

Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

**Directie Algemene Fiscale
Politiek**

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk
AFP/2011/378 U

Uw brief (kenmerk)

Bijlagen
1. Beantwoording schriftelijke
vragen autobrief

Datum 23 juni 2011
Betreft Beantwoording schriftelijke vragen autobrief

Geachte voorzitter,

Bijgevoegd treft u de schriftelijke antwoorden aan op de door enkele leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal gestelde vragen in het kader van de zogenoemde autobrief¹.

Hoogachtend,

de staatssecretaris van Financiën,

mr. drs. F.H.H. Weekers

¹ Brief van de staatssecretaris van Financiën van 1 juni 2011 (zie Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1).

Maatregelen op het gebied van autobelastingen ("Autobrief")

Inleiding

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

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

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

Algemeen

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

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

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

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

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

De leden van de fractie van de PvdA wijzen op de haken en ogen aan de CO₂-uitstoot metingen gebaseerd op de Europese Typegoedkeuringstest (hierna: NEDC) en vragen wat de invloed hiervan

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

is op de voorgenomen tariefstelling en of ik nog wil inzetten voor een meer waarheidsgetrouwe manier van meten.

Ik ben bekend met het meerverbruik van auto's in de praktijk ten opzichte van het verbruik volgens de officiële opgave door de fabrikant. In schriftelijke Kamervragen is deze problematiek al eerder aan bod gekomen.² Daarbij is ook aangegeven dat TNO in een onderzoek³ heeft geconcludeerd dat de NEDC een goede methode is voor het onderling vergelijken van het brandstofverbruik van auto's. In de praktijk liggen verbruikswaarden weliswaar dicht bij elkaar maar zuinigere auto's op grond van de NEDC blijken ook in de praktijk zuiniger.

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

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

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

Ik ben samen met de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie van mening dat deze vrijstelling niet kan vervallen. In 2013 is de ombouw naar een volledig CO₂-afhankelijk heffing van de BPM voltooid en zal de volledig elektrische auto onder de in de autobrief genoemde vrijstellingsgrens van de BPM vallen. Met betrekking tot de milieubelasting van elektrische auto's merk ik op dat een auto die volledig elektrisch rijdt, geen luchtverontreinigende stoffen uitstoot, zoals fijnstof en NO_x. Dit is belangrijk voor de luchtkwaliteit, vooral in steden en langs drukke wegen. Hierdoor verbetert de lokale luchtkwaliteit en dat heeft positieve effecten op de gezondheid. Ik ben het wel met genoemde leden eens dat voor de huidige elektriciteitsproductie in Nederland fossiele brandstoffen, zoals kolen en aardgas, gebruikt worden. Daarom kan elektrisch rijden nog niet altijd "groen" genoemd worden. Dit kabinet stimuleert de opwekking van duurzame elektriciteit, dus als er meer groene stroom beschikbaar komt, wordt het milieuvoordeel van elektrisch rijden in de toekomst groter. Verder is van belang dat de CO₂-uitstoot als gevolg van de opwekking van elektriciteit onder het ETS valt. Hierdoor zullen producenten van elektriciteit uit fossiele brandstoffen in het geval van een toename van de elektriciteitsvraag door het gebruik van elektrische auto's extra CO₂-rechten moeten inkopen. Omdat de totale CO₂-uitstoot in de EU door het ETS is gemaximaliseerd zal dit tot een reductie van CO₂ elders moeten leiden. Een groter gebruik van elektrische auto's leidt door dit effect tot minder CO₂-uitstoot in de EU. Ik kan me echter in mijn stimuleringsbeleid alleen richten op hetgeen de auto uitstoot en niet op de wijze waarop de gebruikte brandstof is geproduceerd of opgewekt. Voor de kansen die dit kabinet ziet voor de toekomst van elektrisch rijden en duurzaamheid verwijs ik u naar het Plan van Aanpak voor Elektrisch Rijden zoals dat eind juni aan de kamer zal worden aangeboden.

Onderzoek naar fiscale stimulering zeer zuinige auto's, beleidskeuzes

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

In de door Ecorys voorgestelde tariefstructuur valt in 2015 ongeveer 10% van de dan nieuw te verkopen auto's in de derde schijf. Het tarief in deze schijf is lager dan het tarief in de huidige derde schijf, dat nu alleen nog op een zeer kleine groep zeer onzuinige auto's betrekking heeft. Dit

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, Aanhangsel, nr. 177.

³ "CO₂-uitstoot van personenwagens in norm en praktijk", TNO in opdracht van DGM-VROM, 19 januari 2010.

heeft tot gevolg dat de BPM van zeer onzuinige en veelal dure auto's daalt, mede omdat deze auto's relatief veel profiteren van de ombouw van de BPM naar een volledig op CO₂-uitstoot gebaseerde heffing. Het doel van een vierde schijf is om deze kleine groep zeer onzuinige, veelal dure auto's, ten opzichte van het voorstel van Ecorys zwaarder te belasten. Een vierde schijf is daarvoor het meest effectieve en gemakkelijkste instrument. Er worden derhalve geen alternatieve instrumenten of tariefstructuren onderzocht.

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

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

De leden van de fractie van de PVV zijn van mening dat er in de MRB geen tijdelijke vrijstelling zou moeten gelden voor auto's met een CO₂-uitstoot van 50 gr/km of minder. De leden van de fractie van de VVD merken in lijn daarmee terecht op dat ook auto's met een CO₂-uitstoot van 50 gr/km of minder gebruik maken van de weg.

Ik ben het met de leden van de fracties van de PVV en de VVD eens dat een ieder die gebruik maakt van de weg MRB zou moeten betalen; de genoemde tijdelijke vrijstelling acht ik dan ook alleen gerechtvaardigd voor de echte pioniers die met doorbraaktechnologieën deze zeer zuinige maar "dure" categorie auto's op de markt brengen of aanschaffen. Voor deze categorie auto's is tijdelijk een extra zetje noodzakelijk, omdat daarmee een bepaald volume aan afzet kan worden gerealiseerd waarna de kostprijs als gevolg van die volumestijging kan dalen, waardoor de auto concurrerend wordt en stimulering niet meer noodzakelijk zal zijn. In de autobrief heb ik om die reden de tijdelijke vrijstelling MRB en een tijdelijke vrijstelling in de bijtelling aangekondigd voor voertuigen met een CO₂-uitstoot van 50 gr/km of minder tot en met het kalenderjaar 2015. Voor de vaststelling van deze grens is aangesloten bij de Europese regelgeving waarin voor deze categorie voertuigen zogenaamde supercredits kunnen worden verkregen. Het aantal auto's dat aan deze uitstootgrenzen voldoet is nu nog zeer beperkt, mede door de hogere aanschafprijs. De leden van de fractie van de VVD vragen welk percentage ik in deze categorie verwacht in 2014-2015. In het Plan van Aanpak voor Elektrisch Rijden, dat eind juni aan de Kamer zal worden aangeboden, wordt aangegeven dat voor de periode tot en met 2015 een totaal aantal verkochte elektrische voertuigen wordt verwacht van 15 000 - 20 000. Dit aantal past in de raming op langere termijn waarin dat aandeel oploopt tot tenminste ongeveer 200 000 in 2020. Voor 2014 en 2015 gaat het om 6000 -10 000 voertuigen per jaar. Een op dit moment nog niet goed te kwantificeren deel daarvan zal bestaan uit semi-elektrische voertuigen (auto's met range extender en plug-in hybrides) waarvoor de marktontwikkeling in 2012 - 2014 begint. Het zal echter naar verwachting in de jaren 2014 en 2015 om enige duizenden auto's per jaar gaan.

