genomen niet zuiniger zijn geworden dan in 2016.

De leden van de fractie van het CDA vragen om een reactie op de vrees van deze leden dat doordat de BPM-tarieven in 2019 niet worden gewijzigd sterk vervuilende auto's qua BPM te gunstig geprijsd zijn ten opzichte van een zuinigere nieuwe auto. Wellicht verwijzen de leden van de fractie van het CDA hier naar de mogelijkheid dat een autokoper kiest voor een gebruikte auto uit het buitenland in plaats van een nieuwe auto. Het ligt niet in de rede om aan te nemen dat autokopers die overwegen een nieuwe auto te kopen uitwijken naar een oude sterk vervuilende auto uit het buitenland. Deze autokopers kiezen dan wellicht eerder voor een jonge gebruikte auto. Tot op heden is echter niet gebleken dat de import van jonge gebruikte auto's significante invloed heeft op de nieuwverkopen.

Daarnaast is het belangrijk om te benadrukken dat de BPM doorwerkt op de prijs van auto's op de tweedehandsmarkt (inclusief geïmporteerde gebruikte auto's). Het is daarom nog maar de vraag of een verandering in de BPM-tarieven zal leiden tot een (blijvende) andere prijsverhouding tussen nieuwe en gebruikte auto's.

De leden van de fractie van D66 vragen om een reactie op de bevindingen in de PBL-publicatie over fiscale vergroening en de auto van de zaak¹⁰, meer specifiek met betrekking tot het mobiliteitsbudget. Zij vragen voorts of onderzoek wordt gedaan naar de invloed van het fiscale kader op de invullingen van het mobiliteitsbudget en de daaruit voortvloeiende milieueffecten. Met betrekking tot het in het rapport genoemde mobiliteitsbudget merkt het kabinet op dat uit het rapport niet blijkt hoe de toepassing van dit budget precies wordt vormgegeven. De specifieke uitwerking van een mobiliteitsbudget is bepalend voor de fiscale gevolgen. Om die reden kan ik de invloed van het fiscale kader op de invullingen van het mobiliteitsbudget en de daaruit voortvloeiende milieueffecten niet beoordelen. In zijn algemeenheid geldt dat binnen de huidige (fiscale) wettelijke kaders de werkgever al veel mogelijkheden heeft om beleid te voeren op het zo milieuvriendelijk mogelijk reizen ten behoeve van de zaak en het woon-werkverkeer.

De leden van de fractie van D66 vragen of er meer inzicht is in de onderliggende redenen voor de veranderende consumentenvoorkeuren en de verschuiving naar oudere, luxere auto's naast bijvoorbeeld de rol die de economische conjunctuur speelt. Daarnaast vragen deze leden of de staatssecretaris deze verandering als prikkel ziet om extra in te zetten op het doel om te zorgen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn. Het is lastig om algemene uitspraken te doen over eventuele onderliggende redenen voor de veranderende consumentenvoorkeuren. Uiteindelijk kunnen allerlei zaken een rol spelen bij de keuze van de consument zoals het aanbod van auto's, het beschikbare budget, de mate van klimaatbewustzijn, en eventueel aanwezige, al dan niet fiscale, prikkels. Maar in zijn algemeenheid is het zo dat mensen in economisch betere tijden grotere en luxere auto's kopen. Als gevolg van de Wet uitwerking Autobrief II gelden tot en met 2020 stevige fiscale stimuleringsmaatregelen voor emissievrije auto's. De voorstellen van het Klimaatoverleg bevatten fiscale maatregelen die een bijdrage leveren aan de ambitie dat in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn. Op dit moment is het kabinet in afwachting van de doorrekening van deze voorstellen.

De leden van de fractie van D66 vragen hoe de vervuilende dieselauto's, die met name schadelijk zijn voor de luchtkwaliteit, versneld het wagenpark kunnen uitstromen. Ik streef ernaar de MRB-fijnstoftoeslag voor oude vervuilende dieselauto's in te voeren per 1 januari 2020. Deze toeslag geeft bezitters van een oude vervuilende dieselauto een extra prikkel om het oude exemplaar te vervangen door een schonere nieuwe auto. Naast deze toeslag in de MRB is het fiscale instrumentarium niet geschikt om gericht te sturen op de uitstroom van oude vervuilende dieselauto's.

De leden van de fractie van D66 vragen of nader ingegaan kan worden op de signalen dat voor EV's soms lange leveringstijden gelden en dat deze auto's niet altijd leverbaar zijn. De leden vragen om wat voor duur het gaat, hoe vaak het voorkomt dat deze auto's niet leverbaar zijn en wat de oorzaken zijn van deze leveringsproblemen en of dit ook speelt bij emissievrije voertuigen voor doelgroepenvervoer. Zoals blijkt uit de overzichten van de RVO komen er steeds meer betaalbare EV's met een goed accubereik op de markt. Uit contacten met marktpartijen blijkt dat de levertijd van de meeste EV-modellen – net als bij conventionele auto's - enkele maanden bedraagt. In een enkel geval loopt de levertijd op tot een half jaar of een jaar. Op dit moment is nog geen informatie voor handen over levertijden van emissievrije voertuigen voor doelgroepenvervoer. Het aanbod van zeer zuinige en emissievrije voertuigen voor het zorg- en doelgroepenvervoer wordt later dit jaar meegenomen in de monitoring van de effecten van de afschaffing van de BPM-teruggaaf voor taxi's en openbaar vervoer

¹⁰ <http://www.pbl.nl/publicaties/fiscale-vergroening-en-de-auto-van-de-zaak>

naar aanleiding van de motie Van Weyenberg. Voor EV's gelden forse fiscale voordelen waardoor deze auto's, met name bij zakelijke rijders, erg populair zijn. Ook in het buitenland neemt de vraag naar EV's toe. Hierdoor is het mogelijk dat de vraag naar EV's – vooral bij recent geïntroduceerde modellen - op dit moment soms hoger is dan het aanbod. Dat kan in bepaalde gevallen leiden tot een langere levertijd. Het is verwachting dat deze hoge vraag naar EV's op termijn zal leiden tot een groter aanbod.

De leden van de fractie van D66 vragen of bij de fiscale vergelijking van EV, PHEV, HEV, benzine en diesel ook ingegaan kan worden op de terugverdientijd van de EV in aanschaf en gebruik ten opzichte van de andere type auto's. EV's zijn duurder in aanschaf, maar EV's zijn ongeveer de helft goedkoper in onderhoud en ook de brandstof is ongeveer de helft goedkoper. De terugverdientijd hangt af van het verschil in prijs tussen een EV en een vergelijkbare niet-EV en het aantal gereden kilometers. In onderstaande tabellen XVII en XVIII is voor een aantal nieuwe auto's gekocht in 2018 een berekening gemaakt van de terugverdientijd. Hierbij is gebruik gemaakt van de rekentool van de ANWB voor een indicatie van de autokosten. In de kosten per maand zijn onderhoudskosten, reparatiekosten, verzekering, afschrijving en MRB meegenomen.

Tabel XVII - Terugverdientijd Volkswagen e-Golf

| | Volkswagen Golf | Volkswagen e-Golf | terugverdientijd in jaren |
|---------------------------|-----------------|-------------------|---------------------------|
| Aanschafprijs € | 32.220 | 38.490 | |
| Kosten per maand € | | | |
| 12000 km/jaar | 633 | 605 | 18,4 |
| 20000 km/jaar | 747 | 712 | 15,0 |
| 30000 km/jaar | 925 | 846 | 6,6 |

Tabel XVIII - Terugverdientijd Nissan Leaf

| | Nissan Pulsar | Nissan Leaf | terugverdientijd in jaren |
|---------------------------|---------------|-------------|---------------------------|
| Aanschafprijs € | 27.490 | 33.990 | |
| Kosten per maand € | | | |
| 12000 km/jaar | 617 | 572 | 12,0 |
| 20000 km/jaar | 733 | 676 | 9,6 |
| 30000 km/jaar | 944 | 806 | 3,9 |

