

Vergaderjaar 2011–2012

33 007

Wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en enige andere wetten (Wet uitwerking autobrief)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 25 oktober 2011

Inhoudsopgave

1.	Algemeen	1
2.	Maatregelen BPM	2
3.	Maatregelen MRB	12
4.	Maatregelen bijtelling LB/IB	14
5.	Uitwerking van het voorgaande	16
6.	Gasvormige brandstoffen, biobrandstoffen en voor groen gas geschikte auto's	16
7.	Bijtelling LB/IB bestelauto's	23
8.	Btw-heffing privégebruik auto van de zaak	24
9.	Duurzaamheidsaspecten	26
10.	Overig	27

1. Algemeen

Het kabinet heeft met interesse 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 de leden van deze fracties overwegend met belangstelling kennis hebben genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Het kabinet dankt de leden van de fractie van de PvdA voor hun oordeel dat op een intelligente en evenwichtige manier uitwerking is gegeven aan de gedachte om de belasting op auto's te baseren op de uitstoot van CO₂. Ik ben verheugd dat de leden van de fractie van de VVD met mij van mening zijn dat aanpassingen in de autogerelateerde belastingen noodzakelijk zijn.

Bij de beantwoording van de vragen is zoveel mogelijk de volgorde van het verslag aangehouden. Voor zover de vraag in een andere paragraaf is beantwoord, is op de oorspronkelijke plaats van de vraag in het verslag een verwijzing opgenomen naar het onderdeel waar die vraag is beantwoord.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen om een reactie op de voorstellen die zijn gepresenteerd tijdens de Green Tax Battle inclusief de doorrekening van deze voorstellen. Deze leden vragen of het kabinet bereid is deze voorstellen om te zetten in beleid. Ik heb met veel interesse kennis genomen van de uitkomsten van de Green Tax Battle. Ik wil hierbij dan ook het team van hoogleraren feliciteren met het vergroeningsplan «mobiliteit à la carte», waarmee zij zowel de publieksprijs als het beste jurycommentaar in de wacht wisten te slepen. De kern van het winnende voorstel bestaat uit een kilometerheffing in combinatie met een ruimteheffing voor auto's. Dit voorstel wordt geflankeerd door afschaffing van financiële tegemoetkomingen op alle vormen van reizen (bijvoorbeeld onbelaste kilometervergoeding, OV-jaarkaart, fietsvergoeding), tariefdifferentiatie binnen het openbaar vervoer, nadere aanvullende fiscale maatregelen in de woningmarkt (geleidelijke afbouw hypotheekrenteaftrek, afbouw huursubsidies), heffingen op het gebruik van open ruimte en het vervuilen van de horizon en verhandelbare rechten voor bedrijfsterreinen. Zoals de leden van de fractie van GroenLinks waarschijnlijk al hadden verwacht, kunnen de voorgestelde maatregelen niet het enthousiasme van dit kabinet wegdragen. De kern van het voorstel, de introductie van een kilometerheffing, staat immers haaks op het Regeer- en Gedoogakkoord waarin valt te lezen dat er deze kabinetsperiode geen kilometerheffing zal komen. Hoe origineel het voorgestelde prijsbeleid voor verkeer en vervoer in het fictieve stadje «Goedbedoeld» ook is, de leden van de fractie van GroenLinks zullen het ermee eens zijn dat de uitwerking van dit vergroeningsplan de conceptuele fase nog niet is ontstegen. Van de bereidheid om deze voorstellen om te zetten in beleid kan dan ook geen sprake zijn. Om het vergroeningsplan van de hoogleraren serieus te kunnen doorrekenen moet er bovendien eerst antwoord worden gegeven op een groot aantal basale (uitvoerings)vragen. Ook de twee verliezende voorstellen, te weten «Een optimale mobiliteitsmix zonder CO₂-footprint»¹ en «Nieuwe fiscale regels voor newmobility; groen, eerlijk en simpel»² bevatten een aantal originele (fiscale) denkrichtingen. Conceptueel bevatten de plannen prima uitgangspunten voor de gedachtevorming rond een toekomstvisie, maar in de uitwerking naar concrete beleidsvoornemens staan de plannen nog in de kinderschoenen. De vele openstaande vragen maken de voorstellen te prematuur om door te rekenen, laat staan om in beleid om te zetten.

2. Maatregelen BPM

De leden van de fractie van de VVD vragen nader toe te lichten waarom niet is gekozen voor een flexibele grens waarbij bijvoorbeeld alleen de X% zuinigste auto's in aanmerking komt voor vrijstelling van de belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM). Een systeem waarin alleen de X% zuinigste auto's in aanmerking komt voor BPM-vrijstelling brengt met zich mee dat periodiek (waarschijnlijk jaarlijks) moet worden bezien welke auto's in het jaar daarvoor konden worden gerangschikt onder de X% zuinigste auto's. Op basis daarvan kan dan een CO₂-uitstootgrens worden vastgesteld waaronder een auto in aanmerking komt voor BPM-vrijstelling. Het kabinet heeft daar niet voor gekozen omdat het kabinet de consument en de branche zo veel mogelijk zekerheid en transparantie wil geven, bij voorkeur voor een langere termijn. De branche heeft voldoende «leadtime» nodig voor het aanpassen van het assortiment auto's aan nieuwe fiscale grenzen. De horizon is daarbij de duur van de kabinetsperiode, te weten 2015.

De leden van de fractie van de VVD vragen hoe houdbaar het kabinet de nieuwe BPM-regeling acht in het licht van technologische ontwikkelingen en voortschrijdend wetenschappelijk inzicht. Deze leden vragen voorts of een periodieke herijking van de grenzen mogelijk is om zo de technolo-

¹ Team PWC.

