

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1111

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Lodders** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën over *het bericht «Nieuwe auto's duizenden euro's duurder»* (ingezonden 10 januari 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën) (ontvangen 9 februari 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Nieuwe auto's duizenden euro's duurder»¹ en met de verwachting zoals uitgesproken door bijvoorbeeld de Bovag dat de aanschaf van nieuwe auto's hiermee fors duurder wordt?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is over het algemeen sprake van een hogere BPM per auto? Met hoeveel procent is de verwachte nieuwe BPM hoger dan wel lager? Wat is de achtergrond van deze verwachte prijsstijging? Wat is de exacte wijziging in de testen en de systematiek van de BPM? Wat zijn de effecten hiervan?

Vraag 3

Klopt de verwachting van onder andere de Bovag dat de aanschafprijzen van nieuwe auto's hiermee waarschijnlijk zullen stijgen? Deelt u de mening dat dit onwenselijk is?

Vraag 8

Wanneer wordt gevolg gegeven aan de eerdere toezegging om te komen tot nieuwe BPM-tabellen? Bent u het eens dat dit zo snel mogelijk dient te gebeuren teneinde negatieve effecten voor consumenten te voorkomen? Bent u bereid hier snel mee aan de slag te gaan en de Kamer te informeren over de voortgang?

Antwoord 2, 3 en 8

Bij Overige Fiscale Maatregelen 2017 heeft het vorige kabinet de definitie van CO₂-uitstoot in de BPM verbreed voor auto's die getest zijn conform de nieuwe Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures (WLTP)

¹ Telegraaf van 8 januari 2018

testmethode.² Voor de heffing van BPM op WLTP-geteste auto's wordt gebruik gemaakt van het Europese rekenmodel CO2mpas. Het rekenmodel CO2mpas rekent de WLTP-uitstoot terug naar CO₂-uitstoot volgens de oude testmethode, de NEDC-testmethode. Auto's worden dus nog niet belast op de CO₂-uitstoot volgens de nieuwe testmethode maar op de CO₂-uitstoot volgens de NEDC-testmethode. Door dit rekenmodel CO2mpas te gebruiken is het voor Nederland mogelijk om de huidige BPM-tabellen en tarieven te handhaven totdat een nieuwe, op WLTP-testresultaten gebaseerde, BPM-tabel in de wet opgenomen kan worden. Het Europese rekenmodel CO2mpas is – in samenwerking met de autosector – zo opgesteld dat het in beginsel leidt tot dezelfde CO₂-emissies als bij een equivalent voertuig dat is getest overeenkomstig de NEDC. Het gebruik van de met CO2mpas berekende NEDC-waarden is daarmee in beginsel ook budgettair neutraal. Daarnaast kunnen fabrikanten ervoor kiezen om automodellen zowel volgens de WLTP als de NEDC te laten testen.

De berichtgeving in de Telegraaf en de bevestiging daarvan door de autobranche geven aan dat van enkele auto's de via CO2mpas teruggerekende NEDC CO₂-uitstoot hoger is dan verwacht, met een hogere BPM tot gevolg voor deze voertuigen. Op dit moment zijn er echter relatief weinig voertuigen getest op basis van de WLTP. Eerste inzichten zijn dat de verschillende type auto's uiteenlopende resultaten boeken op de WLTP. De WLTP is immers een fundamenteel andere testprocedure dan de oude NEDC. Voor zover voertuigen zijn getest op basis van de WLTP geldt bovendien dat deze voertuigen nog niet (volledig) zijn geoptimaliseerd op de WLTP. De verwachting is dan ook dat de gemiddelde CO₂-uitstoot als gevolg hiervan nog zal gaan dalen in de nabije toekomst. Op dit moment zijn er daarom onvoldoende betrouwbare uitstootcijfers beschikbaar om te beoordelen of de CO₂-uitstoot volgens de WLTP of zoals berekend door CO2mpas over alle Nederlandse nieuwverkopen gemiddeld hoger of lager uitvalt. TNO constateerde voorafgaand aan het gebruik van CO2mpas namelijk dat er een groot risico op budgettaire derving bestaat.³ Door deze tegenstrijdige signalen en het gebrek aan betrouwbare data over de WLTP kan ik op dit moment niet beoordelen of de CO2mpas methode leidt tot een hogere of lagere BPM. Wel ben ik van mening dat de totale opbrengst van de BPM niet zou moeten stijgen enkel als gevolg van de overstap naar de WLTP-testmethode. Daarbij wil ik benadrukken dat het niet mogelijk is om op het niveau van individuele voertuigen een budgettair neutrale omzetting naar de WLTP te garanderen. Daarvoor zijn de verschillen tussen de WLTP-testmethode en de NEDC-testmethode te groot.