De voorstellen voortvloeiende uit het onderzoek van Ecorys leiden er toe dat het aantal vrijgestelde auto's afneemt van circa 25% in 2010 naar circa 12% in 2015. De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom voor zo'n rigoureuze stap wordt gekozen en niet voor bijvoorbeeld het aanhouden van het niveau van 2010. Deze leden zijn van mening dat als nog slechts een kleine groep kan voldoen aan de stimuleringsmaatregelen het ook niet langer stimulerend zal werken. Ik ben van mening dat de vrijstellingsmaatregelen moeten bijdragen aan alleen het stimuleren van de meest zuinige auto. Dat laat zich niet vastleggen in een percentage, zij het dat naar mijn mening een percentage van 25% een te grote groep is en om die reden geen afspiegeling kan zijn van de categorie "meest zuinige auto". Overigens deel ik niet de mening van deze leden dat een percentage van 12% niet stimulerend zou werken. Voor een zuinige auto die in 2015 meer uitstoot dan de vrijstellingsgrens zal dus niet langer een vrijstelling gelden, maar zal het verschuldigde bedrag aan BPM beperkt maar in ieder geval (fors) lager zijn dan voor de minder zuinige auto. Om

die reden zal het altijd aantrekkelijk blijven om te kiezen voor een zuiniger auto, ook in het geval deze niet langer onder de vrijstelling valt.

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

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

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom de introductie van meer categorieën in de bijtelling afbreuk zou doen aan het effect van de gedifferentieerde bijtelling omdat dit bij de BPM niet als redenering wordt gegeven. Voorts vragen de leden van de fractie van de PvdA of hier ook niet het gebruik van groene auto's gestimuleerd zou moeten worden.

Het idee achter de gedifferentieerde bijtelling is het stimuleren van de keuze voor een (zeer) zuinige auto. In de memorie van toelichting op het Belastingplan 2008 is hierover o.a. opgenomen:⁴

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

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

Belangrijk verschil met de BPM is verder dat bij de bijtelling geen sprake is van een eenmalige belasting bij aanschaf van de auto maar van een jaarlijks terugkerende belasting omdat de bijtelling elk jaar toegepast moet worden. Producenten en berijders van zakelijke auto's zullen dus meer afwegingen voor de langere termijn maken. Ook is bij de vormgeving van de verdergaande differentiatie (Belastingplan 2009) aangegeven dat gekozen is voor een beperkt aantal categorieën.⁵ Hierbij spelen de jaarlijks steeds terugkerende administratieve lasten en

⁴ Kamerstukken II 2007/08, 31 205, nr. 3, paragraaf 3.3., blz. 13 en 14.

⁵ Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 8, blz. 50.

uitvoeringskosten een belangrijke rol.⁶ Elke extra categorie zal leiden tot een toename van de administratieve lasten en uitvoeringskosten en zal de kans op fouten doen toenemen.

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

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

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

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

In 2008 heeft mijn ambtsvoorganger een beleid ingezet tot stimulering van (zeer) zuinige auto's. In de toentertijd vastgestelde tariefstructuur is een jaarlijkse (opwaartse) correctie in de tarieven opgenomen van de toen veronderstelde autonome technologische ontwikkelingen waar het betreft het zuiniger worden van de nieuw te verkopen auto's. Daarin gesteund door berekeningen van onder meer het PBL zijn de tarieven jaarlijks zodanig aangepast dat rekening is gehouden met een jaarlijkse daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot met 2,8%. Indien de nieuw verkochte auto's met meer dan de genoemde 2,8% zuiniger zouden worden zou dat, zo werd toentertijd verondersteld, een gevolg zijn van een gedragseffect van bijvoorbeeld de consument. Dat zou tot gevolg hebben dat de opbrengst van de BPM zou dalen, maar dat zou niet gecorrigeerd worden in de BPM-tarieven, juist vanwege het feit dat dat gedrag nadrukkelijk werd beoogd. De omzetting naar een CO₂-gerelateerde heffing zou lastenneutraal plaatsvinden en dus geen aanleiding mogen geven tot een stijging van de BPM. Bij verschillende gelegenheden heeft mijn ambtsvoorganger deze toezegging gegeven. In reactie op de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie kan ik verwijzen naar het spoeddebat in de Tweede Kamer⁷ dat heeft plaatsgevonden op 10 juni 2009 naar aanleiding van een rapport (MKBA) van ANWB, BOVAG, RAI en VNA naar de ombouw van de BPM van een heffing op catalogusprijs naar een volledig op de CO₂-uitstoot gebaseerde heffing. In dat debat heeft de toenmalige staatssecretaris van Financiën diverse malen gewezen op de beoogde lastenneutraliteit van deze omzetting en daarbij ook aangegeven dat niet zal worden "bijgeheven" als de automobilist zou kiezen voor de zuinige auto. Daarbij is ook onderkend dat de schatkist daar iets minder van zou kunnen worden.⁸

⁶ Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 3, blz. 22.

⁷ Handelingen II 2008/09, nr. 93, pag. 7281-7302.

⁸ Handelingen II 2008/09, nr. 93, pag. 7281-7302, in het bijzonder pag. 93-7293, rechter kolom.

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

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

Het is juist dat een aantal zuinige auto's onder het systeem duurder zal worden, maar dit is voornamelijk een gevolg van het aanscherpen van de zuinigheidsgrenzen in de BPM. Auto's die in 2010 als zeer zuinig kwalificeren en daardoor een vrijstelling in de BPM kennen, zijn wellicht nu al niet meer, maar zeker in 2015 niet langer als zeer zuinig aan te merken. Het gevolg van een gericht stimuleringsbeleid is dat zuinige auto's gedurende enige tijd fiscale voordelen genieten, maar dat deze voordelen worden beperkt of zelfs wegvallen op het moment dat de zuinigheidsgrenzen worden aangescherpt. Een auto die gisteren nog als zeer zuinig werd aangemerkt is dat morgen niet meer, verliest daardoor op dat moment zijn fiscale voordelen en wordt uit dien hoofde duurder. Overigens blijft deze auto te allen tijde goedkoper dan de onzuinige auto, omdat in een systeem waarin de belasting op basis van de absolute CO₂-uitstoot wordt geheven, de zuinige auto altijd minder betaalt dan de onzuinige auto. Dat wordt versterkt door het voorgestelde progressieve tarief, waardoor bijvoorbeeld een auto met een CO₂-uitstoot die een factor 2,6 hoger is, geconfronteerd wordt met een BPM die een factor 32 hoger kan zijn. Voor een deel is het goedkoper worden van de onzuinige auto een gevolg van de wens om de BPM-opbrengst voor het jaar 2011 als uitgangspunt te nemen. Ik heb daar ook in de autobrief op gewezen. Indien zou worden gekozen voor het constant houden van de gemiddelde BPM, zou deze herziening gepaard gaan met een lastenverzwaring op de nieuwverkopen en daar kies ik bewust niet voor. Zoals ik ook al in de autobrief heb aangegeven kan ik mij vinden in de door Ecorys voorgestelde progressiviteit van het tarief, met uitzondering van de daaruit voortvloeiende tariefstelling voor de veelal duurdere auto's met een meer dan gemiddelde CO₂-uitstoot. Naar mijn mening dient de progressiviteit van de tariefstelling voor deze categorie te worden versterkt. De BPM-druk zal dan voor deze auto's stijgen ten opzichte van het voorstel van Ecorys, waardoor ook voor deze categorie auto's voldoende prikkel ontstaat om de CO₂-uitstoot te reduceren.