² Team natuur en milieu en fietsersbond.

gische ontwikkeling te blijven stimuleren. De te verwachten technologische ontwikkelingen tot 2015 zijn in kaart gebracht in het in samenwerking met TNO door Ecorys opgestelde rapport.¹ Deze ontwikkelingen staan dus los van het fiscale beleid. Daaraan ontleent het kabinet voldoende vertrouwen om deze verwachting uitgangspunt te laten zijn voor de voorstellen in dit wetsvoorstel. Voor de periode 2012–2015 zijn de grenswaarden van de schijven in de BPM daarop gebaseerd. Dat maakt het systeem voorspelbaar en duidelijk, waardoor het voor fabrikanten, importeurs en autobedrijven de spelregels glashelder zijn. Dit zal de beoogde verdere vergroening van het wagenpark ten goede komen. Tussentijds zullen de spelregels wat betreft de grenswaarden dan ook niet worden gewijzigd om de markt ook de gelegenheid te geven de forse vergroeningsprikkel aan te gaan. Ruim voor 2015 zal ik een evaluatie starten naar de effecten van het beleid dat in dit wetsvoorstel 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. Gezien de technologische ontwikkeling en voorschrijdend wetenschappelijk inzicht heeft het kabinet ervoor gekozen om voor de jaren na 2015 de grenzen niet vast te leggen. De niet voorziene snelheid waarmee in het verleden de automobielindustrie heeft geïnnoveerd en de CO₂-uitstoot van nieuwverkopende heeft gereduceerd maakt een inschatting van de stand van de techniek na 2015 ongewis. In antwoord op de vraag van de leden van de fractie van de VVD acht het kabinet het mogelijk om met een periodieke herijking van de grenzen de technologische ontwikkelingen te blijven stimuleren, vandaar de aankondiging om ruim voor 2015 hiermee aan te vangen voor de periode 2016–2020.

De leden van de fractie van de PvdA wijzen op de verwachte opbrengst van de BPM, te weten jaarlijks € 2,1 mld., terwijl die opbrengst twee tot drie jaar geleden nog meer dan een € 1 mld. hoger was. Zij vragen om inzichtelijk te maken welk gedeelte van de lagere opbrengst is veroorzaakt door lagere autoverkopende en welk gedeelte is veroorzaakt door zuinigere auto's (en daardoor lagere belastingen voor die zuinigere auto's). 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 (in drie jaar telkens bedrag 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 nieuwverkopende 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, maar het zal zeker een deel van de genoemde € 0,9 mld. verklaren.

Voor de vaststelling van de tarieven is aangesloten bij de geraamde opbrengst voor 2011, te weten € 2,1 mld. In 2011 zijn de autoverkopende 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 verkopende. Het kabinet sluit dan ook bewust niet aan

¹ Ecorys, Fiscale stimulering (zeer) zuinige auto's mei 2011.

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 PvdA, D66 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 Planbureau voor de leefomgeving (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 gedaan, onder meer tijdens het spoeddebat in de Tweede Kamer¹ dat heeft plaatsgevonden op 10 juni 2009 naar aanleiding van een rapport (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) 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.²

In dit verband vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie waarom wel genoeg wordt genomen met een inkomstendaling en tegelijkertijd wordt aangegeven dat een ambitieuzere vergroening van de nieuwverkochte auto's tot een gemiddelde CO₂-uitstoot van 114 gram per kilometer te duur is. Vasthouden aan het huidige beleid houdt in dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuw verkochte auto's in 2015 zal dalen naar 111 gram per kilometer terwijl de uitstoot als gevolg van het nieuwe beleid zal dalen tot 114 gram per kilometer. Ik zou dat geen rem op de verdere vergroening van het wagenpark willen noemen. Een gemiddelde uitstoot van 114 gram per kilometer is nog altijd fors beter dan de Europese doelstelling waarin wordt gestreefd naar een gemiddelde uitstoot van 130 gram per kilometer 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 gram per kilometer, zou volgens de berekeningen van Ecorys de BPM-opbrengst in 2015 ongeveer € 600 mln. lager liggen dan de opbrengst in 2010. De BPM-opbrengst zou in dat scenario dus met nog eens € 600 mln. dalen. Zoals ik al eerder heb aangegeven acht ik een dergelijk prijskaartje voor een extra daling van gemiddeld 3 gram per kilometer te hoog.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of de nieuwe dieseltoeslag op een goede manier corrigeert voor het accijnsvoordeel dat rijders van een dieselauto genieten. Een op de CO₂-uitstoot van een auto gebaseerde dieseltoeslag geeft een goede correctie voor het accijnsvoordeel van een auto. De CO₂-uitstoot van een auto is namelijk evenredig met het brandstofverbruik en het brandstofverbruik op zijn beurt is weer evenredig met het accijnsvoordeel. Hoe hoger de CO₂-uitstoot, hoe hoger het brandstofverbruik, hoe meer liters worden verbruikt en hoe groter het

¹ Handelingen II 2008/09, nr. 93, pag. 7281–7302.

² Handelingen II 2008/09, nr. 93, pag. 7281–7302, in het bijzonder pag. 93–7293, rechter kolom.

accijnsvoordeel. De CO₂-afhankelijkheid van de dieseltolslag gaat pas in bij CO₂-waarden boven 70 gram per kilometer. Dit is gedaan omdat ook al uit de brandstofslag in de motorrijtuigenbelasting (MRB) een zekere compensatie voor de lagere dieselaccijns voortkomt. De uitwerking is zodanig dat de compensatie voor het accijnsvoordeel tot 70 gram per kilometer geheel door de brandstofslag in de MRB wordt gerealiseerd en vanaf 70 gram per kilometer voor een belangrijk deel ook door de brandstofslag in de BPM.

