**Voorstel voor feitelijke vragen ten behoeve van Autobrief II**

*ANWB/BOVAG/Natuur & Milieu/RAI Vereniging/VNA*

*7 juli 2015*

**Vragen met betrekking tot de transitie naar duurzaam vervoer**

|  |  |
| --- | --- |
| *Paginanr Autobrief* | *Vragen* |
| 1 | Wat is het effect van de voorgestelde wijziging in autobrief II op de milieu en klimaatdoelen? Meer specifiek: wat is (de prognose van) het effect bij het uitvoeren van het totale pakket aan maatregelen uit Autobrief II én wat zou het effect zijn geweest als de autobelastingen zoals vastgesteld voor 2016 zouden worden gecontinueerd op:   1. Het aantal volledig elektrische en plug-in elektrische auto’s dat in de periode 2017-2020 wordt aangeschaft? Kunt u daarbij een uitsplitsing maken van het aantal particulieren versus het aantal leaserijders dat in 2020 een elektrische auto bezit? 2. De gemiddelde CO2 uitstoot per auto in 2020? 3. De totale CO2 uitstoot van het Nederlandse wagenpark in 2020? 4. Het energiegebruik van het Nederlandse wagenpark in 2020? 5. De gemiddelde brandstofkosten voor gebruikers van auto’s aangeschaft in de periode 2017-2020? |
| 1 | Wat betekenen de voorstellen voor Autobrief II voor de doelstellingen en ambities zoals die zijn geformuleerd in het SER Energieakkoord en de bijbehorende uitvoeringsagenda mobiliteit en de Brandstofvisie? Welk doelbereik wordt verwacht op de doelen energiebesparing (15PJ .o.v. de referentieraming 2012), het aantal volledig en plug-in elektrische auto’s (i.r.t. de ambitie van 200.000 in 2020, 1 miljoen Elektrische voertuigen in 2025) en een CO2 reductie van 17% in 2030 t.o.v. 1990? Hoe beoordeelt u deze effecten in het licht van de uitspraak van de rechter in de klimaatzaak aangespannen door Urgenda waarbij de rechter heeft uitgesproken dat de de staat ervoor moet zorgen dat de uitstoot in Nederland in 2020 ten minste 25% lager is dan in 1990? |
| 3 | Op welke wijze heeft het kabinet de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om een brede analyse te maken van verschillende manieren om op vergroening van de automobiliteit te sturen uitgewerkt? Welke alternatieven zijn daarbij overwogen? |
| 10 | Is het kabinet bekend met de beslissing van de Duitse regering om in 2020 1 miljoen auto’s te laten rondrijden en de stimuleringsregelingen in andere Europese landen zoals Engeland en Frankrijk?   1. Welke instrumenten zetten deze landen in om de transitie naar elektrisch rijden te stimuleren 2. Welke subsidiebedragen voor welk type auto’s worden daar toegepast? 3. Zijn deze bedragen ook beschikbaar voor particulieren? 4. Wat is het effect van de stimuleringsregelingen? |
| 10 | Klopt het dat gedurende Autobrief II aanzienlijke hoeveelheden elektrische auto’s, die met Nederlandse subsidie als auto van de zaak/lease-auto zijn aangekocht, op de tweede hands markt zullen komen?   1. Om welke aantallen auto’s (volledig elektrische en plug-in elektrische) gaat het hierbij in de jaren van 2017 tot 2020? 2. Welk aandeel hiervan zal naar verwachting zijn weg vinden op de Nederlandse tweede hands markt? 3. Welke maatregelen zijn denkbaar om de tweede hands markt voor deze voertuigen in Nederland te versterken? |
| 11 | Op welke wijze heeft het kabinet de aanbevelingen van vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, consumenten, wetenschappers en milieuorganisaties zoals u aangeboden in coalitie van ANWB, BOVAG, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en VNA en/of de green taks battle elektric in Autobrief II verwerkt? waaronder de aanbevelingen om:   * de stimulering van elektrisch rijden te verbreden van zakelijk rijders naar alle automobilisten om daarmee elektrisch rijden beter bereikbaar te maken en subsidiegelden eerlijker te verdelen? * De energiebelasting op elektrisch laden uit het hoge kleinverbruikerstarief te halen? * ook financiële prikkels voor de tweede hands markt te creëren ? |