De leden van de fractie van D66 vragen of de ontwikkelingen in de tweedehandsmarkt voor PHEV's en EV's parallel of uit elkaar lopen en welke niet-fiscale alternatieven uitkomst zouden kunnen bieden voor het inspelen op stimuleringsmaatregelen in andere landen. De leden van de fractie van de SP vragen waarom de staatssecretaris – met het oog op de mogelijke export van (PH)EV's – niet overweegt om met subsidies voor bijvoorbeeld laadpalen de aanschaf van tweedehands (PH)EV's te stimuleren en deze voertuigen voor de Nederlandse tweedehandsmarkt te behouden. EV's en PHEV's zijn voor de Nederlandse tweedehandsmarkt interessant vanwege de gunstige fiscale behandeling in de MRB. Tot en met 2020 geldt een vrijstelling in de MRB voor EV's en een halftarief voor PHEV's. Voor de fiscale behandeling van (PH)EV's na 2020 zijn voorstellen gedaan vanuit het Klimaatoverleg. Het is mogelijk dat een deel van de (PH)EV's voertuigen geëxporteerd zal worden. De onderstaande tabel XIX geeft inzicht in de export van EV's en PHEV's vanaf 2016 (bron: RVO.nl). Uit de cijfers blijkt dat de export van zowel EV's als PHEV's toeneemt. Zoals ik in mijn brief van 5 juli 2018 heb aangegeven is de mate waarin deze voertuigen mogelijk geëxporteerd gaan worden grotendeels

afhankelijk van het verschil in vraag en aanbod van deze auto's in andere landen. Het verschil in vraag en aanbod van (PH)EV's in andere landen wordt deels bepaald door de aldaar bestaande stimuleringsmaatregelen. Het is ondoenlijk om met het Nederlandse fiscale instrumentarium kosteneffectief in te spelen op buitenlandse vraag en buiten Nederland bestaande stimuleringsmaatregelen voor (tweedehands) (PH)EV's. Wellicht is het - zoals de leden van de fractie van de SP aangeven - mogelijk om met niet-fiscale alternatieven zoals bijvoorbeeld parkeerbeleid en beschikbaarheid van laadinfrastructuur gericht in te spelen op de behoefte van de potentiële koper van een tweedehands EV of PHEV. Dit kabinet streeft daarom naar voldoende laadinfrastructuur voor de uitrol van een emissievrij wagenpark, uitgangspunt daarbij is dat de levering en de exploitatie van de laadinfrastructuur primair de verantwoordelijkheid van de marktpartijen blijft. In de 'Nationale Agenda Laadinfrastructuur' zijn afspraken gemaakt om te zorgen dat het voor de consument aantrekkelijk is om elektrisch te rijden en daarbij overal in Nederland op een eenvoudige en een eenduidige manier gebruik te kunnen maken van de laadinfrastructuur.

Tabel XIX – Export (PH)EV's

| | 2016 | 2017 | 2018 |
|-------------|------|-------|-------|
| EV | 545 | 630 | 1.460 |
| PHEV | 923 | 3.056 | 5.088 |

Bron: RVO.nl

De leden van de fractie van D66 vragen of de staatssecretaris kan bevestigen dat met de zin dat "het kabinet het op de lange termijn belangrijk vindt om een volgende stap te zetten in de transitie naar emissievrij rijden" wordt bedoeld dat vanaf 2030 alle nieuwverkoop 100% nul-emissie is. Dit kabinet heeft in het regeerakkoord opgenomen dat alle nieuwverkochte auto's vanaf 2030 emissievrij zijn en dat de fiscale stimulering in lijn wordt gebracht met dit streven. De fiscale stimuleringsmaatregelen uit de Wet uitwerking Autobrief II leveren een bijdrage aan dit streven. Het klimaatoverleg heeft voorstellen gedaan voor de fiscale stimulering van emissievrije auto's tot en met 2030. Het kabinet is in afwachting van de doorrekening van deze voorstellen.

De leden van de fractie van D66 vragen of het toewerken naar bijvoorbeeld meer deelauto's en externe effecten van autobezit zoals de gevolgen voor de publieke ruimte meespelen bij de overwegingen rond autobelastingen, zoals de BPM. Het primaire doel van belastingheffing is het genereren van inkomsten ter financiering van de overheidsuitgaven. Tegelijkertijd is het mogelijk om via fiscale prikkels beleidsdoelen na te streven. Voor wat betreft het huidige stelsel van autobelastingen wordt daarom bijvoorbeeld ingezet op het stimuleren van de aankoop van een emissievrij auto. Via de BPM krijgt de autokoper een forse prikkel om te kiezen voor de meest CO₂-zuinige auto. Het huidige fiscale instrumentarium is echter niet geschikt om specifiek en gericht te sturen op een bepaald gebruik van de auto, zoals autodelen. Voor wat betreft het toewerken naar deelauto's en het meewegen van de gevolgen van autobezit voor de publieke ruimte ben ik daarom van mening dat gericht (lokaal) beleid passender is dan een generiek instrument als de fiscaliteit.

De leden van de fractie van GroenLinks stellen dat het ontbreken van een gebalanceerd bonus-malus systeem in ons fiscale vergroeningsbeleid ertoe heeft geleid dat onder Autobrief I de belastinginkomsten fors zijn afgenomen en vragen om een reactie. Het heffen van belastingen is primair bedoeld om overheidsuitgaven te financieren. Bijkomend kunnen in het fiscale stelsel vergroeningsprikkels worden ingebouwd. Het blijft daarbij belangrijk om te benadrukken dat het hier gaat om inherent tegengestelde doelen: wijzigt het gedrag zoals de beleidsmaker beoogde, dan zakken de belastinginkomsten in. Ten tijde van Autobrief I is de CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's sneller gedaald dan verwacht. Enkele oorzaken hiervan zijn gedragsverandering van de Nederlandse autokoper en het sneller dan verwacht CO₂-zuiniger worden van nieuwe auto's. Daarbij

speelde het zoveel mogelijk benutten van testflexibiliteiten door fabrikanten ook een rol. Destijds is ervoor gekozen om de BPM niet te verhogen na deze tegenvallers. De opbrengst van met name de BPM is in de periode 2008 – 2015 mede hierdoor fors afgenomen. Daarbij moeten we achteraf concluderen dat het fiscale voordeel in deze periode niet altijd in verhouding stond tot de behaalde CO₂-winst. In Autobrief II is daarom geschreven dat stabiele belastinginkomsten en kosteneffectieve vergroeningsprikkels uitgangspunten moeten zijn voor een gebalanceerd systeem van autobelastingen.

De leden van fractie van GroenLinks merken op dat door het beleid van de afgelopen jaren zuinige auto's duurder zijn geworden en onzuinige auto's goedkoper, waardoor het wagenpark als geheel minder zuinig is geworden. Deze leden merken op dat auto's door EU-regels steeds zuiniger worden en dat Nederlands beleid die winst teniet doet en vragen of deze analyse wordt gedeeld. Door aanscherpingen van Europese uitstootnormen worden nieuwe auto's in de EU gemiddeld steeds schoner en zuiniger. Als gevolg van fiscale maatregelen in onder meer de BPM, MRB en de bijtelling is de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's in Nederland harder gedaald dan in de rest van Europa. Op dit moment is de gemiddelde CO₂-uitstoot van een nieuwe auto in Nederland nog altijd een van de laagste in de EU. Ik deel dan ook niet de analyse van de leden van fractie van GroenLinks dat Nederlands beleid de Europese milieuwinst teniet doet. Nederlands beleid heeft er juist toe geleid dat nieuwverkochte auto's in Nederland zuiniger zijn. Daarnaast brengen de leden van de fractie van GroenLinks naar voren dat auto's de afgelopen decennia in aanschaf en gebruik steeds goedkoper zijn geworden en dat er ook minder belasting op auto's wordt betaald. De leden van de fractie van GroenLinks vragen daarnaast of het kabinet het daarom eens is met de stelling dat overheidsbeleid heeft gezorgd voor continuering van de problemen die we hebben met de auto zoals files, verstopte steden en toename van de CO₂-uitstoot. In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat auto's betrouwbaarder zijn geworden en daardoor minder onderhoud vergen. Nieuwere auto's verbruiken vaak ook minder brandstof. Ook is het aantal auto's in Nederland de afgelopen jaren toegenomen (van ruim 6,3 miljoen in 2000 naar bijna 8,4 miljoen in 2018 (bron: CBS)). De stelling dat overheidsbeleid ten grondslag ligt aan deze ontwikkelingen onderschrijf ik echter niet. Zoals hierboven aangegeven leiden fiscale prikkels ertoe dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's de afgelopen jaren fors is afgenomen. Het is bovendien niet de taak of de beleidsmatige doelstelling van de overheid om via fiscale prikkels autobezit te ontmoedigen, hooguit om via al dan niet fiscale prikkels te sturen op negatieve externe effecten. Zo leiden de fiscale stimuleringsmaatregelen voor emissievrije auto's niet alleen tot CO₂-reductie maar kunnen deze maatregelen ook bijdragen aan de kabinetsdoelstellingen voor betere kwaliteit van leefomgeving (bevorderen gezonde lucht en reductie geluidshinder), zoals beschreven in het regeerakkoord, en het beperking van gezondheidsschade als gevolg van luchtverontreiniging.¹¹