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

Dat is op zich juist; de gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuw verkochte auto's zal bij ongewijzigd beleid in 2015 dalen naar 111 gr/km terwijl de uitstoot als gevolg van het nieuwe beleid zal dalen tot 114 gr/km. Ik zou dat geen rem op de verdere vergroening van het wagenpark willen noemen, zoals de leden van de fractie van de ChristenUnie dat wel doen. Een gemiddelde uitstoot van 114 gr/km is nog altijd fors beter dan de Europese doelstelling waarin wordt gestreefd naar een gemiddelde uitstoot van 130 gr/km voor de in 2015 nieuw verkochte auto's. Overigens, als het huidige beleid zou worden gehandhaafd en dus gestreefd zou worden naar een gemiddelde uitstoot van 111 gr/km, zou volgens de berekeningen van Ecorys de BPM-opbrengst in 2015 ongeveer € 600 mln lager liggen dan de opbrengst in 2010. Ik acht een dergelijk prijskaartje voor een extra

daling van gemiddeld 3 gr/km te hoog. Wat betreft de effecten voor de totale CO₂-uitstoot als gevolg van de aanpassing van de tariefstructuur, dit naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie, merk ik op dat Ecorys alleen heeft uitgerekend wat de CO₂-reductie zou zijn bij voortzetting van het huidige beleid. Dat komt neer op een jaarlijkse CO₂-reductie van 0,22 Mton ten opzichte van 2010. Ecorys heeft niet berekend wat de jaarlijkse reductie wordt bij de voorgestelde aanscherping van het beleid. Op basis van een gemiddelde uitstoot van 114 gr/km in plaats van 111 gr/km meen ik te mogen concluderen dat de CO₂-reductie in 2015 waarschijnlijk zo'n 0,2 Mton zal bedragen. Dat is iets minder maar ik vind het nog steeds een mooi resultaat tegen aanzienlijk minder kosten. Overigens is dit een indicatieve berekening. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zal het effect ook laten doorrekenen in het kader van de uitvoering van de motie Halsema.⁹

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen waardoor het verschil van een opbrengst van € 1,6 mld (2007 ten opzichte van 2010) in de BPM is ontstaan. Deze leden verwijzen naar het Ecorys rapport (blz. 47) waar een deel van het verschil wordt verklaard, maar deze leden kunnen een verschil van € 0,77 mld niet verklaren. Zij vragen dit verschil alsnog te verklaren. De BPM-opbrengst is in 2010 € 1,5 mld lager dan in 2007. Hiervan is € 0,5 mld het gevolg van de afbouw van de BPM (3 jaarlijkse bedragen van € 180 mln) in het kader van de toen nog voorziene introductie van een kilometerprijs en een aantal andere maatregelen, bijvoorbeeld die in het kader het programma "Schoon en zuinig". De daling van de autoverkoop met 20 000 in 2010 ten opzichte van 2007 heeft gezorgd voor een daling van de BPM met ruim € 0,1 mld. Dan resteert nog een bedrag van zo'n € 0,9 mld. Dit bedrag is deels ontstaan door een veel snellere jaarlijkse daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkopen dan de 2,8% waar bij de tariefstelling vanuit was gegaan, en deels door een veel groter percentage vrijgestelde auto's dan op grond van de gemiddelde daling van de CO₂-uitstoot zou mogen worden verwacht. De mate waarin deze derving van € 0,9 mld kan worden toegeschreven aan het gevoerde beleid of aan de economische crisis is moeilijk vast te stellen. De economische crisis heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat consumenten en bedrijven een keuze hebben gemaakt voor kleinere, zuiniger en goedkopere auto's. Het is moeilijk dit effect te kwantificeren, het zal echter zeker een deel van de genoemde € 0,9 mld verklaren.

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

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BPM	2.935	2.741	2.874	3.012	3.198	3.436	3.603	3.271	2.150	2.065

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

Naar mijn mening is er – zeker waar het de BPM betreft – wel degelijk sprake van een vereenvoudiging. De BPM werd voorheen geheven over de catalogusprijs, gecombineerd met bonussen en malussen voor bepaalde categorieën auto's, een en ander op basis van soms de relatieve zuinigheid van het voertuig en soms op basis van de absolute zuinigheid van het voertuig. Deze combinatie van grondslagen zorgde er enerzijds voor dat de hoogte van de belasting moeilijk uitlegbaar was en anderzijds dat een enkele gram meer CO₂-uitstoot forse fiscale gevolgen kon hebben. In 2010 is een eerste stap gezet naar een eenvoudiger systeem met als uiteindelijke doel een volledig op de CO₂-uitstoot gebaseerde heffing. Daarmee werd tegemoet gekomen aan een breed gedragen wens uit de Kamer.¹⁰ Desondanks kent ook dat systeem bijvoorbeeld nog het nadeel dat een enkele gram meer CO₂-uitstoot forse fiscale gevolgen kan hebben. Deze nadelen worden weggenomen met het thans voorgestelde systeem waarin in de BPM ook het onderscheid tussen benzine en diesel wordt weggenomen, en dat bovendien voor de periode tot en met 2015 helderheid biedt voor de branche en de consument.

⁹ Kamerstukken II 2010/11, 32 417, nr. 39.

¹⁰ Motie Cramer c.s. – Kamerstukken II 2007/08, 31 205 en 31 206, nr. 59.

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

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

De autobranche had problemen met een abrupte drempel, omdat er boven een dergelijke drempel ineens een aanzienlijk bedrag aan BPM moest worden betaald. In de huidige BPM is een dergelijke drempel aanwezig. Deze wordt veroorzaakt doordat, in het bijzonder in de gevallen waarin een vrijstelling van de BPM vervalt, naast de CO₂-heffing dan ook het catalogusdeel en (voor dieselauto's) een vaste dieseltoeslag van toepassing is. In 2013 is de ombouw naar een volledig op CO₂ gebaseerde heffing voltooid, waardoor de BPM voor auto's boven de drempel geleidelijk vanaf € 0 oploopt en er geen sprake meer is van abrupte stijging van de BPM als de CO₂-uitstoot net boven de vrijstellingsgrens uitkomt. Ik heb er niet voor gekozen om gelijk vanaf een emissie van 0 gr/km CO₂ te heffen met een CO₂-tarief x per gr/km, omdat berekeningen laten zien dat een lineair tarief per gr/km zal leiden tot duurdere kleine zuinige auto's en goedkopere grote onzuinige auto's. Dit zou in de praktijk leiden tot een dalend marktaandeel van het A-segment en stijgend marktaandeel van het D+ segment. De ontwikkeling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkopende zal dan ook substantieel hoger uitkomen. Beide ontwikkelingen acht ik niet wenselijk. Ook de door de leden van de fractie van PVV geopperde BPM-variant met twee CO₂-schijven, 0-180 gr/km en 180 en hoger gr/km, zullen het bovengenoemde effect laten zien.

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

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

Ik ben het met de leden van de fractie van de PVV eens dat elke vrijstelling of tariefreductie het systeem ingewikkelder zal maken. Dit geldt dus ook voor de reeds ingevoerde categorieën van een verlaagde bijtelling voor (zeer) zuinige auto's ten opzichte van het hanteren van slechts één bijtellingspercentage. Tevens is het zo dat met de invoering van aparte bijtellingscategorieën voor (zeer) zuinige auto's bewust is gekozen voor een fiscaal instrument om zo de aanschaf en het gebruik van (zeer) zuinige auto's maximaal te stimuleren. Hierbij zal met de voorgestelde aanpassingen in het Belastingplan 2012 juist een overkill aan instrumentalisering worden voorkomen. Zonder deze aanpassingen zouden we immers aan het doel voorbij schieten om (zeer) zuinige auto's te stimuleren. Zoals aangegeven in de autobrief¹¹ zullen de gevolgen van het huidige beleid naar verwachting fors zijn. Bij ongewijzigd beleid zal het aandeel van BPM vrijgestelde auto's toenemen van circa 25% in 2010 naar circa 62% in 2015. Dit heeft uiteraard ook zijn doorwerking naar de verschillende bijtellingcategorieën. Bij de vormgeving van de differentiatie is verder met het oog op het beperken van de stijging van de administratieve lasten en uitvoeringskosten voor

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

de Belastingdienst gekozen voor het invoeren/behouden van een beperkt aantal categorieën. Om die reden ben ik dan ook geen voorstander van het invoeren van extra verlaagde bijtellingscategorieën of een bijtelling op basis van een glijdende CO₂-uitstoot-schaal (bijtelling per gram CO₂-uitstoot).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De reden voor deze verschillende ingangsdata is vooral een gevolg van het verschil in karakter van de onderhavige belastingen. De BPM is een eenmalige belasting die (eenvoudig gesteld) op het moment van aankoop verschuldigd wordt. De MRB is een jaarlijks terugkerende belasting en om een vrijstelling van die belasting enige inhoud te geven, dient deze voor een aantal jaren van toepassing te zijn. Mijn ambtsvoorganger heeft mede om die reden toegezegd dat deze vrijstelling niet vóór 2013 zou worden afgeschaft. De BPM kan onmiddellijk van invloed zijn op de keuze van de consument. Hij kan op het moment van aankoop immers kiezen. Wijzigingen in de MRB

daarentegen hebben weinig direct effect omdat er niet of nauwelijks een handelingsperspectief is als hij niet de middelen heeft om een andere auto aan te schaffen. Ik handhaaf de vrijstelling in de MRB tot 1 januari 2014. Ik ben van mening dat daarmee in voldoende mate wordt tegemoet gekomen aan de belangen van de mensen die op basis van de huidige regels een auto met vrijstelling van MRB hebben aangeschaft, dit in reactie op de desbetreffende vraag van de leden van de fractie van de SP.