**Vragen met betrekking tot de voorgestelde MRB-maatregelen**

|  |  |
| --- | --- |
| *Paginanr Autobrief* | *Vragen* |
| 11 | In de Autobrief II staat dat er *op dit moment* circa 400.000 personendieselauto’s zonder affabriek roetfilter zijn. Dit is beduidend minder dan het aantal uit het TNO-rapport “In- en uitstroom en samenstelling van het Nederlandse personenautopark”, dat op 20 mei 2014 naar de Kamer is gestuurd. Daaruit kon worden afgeleid dat er op 1-1-2014 ruim 600.000 dieselauto’s zonder roetfilter waren. Kunt u aangeven om hoeveel auto’s het gaat op 1-1-2015 en hoe groot dit aantal naar verwachting is per 1-1-2019 en per 1-1-2020? |
| 11 | Kan de staatssecretaris nader aangeven waarom hij de groep dieselbestelvoertuigen, die te maken krijgt met een MRB-toeslag, wil beperken (middels een leeftijdscriterium) en waarom dit niet geldt voor de groep dieselpersonenvoertuigen? |
| 11 | Weet u hoeveel automobilisten er op een eerder moment voor gekozen hebben om een retrofit roetfilter op hun dieselpersonenauto te laten installeren? Geldt de MRB-toeslag ook voor auto’s, die (al dan niet via de toenmalige VROM-subsidieregeling) van een dergelijk roetfilter voorzien zijn? Zo nee, waarom niet? Kunnen eigenaren van dieselauto’s de MRB-toeslag vermijden door alsnog een roetfilter te laten plaatsen? Zo nee, waarom niet? |

**Vragen met betrekking tot de voorgestelde BPM-maatregelen**

|  |  |
| --- | --- |
| *Paginanr Autobrief* | *Vragen* |
| 2 | Geldt de verlaging van de BPM tot 2020 voor alle voertuigen, die BPM-plichtig zijn. Concreet: dus ook voor motorfietsen? Zo niet, wat is daarvan dan de reden? |
| 2 | Is de staatssecretaris van mening dat de 12 % afbouw van de BPM daadwerkelijk een rem zet op de geschetste fraude bij parallelle import en op de administratieve lasten bij im- en export bij de Belastingdienst? |
| 2 | Op basis van de informatie uit Autobrief II over de schijfgrenzen en tarieven in de periode 2017-2020 blijkt dat alle auto’s, dus ook kleine en zuinige auto’s, duurder worden. Hoe is dit te verstaan met de gewenste afbouw van de BPM en uw eigen ambitie zoals geformuleerd onder het kopje ‘reguliere auto’s’? |
| 7 | Is de staatssecretaris bekend met het gegeven dat een aparte BPM-tabel voor plug-in elektrische auto’s voor importeurs-, dealerorganisaties en autoleasemaatschappijen, maar ook voor de Belastingdienst, leidt tot een grote administratieve last, omdat een ‘nieuwe’ brandstofsoort c.q. tabel moet worden ingevoerd en onderhouden in hun systemen, processen en administratieve afhandeling? Hoe verhoudt zich dit met de huidige grote problemen met de automatiseringssystemen van de Belastingdienst en hoe verhoudt zich dit met het Kabinetsbeleid tot verlichting van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven? |
| 9 | Kunt u aangeven waarom u kiest voor een verdubbeling van de vaste voet voor alle auto’s en waarom u niet heeft gekozen voor het invoeren van een vast percentage van de nettocatalogusprijs als ‘vaste CO2-onafhankelijke’ basis? Welk effect heeft de verhoging van de vaste voet op de gemiddelde CO2 emissie van personenauto’s die in de periode 2017-2020 wordt aangeschaft? |
| 10 | Waarom kiest u er voor om een gram CO2 uitgestoten door een plug-in elektrische auto anders te belasten met BPM, dan eenzelfde gram CO2 uitgestoten door een benzine- of diesel auto en hoe verhoudt zich de invoering van een nieuwe BPM-tabel voor plug-in elektrische auto’s met de wens om de autobelastingen te vereenvoudigen? |
| 11 | Ten opzichte van wat (BPM-tarieven, begrootte BPM-inkomsten, gerealiseerde BPM-inkomsten) wordt de BPM met 12 % verlaagd en hoe ziet het afbouw schema er uit (ieder jaar 3 % of wordt voor een ander schema gekozen)? |
| 19 | Uit de tabel met CO2-grenswaarden blijkt dat u rekent met een autonome vergroening van het nieuwe wagenpark van jaarlijks gemiddeld 3,5 – 4 %? Als wordt uitgegaan van een gemiddelde CO2-uitstoot in Nederland van 105 gram CO2 in 2015, dan is een jaarlijkse autonome vergroening van 2 % voldoende om de Europese doelstelling van een gemiddelde uitstoot van 95 gram CO2 in 2020 te bereiken. Het ministerie rekent echter met het dubbele percentage. Hierdoor komt de gemiddelde uitstoot in 2020 op 87 gram CO2, ruim onder de Europese doelstelling. Waarom kiest de staatssecretaris voor het dubbele percentage in plaats van aan te sluiten bij het Europese bronbeleid?  Gelet op de opmerking dat de genoemde BPM-bedragen exclusief indexatie voor inflatie en exclusief de voorgenomen afbouw van de BPM zijn kan het beeld ontstaan dat deze beide ontwikkelingen elkaar opheffen. Klopt dat beeld? Hoeveel bedraagt de werkelijke afbouw van de BPM in de jaren 2017 tot en met 2020? |