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de staatssecretaris het eens is met de gedachte dat belastingbeleid op BPM, MRB en bijtelling gericht moet zijn om de betere keuze te stimuleren en de slechtere keuze te ontmoedigen. Daarnaast vragen deze leden of de mening wordt gedeeld dat dit beleid niet gepaard hoeft te gaan met een complexer systeem, dat de belasting direct gekoppeld moet worden aan de uitstoot van de auto met een extra malus voor dieselauto's, dat de marktverstoring die dit teweeg brengt zeer wenselijk is en dat perverse prikkels die hebben geleid tot forse overstimulering zoals bijvoorbeeld de Mitsubishi Outlander en vergelijkbare voertuigen zouden moeten verdwijnen. De primaire functie van het belastingstelsel is het genereren van inkomsten ter financiering van de overheidsuitgaven. Daarnaast is het in bepaalde gevallen mogelijk om fiscale prikkels in te zetten voor klimaat- en milieudoelstellingen. Hoewel vergroening niet altijd het doel is van de vormgeving van het stelsel van autobelastingen, sluit het stelsel wel grotendeels aan bij de door de leden van de fractie van GroenLinks genoemde vergroeningscriteria. De CO₂-uitstoot is de

¹¹ <https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2018/01/23/gezondheidswinst-door-schonere-lucht>

heffingsgrondslag van de BPM en de MRB is gebaseerd op het gewicht van de auto waardoor zwaardere auto's meer belasting betalen. Daarnaast gelden in zowel de BPM als de MRB forse dieseltolagen waardoor dieselauto's voor veel Nederlanders minder aantrekkelijk zijn. En tot slot gelden er forse fiscale voordelen voor emissievrije auto's (vrijstelling van BPM en MRB en een milieukorting op de bijtelling waardoor deze per saldo uitkomt op 4%). En net als de leden van de fractie van GroenLinks ben ik van mening dat overstimulering zoveel als mogelijk moet worden voorkomen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of we er niet aan ontkomen om nu al te beginnen met het ontwikkelen van een systeem voor autobelastingen dat direct het gebruik ervan belast. Het kabinet signaleert dat bij de partijen van het klimaatoverleg de overtuiging bestaat dat op termijn – mede door de transitie naar emissievrij rijden – nagedacht moet worden over het opvangen van het deels wegvallen van enkele bestaande belastinggrondslagen. Dit kabinet heeft toegezegd om verbeteringen van het belastingstelsel te inventariseren en bouwstenen klaar te leggen voor een volgend kabinet. Het onderzoek naar mogelijkheden om zogenoemde endogene derving op te vangen maakt hier deel van uit. In het regeerakkoord is echter opgenomen dat er in deze regeerperiode geen vorm van kilometerheffing wordt ingevoerd.

De leden van de fractie van GroenLinks stellen dat het uitstel van de MRB-toeslag voor oude vervuillende dieselauto's heeft geleid tot een onterechte besparing voor eigenaren van zo'n auto en geven aan dat om die reden een extra verhoging van dit tarief nodig is. Net als de leden van de fractie van GroenLinks ben ik van mening dat een prikkel voor eigenaren van oude vervuillende dieselauto's belangrijk is om de uitstroom van deze auto's uit het wagenpark te versnellen. Ik ben echter niet van mening dat het gerechtvaardigd is om deze toeslag te verhogen omdat de maatregel om uitvoeringstechnische redenen een jaar is uitgesteld.

De leden van de fractie van de SP vragen welke risico's weggenomen worden door de bijtellingscategorieën minder CO₂-afhankelijk te maken. Tevens vragen deze leden naar de effecten op de gemiddelde CO₂-uitstoot van het Nederlands wagenpark van het terugbrengen van het aantal bijtellingscategorieën van vier naar twee. Daarnaast verbazen de leden van de fractie van de SP zich over het feit dat marktverstoring een reden is om de korting op de bijtelling voor emissiearme auto's af te schaffen omdat elke vorm van regulering marktverstoring werkt. Deze leden vragen daarom waarom het kabinet op de rem trapt. En tot slot vragen deze leden hoe groot de kans wordt geacht dat fabrikanten uit zichzelf versneld gaan innoveren en vergroenen wanneer landen als Nederland de aankoop van emissiearme auto's niet meer stimuleren. De Europese Unie verplicht autofabrikanten – via de zogenoemde fabrikantennorm of bronbeleid – de CO₂-uitstoot van hun nieuwe auto's stapsgewijs te verlagen. Om deze norm in de toekomst te halen zullen autofabrikanten een steeds groter deel van de nieuwe auto's moeten elektrificeren (PHEV, EV of waterstof). Deze fabrikantennorm leidt er daarom toe dat autofabrikanten – ook zonder fiscale stimulering in Nederland of elders in Europa – zullen moeten innoveren en vergroenen. Bovenop dit Europese bronbeleid heeft Nederland de afgelopen tien jaar ook via fiscale stimulering ingezet op het verlagen van de CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's. Uit onderzoeken van onder meer de OESO, de Algemene Rekenkamer en PRC/TNO blijkt echter dat de fiscale voordelen voor CO₂-zuinige auto's niet altijd in verhouding stonden tot de CO₂-winst. De kortingen op de bijtelling voor zuinige auto's waren – mede vanwege de sterke overlap met de Europese CO₂-normen voor autofabrikanten - daarom geen kosteneffectief vergroeningsbeleid. Daarnaast maakt een veelheid aan bijtellingscategorieën het stelsel van autobelastingen complex en minder overzichtelijk voor burgers en bedrijven. Tot slot leidden de noodzakelijke jaarlijkse aanpassingen van de CO₂-grenzen in de bijtelling tot een flinke marktverstoring, waardoor sommige modellen het ene jaar massaal en het jaar daarna weer helemaal niet worden verkocht. Hoewel het klopt dat – zoals de leden van de fractie van de SP aangeven – fiscale stimulering leidt tot marktverstoring, achtte het vorige kabinet deze mate van marktverstoring

onwenselijk. Het vorige kabinet heeft op basis van deze onderzoeken daarom onder meer besloten het stelsel van autobelastingen minder CO₂-afhankelijk te maken en de fiscale stimulering meer te richten op emissievrij rijden. In de Wet uitwerking Autobrief II is daarom reeds vastgelegd dat het aantal bijtellingscategorieën per 1 januari 2017 wordt teruggebracht van vier naar twee. Het CO₂-effect van specifiek het terugbrengen van de CO₂-bijtellingscategorieën van vier naar twee op het gehele wagenpark is niet bekend. Het gehele pakket aan maatregelen van de Wet uitwerking Autobrief II is doorgerekend door PRC/TNO. Uit deze doorrekening volgde de verwachting dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's in 2017 licht zou stijgen ten opzichte van 2016. Vanaf 2018 verwacht TNO/PRC weer een dalende trend uitgaande van grotere aantallen emissievrije nieuwverkopen en autonome vergroening als gevolg van de Europese fabrikantennorm. Voor wat betreft 2017 is de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's inderdaad licht toegenomen ten opzichte van 2016. In 2018 is het aantal emissievrije auto's fors toegenomen (van 21.115 op 1 januari 2018 naar 44.984 op 31 december 2018). De gemiddelde CO₂-uitstoot over 2018 is nog niet bekend.