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

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

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

De leden van de fractie van D66 vragen wat de wijzigingen in de MRB voor de verschillende autotypes zou betekenen, door deze door te rekenen naar voorbeeld van de BPM in tabel 9. Tot 2014 verandert er niets in de MRB. De huidige vrijstelling voor zeer zuinige auto's blijft immers tot 2014 bestaan, waarbij de vrijstelling gebaseerd blijft op de huidige CO₂-grenzen. Vanaf 2014 vervalt de vrijstelling voor de zeer zuinige auto's, met dien verstande dat dan nog een tijdelijke MRB-vrijstelling geldt voor auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km. De tarieven in de MRB wijzigen niet zoals de tarieven en de grenzen in de BPM wel wijzigen. Dit betekent dat de eerste drie in tabel 9 van de autobrief genoemde auto's met ingang van 1 januari 2014 hun MRB-vrijstelling kwijtraken. Voor de overige auto's verandert de MRB dus niet.

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

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

Effecten voorgestelde beleidskeuzes

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

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

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

Ik hecht eraan om voorafgaand op te merken dat de termen "duurste" en "meestverbruikende" niet op één hoop gegooid mogen worden. Hoe duur een auto is zal in de toekomst geen onderdeel meer uitmaken van de belastinggrondslag. Dit is het gevolg van de in de Tweede Kamer aangenomen Motie Cramer c.s.¹² om de op catalogusprijs gebaseerde BPM om te vormen naar een volledig op CO₂-uitstoot gebaseerde BPM. Deze - destijds door SP, PvdA, GroenLinks, D66, de PvdD, de ChristenUnie, de SGP en het CDA - gesteunde motie houdt per definitie in dat de eerder hoge BPM voor hele dure auto's niet kan worden gehandhaafd als de BPM wordt gebaseerd op een objectief criterium als de CO₂-uitstoot. Voor auto's met een gelijke CO₂-uitstoot maar met sterk uiteenlopende prijzen en met voorheen sterk uiteenlopende BPM-bedragen, zullen na de voltooiing van de reeds in wetgeving vastgelegde ombouw in 2013 gelijke BPM-bedragen gelden. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat duurdere productiekosten met als gevolg een hogere catalogusprijs van bijvoorbeeld zuinige - maar niet onder volledig vrijstelling vallende - aardgasauto's, (plug-in)-hybrides en range extenders ook minder BPM gaan betalen als gevolg van de ombouw.

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

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

De reeds onder mijn ambtsvoorganger in wetgeving vastgelegde uitvoering van de eerdergenoemde motie Cramer c.s. en de soms hogere prijs van innovatieve technieken en

¹² Kamerstukken II 2007/08, 31 205 en 31 206, nr. 59.

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

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

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

De leden van de fractie van de SP vragen naar het aandeel in de BPM en MRB van vrijgestelde auto's (in percenten) bij ongewijzigd beleid.

De hierna opgenomen percentages voor de BPM zijn ontleend aan tabel 25 in het rapport van Ecorys. De percentages voor de MRB zijn bepaald door alle nieuw verkochte zeer zuinige auto's en nog te verwachten nieuwverkopende vanaf 2006 bij elkaar op te tellen en uit te drukken als percentage van het totaal aantal personenauto's in het huidige en te verwachten wagenpark.

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

De leden van de fractie van D66 zijn van mening dat het voorgestelde beleid er toe zal leiden dat duurdere, vervuilender auto's meer zullen worden verkocht en goedkopere, zuinige auto's minder. Deze leden vragen een verklaring voor het feit dat desondanks de gemiddelde CO₂-uitstoot maar licht omhoog gaat vergeleken met de uitstoot bij ongewijzigd beleid.

Uit het rapport van Ecorys volgt dat er vrijwel geen verschil is tussen het aantal nieuw verkochte (zeer) onzuinige auto's bij voortzetting van het huidige beleid en bij het voorgestelde beleid. Dat desondanks de gemiddelde uitstoot iets stijgt is een gevolg van het feit dat in het voorgestelde scenario in 2015 naar verwachting 52 000 minder auto's verkocht worden. Dit betreft met name de relatief zuinige auto's.

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

GroenLinks vragen eveneens naar de gevolgen van het gelijktrekken van de CO₂-grenzen tussen benzine en diesel voor de verkoop van diesels en daarmee voor de luchtkwaliteit. De uitstoot van NO_x (stikstof), PM₁₀, PM_{2,5} (fijnstof) en PM_{0,1} (ultrafijnstof) wordt in de BPM meegenomen in de vorm van een stimuleringsregeling voor de vervroegde aankoop van Euro-6 dieselpersonenauto's. De in 2011 ingevoerde regeling blijft namelijk ongewijzigd van kracht. Euro-6 dieselpersonenauto's ontvangen op grond van deze regeling een korting op de BPM van € 1000 in 2012 en € 500 in 2013. De fiscale stimulering van zuinige auto's richt zich op vermindering van de uitstoot van het broeikasgas CO₂. De effecten van stimulering van zuinige auto's op de luchtkwaliteit (NO_x en fijn stof) zijn zeer beperkt. Zoals hiervoor reeds aangegeven bedroeg het aandeel diesel in 2007 nog bijna 30%, in 2010 20% en zal het naar verwachting in 2015 22% bedragen, terwijl overigens het aandeel diesel bij ongewijzigd beleid zou stijgen naar 25%. Naar aanleiding van de vraag leden van de fractie van GroenLinks waarom er niet voor is gekozen om de verschillen in grenswaarden tussen benzine- en dieselauto's en de dieseltoeslag te handhaven, merk ik op dat het niet past om in een volledig op CO₂-uitstoot gebaseerde BPM nog een onderscheid tussen benzine en diesel te maken. In dit kader is nog van belang dat de dieseltoeslag in de BPM gehandhaafd wordt. Weliswaar komt de vaste dieseltoeslag in de BPM te vervallen, maar hiervoor in de plaats wordt een nieuwe, variabele, van de CO₂-uitstoot van een dieselauto afhankelijke dieseltoeslag ingevoerd. Zoals in figuur 3 van de autobrief wordt aangegeven komt voor de hele range van CO₂-uitstootwaarde de nieuwe CO₂-gerelateerde BPM dieseltoeslag globaal overeen met de oude vaste dieseltoeslag en het BPM-verschil tussen een benzine- en dieselauto.

De leden van de fracties van GroenLinks en de ChristenUnie vragen of het juist is dat als gevolg van de voorstellen er gemiddeld € 1500 minder BPM verschuldigd is. De leden van de fractie van GroenLinks maken hierbij de vergelijking tussen het huidige beleid en de nieuwe voorstellen terwijl de leden van de fractie van de ChristenUnie de voorstellen afzetten tegen de BPM die in 2007 verschuldigd was.

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

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of het klopt dat voor een Renault Twingo, met een CO₂-uitstoot van 109 gram, nu geen BPM is verschuldigd en straks € 648. Deze leden vragen voorts of voor een BMW 523i, met een CO₂-uitstoot van 178 gram, de BPM nu € 10.736 bedraagt en straks nog maar € 5.760.

Uit de in de autobrief opgenomen tabel 9 komen andere cijfers naar voren dan deze leden noemen. Uit die tabel blijkt dat voor een Renault Twingo, met een CO₂-uitstoot van 109 gram, nu geen BPM is verschuldigd en in 2015 € 1.053. Voor een BMW 523i, met een CO₂-uitstoot van 178 gram, bedraagt de BPM nu € 10.736 en in 2015 € 6.633. Hierbij is uitgegaan van de in de autobrief gepresenteerde tarieven, afkomstig van Ecorys, en een CO₂-uitstoot die jaarlijks met 3,4% afneemt.

