

**Antwoorden naar aanleiding van schriftelijke vragen van de leden Duyvendak en Vendrik (beiden GroenLinks) aan de staatssecretaris van Financiën en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de verschillen in de BPM-heffing. (Ingezonden 28 maart 2007, nr. 2060710600)**

1,2,3

*Bent u van plan om de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) verder te differentiëren naar de mate van milieubelasting van auto's? 1)*

*Bent u van plan om de fiscale bijtelling van leaseauto's te differentiëren naar de mate van milieubelasting van auto's? 1)*

*Zullen deze voornemens onderdeel uitmaken van het Belastingplan 2008?*

Wij zijn op dit moment bezig om in samenwerking met de minister van EZ en de minister van V&W de afspraak uit het coalitie-akkoord om de milieu-differentiatie van de BPM te vergroten, in te vullen. Het is ons voornemen om deze invulling in het Belastingplan 2008 op te nemen. Op dit moment wordt tevens bekeken of het mogelijk is om de bijtelling voor de auto van de zaak te differentiëren naar milieuaspecten.

4

*Handhaaft u het huidige systeem van differentiatie in de BPM, waarbij binnen categorieën van auto's de BPM varieert naar gelang de milieubelasting? Zo ja, is het uw bedoeling dat zware auto's zoals de Sports Utility Vehicle (SUV), een subsidie van 3000 euro ontvangen indien ze binnen hun categorie tot de schoonste behoren en bijvoorbeeld 'slechts' 1 op 6 rijden?*

De huidige differentiatie van de BPM naar CO<sub>2</sub>-emissies is ingevoerd per 1 juli 2006. Deze sluit aan bij het energielabel voor personenauto's. Dit energielabel is gebaseerd op een mix van absolute en relatieve zuinigheid. Voor 25% wordt het label bepaald door de absolute zuinigheid van de auto, voor 75% door de relatieve zuinigheid ten opzichte van andere auto's van vergelijkbare grootte. Op dit moment wordt bezien op welke manier invulling zal worden gegeven aan de in het coalitieakkoord opgenomen extra opbrengst van de BPM uit een verdere differentiatie naar milieukeurmerken.

Alleen voor personenauto's met een A- of een B-label worden subsidies gegeven van resp. € 1000 en € 500. Een SUV die 1 op 6 rijdt krijgt in het huidige systeem geen subsidie. Het huidige label is er in hoofdzaak op gebaseerd dat het verbruik van een auto wordt vergeleken met dat van andere auto's die even groot zijn. Een SUV die 1 op 6 rijdt wordt dus vergeleken met "normale personenauto's" van dezelfde grootte, die gemiddeld bijvoorbeeld 1 op 11 rijden. SUV's hebben hierdoor vrijwel altijd een E, F, of G-label en krijgen een malus in de BPM. Het is niet de bedoeling om de regeling zo te wijzigen dat een SUV met een verbruik van 1 op 6 voortaan een bonus ontvangt. De enige SUV die in het verleden wel in aanmerking kwam voor een bonus (B-label) was een SUV met hybride aandrijving. Door deze technologie had deze SUV een verbruik van 1 op 12,3. Wegens voortschrijdende normstelling is deze auto nu ingedeeld in het C-label en komt hij dus niet meer in aanmerking voor een subsidie.

5

*Bent u voornemens hetzelfde systeem toe te passen inzake de fiscale bijtelling van lease-auto's? Zo ja, is het logisch dat burgers voor een 'schone' SUV die 1 op 6 rijdt meer subsidie ontvangen in geval van een lagere fiscale bijtelling tegemoet zien dan burgers met een kleine auto die 1 op 14 rijdt, maar die binnen de betreffende categorie niet tot de zuinigste auto's behoort? Zo ja, waarom is dit logisch?*  
In het geval er een zodanig systeem komt voor de fiscale bijtelling van de auto van de zaak zal nader worden bezien hoe dit systeem er uit zal zien.

6

*Zijn dit geen marginale aanpassingen, in het licht van de klimaatdoelstelling die u zichzelf gesteld heeft? Zo neen, waarom niet?*

Er wordt op dit moment overlegd over de invulling van de 30% CO<sub>2</sub>-reductiedoelen voor 2020, waarbij alle mogelijke instrumenten voor CO<sub>2</sub>-reductie in het verkeer en vervoer zullen worden beschouwd.

7

*Bent u op de hoogte van het feit dat het Nederlandse wagenpark de afgelopen jaren niet alleen in aantallen fors is gegroeid, maar gemiddeld genomen ook steeds zwaardere auto's telt met een alsmaar groter motorvermogen, meer brandstofverbruik en een groeiende uitstoot van CO<sub>2</sub>?*

De gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie van nieuwe personenauto's is tussen 1995 en 2005 met 10% afgenomen. Door de verzwarening van het park is de daling van het gemiddelde verbruik en de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's de afgelopen jaren echter geringer dan de Europese Commissie enkele jaren geleden in convenanten met de auto-industrie heeft afgesproken. Daarom wordt in de EU nu onderhandeld over een verplichte CO<sub>2</sub>-normstelling voor auto's. Nederland zet daarbij in op een zo voortvarend mogelijke CO<sub>2</sub>-normstelling, waarmee ook een substantiële bijdrage wordt geleverd aan de Europese en nationale klimaatdoelstellingen.

8

*Is dat geen reden om minimaal over te stappen op een systeem, waarbij zwaardere auto's met een hoger verbruik altijd zwaarder worden belast, via de BPM zowel als de fiscale bijtelling?*

Auto's met een relatief hoog verbruik worden nu reeds zwaarder belast in de BPM. De motorrijtuigenbelasting (MRB) loopt op met het gewicht van de auto, waardoor zwaardere auto's in die belasting zwaarder worden belast dan lichtere auto's.

9,10

*Wanneer wordt de verkoop van nieuwe auto's die meer verbruiken dan 1 op 20 verboden?*

*Is dat niet de meest efficiënte maatregel om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wagenpark snel te verminderen? Zo neen, waarom niet?*

Nederland heeft geen bevoegdheid om auto's die voldoen aan de Europese typegoedkeuringseisen te verbieden. Wel kan een individuele lidstaat als Nederland met behulp van fiscale en andere

beleidsinstrumenten het aantrekkelijker maken om schone en zuinige auto's te kopen. Auto's met een verbruik van 1 op 20 zijn overigens erg zuinig. Er zijn op dit moment maar enkele modellen die dit verbruik halen. Een verbod op auto's die meer verbruiken zou dus de autoverkoop vrijwel tot stilstand brengen.

Een betere aanpak is om te trachten het gemiddeld verbruik van alle nieuwe auto's te verlagen. Vrijwillige afspraken hierover met de auto-industrie zoals het ACEA-convenant hebben niet tot de beoogde CO<sub>2</sub>-reducties geleid. Verplichte eisen aan de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's zijn nodig om tot daadwerkelijke CO<sub>2</sub>-reductie te komen. In de EU ligt nu een voorstel op tafel om te komen tot bindende CO<sub>2</sub>-normen voor de auto industrie.

1) De Telegraaf, 22 maart 2007