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar de vreemde knik in de in de memorie van toelichting opgenomen grafiek 1 waarin de progressiviteit van de tariefstructuur van de BPM grafisch wordt weergegeven. De knikken ontstaan op de schijfgrenzen als gevolg van de toename van het tarief per gram CO₂-uitstoot per kilometer. Tussen 160 en 180 gram CO₂-uitstoot stijgt de BPM voor een benzineauto van € 7 764 bij 160 gram tot € 11 864 bij 180 gram, een stijging van € 205 per gram extra CO₂-uitstoot. Voor een dieselauto komt daar de dieseltolslag van € 81,36 per gram CO₂-uitstoot bovenop. Per gram CO₂-uitstoot stijgt de BPM voor een dieselauto tussen de 160 en 180 gram derhalve met € 286,36.

De leden van de fractie van de PvdA vragen zich af of het eerlijk is dat de dieselauto's met het laagste verbruik evenveel BPM betalen als benzineauto's met een dergelijk verbruik. Dieselauto's met een CO₂-uitstoot boven de 70 gram per kilometer betalen in alle gevallen als gevolg van de dieseltolslag meer BPM dan een benzineauto met hetzelfde verbruik. Alleen bij een CO₂-uitstoot van 70 gram per kilometer of minder bedraagt de BPM voor zowel benzineauto's als dieselauto's € 0. Voor dieselauto's met een CO₂-uitstoot van ten hoogste 70 g/km geldt echter wel de dieseltolslag in de MRB. Bij deze auto's is het verbruik en daarmee het accijnsvoordeel zo gering dat de brandstofslag in de MRB volstaat om hiervoor te corrigeren. De meest zuinige dieselauto's hebben overigens op dit moment een CO₂-uitstoot van circa 85 gram per kilometer. De door de leden van de fractie van de PvdA gesignaleerde situatie doet zich op dit moment dan ook niet voor. Dat neemt overigens niet weg dat niet kan worden uitgesloten dat binnen afzienbare tijd dieselauto's met een CO₂-uitstoot van 70 gram per kilometer of minder op de markt worden gebracht.

Zowel de leden van de fracties van de PvdA, als die van de fracties van de SP en de ChristenUnie hebben vragen gesteld over de doorwerking van de vierde schijf voor personenbusjes. Deze fracties spreken hun zorg uit over de financiële neveneffecten voor organisaties met personenbusjes, zoals bijvoorbeeld zorginstellingen of sportverenigingen. Een deel van de in Nederland verkochte personenbusjes wordt inderdaad geraakt door de vierde schijf, maar deze personenbusjes hebben dan ook een CO₂-uitstoot die in een op de CO₂-uitstoot gebaseerde BPM, een hogere BPM rechtvaardigt. Uitvoering van de breed gedragen motie Cramer c.s.¹ (met uitzondering van de fracties van de VVD en de PVV hebben alle fracties deze motie gesteund) leidt er toe dat voor meer CO₂-uitstotende voertuigen een hogere BPM verschuldigd wordt. Een uitzondering daarop zou afbreuk doen aan het beginsel waarin twee voertuigen die beide een gelijke CO₂-uitstoot hebben, gelijk belast dienen te worden. Overigens heeft een groter deel van de in Nederland verkochte personenbusjes een CO₂-uitstoot die dusdanig laag is dat de vierde schijf op die busjes niet van toepassing is. De (hoogte van de) vierde schijf heeft derhalve op die busjes geen invloed. Dat toont tegelijkertijd aan dat de koper van een personenbusje handelingsperspectief heeft. Hij kan namelijk kiezen voor een zuiniger busje en daardoor de hogere BPM als gevolg van de toepassing van de vierde schijf ontlopen. Hierdoor draagt de herziening van de BPM bij aan de prikkel om te kiezen voor de zuinigste perso-

¹ Kamerstukken II 2007/08, 31 205 en 31 206, nr. 59.

nenbus. Ik ben er geen voorstander van om personenbusjes in een lagere schijf te plaatsen zoals de leden van de fractie van de SP vragen. Dit zou een inbreuk zijn op het uitgangspunt dat alleen de CO₂-uitstoot bepalend is voor de hoogte van de BPM. Ook de suggestie van de leden van de fractie van de PvdA om bepaalde personenbusjes uit te sluiten op basis van bijvoorbeeld het aantal zitplaatsen heeft niet mijn voorkeur. Een dergelijke uitzondering is fraudegevoelig en vereist dat na de ingebruikname het personenbusje wordt gevolgd om te controleren of het aantal zitplaatsen nog steeds in overeenstemming is met datgene waarop de BPM bij die ingebruikname was gebaseerd. Dergelijke differentiaties gaan gepaard met extra uitvoeringskosten en zijn strijdig met het streven naar eenvoud en soliditeit zoals neergelegd in de fiscale agenda. Daarnaast zou een dergelijke differentiatie afbreuk doen aan de basisgedachte van de herziening van de BPM om kopers te prikkelen om steeds voor het zuinigste alternatief te kiezen. In dit kader is voorts van belang dat het aantal personenbusjes dat bij aanschaf door de BPM wordt geraakt, beperkt is. Jaarlijks worden er zo'n 3000 personenautobusjes gekocht. Ongeveer 2500 daarvan doen een beroep op de BPM-vrijstelling voor taxi's en OV-personebusjes. Er blijft dus jaarlijks slechts een kleine groep over waarvoor daadwerkelijk BPM betaald wordt.