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

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

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

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

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

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

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

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

Variabilisatie

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

Ik deel de mening van deze leden dat een verhoging van de dieselaccijns eenvoudiger zou zijn dan de overigens thans al van toepassing zijnde dieseltoeslag. Die weg is echter onbegaanbaar. Om de dieseltoeslag in de BPM overbodig te maken (en bij voorkeur ook de dieseltoeslag in de MRB) zou de dieselaccijns moeten worden verhoogd tot ongeveer het niveau van de benzineaccijns. Zoals ik

al in de autobrief heb aangegeven moet ik bij de vaststelling van de dieselaccijns rekening houden met de hoogte van de dieselaccijns in onze buurlanden. De huidige tarieven in onze buurlanden bieden slechts de ruimte voor een zeer beperkte accijnsverhoging op diesel (maximaal ongeveer 5 cent per liter). Dat biedt onvoldoende ruimte, maar ook onvoldoende aanleiding om de dieseltoeslag in de BPM af te schaffen. Omdat de buurlanden geen voornemens hebben om de dieselaccijns te verhogen, zie ik voorlopig ook geen ruimte om de Nederlandse dieselaccijns te verhogen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen hoe het voorstel om de benzine- en dieselgrenzen naar elkaar toe te laten groeien zich verhoudt met de nog lopende besprekingen binnen Europa over de verhouding tussen de benzine- en de dieselaccijns. Deze leden wijzen er op dat diesel aantrekkelijk is voor veelrijders, dat diesel door de Euronormen steeds schoner wordt maar dat er nog steeds een groot probleem is met de uitstoot van ultrafijnstof. Deze leden hebben de indruk dat met het voorgestelde systeem het percentage diesel zal stijgen met naar schatting 2%, hetgeen naar hun mening een groot gevolg heeft omdat het aandeel gereden kilometers en dus de uitstoot veel hoger is.

Terecht wijzen deze leden op de in Brussel recent gestarte discussie over de verhouding tussen de benzine- en dieselaccijns. Uiteindelijk zal het resultaat van deze discussie van invloed zijn op de hoogte van de BPM en de MRB, maar dan in het bijzonder op de in zowel de BPM als de MRB gehanteerde toeslag voor dieselauto's. Deze toeslag dient als correctie voor de nu nog lagere accijns op diesel en draagt er tevens zorg voor dat het huidige aandeel diesel niet substantieel toeneemt. Het aandeel diesel zal in 2015 zo'n 22% bedragen. De constatering dat de nieuwe tariefstructuur tot gevolg heeft dat het aandeel diesel met ongeveer 2% zal toenemen in vergelijking met de situatie waarin het beleid niet wordt gewijzigd is echter niet juist. Volgens Ecorys zou voortzetting van het huidige beleid tot gevolg hebben dat het aandeel diesel zou oplopen tot zo'n 25% in 2015. Het thans voorgestelde beleid draagt er derhalve toe bij dat het aandeel diesel ten opzichte van dat scenario met zo'n 3% wordt teruggebracht.

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

Gasvormige brandstoffen en biobrandstoffen

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

staatssecretaris om in overleg met marktpartijen te bezien of, en hoe, lopende innovaties hierin betrokken kunnen worden.

Ik streef er naar om de generieke regeling waarbij de accijnsheffing op blends wordt gecorrigeerd voor de lagere energie-inhoud, met ingang van 1 januari 2012 in werking te laten treden. Aan deze generieke regeling die zal worden uitgewerkt in de vorm van een teruggaafregeling zal geen maximumbedrag worden gekoppeld. In Europees verband wordt momenteel gesproken over een herziening van de Richtlijn energiebelastingen.¹³ Een van de voorgestelde aanpassingen betreft de vaststelling van de accijns op motorbrandstoffen op deels de energie-inhoud van het product en deels op CO₂-uitstoot daarvan. Deze discussie is net gestart. Ik kan daar niet op vooruit lopen. Uiteraard vindt over de richtlijnvoorstellen wel overleg plaats met marktpartijen.

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar de verschillen in CO₂-uitstoot tussen de verschillende brandstoffen.

In zijn algemeenheid is dit niet eenvoudig aan te geven omdat de CO₂-uitstoot van een auto onder meer afhankelijk is van grootte, gewicht en motorvermogen van de auto. Als gemiddelde "tank to wheel" praktijkemissie voor de belangrijkste motorbrandstoffen kan de volgende indicatie worden gegeven:

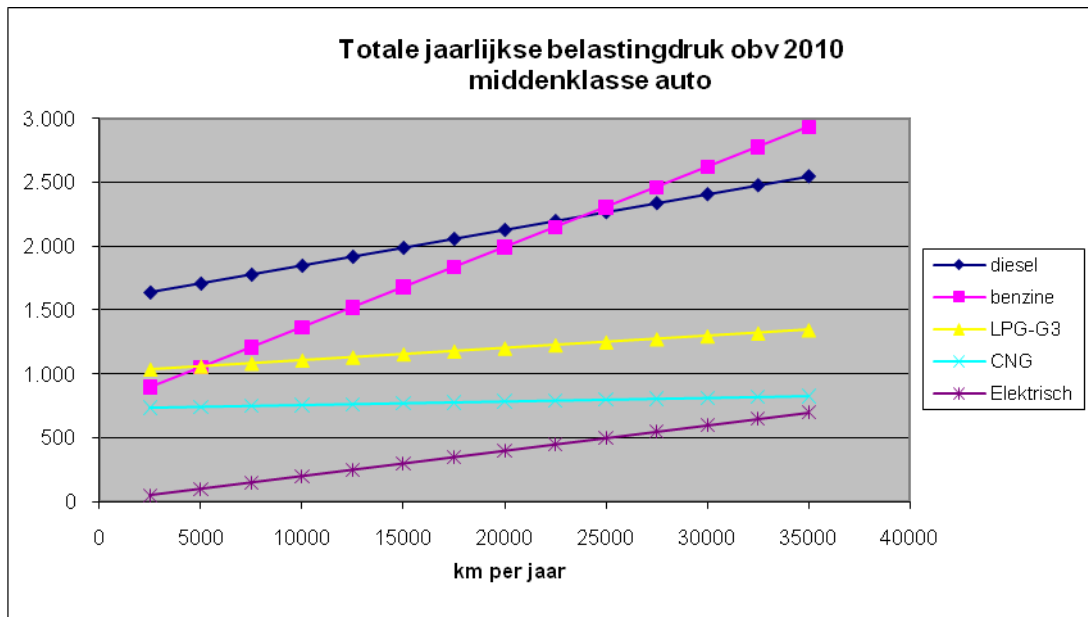
- benzine : 190-195 gram CO₂/km.
- diesel : 180 gram CO₂/km.
- LPG : 175 gram CO₂/km.
- aardgas/groen gas : 155 gram CO₂/km.
- elektriciteit : 0 gram CO₂/km.

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

Aardgas en groen gas worden fiscaal op dezelfde wijze behandeld. Omwille van de eenvoud wordt hierna alleen over groen gas gesproken. Op de productie van groen gas, ook indien het in het wegverkeer wordt ingezet, is een SDE(+) subsidie van toepassing, een en ander voor zover het aldus verkregen groen gas niet meetelt voor de zogenoemde verplichtingenregeling biobrandstoffen die voor motorbrandstoffen van toepassing is. Groen gas is op dit moment verreweg de goedkoopste brandstof in het wegverkeer. Ook na de in de autobrief voorgestelde verhoging van de accijns en energiebelasting blijft groen gas een zeer goedkope brandstof in vergelijking met benzine, LPG en diesel. Door de gunstige fiscale behandeling is rijden op groen gas verreweg de goedkoopste keuze. Alleen elektrisch rijden is tot een bepaald jaarkilometrage lager belast, maar als rekening wordt gehouden met de (veelal fors) hogere aanschafprijs van (deels) elektrische auto's springt de groen gasauto er opnieuw als voordeligste keuze uit. Onderstaande grafiek laat de belastingdruk zien van de verschillende brandstoffen, waaronder groen gas (CNG), onder het huidige stelsel.¹⁴ Op basis van de in de autobrief voorgestelde wijzigingen zal het tarief voor groen gas beperkt stijgen. Met die stijging is in onderstaande grafiek nog geen rekening gehouden. Het algemene beeld zal daardoor echter niet wijzigen.