**Vragen met betrekking tot de voorgestelde bijtellingsmaatregelen**

|  |  |
| --- | --- |
| *Paginanr Autobrief* | *Vragen* |
| 9 | U kiest voor nul emissie auto’s voor een bijtellingspercentage van 4%, terwijl de coalitie van de automotive sector en Natuur & Milieu pleitte voor een hoger tarief van 7% om toekomstige marktverstoring te voorkomen. Kunt u aangeven waarom u kiest voor het lagere tarief van 4% en kunt u daarbij aangeven welke marktverstoring u verwacht? |
| 9 | U kiest als beperkende voorwaarde in de bijtelling voor een plafondbedrag voor nul emissie auto’s van 50.000 euro als het volledige elektrische auto’s betreft. Kunt u aangeven waarom u niet kiest voor een techniek neutrale aanpak door diezelfde voorwaarde te stellen aan auto’s die op waterstof rijden? |
| 9 | De brede maatschappelijke coalitie van ANWB, BOVAG, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en VNA heeft een voorstel gedaan voor een uniform bijtellingspercentage van 20-21%. Anno 2015 ontvangt het Rijk gemiddeld 18% bijtelling, terwijl een VNA-studie uitwijst dat het werkelijk genoten privégenot overeenkomt met een percentage van ca. 13%. Kunt u aangeven waarom u kiest voor een bijtellingspercentage van uiteindelijk 22%? |
| 9 | Aangezien 42% van de nieuw verkochte auto’s een lease-auto is en deze auto’s na afloop van het contract worden verkocht op de tweedehandsmarkt, is de lease-auto een accelerator voor een schoner, zuiniger en veiliger wagenpark op de Nederlandse wegen. En worden diverse beleidsdoelen binnen bereik gebracht, zoals het SER Energieakkoord, de doelstellingen voor steeds verdergaande veiligheid, maar ook de ambities om gidsland te zijn voor de introductie van de zelfrijdende auto. Hoe waarborgt de overheid op de middellange termijn de structurele instroom van schone, zuinige, veilige en van de modernste communicatietechnieken voorziene auto’s in het Nederlandse wagenpark? |

**Overige vragen**

|  |  |
| --- | --- |
| 17 | Voor welke type voertuigen c.q. gebruikers is nu een vrijstelling en/of teruggave regeling voor BPM en/of MRB en/of accijns van kracht? En wat is het effect van deze vrijstellingen en teruggaveregelingen ten opzichte van een situatie dat deze regelingen niet van kracht zouden zijn op:   1. De uitvoeringslasten voor de belastingdienst; dus de benodigde personele inzet? 2. De inkomsten van de staat in miljoenen euro’s per jaar? Graag uitgesplitst per categorie 3. De gemiddelde CO2 uitstoot en het aandeel 0-emissie voertuigen. Klopt het beeld dat deze gebruikers door de verlaagde tarieven minder gevoelig voor fiscale prikkels zijn? |
| 17 | Kan de staatssecretaris de Kamer een actualisatie verstrekken van tabel 16 uit Autobrief I? Kan de staatssecretaris aangeven welke bijzondere regelingen sinds de inwerkingtreding van Autobrief I zijn stopgezet en wat daarvan budgettaire effecten zijn? |