De leden van de fractie van de PVV zijn van mening dat er bij een vergroening van de autobelastingen de nadruk zou moeten liggen op één instrument, op één belasting. Dit zou bijdragen aan vereenvoudiging en bovendien efficiënter en effectiever zijn. De voorkeur van deze leden gaat daarbij uit naar een vergroening met behulp van de BPM. Ik deel de mening van deze leden dat stimulering via één belastingmiddel de voorkeur zou moeten boven een stimulering via verschillende belastingmiddelen. Voor een deel kom ik deze leden in dit wetsvoorstel al tegemoet door de stimulering van zuinige auto's via de MRB met ingang van 1 januari 2014 te beëindigen. Naar mijn mening is het voor een efficiënte en effectieve stimulering van zuinige auto's wel noodzakelijk om ook voor de zakelijke rijder, de rijder die gebruik maakt van een aan hem door de werkgever ter beschikking gestelde auto, een financiële prikkel te hebben. Deze zakelijke rijder bereik ik niet, of slechts zeer beperkt, met een stimulering via de BPM. Weliswaar wordt de auto daardoor goedkoper en vermindert dat zijn bijtelling, maar die prikkel is beperkt omdat deze slechts beperkt doorwerkt in de bijtelling. Een korting op het bijtellingspercentage leidt tot een groter financieel voordeel en dus tot een grotere prikkel om te kiezen voor een zuiniger auto. Om die reden handhaaf ik naast de stimulering in de BPM ook de stimulering via de bijtelling.

De leden van de fractie van de SP juichen de introductie van de vierde schijf in de BPM toe maar blijven van mening dat onzuinige auto's relatief meer voordelen krijgen dan zuinige auto's. Zij vragen in dat verband of de in de memorie van toelichting opgenomen tabel 4 kan worden gemaakt voor een factor 100 in plaats van factor 49. Om tot deze factor 100 te komen moeten de tarieven fors worden verhoogd. In lijn met de wens van deze leden is er voor gekozen om dit in de volgende twee varianten te presenteren: een verhoging van het tarief van de vierde schijf, en een verhoging van zowel het tarief van de vierde als van het tarief van de derde schijf. In het eerste geval moet het tarief van de vierde schijf worden verhoogd met een factor 2,6 tot € 1070 per gram per kilometer. Uitgaande van het huidige aanbod en verkopen leidt dit tot een budgettaire opbrengst van ongeveer € 240 mln. Bij de tweede variant moeten de tarieven in de derde en vierde schijf beide worden verhoogd met een factor 2,36 tot respectievelijk € 485 en € 970 per gram per kilometer. Deze verhoging leidt, ook weer uitgaande van het huidige aanbod en verkopen, tot een budgettaire opbrengst van ongeveer € 360 mln. Doordat in deze variant ook het tarief van de derde schijf wordt verhoogd wordt een

aanzienlijke groep auto's getroffen, ook die waarvan dat wellicht minder wenselijk is. Als we ons beperken tot de in eerdergenoemde tabel 4 genoemde auto's worden daarvan alleen de Porsche Cayenne en de Volvo XC90 door de verhogingen geraakt. De gewijzigde BPM-bedragen zijn in de hiernavolgende tabel opgenomen.

Tabel: Gevolgen verhoging BPM 2015 Porsche Cayenne/Volvo XC90

Merk, model, uitvoering	B/D	CO ₂	NCP	BPM 2015	BPM 2015	
					Tarief 4 ^e schijf verhoogd	Tarief 3 ^e en 4 ^e schijf verhoogd
Porsche Cayenne	B	270	99 220	33 896	69 591	69 646
Volvo XC90 3.2 Momentum	B	269	45 338	33 492	68 538	68 692

B/D = benzine/diesel; CO₂ = CO₂-uitstoot in gr/km; NCP = netto catalogusprijs (prijs excl. btw en BPM)

Het verhogen van de progressiviteit van de vierde schijf naar een factor 100 zoals in de tabel is weergegeven voor de Porsche Cayenne en de Volvo XC90, is in onderstaande tabel ook weergegeven voor een personenbusje (Mercedes Sprinter) met een uitstoot van 252 gram per kilometer en een netto catalogusprijs van ongeveer € 33 700. In het vorenstaande is in reactie op vragen van de leden van de fracties van de PvdA, de SP en de ChristenUnie aangegeven dat in een op uitsluitend de CO₂-uitstoot gebaseerde BPM voor alle voertuigen met een gelijke CO₂-uitstoot een gelijke BPM dient te gelden. Om die reden acht ik het gewenst om de gevolgen van een verhoging van de vierde schijf tot een progressie met een factor 100, ook in beeld te brengen voor een personenbusje dat door die vierde schijf wordt geraakt. Omdat de Mercedes Sprinter een dieselbusje betreft (omdat bijna alle personenbusjes in dieseluitvoering worden geleverd) en de hiervoor genoemde Porsche en de Volvo benzine-uitvoeringen, is in onderstaande tabel een dieselpersonenauto toegevoegd om een compleet beeld te verkrijgen. Gekozen is voor een Landrover met een CO₂-uitstoot van 253 gram per kilometer.