De leden van de fractie van de PvdA zijn van mening dat nog steeds een stevige fiscale subsidie geldt voor volledig elektrische auto's en vragen nader te motiveren waarom het kabinet geen wijzigingen overweegt op dit punt. Bij het luxere segment emissievrije voertuigen is het voordeel van de korting op de bijtelling in absolute termen groter aangezien de korting een percentage is van de catalogusprijs. Met ingang van 1 januari 2019 is de korting op de bijtelling voor volledig emissievrije auto's begrensd tot een catalogusprijs van € 50.000. Deze begrenzing draagt bij aan het voorkomen van overstimulering, staat vergroening in de duurdere autosegmenten niet in de weg en leidt tot een meer gelijkmatige verdeling van de fiscale voordelen voor elektrisch rijden.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of het kabinet verdere wijzigingen wil overwegen om grote dure diesels te ontmoedigen. Daarnaast vragen de leden van de fractie van de PvdA hoe wordt voorkomen dat de Nederlandse markt wordt overspoeld met oude dieselauto's uit Duitsland. Voor dieselauto's gelden in Nederland forse toeslagen in zowel de BPM als de MRB. Het rijden van een dieselauto is gemiddeld genomen daarom pas interessant bij een jaarkilometrage van zo'n 25.000 à 30.000 kilometer. Gemiddeld rijden Nederlanders echter slechts circa 13.000 kilometer per jaar.¹² Het houden en aanschaffen van een dieselauto is voor de meeste Nederlanders dan ook niet aantrekkelijk. Mede als gevolg van deze fiscale behandeling heeft Nederland, in vergelijking tot veel andere Europese landen, een zeer laag aandeel dieselauto's in zowel de nieuwverkopen als het gehele wagenpark. Op dit moment is er dan ook geen reden om aan te nemen dat Duitse dieselauto's de Nederlandse markt zullen overspoelen. De verwachting is dat een deel van de Duitse dieselauto's geëxporteerd zal worden naar andere Europese landen. De import van dieselauto's naar Nederland lijkt op dit moment af te nemen. Dat neemt niet weg dat tijdens de behandeling van het Belastingplan 2019 is toegezegd de instroom van dieselauto's te monitoren en uw Kamer te informeren indien sprake is van een sterke toename van dieselauto's uit Duitsland.

¹² <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/80428ned/table?ts=1547547338624>

3. Onderzoek naar WLTP-testmethode en BPM

De leden van de fractie van de VVD vragen om een uiteenzetting van wat zorgt voor de verhoging in BPM voor precies dezelfde auto's na 1 september 2018. Met deze vraag lijken deze leden te verwijzen naar de in Europa vastgelegde datum waarop alle nieuwe auto's conform de nieuwe WLTP-testmethode getest moeten zijn. Alle WLTP-geteste auto's krijgen ook een CO₂-uitstoot conform de oude NEDC-testmethode. Dit NEDC CO₂-uitstootcijfer is de heffingsgrondslag voor de BPM. Om inzicht te krijgen in de gevolgen van de WLTP en de NEDC CO₂-uitstoot van WLTP-auto's is TNO gevraagd onderzoek te doen. Dit onderzoek heb ik uw Kamer in oktober toegestuurd.¹³ Om te voorkomen dat de totale BPM-opbrengst ten gevolge van de WLTP stijgt, is het relevant te kijken naar de gemiddelde CO₂-uitstoot van alle nieuwe auto's. In het onderzoek van TNO ligt de nadruk daarom niet op het vergelijken van individuele auto's. TNO geeft aan dat WLTP-auto's gemiddeld genomen zwaarder en duurder zijn en over meer motorvermogen beschikken dan hun 'vergelijkbare' NEDC-voorgangers. De tot op heden in Nederland geregistreerde WLTP-auto's zijn gemiddeld genomen dan ook andere auto's dan NEDC-auto's en hebben dus ook een andere NEDC CO₂-uitstoot.

De leden van de fractie van de VVD vragen naar de redenen waarom het onmogelijk is om eerder dan 1 januari 2020 met een aangepaste, op WLTP-waarden gebaseerde, BPM-tabel te komen. De leden van de fractie van de PVV vragen op welke manier het realiseerbaar is om de overgang van de NEDC naar de WLTP budgettair neutraal te laten verlopen. Het kabinet streeft ernaar om de totale BPM-opbrengst niet te laten stijgen, enkel als gevolg van de WLTP. Bij de omzetting naar een op WLTP-uitstootwaarden gebaseerde BPM-tabel is dan ook grote zorgvuldigheid geboden. Om te komen tot een BPM-tabel waarbij de totale BPM-opbrengst grosso modo gelijk blijft is voldoende inzicht nodig in de WLTP CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in Nederland. Tot op heden is er onvoldoende data beschikbaar om een zorgvuldige omzetting naar een op WLTP-uitstootwaarden gebaseerde BPM-tabel te maken. TNO verwacht dat het aantal WLTP-auto's in Nederland, voor alle automodellen, vanaf begin 2019 zal gaan toenemen. De WLTP-uitstootdata die vanaf begin 2019 beschikbaar komen, bieden TNO de mogelijkheid om een meer volledig beeld van de ontwikkeling van de WLTP CO₂-uitstoot en eventuele veranderingen in het wagenpark te vormen. TNO rapporteert in mei 2019 over de analyses van de dan beschikbare data. Aan de hand van dit TNO-rapport wordt bezien of het mogelijk is om per 1 januari 2020 een op WLTP-testresultaten gebaseerde BPM-tarief tabel in de wet op te nemen. Het invoeren van een op WLTP-testresultaten gebaseerde BPM-tarief tabel is daarom in ieder geval niet mogelijk voor 1 januari 2020. Dit betekent dat in ieder geval tot 1 januari 2020 de NEDC CO₂-uitstoot de heffingsgrondslag van de BPM blijft.

De leden van de fractie van het CDA vragen op welke wijze de staatssecretaris zich tot nu toe heeft ingezet om de BPM-opbrengst niet te laten stijgen door de nieuwe testmethode. Met het oog op monitoring van de Europese fabrikantennorm krijgen alle WLTP-geteste auto's in ieder geval tot en met 2020 ook een CO₂-uitstoot conform de NEDC. Deze NEDC CO₂-uitstoot van WLTP-auto's kan zijn berekend door het rekenmodel CO₂mpas. Dit Europese rekenmodel is – in samenwerking met autofabrikanten – zo opgesteld dat het in beginsel leidt tot dezelfde CO₂-uitstoot als dit voertuig zou zijn getest overeenkomstig de NEDC. Een andere mogelijkheid die autofabrikanten hebben, is ervoor te kiezen om WLTP-auto's ook conform de NEDC te testen. In Overige fiscale maatregelen 2017 is daarom geregeld dat voor de berekening van de BPM op WLTP-geteste auto's gebruik gemaakt kan worden van de NEDC CO₂-uitstoot van deze WLTP-auto's. Door deze NEDC CO₂-uitstoot van WLTP-auto's te gebruiken is het voor Nederland mogelijk om de huidige BPM-tarieven te handhaven totdat een nieuwe, op WLTP-testresultaten gebaseerde, BPM-tarief tabel in de wet opgenomen kan worden. Op deze wijze zorgt het kabinet ervoor dat de totale BPM-opbrengst niet stijgt alleen als gevolg van de nieuwe WLTP-testmethode gedurende de jaren dat van WLTP-auto's ook NEDC CO₂-uitstootcijfers beschikbaar zijn.

¹³ Kamerstukken II 2018/19, 32 800 nr. 46, bijlage.

De leden van de fractie van het CDA wijzen het kabinet op eerdere toezeggingen:

- “Het kabinet gaat bij deze technische omzetting uit van budgettaire neutraliteit”.¹⁴
- “Het schijventarief gebaseerd op de CO₂-uitstoot van het voertuig blijft voor het overige overigens in stand”.¹⁵

Verder wijzen deze leden erop dat de ambtsvoorganger van de staatssecretaris juist had aangegeven dat de BPM-tarieven zouden gaan dalen totdat in 2020 een tarief van 12% wordt bereikt.¹⁶ De leden van de fractie van het CDA vernemen graag hoe dit zich verhoudt met de wijziging van de BPM-tarieven per 1 januari 2017, namelijk een stijging van de vaste voet, gecombineerd met een fors hoger tarief in de tweede schijf¹⁷, dit is de schijf (100 tot 150 gram) waarin een groot deel van de auto's valt. Het klopt dat de vaste voet verhoogd is in 2017 en dat het tarief in de tweede schijf ook verhoogd is. Daar staat echter tegenover dat de tarieven in de nulde en eerste schijf verlaagd zijn. Deze maatregelen waren budgetneutraal beoogd, maar blijken achteraf per saldo een beperkte opbrengst te kennen. De BPM-tarieven worden in de periode 2017–2020 stapsgewijs afgebouwd met in totaal 14,7%, maar niet met gelijke stappen. In 2017 zijn de tarieven met een eerste beperkte stap van 0,96% verlaagd. Deze afbouw van de BPM-tarieven geldt echter niet voor de dieseltoeslag in de BPM en PHEV's worden per 2017 meer als normale auto's behandeld in de BPM. Per saldo werd daarom op voorhand een zeer beperkt opwaarts budgettair effect van € 6 miljoen als gevolg van beleid ingeschat.¹⁸ De wijzigingen in de BPM-tarieven per 1 januari 2017 staan los van het streven om de totale BPM-opbrengst niet te laten stijgen als gevolg van de WLTP.