¹³ Voorstel voor een richtlijn van de Raad houdende wijziging van Richtlijn 2003/96/EG tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit.

¹⁴ Daarbij is de jaarlijkse MRB gehanteerd, de accijns bij het gebruik van een middenklasser en de jaarlijkse BPM-druk, uitgaande van een afschrijving daarvan in 13 jaar.



Ter illustratie van de gunstige behandeling van groen gas kan ik wijzen op onder andere het lage tarief in de accijns/energiebelasting, de subsidie op de productie van groengas via de SDE(+) en het ontbreken van een correctie voor die lage accijns/energiebelasting in de MRB zoals die wel geldt voor diesel en LPG. In de BPM wordt de belasting berekend aan de hand van de CO₂-tarieven voor dieselauto's. De CO₂-uitstoot van de groen gasauto is immers vergelijkbaar met die van een dieselauto. Wanneer de groen gasauto zou worden ingedeeld in de schijven voor een benzineauto zou de fiscale bevoordeling groter zijn naarmate de auto onzuiniger was. Daarom is gekozen voor een bevoordeling met een vast bedrag per auto. Voor de groen gasauto geldt na toepassing van de schijftarieven nog een aftrek van € 1.324, terwijl voor de dieselauto juist een vermeerdering geldt van € 1.526, een verschil dus van € 2.850. Overigens is de vraag of de groen gasauto in de BPM wordt behandeld overeenkomstig de dieselauto of de benzineauto nog slechts voor een beperkte periode relevant. In 2015 zullen benzine- en dieselauto's in de BPM dezelfde tariefstructuur hebben. Deze beweging werkt gunstig uit voor groen gasauto's. Ook in de bijtelling wordt de groen gasauto gunstig behandeld. De CO₂-schijven voor benzine zijn van toepassing. De CO₂-uitstoot van een groen gasauto ligt daarentegen ongeveer 18% lager dan voor een benzineauto. Deze lagere uitstoot vormt in beginsel de basis voor de vaststelling van de differentiatie in de bijtelling. Dit kan derhalve aanleiding geven tot een gunstiger bijtellingspercentage.

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

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

Wat betreft de behandeling van blends van biobrandstoffen is er geen sprake van een breuk met het standpunt van het vorige kabinet. Nederland heeft er eerder al voor gekozen het gebruik van biobrandstoffen niet te stimuleren via fiscale maatregelen zoals een lagere accijns, maar via de zogenoemde verplichtingenregeling voor biobrandstoffen. Wel is er aanleiding om de lagere energie-inhoud van blends van biobrandstoffen en fossiele brandstoffen ten opzichte van de energie-inhoud van de gelijkwaardige brandstof te corrigeren via een gedeeltelijke teruggaaf van accijns. Het gaat echter te ver om elke blend voor een dergelijke correctie in aanmerking te laten komen, zeker als het gaat om marginale verschillen in energie-inhoud, zoals tussen biodiesel en diesel. Het gaat in ieder geval te ver voor die blends die een hoeveelheid biobrandstoffen bevatten die ingevolge (communautaire) regelgeving verplicht moet worden bijgemengd. Daarnaast zou een

dergelijke ruime regeling aanleiding geven tot aanzienlijke administratieve lasten voor het bedrijfsleven en hoge uitvoeringskosten voor de Belastingdienst.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar de effecten op de luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot van meer auto's op groen gas in vergelijking met auto's op diesel volgens Euro-6 norm of hybride auto's. Ook vragen zij of de mening wordt gedeeld dat stimuleren van groen gas mogelijkheden biedt om te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit, met name wat betreft NO₂. De uitstoot van fijnstof van een aardgas- of groen gasauto is ongeveer gelijk aan die van een Euro-6 dieselauto, de uitstoot van NO_x is iets lager. De CO₂-uitstoot (tank to wheel) van auto's die op groen gas rijden zal iets lager zijn dan die van Euro-6 dieselauto's. Als echter wordt gekeken naar de CO₂-uitstoot over de keten (well to wheel) zullen auto's die op groen gas rijden een beduidend lagere uitstoot hebben dan Euro-6 dieselauto's. De exacte uitstoot is echter afhankelijk van de wijze waarop het groen gas is geproduceerd, de mate waarin het gas daadwerkelijk duurzaam is geproduceerd en de vraag in hoeverre de betreffende auto ook daadwerkelijk op groen gas rijdt. Een vergelijking tussen auto's op groen gas en hybride auto's is minder eenvoudig te maken. Dit hangt onder meer af van het type hybride auto. De ontwikkeling gaat naar zogeheten plug-in hybriden en range extenders. Zo lang met deze auto's volledig elektrisch wordt gereden (voor plug-in hybriden enkele tientallen kilometers, voor range extenders tot circa 100 kilometer) is er geen sprake van uitstoot van fijnstof, NO_x en CO₂. Dit wordt echter anders als de benzine- of dieselmotor wordt ingeschakeld. Van belang is dus vooral de afstand die doorgaans wordt gereden.

De leden van de fractie van GroenLinks steunen de keus om groen gas niet fiscaal te bevoordelen omdat dit naar hun mening leidt tot overstimulering. Wel zien deze leden mogelijkheden om de marktverplichting voor 10% hernieuwbare energie in het transport nader aan te scherpen. Daarnaast vragen zij hoe ik aankijk tegen een subdoelstelling van 5-7% voor biobrandstoffen uit reststromen, groen gas en elektrisch rijden binnen de 10% doelstelling. In dit verband vragen de leden van de fractie van D66 naar de acties die zijn ondernomen naar aanleiding van de motie Van Veldhoven c.s.¹⁵

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

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

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

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

Voor aardgas/groen gas bestaat een vergelijkbare complicatie. In de MRB geldt sinds 2009 geen toeslag voor aardgasauto's. In de BPM geldt dat de belasting wordt berekend met toepassing van

¹⁵ Kamerstukken II 2010/11, 32 357, nr. 23.

de CO₂-schijven voor dieselauto's. In de BPM is geen toeslag van toepassing zoals deze bijvoorbeeld wel geldt voor dieselauto's, maar juist een vermindering van de BPM met € 500.

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

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

Eurovignet

In het licht van de discussie over het Eurovignet en het daarmee samenhangende samenwerkingsverband stellen de leden van de fractie van de PvdA dat het erop lijkt dat Nederland erg achterloopt door het nog niet invoeren van een kilometerbeprijzing. Deze leden vragen naar mijn visie op dit punt. De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarom niet wordt aangesloten bij de initiatieven van Duitsland, België en Denemarken om een kilometerheffing voor vracht in te voeren.

Het is juist dat Duitsland al sinds enige jaren een systeem van kilometerbeprijzing hanteert voor het vrachtverkeer op de snelwegen en dat de Belgische gewesten en Denemarken een dergelijk systeem van kilometerbeprijzing overwegen. Het huidige kabinet kiest daar niet voor. Dat is ook nadrukkelijk in het Regeerakkoord opgenomen. De milieuvordelen en de budgettaire gevolgen van een kilometerbeprijzing overeenkomstig het Duitse systeem met toepassing van de Duitse tarieven zijn niet bekend.

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

De leden van de fractie van de PvdA missen in de gehele discussie over het Eurovignet een afgewogen conclusie en vragen daarnaar.