Tabel: Gevolgen verhoging BPM 2015 personenbusje

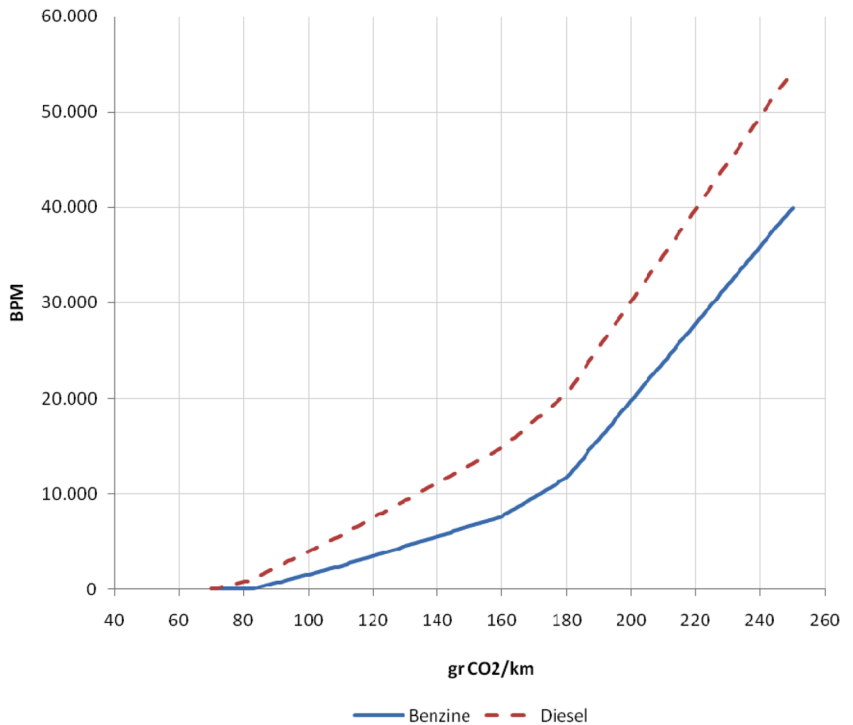
Merk, model, uitvoering	B/D	CO ₂	NCP	BPM 2015	BPM 2015	
					Tarief 4 ^e schijf verhoogd	Tarief 3 ^e en 4 ^e schijf verhoogd
Mercedes Sprinter	D	252	33 700	39 352	64 663	66 302
Landrover	D	253	74 108	39 836	65 796	67 336
RangeroverTDV8						

B/D = benzine/diesel; CO₂ = CO₂-uitstoot in gr/km; NCP = netto catalogusprijs (prijs excl. btw en BPM)

De leden van de fractie van D66 wijzen op het gebrek aan progressiviteit van de BPM, waardoor zuinige auto's ondanks de aanpassing van het oorspronkelijke voorstel uit de autobrief nog steeds duurder worden en dure, vervuilende auto's goedkoper. Deze leden blijven derhalve van mening dat van de oorspronkelijke groene intenties van de herziening van de autobelastingen weinig overblijft. Ook de leden van de fractie van de PvdA vragen zich af of de schijfgrenzen voor niet-zuinige auto's stimulerend genoeg zijn om zuinige auto's te kopen, mede gezien het feit dat in 2015 in de vierde schijf slechts 1% van de benzineauto's zal vallen en in de derde schijf 8% van de benzineauto's. Op dit moment is zo'n 33% van de nieuw verkochte auto's vrijgesteld van BPM. Dat houdt in dat 67% van de nieuw verkochte auto's verantwoordelijk is voor de huidige opbrengst. Het aantal auto's waarvoor vrijstelling BPM van toepassing is, zal door de voorgestelde maatregelen worden teruggebracht van 33% nu naar zo'n 12% in 2015. Daardoor zal de huidige opbrengst in 2015 worden opgebracht door een kleine 90% van de nieuw verkochte auto's. Daardoor daalt voor het totaal aan auto's waarvoor geen vrijstelling geldt of zal gelden, de gemiddelde BPM per auto. Indien zou worden gekozen voor het constant houden van de gemiddelde BPM op het niveau zoals dat

thans geldt voor de 67% van de nieuw verkochte auto's, zou het ongewenste effect ontstaan dat de herziening gepaard zou gaan met een lastenverzwaring op de nieuwverkopen. Desondanks bestaat er binnen de nieuwe systematiek naar mijn mening voldoende progressie om te kiezen voor zuinig en worden de echte «slurpers» progressief zwaarder belast. Door de introductie van de nieuwe vierde schijf en de daarbij behorende tariefstelling leidt een CO₂-uitstoot die een factor 2,6 hoger is (bijvoorbeeld 270 gram per kilometer ten opzichte van 103 gram per kilometer) tot een BPM die een factor 49 hoger is. In onderstaande grafiek, die ook is opgenomen in de memorie van toelichting op dit wetsvoorstel, wordt de progressie grafisch weergegeven.

Grafiek: Progressiviteit BPM tariefstructuur (stand 2015)



Een dergelijke progressie is binnen de fiscaliteit fors te noemen. Het kabinet is van mening dat een dergelijke progressiviteit een voldoende financiële prikkel geeft om de keuze voor zuinig aantrekkelijk te maken. Het gaat bij deze prikkel uiteindelijk ook om de keuze tussen benzine en diesel, immers in 2015 zijn de grenzen voor benzine en diesel hetzelfde en in de categorie onzuinige auto's zijn de diesels ruimschoots vertegenwoordigd. Als gevolg van de voorgestelde wijzigingen neemt de progressiviteit in het systeem toe, zo stijgt het percentage auto's (benzine en diesel samen) in de derde schijf van nagenoeg nihil in 2011 naar 6% in 2015, en is het percentage auto's (benzine en diesel samen) in de vierde schijf in 2015 4%.

In dit verband wordt nog eens benadrukt dat de begrippen duur en zuinig niet door elkaar moeten worden gehaald. In het verleden is bewust gekozen voor de omzetting van de belastinggrondslag van catalogusprijs naar CO₂-uitstoot. Dit is het gevolg van de in de Tweede Kamer aangenomen Motie Cramer c.s. Deze motie houdt per definitie in dat de BPM voor hele dure, relatief zuinige auto's zal dalen als de BPM wordt gebaseerd op het de CO₂-uitstoot. Voor auto's met een gelijke CO₂-uitstoot maar met uiteenlopende prijzen zullen na de voltooiing van de reeds in wetgeving vastgelegde ombouw in 2013 gelijke BPM-bedragen gaan

gelden. Bovendien betekent de ombouw dat relatief zuinige auto's met hoge productiekosten en dus een hoge catalogusprijs, zoals bijvoorbeeld aardgasauto's, (plug-in)-hybrides en range extenders, minder BPM gaan betalen.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben gevraagd of de in memorie van toelichting opgenomen tabel 4 kan worden uitgebreid in die zin dat daarin ook de BPM-bedragen worden opgenomen die verschuldigd zouden zijn op basis van de huidige wetgeving. In de hierna opgenomen tabel is aan dat verzoek gevolg gegeven. De bedragen op basis van de huidige wetgeving staan cursief onder de oorspronkelijke bedragen, zijnde de bedragen ingevolge dit wetsvoorstel. Voor de berekening van de BPM op basis van de huidige wetgeving zijn voor de jaren 2014 en 2015 dezelfde tarieven aangehouden als voor 2013. Wel is, evenals bij de berekeningen op basis van het wetsvoorstel, verondersteld dat de CO₂-uitstoot van de in de tabel genoemde auto's jaarlijks met 3,4% afneemt.