Ik heb begrip voor de zorgen die over dit onderwerp leven bij de automobilist en de autobranche. De instroom van WLTP-geteste auto's wordt gemonitord door de ministeries van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met de RDW. Om een beter beeld te vormen van de gevolgen van de invoering van de WLTP en de CO2mpas rekenmethode heb ik opdracht gegeven deze samenwerking uit te breiden met TNO en de autobranche. Ik streef er op die manier naar om zo snel als mogelijk op basis van voldoende betrouwbare data de omslag naar de WLTP in de BPM budgettair neutraal, en vanzelfsprekend ook op een voor de Belastingdienst uitvoerbare wijze, te realiseren. Ik zeg bij deze toe uw Kamer op de hoogte te houden over de voortgang in dit complexe proces.

Vraag 4

Deelt u voorts de mening dat het onaantrekkelijker maken van de aanschaf van nieuwe auto's negatieve milieueffecten kan hebben, omdat nieuwe auto's over het algemeen schoner zijn?

Vraag 5

Welke bijdrage kan een jonger en zuiniger wagenpark hebben in het kader van het voldoen aan de klimaatdoelstellingen voor mobiliteit? Hoe komt een verjonging van het wagenpark aan bod in de kabinetsplannen? Bent u het eens dat juist een moderner wagenpark veel kan bijdragen aan de milieu-

² Kamerstuk 34 553, nr. 9.

³ Kamerstuk 34 553, nr. 9, bijlage.

winst en dat de overheid daarbij, in de te maken keuzes hoe dit te bereiken, zoveel mogelijk technologie-neutraal dient te zijn?

Vraag 6

Wat kan de overheid doen teneinde het Nederlandse wagenpark te vernieuwen, zodat ook winst op het gebied van veiligheid, milieu en luchtkwaliteit kan worden behaald door een gemiddeld jonger wagenpark, zeker daar het Nederlandse wagenpark al relatief oud is?

Vraag 7

Welke stimuleringsmaatregelen kennen andere Europese landen teneinde hun wagenpark bij de tijd, en dus schoner, te houden? Wat zijn de verschillen met Nederland en waarom zijn voor deze verschillen gekozen? Zou een meer eenvormige systematiek een verbetering voor de interne markt en milieuwinst kunnen opleveren?

Antwoord 4, 5, 6 en 7

Vanwege de autonome verjonging van het wagenpark en aanscherpingen van Europese emissienormen worden nieuwe auto's in Europa steeds schoner en zuiniger. Hoewel deze verjonging op termijn kan leiden tot lagere uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen is dit onvoldoende om significant tegemoet te komen aan de klimaatdoelstellingen van dit kabinet en de transitie naar emissievrij rijden. Het kabinet zet dan ook niet specifiek in op versnelde verjonging van het wagenpark. In plaats daarvan stimuleert het kabinet de transitie naar emissievrij rijden. Hiervoor gelden forse fiscale voordelen, zoals een vrijstelling van BPM en MRB en een korting op de bijtelling bij privégebruik van een auto van de zaak. Daarnaast is in Nederland de BPM sterk gedifferentieerd op CO₂-uitstoot en geldt bovendien een forse dieseltoeslag. Dit stimuleert de Nederlandse automobilist om, bij de keuze voor een nieuwe auto, te kiezen voor een schone en zuinige auto. Voor zover mij bekend zijn er in Europese landen geen structurele maatregelen die specifiek zien op versnelde verjonging van het wagenpark. Wel kennen allerlei landen (stimulerings)maatregelen, zoals aanschafsubsidies, tolvrijstellingen en gratis parkeren, om de keuze voor een schone, zuinige of elektrische auto aantrekkelijk te maken. Landen kiezen hierbij voor de maatregelen die het beste passen bij de nationale situatie voor wat betreft infrastructuur, mobiliteitseisen en het fiscale klimaat. Om Europabreed tot een snellere vergroening van het wagenpark te komen zullen de Europese emissienormen voor de komende tien jaar flink moeten worden aangescherpt zodat autofabrikanten meer moeten inzetten op het produceren van emissievrije auto's.