De leden van de fractie van het CDA vragen wanneer signalen zijn ontvangen van marktpartijen dat de uitkomsten van het rekenmodel CO₂mpas tot hogere CO₂-uitstoot leidden, zodat bij ongewijzigde BPM-tarieven auto's duurder worden en de totale BPM-opbrengst hoger zou worden dan begroot. Medio 2017 hebben branchepartijen hun zorgen geuit over de systematiek rondom het vaststellen van de NEDC CO₂-uitstoot van WLTP-auto's. Destijds waren er echter nog geen officiële WLTP-testresultaten beschikbaar. Begin 2018 verschenen er mediaberichten over mogelijk hogere NEDC CO₂-uitstoot van WLTP-auto's. Naar aanleiding hiervan heb ik besloten om in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de RDW en de autobranche, TNO opdracht te geven om onderzoek te doen naar de NEDC CO₂-uitstoot van WLTP-auto's. In 2017 zijn er slechts 128 WLTP-geteste auto's in Nederland verkocht. De WLTP speelt dan ook geen rol bij de hogere BPM-opbrengst over 2017.

De leden van de fractie van het CDA hebben vragen naar aanleiding van de volgende citaten:

- De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat “De WLTP-waarden ongeveer 10% hoger zijn dan de NEDC-waarden en geven daarmee een realistischer beeld voor de CO₂-uitstoot in de praktijk”.¹⁹
- De RAI Vereniging “wijst op diverse onafhankelijke onderzoeken die aantonen dat onder de nieuwe emissietest de gemiddeld CO₂-uitstoot zo'n 10 gram hoger ligt. Omdat in Nederland de BPM op CO₂-uitstoot is gebaseerd, heeft dit grote gevolgen voor de prijs”.²⁰
- Automotive Management geeft op 6 augustus 2018 op basis van de test van 20% van de modellen aan dat “Uit onderzoek van dataleverancier Jato Dynamics blijkt dat de fabrieksopgave van de CO₂-uitstoot bij NEDC 2.0-modellen, waarbij de WLTP-waarde wordt teruggerekend naar NEDC,

¹⁴ Kamerstukken II, vergaderjaar 2016-2017, 34 553, nr. 5.

¹⁵ Kamerstukken II, vergaderjaar 2014-2015, 32 800, nr. 28.

¹⁶ Kamerstukken II, vergaderjaar 2014-2015, 32 800, nr. 28.

¹⁷ Staatscourant Jaargang 2016, nr. 68755 en Kamerstukken II, vergaderjaar 2015-2016, 34 391, nr. 3.

¹⁸ Zie Miljoenennota 2017, bijlage 2 tabel 2.3.1, per saldo 6 miljoen euro.

¹⁹ Regeling IENM/BSK-2017/243741, toelichting algemeen deel).

²⁰ <https://autorai.nl/ministerie-van-financien-bpm-tarieven-voor-2019-aanpassen-niet-nodig/>.

gemiddeld 10 gram hoger ligt dan bij modellen met een fabrieksuitstoot op basis van de oude NEDC-emissietest".²¹

- Automotive Management geeft op 23 oktober 2018 aan dat de "uitstoot bij NEDC 2.0 nog hoger dan gedacht" is, dat volgens Autodisk de fabrieksopgave bij een WLTP-geteste auto 23 gram hoger ligt en dat volgens de dataleverancier de uitstoot van NEDC 2.0 gemiddeld bijna 12 gram hoger ligt.²²

De leden van de fractie van het CDA vragen wat de BPM-tarieven in 2020 per schijf moeten bedragen, binnen de begrenzing van de toegezegde budgettaire neutraliteit, indien het genoemde verschil van 23 gram CO₂-uitstoot het uitgangspunt wordt. Verder hebben deze leden dezelfde vraag indien het genoemde verschil 10% qua gram CO₂-uitstoot bedraagt. Een dergelijke omzetting kan niet gemaakt worden op basis van een enkel gemiddelde over het gehele wagenpark. De BPM-tarieven zijn namelijk sterk progressief vormgegeven. Om de totale BPM-opbrengst niet te laten stijgen als gevolg van de WLTP is daarom onder meer inzicht nodig in het verschil tussen WLTP en NEDC CO₂-uitstoot bij verschillende segmenten auto's en de spreiding daarbinnen. TNO rapporteert in mei 2019 over de analyses van de dan beschikbare WLTP-uitstootdata in het Fase-III-rapport van het onderzoek naar de gevolgen van de WLTP voor de CO₂-uitstoot. Aan de hand van dit rapport wordt gekeken of het mogelijk is om per 1 januari 2020 een op WLTP-testresultaten gebaseerde BPM-tarief tabel in de wet op te nemen.

De leden van de fractie van het CDA vragen of de staatssecretaris in strijd handelt met de gedane belofte om de totale BPM-opbrengst niet te laten stijgen als gevolg van de WLTP-testmethode wanneer hij de tarieven voor 2019 niet aanpast omdat de hogere CO₂-waarden tot een hogere BPM zullen leiden. Deze leden vragen tevens of er nog wel sprake is van een stapsgewijze afbouw van de BPM. Om inzicht te krijgen in de gevolgen van de WLTP op de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's en de hoogte van de BPM is TNO gevraagd onderzoek te doen. Uit dit onderzoek blijkt dat WLTP-auto's gemiddeld een hogere NEDC CO₂-uitstoot hebben dan de meest vergelijkbare auto's van voor de WLTP. TNO constateert echter ook dat WLTP-auto's gemiddeld zwaarder zijn en over meer motorvermogen beschikken dan de auto's van voor de WLTP waardoor de CO₂-uitstoot van deze auto's ook hoger is. Op basis van de door TNO geanalyseerde uitstootdata is het daarom niet mogelijk om te concluderen dat er sprake is van een hogere NEDC CO₂-uitstoot van WLTP-auto's als gevolg van de introductie van de nieuwe WLTP-testmethode. De hogere NEDC CO₂-uitstoot van WLTP-auto's lijkt volgens TNO een samenspel van meerdere factoren, waarin de nieuwe WLTP-testmethode slechts een beperkte – niet kwantificeerbare - rol speelt. Om die reden wordt niet in strijd gehandeld met de toezegging om de totale BPM-opbrengst niet te laten stijgen als gevolg van de WLTP. De stapsgewijze afbouw van de BPM-tarieven over de periode 2017 – 2020 staat los van de implementatie van de WLTP. Deze afbouw is reeds in de Wet uitwerking Autobrief II verankerd.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar de gevolgen van het niet aanpassen van de BPM-tarieven voor het aankoopgedrag van consumenten en of veel consumenten de aankoop van een nieuwe auto zullen uitstellen naar 2020 omdat de BPM dan fors zal worden verlaagd om de overstap naar de WLTP-testmethode budgetneutraal te laten zijn. Het is in theorie mogelijk dat consumenten, in individuele gevallen, reageren op veranderingen in de hoogte van de BPM doordat autofabrikanten ieder op eigen tempo en uiteenlopende wijzen omgaan met de implementatie van de WLTP. Het kabinet zet zich in om de totale BPM-opbrengst niet te laten stijgen als gevolg van de WLTP. Dit betekent echter niet dat de BPM – zoals de leden van de fractie van het CDA aangeven – fors zal worden verlaagd per 2020. Een eventuele stijging van de totale BPM-opbrengst, die niet het gevolg is

²¹ <https://automotive-management.nl/nieuws/laatste-nieuws/merkkanaal/22610-jato-uitstoot-nedc-2-0-modellen-gemiddeld-10-gram-hoger>.

²² <https://automotive-management.nl/nieuws/laatste-nieuws/politiek/23020-autodisk-uitstoot-bij-nedc-2-0-nog-hoger-dan-gedacht>.

van de WLTP maar bijvoorbeeld van hoogconjunctuur en veranderende consumentenvoorkeuren, is immers geen reden om de BPM-tarieven aan te passen.