Tabel: BPM volgens voorliggend wetsvoorstel versus BPM (cursieve bedragen) volgens huidige wetgeving

Merk, model, uitvoering	B/D	CO ₂	NCP	BPM 2011	BPM 2012 1 jan.	BPM 2012 1 juli	BPM 2013	BPM 2014	BPM 2015
Renault Twingo 1.2 16V 55 kW 3-dynamique	B	109	8 311	0	0	770	840	990	1 131
Peugeot 107 1.0 50 kW 5-d XR	B	103	7 773	0	0	0	120	495	696
VW Polo 1.2 TDI 55 kW bluemotrión 5-d trendline	D	87	14 235	0	0	560	594	552	480
Seat Ibiza 1.4 63 kW 3-d style	B	139	10 543	2 948	2 928	3 888	4 200	3 683	3 580
VW Golf 1.6 TDI 77 kW 5-d comfortline	D	107	18 987	5 366	4 744	4 616	3 060	2 883	2 797
Renault Megane Estate 1.4 TCE 96 kW dynamique	B	145	16 434	4 433	4 134	5 136	4 800	4 397	4 100
VW Passat Variant 1.4 TSI 90 kW DSG comfortline	B	140	24 481	5 657	4 567	5 534	4 320	3 921	3 684
BMW 320d 120 kW efficient dynamics edition 4-d	D	109	27 109	7 031	5 829	5 795	3 408	3 219	3 131
BMW 523i 150 kW 4-d executive automaat	B	178	39 008	10 736	9 584	11 070	9 118	7 967	7 116
Opel Meriva 1.4T Ecotec 88 kW 5-d edition	B	143	14 207	3 888	3 703	4 691	4 560	4 159	3 996
Hyundai iX35 2.0 CVVT 120 kW 2WD 5-d dynamic	B	177	16 110	6 324	7 414	8 409	8 975	7 848	7 012
Porsche Cayenne	B	270	99 220	40 478	39 278	37 033	32 879	33 090	33 896
Volvo XC90 3.2 Momentum	B	269	45 338	30 038	33 023	30 503	32 349	32 642	33 492

B/D = benzine/diesel; CO₂ = CO₂-uitstoot in gr/km; NCP = netto catalogusprijs (prijs excl. btw en BPM)

De leden van de fractie van GroenLinks vragen om de in memorie van toelichting opgenomen tabel 4 zodanig aan te passen dat daarin tot uitdrukking komt de aanpassing van de zuinigheidsnormen zonder dat wordt vastgehouden aan de geraamde BPM-opbrengst voor 2011. Deze leden vragen tegelijkertijd aan te geven wat dan de totaalopbrengst van de BPM zou zijn. Ook de leden van de fractie van de ChristenUnie vragen naar de totaalopbrengst van de BPM ingeval van aanpassing van de zuinigheidsnormen zonder dat wordt vastgehouden aan de geraamde

BPM-opbrengst voor 2011. In 2011 zal naar verwachting zo'n 33% van de nieuwverkochte auto's zijn vrijgesteld van BPM. Dit houdt in dat de verwachte BPM-opbrengst voor 2011 van € 2,1 mld. wordt betaald over ongeveer 67% van de nieuwverkochte auto's, oftewel ongeveer 335 000 auto's. Uitgaande van in totaal 500 000 nieuwe auto's per jaar en van een afname van het aantal vrijgestelde auto's naar zo'n 12% in 2015, zal in 2015 voor ongeveer 100 000 auto's BPM worden betaald die nu niet wordt betaald. De BPM-opbrengst voor deze 100 000 auto's wordt, op basis van een zeer grove berekening, geraamd op ongeveer € 150 mln. Deze benadering brengt met zich mee dat de autobelastingen de facto worden verhoogd. Een dergelijke lastenverzwaring had het kabinet niet voor ogen bij de herziening van de BPM overeenkomstig dit wetsvoorstel. Een berekening waarin de BPM voor de auto's die thans niet zijn vrijgesteld (macro) gelijk blijft en een groot deel van de thans vrijgestelde auto's in de heffing wordt betrokken is dan ook in de voorbereiding van de autobrief en dit wetsvoorstel niet uitgevoerd.