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

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

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

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

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

De leden van de fractie van de SP vragen verder of afschaffing van het Eurovignet erop neerkomt dat Nederlandse vervoerders moeten gaan betalen voor buitenlandse vrachtauto's en zo ja, waarom ik toch blijf bij mijn voornemen om het Eurovignet af te schaffen. Het Eurovignet wordt nu betaald door alle vrachtwagens die op het Nederlandse hoofdwegenet rijden. De inkomsten komen voor € 122 mln van Nederlands gekentekende trucks en voor € 26 mln van trucks van buiten de Eurovignetzona. Belgische, Luxemburgse, Deense en Zweedse vrachtwagens zijn vrijgesteld van de Nederlandse heffing als zij in het bezit zijn van een Eurovignet uit een ander aangesloten verdragsland. Wanneer het Eurovignet wordt afgeschaft moet ook de opbrengst van de buitenlandse trucks budgettair gedekt worden. Bij een dekking in de MRB wordt deze opbrengst dus door Nederlandse vrachtwagens gedragen. Ik breng daarbij wel in herinnering dat de tarieven van het Eurovignet niet automatisch voor inflatie gecorrigeerd worden en sinds 2001 niet meer zijn aangepast. Een verhoging van de Eurovignettarieven, eerder aangekondigd in de brief van mei 2008 over fiscale vergroening¹⁶ is niet doorgegaan omdat de Belgische regio's daar hun instemming niet aan hebben verleend. Ik kies er nu niet voor deze verhoging alsnog te dekken. Het gaat om een bedrag van € 21 mln in prijsniveau 2009. Daarnaast bedraagt de verlichting van administratieve lasten ruim € 12 mln, die voor het overgrote deel ten gunste komt van het Nederlandse bedrijfsleven. Al deze elementen samen betekenen naar mijn mening dat de balans voor het Nederlandse bedrijfsleven positief uitwerkt als het gaat om de afschaffing van het Eurovignet. Gezien de forse taakstellingen die er liggen om kosten te besparen bij de Belastingdienst en administratieve lasten te verminderen blijf ik van mening dat afschaffing van het Eurovignet een optie is waarop zou moeten worden ingezet.

Bestelauto's

De leden van de fractie van de VVD vragen wanneer er een concreet voorstel zal komen voor een alternatieve regeling voor de bijtelling privégebruik bestelauto's van de zaak. Tevens vragen deze leden wanneer bekend zal worden of het alternatief van een "verklaring uitsluitend zakelijk gebruik" per 1 januari 2012 kan worden ingevoerd.

Zoals aangegeven in de autobrief zie ik een aantal mogelijkheden om te komen tot een alternatieve regeling voor de bijtelling privégebruik bestelauto van de zaak waarbij een rittenregistratie niet langer nodig is. Op dit moment bekijk ik in constructief overleg met de branche welke van de alternatieven kunnen leiden tot een of meerdere concrete voorstellen. Dit is geen gemakkelijke opgave. De branche heeft zelf aangegeven dat zij toch enige tijd wil nemen om tot een oplossing te komen. De branche is zich bewust van het dilemma. Aan de ene kant is er bij privégebruik van een bestelauto van de zaak sprake van loon in natura dat op enigerlei wijze zal moeten worden belast. Aan de andere kant is sprake van een administratieve last in de vorm van het bijhouden van een rittenregistratie die moet worden teruggebracht. Bij de vormgeving van een nieuwe regeling kan ook niet worden voorbijgegaan aan de budgettaire gevolgen. De branche heeft hierbij als randvoorwaarde aangegeven dat er geen sprake mag zijn van een lastenverschuiving

¹⁶ Kamerstukken 2007/08, 31 492, nr. 1.

van werknemers naar werkgevers. Uiteraard streef ik ernaar om zo spoedig mogelijk met concrete voorstellen te komen. Zo ben ik voornemens om de "verklaring uitsluitend zakelijk gebruik" voor bestelauto's in het Belastingplan 2012 op te nemen en met ingang van 1 januari 2012 te introduceren. Er wordt nog bezien of een dergelijke verklaring gecombineerd kan worden met een registratie via het kentekenregister waarbij het kentekenregister gaat fungeren als een fiscaal autopaspoort.

Met betrekking tot de andere alternatieven is een nadere concretisering nu nog niet mogelijk. Een en ander is mede afhankelijk van het verdere overleg met de branche. Indien het overleg met het bedrijfsleven nog voor de behandeling van het Belastingplan 2012 tot concrete resultaten leidt zal ik deze zo mogelijk nog in het voorstel voor dat Belastingplan verwerken.

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

Voor het toezicht is in dit kader van belang dat de Belastingdienst zoveel mogelijk toezicht in de actualiteit wil en daarbij gebruik wil maken van camerabeelden. In de afgelopen jaren is daar al veel ervaring mee opgedaan. Camerabeelden worden nu al gebruikt bij het toezicht op de MRB en het Eurovignet en ook bij het toezicht in verband met de verklaring van geen privé gebruik auto van de zaak¹⁷ die vanaf 2006 bestaat. Gebleken is dat het toezicht effectiever en efficiënter is geworden door het gebruik van camerabeelden.

Er is bij het toezicht rond de voorgestelde "verklaring uitsluitend zakelijk gebruik" voor de bestelauto van de zaak één groot verschil met de eerder genoemde verklaring geen privé gebruik; er is geen mogelijkheid om de passagegegevens die horen bij de camerabeelden te vergelijken met een rittenregistratie, aangezien die niet meer nodig zal zijn. De passagegegevens (tijd en plaats) van de camerabeelden zullen op zichzelf een duidelijke indicatie moeten geven van het eventuele privégebruik. Om die reden zal het toezicht zich concentreren op die momenten en plaatsen waar zakelijk gebruik van een bestelauto weinig waarschijnlijk is. Dan gaat het vooral om waarnemingen in de avonduren, op zaterdagen, zon- en feestdagen, in vakantietijd¹⁸ en in de buurt van recreatiecentra. Ook waarnemingen bij evenementen, winkelcentra en grensovergangen zullen interessant zijn. Waarnemingen op werkdagen tot 19.00 uur zullen in het algemeen niet direct een indicatie vormen voor privégebruik. De passagegegevens van de camerabeelden worden continu gematcht met het bestand van de bestelauto's waarop de verklaring van uitsluitend zakelijk gebruik van toepassing is. Passagegegevens die geen match opleveren worden direct vernietigd. De bestelauto's blijven in het bestand van de bestelauto's waarop de verklaring van uitsluitend zakelijk gebruik van toepassing is, ook al worden ze nooit in een "verdachte" situatie aangetroffen. Overigens is het enkele feit dat een bestelauto is gesignaleerd in een situatie die een sterke aanwijzing vormt voor privégebruik, niet voldoende voor het opleggen van een sanctie. In alle gevallen zullen betrokkenen de gelegenheid krijgen om duidelijk te maken dat er toch sprake was van zakelijk gebruik. Om dat mogelijk te maken is het noodzakelijk dat er weinig tijd zit tussen de waarneming en het verzoek om daar duidelijkheid over te verschaffen. Het uitgangspunt om in de actualiteit te werken moet daarvoor zorgen.

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

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

¹⁷ Werkgevers hoeven geen bijtelling toe te passen wanneer werknemers deze verklaring gebruiken.

Werknemers mogen maximaal 500 km privé rijden. In deze situatie worden werknemers verantwoordelijk voor het bijhouden van de rittenregistratie en de gevolgen wanneer die registratie niet klopt.

¹⁸ Duidelijke voorbeelden: een bestelauto met skikoffer die eind december de grens overgaat of een bestelauto die wordt gesignaleerd met caravan in een vakantieperiode.

In dit kader gaat het erom dat de bestelauto niet wordt gebruikt voor privédoeleinden. Het is niet relevant wie de auto bestuurt. Dat gegeven wordt dus ook niet vastgelegd. Bovendien zijn camerabeelden alleen relevant op momenten en plaatsen die duiden op mogelijk privégebruik. Bestelauto's die uitsluitend gebruik maken van de weg op gebruikelijke werktijden zullen er weinig mee worden geconfronteerd. Het gaat hier om bestelauto's ten aanzien waarvan is verklaard dat ze alleen voor zakelijke doeleinden worden gebruikt. Juist in dat kader is het volkomen gangbaar dat ondernemers weten wie de bestelauto bestuurt en waar die zich bevindt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Overige

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

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

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

De belastingvrijstelling voor oldtimers wordt per 1 januari 2012 bevroren. Dit betekent dat alle voertuigen die op of na 1 januari 1987 op kenteken zijn geplaatst dan niet meer voor de belastingvrijstelling in aanmerking komen. Dit is het gevolg van het amendement Cramer c.s.¹⁹ bij het Belastingplan 2009.

De leden van de fractie van de PVV wijzen er op dat de grenzen van de provinciale opcenten de afgelopen jaren steeds maar zijn opgehoogd. Geen van de provincies zit echter aan die grens. Deze leden vragen dan ook of ik die grens voor de toekomst niet zou kunnen verlagen.