De leden van de fractie van het CDA vragen of de hogere BPM-ontvangsten in 2017 ten opzichte van 2016 in verband met de toegezegde budgetneutrale overgang van de NEDC naar de WLTP buiten beschouwing horen te blijven. De WLTP, speelt geen of een marginale rol bij de stijging van de BPM-ontvangsten in 2017. In Nederland zijn er in 2017 namelijk slechts 128 WLTP-geteste auto's verkocht, dat is 0,03% van de totale nieuwverkopen. De hogere BPM-ontvangsten in 2017 ten opzichte van 2016 horen dan ook niet buiten beschouwing te worden gelaten bij de overgang naar de WLTP. De uiteindelijke overgang op WLTP gebaseerde BPM-tarieven dient een zo klein mogelijk invloed te hebben op de totale BPM-ontvangen. Dit betekent echter niet dat de BPM-tarieven worden aangepast om hogere BPM-ontvangsten – die door andere factoren worden veroorzaakt – te corrigeren. De leden van de fractie van het CDA vragen wat de relevante vergelijkingsmaatstaf zal zijn voor de (macro) budgetneutrale overstap naar de WLTP. Dat kan ik op dit moment nog niet vaststellen. Hierbij spelen zowel (verwachte) conjuncturele ontwikkelingen als de uitkomsten van het vervolgonderzoek van TNO naar het effect van de WLTP op de BPM-ontvangsten in 2018 een rol.

4. Parallelimport en de BPM

De leden van de fracties van de VVD, het CDA en D66 vragen wanneer de Kamer verder wordt geïnformeerd over de mogelijkheid van een onafhankelijk taxatie-instituut bij de taxaties van tweedehands importauto's. De leden van de fracties van de VVD en D66 vragen voorts naar de kosten van een onafhankelijk taxatie-instituut. Ik verwacht de Kamer hierover zo spoedig mogelijk verder te kunnen informeren.

De leden van de fractie van de VVD vragen naar de manier van taxeren van andere EU-lidstaten naast Denemarken. Allereerst is van belang dat belastingen op auto's grotendeels een nationale aangelegenheid betreft welke niet is geharmoniseerd door de Europese Unie. Daardoor bestaan er tussen de Unielanden verschillen in de wijze waarop de autobelastingen zijn vormgegeven. Een overzicht van de verschillende autobelastingen is raadpleegbaar via bijvoorbeeld de ACEA Tax Guide (www.acea.be). Tussen EU-landen bestaan ook verschillen rondom de belasting bij eerste inschrijving van een auto. Ik beschik niet over specifieke informatie van andere EU-landen met een vergelijkbare registratiebelasting waar het de inrichting van het taxatieproces betreft. De specifieke situatie in Denemarken vind ik interessant, omdat ik signalen heb ontvangen dat de taxatie daar mede van overheidswege wordt uitgevoerd. Derhalve doe ik thans navraag over het taxatieproces in Denemarken om te bezien in hoeverre dat een uitkomst kan bieden voor de Nederlandse situatie. Daarover informeer ik uw Kamer zo spoedig mogelijk.

De leden van de fractie van de VVD vragen naar de actuele cijfers van de parallelimport. De leden van de fracties van de VVD en het CDA vragen wat het percentage van de parallelimport is waarover Nederland geen btw kan heffen, hoeveel inkomsten de Nederlandse staat hierdoor misloopt en of de staatssecretaris deze nadelige effecten voornemens is te verhelpen. Nederland loopt geen btw mis door parallelimport vanuit een andere EU-lidstaat. Wanneer een particulier zelf een nieuw vervoermiddel invoert vanuit een EU-lidstaat wordt hij voor de heffing van de btw als ondernemer aangemerkt en moet hij daarvoor aangifte doen en btw afdragen. In de lidstaat waar hij die auto heeft aangeschaft kan hij deze verkrijgen met 0% aan btw. Wanneer een particulier zelf een tweedehands auto invoert vanuit een EU-lidstaat hoeft hij in Nederland niet nogmaals btw te betalen. Er is immers in die andere lidstaat al btw betaald. Er bestaat dan ook geen mogelijkheid om de buitenlandse btw die nog op die auto 'rust' terug te vragen in de andere desbetreffende lidstaat. Er 'rust' dan nog buitenlandse btw op de betreffende auto. Dit is niet anders dan bij de particuliere verkoop van tweedehands auto's binnen Nederland. Ook daar wordt niet twee keer btw betaald. Deze btw-behandeling is vastgelegd in de Europese btw-regelgeving die in de Nederlandse btw-wetgeving is geïmplementeerd.

De leden van de fractie van de VVD vragen naar gegevens over de parallelimport van omliggende landen en de verschillen met de Nederlandse parallelimport. Deze leden vragen of deze gegevens vergelijkbaar met de Nederlandse parallelimport. De leden van de fracties van de VVD en D66 vragen in welke mate Europese afspraken mogelijk zijn om de negatieve effecten van parallelimport te voorkomen. Zoals hiervoor is aangegeven zijn de belastingen op auto's grotendeels een nationale aangelegenheid en bestaan er tussen de lidstaten van de Europese Unie verschillen in de wijze waarop de autobelastingen zijn vormgegeven. Daar komt bij dat in sommige Unielanden een aanzienlijke auto-industrie is gevestigd, terwijl deze in andere Unielanden juist geheel afwezig is. Deze verschillen maken het niet mogelijk een goede vergelijking te maken tussen Unielanden als het gaat om productie, import of export van voertuigen. Niettemin heb ik begrepen dat in elk geval in België en Denemarken de import van occasions de afgelopen jaren is toegenomen.

Ten aanzien van een harmonisering van de autobelastingen binnen de Europese Unie verwacht ik geen grote ontwikkelingen. De verschillende belangen tussen lidstaten op het terrein van auto's,

bijvoorbeeld vanwege de aan- of afwezigheid van een omvangrijke auto-industrie, kan mede van invloed zijn op de keuze van lidstaten hun autobelastingen nationaal vorm te geven.

De leden van de fractie van de VVD vragen welke overheidsinstellingen er op dit moment betrokken zijn bij de parallelimport van auto's. Tevens vragen zij inzicht in het proces en de samenwerking. Bij de parallelimport van auto's zijn naast de Belastingdienst de RDW en Domeinen Roerende Zaken (DRZ) betrokken. De RDW verschaft aan de Belastingdienst het voertuigbeeld van het motorrijtuig. De fiscaal relevante gegevens worden door de Belastingdienst gebruikt bij de verdere afhandeling van een aangifte BPM. De Belastingdienst verstrekt aan de RDW het zogenoemde "fiscale akkoord". Dit is het sein van de Belastingdienst aan de RDW dat aan de fiscale verplichtingen BPM ten aanzien van het betreffende motorrijtuig is voldaan. Op basis van dit signaal wordt het kenteken door de RDW aan de belanghebbende verstrekt. De RDW neemt een aantal fiscale gegevens op in het kentekenregister zoals de bruto BPM en de historische nieuwprijs. Als een aangever een aangifte BPM doet met gebruikmaking van een taxatierapport heeft de Belastingdienst de mogelijkheid om de door de aangever bepaalde inkoopwaarde van het motorrijtuig te "hertaxeren". Deze waardebepaling wordt uitgevoerd door DRZ en wordt gebruikt door de Belastingdienst bij de verdere afhandeling van de aangifte.

De leden van de fractie van de VVD vragen naar de effecten van een mogelijk versnelde afbouw van de BPM in relatie tot een gelijk internationaal speelveld. Het huidige belastingstelsel - waarbij BPM wordt geheven als een voertuig wordt geïmporteerd - beoogt een gelijk speelveld te creëren in de intracommunautaire handel in voertuigen. Het doel is namelijk dat op een geïmporteerd voertuig evenveel BPM komt te rusten als de BPM die resteert op een vergelijkbaar binnenlands voertuig. Op zichzelf leidt de afbouw van de BPM in beginsel dus niet tot een meer gelijk internationaal speelveld. Daarentegen leidt het bewaken van het gelijke speelveld tot complexiteit in de uitvoering, en dat werkt verstoring. Bijvoorbeeld doordat discussie ontstaat over de waarde van een schadevoertuig. Als de BPM wordt afgebouwd neemt het financiële belang rondom de waardering van geïmporteerde auto's af en zal deze verstoring ook minder worden.

De leden van de fractie van het CDA vragen in hoeveel gevallen er bezwaar- en beroep is ingesteld tegen de waardering voor de jaren 2015, 2016, 2017 en 2018. Onderstaande tabel XX geeft een totaaloverzicht van het aantal ingediende bezwaarschriften en beroepschriften BPM over de jaren 2015 tot en met november 2018. Het betreft hierbij zowel zaken waarbij initieel bezwaar is ingediend tegen de eigen aangifte alsook zaken waarbij bezwaar is ingediend tegen een opgelegde naheffingsaanslag.