Een methodiek waarin alleen de zuinigheidsgrenzen worden aangescherpt, zonder de tarieven in de verschillende schijven daarop aan te passen heeft consequenties voor alle nieuwe auto's. Niet alleen de auto's die «uit de vrijstelling vallen» worden door die maatregel geraakt, maar ook de auto's die nu niet zijn vrijgesteld worden geconfronteerd met een (fors) hogere BPM als gevolg van het feit dat deze in een hogere schijf terecht komen of door meer stappen in hun huidige schijf worden geraakt. Als gevolg van zo'n verhoging zou ook het kopersgedrag wijzigen waardoor er allerlei verschuivingen tussen segmenten zouden plaatsvinden. Om die reden dient een aanpassing van de grenzen ook altijd gepaard te gaan met een aanpassing van de tarieven in de verschillende schijven. De in dit wetsvoorstel opgenomen tariefstructuur beoogt de verschuiving tot een minimum te beperken. De door de leden van de fractie van GroenLinks gevraagde tabel vereist dus meer dan het simpelweg verschuiven van de grenzen. De tarieven dienen dienovereenkomstig te worden aangepast. In de hiervoor genoemde € 150 mln. als opbrengst van de maatregel is er impliciet van uitgegaan dat de auto's die op dit moment niet onder de vrijstelling vallen niet hoger worden belast als gevolg van het verschuiven van de grenzen. In de uitgangspunten op basis waarvan het onderzoek heeft plaatsgevonden en op basis waarvan het model is gebouwd waarmee de voorgestelde grenzen en tarieven zijn berekend, is geen rekening gehouden met het scenario zoals door deze leden gevraagd. Om die reden is het kabinet dan ook niet in staat om op deze korte termijn aan de wens van deze leden te voldoen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen naar de afweging om de vierde schijf, zoals deze wordt geïntroduceerd in de BPM, niet in te voeren bij de bijtelling. De bijtelling in de loon- en inkomstenbelasting is bedoeld om op forfaitaire wijze vast te stellen wat de waarde is van het voordeel van het privégebruik dat een gebruiker van een auto van de zaak geniet. Het introduceren van een vierde schijf houdt in dat er een hogere bijtelling ontstaat voor gebruikers van vervuilende auto's. Dit zou betekenen dat er meer belast wordt dan er (forfaitair) aan inkomen wordt genoten. Dit valt buiten het bereik van een loon- en inkomstenbelasting omdat daarmee het loon- en inkomensbegrip wordt losgelaten. Wel is het in een loon- of inkomstenbelasting mogelijk om gebruikers van een auto van de zaak die als (zeer) zuinig wordt aangemerkt, een belastingkorting te geven door een lager bijtellingspercentage van toepassing te laten zijn.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen wat de exacte effecten van dit wetsvoorstel zijn op de CO₂-reductie en vragen verder hoe het eventueel tekort aan CO₂-reductie wordt gecompenseerd met andere voorstellen. Ten behoeve van de uitvoering van de motie Halsema¹

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 417, nr. 39.

hebben PBL en ECN op verzoek van het kabinet het lopende en het door het kabinet nieuw aangekondigde milieu- en klimaatbeleid doorgerekend in de notitie Effecten van het kabinetsbeleid voor milieu en klimaat.¹ Geconcludeerd is dat de emissie van broeikasgassen door de niet-ETS sectoren in Nederland in 2020 93 tot 109 Mton CO₂-equivalenten bedraagt. Hierbij is, naast het vigerende beleid, rekening gehouden met de maatregelen die in het voorjaar zijn aangekondigd in de Kabinetsaanpak klimaatbeleid op weg naar 2020 en met de fiscale maatregelen die zijn aangekondigd in de autobrief. Volgens de EU-afspraken moet de niet-ETS broeikasgasemissie in Nederland in 2020 met 16% zijn gereduceerd ten opzichte van 2005. Dit komt overeen met een plafond van 105 Mton CO₂-equivalenten. Dit concrete doel heeft het PBL afgeleid uit de EU-regels en moet als indicatief worden beschouwd. De EU zal dit doel pas in 2012 formeel vaststellen. Als al het voorgenoemde beleid wordt uitgevoerd, ligt de emissie tussen de 93 en 109 Mton CO₂-equivalenten. Daarmee lijkt Nederland op koers te liggen om aan de EU-afspraken te gaan voldoen en is er ook geen tekort aan CO₂-reductie dat gecompenseerd zou moeten worden met andere voorstellen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie wijzen er op dat zuinige auto's duurder worden terwijl onzuinige auto's goedkoper worden. Het is juist dat een aantal zuinige auto's onder het voorgestelde 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 meer 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 49 hoger kan zijn.

Voor een deel is het goedkoper worden van de onzuinige auto ook 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 nieuwe auto's. Daar kiest het kabinet bewust niet voor.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben enkele vragen gesteld naar aanleiding van de introductie van de vierde schijf. Zo vragen deze leden naar het aantal modellen dat onder de vierde schijf zal vallen, waarom de grens op 225 gram per kilometer is gelegd, of het klopt dat de tarieven in de andere schijven zijn verlaagd en wat de consequenties voor die andere schijven zijn geweest. De door deze leden genoemde grens van 225 gram per kilometer in 2012 geldt specifiek voor dieselauto's. Voor benzineauto's geldt vanaf juli 2012 een grens van 242 gram per kilometer. In juli 2012 zullen op basis van het huidige aanbod en de huidige verkopen naar verwachting enige honderden dieselauto's (ongeveer 24 modellen) in de vierde schijf vallen. Om een voldoende grote progressiviteit te bereiken is ervoor gekozen om de lengte van de derde schijf in te korten, waardoor de grens voor de vierde schijf voor dieselauto's op 225 gram per kilometer uitkomt. Wat betreft de doorwerking naar de eerste en

¹ Kamerstukken II 2010/11, 30 196, nr. 144.

tweede schijf zou ik het volgende willen opmerken. In eerste instantie zijn de tarieven in alle schijven verhoogd om een opbrengst van € 2,1 mld. te waarborgen (Ecorys was in haar berekeningen uitgegaan van een opbrengst van € 1,9 mld). In tweede instantie is de opbrengst van de vierde schijf gebruikt om de tarieven in de eerste en tweede schijf te verlagen. Het tarief in de derde schijf is niet gewijzigd als gevolg van de introductie van de vierde schijf. In de onderstaande tabel zijn de uiteindelijke verhogingen (voor indexatie) van de tarieven ten opzichte van de door Ecorys berekende tarieven weergegeven (in procenten).