Als staatssecretaris van Financiën ben ik op dit moment ingevolge artikel 222 van de Provinciewet gehouden jaarlijks het maximum van de provinciale opcenten volgens een in de wet vastgelegde berekeningssystematiek te verhogen. Ik heb daar zelf geen enkele discretionaire bevoegdheid in. Op dit moment ligt dat maximum op 119,4% van de MRB. De leden van de fractie van de PVV merken terecht op dat op dit moment geen van de provincies dat maximum toepast. In het Regeerakkoord is afgesproken dat de wettelijke normering van de provinciale opcenten MRB wordt aangescherpt. Het kabinet zal op korte termijn met een voorstel komen ter uitwerking van deze gemaakte afspraak.

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

Voor auto's die zijn vrijgesteld van de MRB zijn ook geen provinciale opcenten verschuldigd. Op het moment dat het vrijstellingsregime wordt beperkt, zoals ingevolge de voorstellen het geval is, worden over die auto's waarvoor (weer) MRB verschuldigd wordt ook (weer) de opcenten verschuldigd. Voor het overige geven de voorstellen geen aanleiding tot wijziging van de opcenten. Het verruimt, noch beperkt de mogelijkheden van de provincies om de opcenten te verhogen. Aan de omvang van het aantal opcenten MRB dat de provincies mogen heffen wordt een maximum gesteld ingevolge artikel 222 van de Provinciewet.

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

¹⁹ Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 70.

deze uitspraak ga opvangen. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen wat de consequenties van deze uitspraak zijn voor mijn voorstellen.

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

De leden van de fractie van het CDA stellen dat taxi's in de regel zeer onzuinig zijn. Zij vragen in dat verband of er een maatregel kan worden geïntroduceerd, bijvoorbeeld in de MRB, om zuinige taxi's te stimuleren.

Zolang voor bepaalde categorieën voertuigen zoals taxi's een volledige vrijstelling van MRB en BPM wordt verleend is het niet mogelijk om voor die categorieën het gebruik van zuinige auto's te stimuleren via een maatregel in de sfeer van deze autobelastingen. In de autobrief heb ik aangekondigd dat er aanleiding bestaat om de diverse bijzondere regelingen in de autobelastingen nog eens tegen het licht te houden, mede gezien de aan de Belastingdienst opgelegde taakstelling. Wanneer dit er toe zou leiden dat bepaalde categorieën voertuigen in de toekomst in de heffing van de BPM of de MRB worden betrokken, leidt dat er automatisch toe dat de in die belastingen voor andere voertuigen al geldende zuinigheidsprykkels ook voor deze voertuigen gaan doorwerken. Bij dergelijke maatregelen zouden bedrijven die dit treft uiteraard voldoende tijd moeten krijgen om de bedrijfsvoering zo nodig aan te passen aan de nieuwe situatie. Overigens vormen voor vervoerders de brandstofkosten - en daarmee de accijns op motorbrandstof - ook nu al een belangrijke prikkel tot zuinigheid.

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

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

In 2005 werd voor particulieren de fiscaal gunstige regeling voor bestelauto's, het zogenoemde grijze kenteken, afgeschaft. Voor particulieren geldt sindsdien ook voor bestelauto's het hogere MRB-tarief voor personenauto's en wordt bij eerste registratie op naam van een particuliere houder ook voor bestelauto's BPM geheven. Een dergelijke lastenverzwaring werd bij de totstandkoming van het Belastingplan 2005 echter als onwenselijk ervaren voor gehandicapten die over een bestelauto beschikken voor het vervoer van zichzelf en een hulpmiddel in verband met de handicap. Daarom werd voor deze bijzondere groep een uitzondering gemaakt bij de afschaffing van het grijze kenteken voor particulieren. Gevolg is dat voor gehandicapten het fiscale verschil is blijven bestaan tussen bestelauto's en personenauto's, terwijl die ongelijkheid in 2005 voor andere particulieren werd beëindigd. De regeling is derhalve een gevolg van de wens om te voorkomen dat

gehandicapten zouden worden geconfronteerd met een lastenstijging door de afschaffing in 2005 van het grijze kenteken voor particulieren. Het is geen regeling die als achtergrond heeft het bevorderen van de mobiliteit van gehandicapten. Daarbij volgt uit de aard van de regeling dat niet de behoeften van de individuele gehandicapte of de ernst van de handicap uitgangspunt zijn, maar de kenmerken van het voertuig en het gebruik dat daarvan wordt gemaakt. Door deze fiscale, voertuiggecentreerde achtergrond kan niet worden verzekerd dat de aan deze uitzondering verbonden kosten op de meest effectieve manier terecht komen bij de gehandicapten die deze ondersteuning voor hun bewegingsvrijheid het hardst nodig hebben. Dit soort onevenwichtigheden in de belastingheffing is weliswaar verklaarbaar vanuit de historische context, maar kan in individuele situaties willekeurig en onbillijk uitpakken. Ondersteuning via een gerichter beleidsinstrument zou dan de effectiviteit en de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de regeling ten goede kunnen komen.

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

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

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

De achtergrond van de eerder voorgenomen verhoging van de MRB voor motoren was primair de relatief lage belasting van de motor in de BPM, die nog stamde uit de tijd dat een motor gold als een minder luxe artikel dan een auto. Als aanvullende argumenten golden daarbij de hogere maatschappelijke kosten van het motorrijden in de vorm van relatief slechte milieuprestaties en hogere letselschade, dat laatste vooral in de vorm van een flink hogere overlijdenskans bij het rijden op een motor.

De belastingverhoging is ingezet in de MRB en niet in de BPM. De reden hiervoor was dat in het kader van de toen nog voorziene introductie van de kilometerprijs voor de andere voertuiggroepen de BPM werd afgebouwd en de MRB verhoogd. Toen deze ombouw werd gestaakt is de verhoging van de belasting voor motoren doorgezet in de MRB, en niet in de BPM, met name op basis van de bovengenoemde argumenten.

Het is daarom niet zo dat een andere blik op de maatschappelijke kosten van motorrijden een gevolg heeft voor de in de wet opgenomen belastingverhogingen.

Wel acht ik het wenselijk dat er duidelijkheid is over de milieukeurmerken en de letselschade. Met betrekking tot dat laatste punt is vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een actieplan verschenen waarin de relevante statistieken te vinden zijn.²⁰

De CO₂-prestaties van individuele motoren zijn nu niet bekend. Daarom zie ik met belangstelling uit naar een voorstel van de Europese Commissie voor een verordening op het gebied van de regels voor het op de markt brengen van motoren, waarover uw Kamer een BNC-fiche heeft ontvangen.²¹ In dit voorstel wordt onder andere verplicht gesteld bij de Europese typegoedkeuring van een motor de gemeten CO₂-uitstoot te vermelden. Over de milieuprestaties op het gebied van luchtvervuiling valt in ieder geval te zeggen dat de Europese regels daarvoor achterlopen bij die

²⁰ Bijlage bij kamerstukken II, 2010/11, 29398, nr. 241.

²¹ Kamerstukken II, 2010/11, 22 112, nr. 1088.

voor auto's. Voor motoren geldt nog altijd de Euro 3-norm, vergelijkbaar met de Euro 3-norm uit 2002 voor auto's, terwijl voor auto's inmiddels de strengere Euro 5-norm geldt.

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

Het STREAM rapport van CE-Delft²² laat zien dat bij personenauto's circa 20% van de uitstoot van broeikasgassen over de levenscyclus niet voortkomt uit het gebruik van de personenauto.

Autoproducent Ford heeft zelf een LifeCycleAnalysis (LCA) uitgevoerd en concludeert dat 23% van de CO₂-productie in de productiefase plaatsvindt en 77% in de gebruiksfase. Het aantal auto's speelt dus ook een rol in de totale uitstoot van broeikasgassen door autoverkeer. Ik kan me echter in mijn stimuleringsbeleid alleen richten op hetgeen de auto uitstoot en niet op de productiemethode, mede omdat ik hier geen zicht op heb, daar dit voor het grootste deel buiten onze landsgrenzen afspeelt.

²² STREAM, Studie naar Transport Emissies van Alle Modaliteiten, Delft, september 2008