Tabel XX – BPM bezwaar- en beroepschriften

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018* |
|-----------------------------|------|------|------|-------|
| Bezwaarschriften BPM | 2445 | 3138 | 2785 | 3059 |
| Beroepschriften BPM | 1816 | 1540 | 1159 | 2667 |

* De cijfers zijn een weergave tot en met half november 2018.

De leden van de fractie van het CDA vragen bij hoeveel procent van de getaxeerde auto's in 2015, 2016, 2017 en 2018 geclaimd is dat er sprake is van een schadeauto. Als een aangifte wordt ingediend op basis van een taxatierapport, dan vormt dit rapport een onderdeel van het dossier van de aangifte. Er mag in twee gevallen aangifte worden gedaan op basis van een taxatierapport, namelijk wanneer sprake is van een motorrijtuig met meer dan normale gebruiksschade of een motorrijtuig dat niet op de koerslijst (exclusief voertuig) voorkomt. De Belastingdienst registreert enkel of sprake is van een aangifte ingediend op basis van een taxatierapport. Het onderscheid tussen een schadeauto of een exclusief voertuig wordt niet apart geregistreerd en een percentage is derhalve

niet te geven. Wel blijkt in de praktijk - bij controle van aangiften ingediend op basis van een taxatierapport - dat in nagenoeg alle gevallen sprake is van geclaimde schadeaftrek.

De leden van de fractie van het CDA vragen in hoeveel procent van de bezwaarzaken in 2015, 2016, 2017 en 2018 binnen de termijn van zes werkdagen de vereiste fysieke controle heeft plaatsgevonden. Er zijn verschillende momenten in het proces waarop de Belastingdienst kan besluiten een fysieke controle uit te voeren. Zo kan er direct na indiening van de aangifte met taxatierapport een reden zijn om een fysieke controle uit te voeren, maar het komt ook voor dat in de bezwaarfase door de inspecteur wordt besloten om een fysieke controle naar het voertuig te doen. De zes dagen termijn waaraan gerefereerd wordt geldt niet in de bezwaarfase, maar enkel voor de controles die worden gedaan direct na indiening van de aangifte. Als besloten wordt om na indiening van de aangifte een fysieke controle uit te voeren (doorgaans een hertaxatie), dan worden de bevindingen van deze fysieke controle (het taxatierapport) toegevoegd aan het individuele behandeldossier. Er vindt geen aparte registratie plaats van de doorlooptijden. Overigens kan buiten de zes werkdagen termijn enkel nog hertaxatie plaatsvinden op initiatief van de Belastingdienst met instemming van belastingplichtige.

De leden van de fractie van het CDA vragen hoeveel mensen er in bezwaar zijn gegaan tegen de eigen aangifte BPM in de jaren 2015, 2016, 2017 en 2018. Onderstaande tabel XXI geeft het aantal bezwaarschriften dat is ingediend tegen de aangifte weer.

Tabel XXI – Bezwaarschriften tegen eigen aangifte BPM

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018* |
|--|------|------|------|-------|
| Bezwaarschriften tegen eigen aangifte BPM | 1234 | 1709 | 1971 | 1761 |

* De cijfers betreffen een weergave tot en met half november 2018.

De leden van de fractie van het CDA vragen hoe vaak en tegen welk bedrag er proceskostenvergoeding betaald is in de jaren 2015, 2016, 2017 en 2018. Een overzicht van de uitbetaalde proceskostenvergoeding en hoogte van dat bedrag is voor de jaren 2015, 2016, 2017 en 2018 is op individueel niveau niet beschikbaar. Er vindt geen centrale administratie plaats van de uitbetaalde bedragen aan proceskostenvergoeding. Bovendien wordt de vergoeding meestal vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst, waarbij het uit te betalen bedrag uit verschillende componenten kan bestaan. Zo wordt er in sommige gevallen ook immateriële schadevergoeding uitbetaald. Derhalve kan geen totaaloverzicht worden gegeven van de proceskostenvergoeding.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar het totale bedrag van de geïmporteerde auto's in elk van de afgelopen vier jaar. Deze gegevens zijn weergegeven in de onderstaande tabel XXII.

Tabel XXII – Totaalbedragen parallel geïmporteerde auto's

| Jaar | Aantal | Totaal BPM | Gemiddelde BPM |
|-------------|---------|---------------|----------------|
| 2014 | 149.490 | € 213.374.434 | € 1.427 |
| 2015 | 185.647 | € 258.284.618 | € 1.391 |
| 2016 | 219.133 | € 302.108.283 | € 1.379 |
| 2017 | 255.208 | € 386.464.570 | € 1.514 |

De leden van de fractie van het CDA vragen hoeveel BPM-teruggave er plaats vindt op geëxporteerde auto's en of zich ook problemen voordoen met de waarderingsgrondslagen bij de export. Onderstaande tabel XXIII geeft de teruggave BPM bij exportvoertuigen weer voor de jaren 2015,

2016, 2017 en 2018. Bij de export van auto's is de BPM-teruggave gebaseerd op een forfaitaire tabel. De waardering bij export leidt in de praktijk niet tot problemen. Wel doet de Belastingdienst momenteel bij meerdere teruggaafverzoeken nader onderzoek naar de vraag of het verzoek terecht is. De regels voor BPM-teruggaaf zijn per 1 januari 2016 aangescherpt. Zo moet een auto duurzaam zijn geregistreerd in een ander EU/EER-land als voorwaarde voor de teruggaaf. Nader onderzoek wordt uitgevoerd naar auto's die voor de duur van één dag zijn voorzien van de voorgeschreven permanente registratie in een ander EU/EER-land, maar waarvan het vermoeden bestaat dat deze auto's vanuit Nederland zijn geëxporteerd naar een land buiten de EU/EER. Ook is extra aandacht noodzakelijk voor gevallen waarin teruggaaf is gevraagd voor auto's die daadwerkelijk in Nederland zijn gebleven.

Tabel XXIII – Teruggave BPM bij exportvoertuigen

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018* |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Teruggave BPM exportvoertuigen (mln euro) | 197,2 | 177,5 | 171,6 | 168,7 |

* De cijfers betreffen een weergave tot en met half november 2018.

De leden van de fractie van het CDA vragen of er een doelstelling is voor het maximaal aantal geïmporteerde auto's. Deze doelstelling is er niet en zou ook op gespannen voet staan met het vrij verkeer van goederen binnen de Europese Unie. Het kabinet zet zich er wel voor in dat er een gelijke fiscale behandeling is tussen geïmporteerde gebruikte voertuigen en vergelijkbare voertuigen in Nederland.

De leden van de fractie van het CDA vragen welke andere maatregelen tot nu toe zijn overwogen om het probleem van de parallelimport aan te pakken. De regering is bij het aanpakken van knelpunten bij de parallelimport gehouden aan Europese wetgeving. Het vrij verkeer van goederen betekent dat op een geïmporteerde auto niet meer BPM wordt geheven dan de BPM die nog rust op de waarde van een gelijksoortige, reeds op het nationale grondgebied geregistreerde auto. De regering onderzoekt binnen deze kaders mogelijkheden om tot een efficiënte en betrouwbare uitvoering te komen.

De leden van de fractie van D66 vragen hoe het komt dat de afschrijving op losse accessoires veel sneller verloopt dan de afschrijving op de auto in een bepaalde uitvoering. De importeur in Nederland stelt het uitrustingsniveau van een auto vast. De configuratie van dat uitrustingsniveau vormt de gemene deler in de behoefte van de klant. Optionele accessoires hebben een meer individueel karakter (zoals een trekhaak en een schuifdak). Hierdoor is de afschrijving op deze opties hoger dan op de auto waarbij deze opties ook aanwezig zijn. Dit geldt echter niet voor alle optionele accessoires. Er wordt onderscheid gemaakt tussen restwaarde verhogende- en reguliere optionele accessoires. Als restwaarde verhogende opties gelden bijvoorbeeld navigatie en luxe (lederen) bekleding.

De leden van de fractie van de D66 vragen of er voldoende capaciteit is bij de Belastingdienst om te controleren op de juiste BPM-afdracht bij parallelimport. De Belastingdienst maakt gebruik van een mix aan controle-instrumenten. Zo voert de Belastingdienst controles uit door aangiften waarbij een taxatierapport is ingediend op basis van een risicoselectie te herbeoordelen. Jaarlijks worden door DRZ 2000 hertaxaties verricht voor de Belastingdienst. Daarnaast kan de Belastingdienst een waarneming ter plaatse verrichten indien een voertuig op basis van de selectieregels als fiscaal risico-object wordt aangemerkt. Op basis van de beschikbare capaciteit dienen in het toezicht keuzes gemaakt te worden voor de intensiteit van de inzet van deze controle-instrumenten. Zoals in mijn brief van 5 juli 2018 aangegeven leert de praktijk dat de waarde van een auto zich leent voor arbitrage. Er is immers veel discussie mogelijk over de juiste waarde. Zo is de kans groot dat een auto die door drie verschillende taxateurs getaxeerd wordt, drie keer van een verschillende taxatiewaarde wordt voorzien. Een beperkt aantal adviseurs procedeert dan ook op grote schaal en legt daarmee een

groot beslag op de uitvoering van de Belastingdienst. Zoals ik al heb aangegeven is er onvoldoende capaciteit om in al die gevallen adequate controles uit te voeren. Voor een meer adequate controle in de toekomst is het van belang dat de zaken die het aangifteproces verstoren worden aangepakt.²³ Het kabinet doet momenteel onderzoek naar de mogelijkheden om tot een efficiëntere en effectieve uitvoering te komen.

De leden van de fractie van D66 vragen of ook het uitgangspunt geldt dat de belastingdruk op buitenlandse auto's nooit lichter mag zijn dan op vergelijkbare binnenlandse auto's. De regering zet zich in voor een gelijke fiscale behandeling tussen geïmporteerde voertuigen uit andere EU-landen en vergelijkbare voertuigen in Nederland.

De leden van de fractie van D66 vragen waardoor de auto's gedurende het bezwaar- en beroepschriftprocedure vaak meerdere keren van eigenaar wisselen. Dat komt omdat met de bezwaar- en beroepsprocedures, wanneer deze ten volle worden benut, zoveel tijd gemoeid is dat ondertussen de auto van eigenaar kan wisselen.

²³ Kamerstukken II 2017/18, 32 800 nr. 44, p14.

5. Overige vragen

De leden van de fractie van de PVV vragen waarom de BPM-teruggaafregeling alleen voor taxi's en openbaar vervoer verdwijnt en niet voor alle bestelbussen. Naast de personenauto's die worden gebruikt voor openbaar vervoer en taxivervoer zijn er diverse andere groepen voertuigen waarvoor vergelijkbare bijzondere regelingen in de Wet BPM 1992 en de Wet MRB 1994 bestaan. In beginsel is het milieuarargument niet alleen relevant voor het openbaar vervoer en het taxivervoer maar ook voor de andere voertuigen waarvoor bijzondere BPM- en MRB-regelingen van toepassing zijn. Het kabinet heeft er echter in het Regeerakkoord niet voor gekozen om deze bijzondere BPM- en MRB-regelingen af te schaffen.

De leden van de fractie van de VVD vragen voor welk type taxi's de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling per 1 januari 2020 gaat gelden. De maatregel heeft betrekking op de personenauto's die zijn bestemd om geheel of nagenoeg geheel te worden gebruikt voor het verrichten van openbaar vervoer of taxivervoer in de zin van de Wet personenvervoer 2000. Hierbij kan worden gedacht aan straattaxi's, maar ook aan personenauto's die worden ingezet voor doelgroepen- en zorgvervoer zoals rolstoelbusjes of busjes voor leerlingenvervoer. Met het afschaffen van de teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer komt ook het goedkeurend beleid van de Belastingdienst voor bepaalde vrijwilligersvervoersprojecten te vervallen. Hierbij gaat het om voertuigen die worden ingezet voor vrijwilligersvervoer en waarvoor slechts een kleine bijdrage wordt gevraagd, bijvoorbeeld buurtbussen voor ouderen waarbij het vervoer wordt verricht door vrijwilligers.

De leden van de fractie van de VVD vragen of de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer kan leiden tot een totale afname en een achteruitgang van de kwaliteit van het zorgvervoer. Als dit niet het geval is, vragen de leden van de fractie van de VVD waarom niet. Als dit wel het geval is, vragen deze leden hoe de achteruitgang van de kwaliteit wordt voorkomen. Het afschaffen van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer biedt een belangrijke prikkel om te kiezen voor milieuvriendelijke of emissievrije taxi's of OV-voertuigen. De verwachting is dat taxi- en openbaar vervoerexploitanten bij de aanschaf van een nieuw voertuig zullen kiezen voor een zuinigere of emissievrije voertuig. Ook in geval van doelgroepen- en zorgvervoer zoals rolstoelbusjes zijn dergelijke groenere alternatieven al beschikbaar. Dit is op dit moment nog niet in dezelfde mate het geval als voor reguliere personenauto's, maar de verwachting is dat deze ontwikkeling de komende jaren door zal zetten. Dit komt mede door initiatieven zoals het in mei 2018 afgesloten Bestuursakkoord en Convenant Zero Emissie Doelgroepenvervoer dat gericht is op een volledig emissievrij doelgroepenvervoer in 2025. Naast de keuze voor een zuinigere of emissievrije auto, is het mogelijk dat een exploitant ervoor kiest om langer door te rijden met een auto. Verder is het waarschijnlijk dat er voor 1 januari 2020 tijdelijk meer taxi's gekocht gaan worden om nog te kunnen profiteren van de teruggaaf (anticipatie-effect). Als de exploitant om welke reden dan ook een andere keuze maakt dan hiervoor geschetst, kan dat leiden tot een kostenstijging voor de exploitant die mogelijk verhaald wordt op de opdrachtgever, veelal gemeenten. Alles overziend zal de maatregel naar verwachting niet leiden tot een vershraling van het zorgvervoer. Relevant in dit kader is nog dat in de Tweede Kamer de motie Van Weyenberg is aangenomen. In deze motie is gevraagd om het aanbod van zeer zuinige en emissievrije voertuigen voor het zorg- en doelgroepenvervoer te monitoren. Ook is gevraagd om met relevante partijen zoals het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, gemeenten en aanbieders van zorg- en doelgroepenvervoer de effecten van de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer te monitoren en om maatregelen te nemen als sprake is van onvoorziene effecten.

De leden van de fractie van de PVV vragen of het technisch mogelijk is om voor het zorgvervoer een andere regeling te maken dan voor reguliere taxi's. De BPM-teruggaafregeling kan niet afhankelijk worden gemaakt van het type vervoer. Voertuigen kunnen namelijk dual worden ingezet,

bijvoorbeeld overdag voor rolstoelvervoer en 's avonds of in het weekend voor straattaxivervoer. Een onderscheid naar het type auto is in theorie mogelijk, bijvoorbeeld busjes ingericht voor rolstoelvervoer. Dit leidt echter tot (forse) gedragseffecten. Ook busjes die niet worden ingezet voor rolstoelvervoer maar wel als zodanig kunnen worden ingericht, kunnen dan kwalificeren voor een BPM-teruggaaf. Een dergelijke maatregel leidt tot extra uitvoeringskosten en is vanuit uitvoeringsperspectief onwenselijk.

De leden van de fractie van D66 vragen in welke BPM-categorie de voertuigen zitten die nu het meest worden gebruikt voor zorgvervoer en doelgroepenvervoer. De voertuigen die worden gebruikt voor doelgroepen- en zorgvervoer worden voor de Wet BPM 1992 aangemerkt als personenauto's.

De leden van de fractie van de PVV vragen hoeveel millimeter zeestijging er tot vandaag is voorkomen. De effectiviteit van klimaatmaatregelen kan worden berekend en uitgedrukt in vermeden tonnen CO₂-uitstoot. De effecten van klimaatverandering op de leefomgeving kunnen sterk verschillen per regio en ecosysteem. Zeespiegelstijging is – net zoals bijvoorbeeld extreem weer (droogte en langdurige regenval), verzilting van landbouwgrond, watertekorten (gevaar voor drinkwatervoorziening) en vermindering van biodiversiteit – een van de gevolgen van klimaatverandering. Het is echter ondoenlijk om een in Nederland vermeden ton CO₂-uitstoot te koppelen aan een van deze specifieke gevolgen van klimaatverandering. Ik ga er vanuit dat de leden van de PVV, net als het kabinet, al deze gevolgen van klimaatverandering zoveel als mogelijk willen voorkomen. Om dat te bereiken moeten alle landen – waaronder Nederland - hun steentje bijdragen en de uitstoot van broeikasgassen drastisch omlaag brengen.