Tabel: Tarieven BPM (in %)

Schijf	2012	2013	2014	2015
Eerste schijf	12,6%	11,7%	10,5%	7,4%
Tweede schijf	12,6%	11,7%	10,5%	7,4%
Derde schijf	12,6%	12,6%	13,1%	13,4%

Opgemerkt wordt nog dat de opbrengst van de vierde schijf in de jaren na 2012 toeneemt waardoor eveneens de terugsluis naar de eerste en de tweede schijf kan worden verhoogd.

De vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie naar de milieueffecten van de vierde schijf is beantwoord in paragraaf 9, «duurzaamheidsaspecten».

3. Maatregelen MRB

De leden van de fractie van de VVD wijzen op de eventuele stapeling van fiscale voordelen en vragen het kabinet of er een risico van onevenredige begunstiging bestaat voor bijvoorbeeld hybride auto's die het overgrote deel op benzine of diesel rijden, terwijl de fiscale voordelen worden genoten als zijnde volledig op elektriciteit wordt gereden. In dat geval wordt naar de mening van de fractie van de VVD de beoogde CO₂-uitstoot niet gehaald. Deze leden vragen tevens of het kabinet in het antwoord ook de nihilbijtelling en de tijdelijke vrijstelling MRB voor de auto met een CO₂-uitstoot van minder dan 50 gram per kilometer wil betrekken. Ook de leden van de fractie van de PVV wijzen op de stapeling van fiscale maatregelen en geven aan deze zo snel mogelijk beëindigd te willen zien. Deze vraag van de leden van de fractie van de VVD laat zich feitelijk in twee onderdelen splitsen, namelijk allereerst de meer algemene vraag in hoeverre er sprake is van stapeling van fiscale maatregelen en ten tweede de meer specifieke vraag of de voor bijvoorbeeld een hybride auto vastgestelde CO₂-uitstoot overeenkomt met de realiteit. Er kan inderdaad sprake zijn van een stapeling van fiscale voordelen, afhankelijk van de «status» van de auto. Voor een zeer zuinige privéauto bestaat de mogelijkheid van een vrijstelling van BPM en van een vrijstelling van MRB. Voor een auto van de zaak waarvoor bijtelling geldt, kan daarnaast nog sprake zijn van een verlaagde bijtelling. Dit wetsvoorstel strekt er mede toe het aantal fiscale maatregelen terug te dringen, dit mede naar aanleiding van de vraag van de leden van de fractie van de PVV naar de beëindiging van de stapeling van de fiscale maatregelen. De vrijstelling MRB voor zeer zuinige auto's wordt met ingang van 1 januari 2014 afgeschaft en blijft daarna nog voor een periode van 1 jaar gelden voor auto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 50 gram per kilometer. Handhaving van de verlaagde bijtelling naast de eventuele vrijstelling in de BPM blijft gewenst omdat, zoals hiervoor ook al is aangegeven, de zakelijke rijder in de «auto van de zaak» weinig gevoelig zal zijn voor uitsluitend een prikkel in de BPM.

De vraag in hoeverre de voor bijvoorbeeld een hybride auto vastgestelde CO₂-uitstoot overeenkomt met de realiteit is al vaker aan de orde gesteld. Naar mijn mening schiet hier de huidige vanuit de EU voorgeschreven testmethode tekort. Dat wordt ook alom onderkend. Op dit moment wordt dan ook met steun van Nederland, volop gewerkt aan een nieuwe testmethode die de realiteit meer benadert dan nu het geval is. Zolang die nieuwe methode nog niet van kracht is, zullen we het met de huidige moeten doen. Dit geldt voor Nederland, maar ook voor de andere lidstaten die een fiscaal beleid voeren op basis van de CO₂-uitstoot. Wat betreft de auto met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gram per kilometer merk ik nog het volgende op. Recent is voor een van de eerste (semi-elektrische) auto's met een range extender de CO₂-uitstoot bepaald op 27 gram per kilometer. Dat is erg laag en dat betreft een waarde die zeker niet gerealiseerd zal worden als de auto voornamelijk op benzine zal rijden. Het is echter de vraag in hoeverre het reëel is te veronderstellen dat een dergelijke auto onnodig veel op benzine zal rijden. Het is niet de goedkoopste auto en men zal in het algemeen niet een dergelijk bedrag voor specifiek die auto uitgeven als men niet tevens voornemens is daar qua brandstofverbruik het maximale uit te halen. Dat brengt mij tot de overtuiging dat deze auto zeker niet het merendeel van de kilometers op benzine zal rijden. Daar waar mogelijk zal men maximaal op elektriciteit rijden om op die manier zo goedkoop mogelijk te rijden.

Het doet mij deugd dat de leden van de fractie van de PVV instemmend reageren op het voorstel om de MRB louter te baseren op gewicht. De leden van de fractie van de PVV spreken wel de voorkeur uit om de wijziging in plaats van 1 januari 2014 in werking te laten treden op 1 januari 2012. In het Belastingplan 2011 is door mijn ambtsvoorganger toegezegd dat tot 2013 niet aan de vrijstelling MRB zou worden getornd. Aan deze toezegging acht ik mij, mede vanuit het oogpunt van het vertrouwensbeginsel, gebonden. Tijdens het overleg met de Tweede Kamer over de autobrief heb ik voorts aangegeven dat ik overwogen heb 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 heb ik er de voorkeur aan gegeven om in een keer over te gaan tot een volledige heffing, maar dan per 1 januari 2014. De belangrijkste reden om in de MRB – in tegenstelling tot de BPM – rekening te houden met een overgangstermijn is het feit dat belanghebbenden vooraf willen weten waar zij aan toe zijn, waarop zij kunnen rekenen en voor hoe lang. Dat komt met name omdat de MRB een faciliteit is die per tijdvak geldt en gedurende de gehele levensduur van de auto periodiek wordt geheven, in plaats van de BPM waarop eenmalig het tijdstip van aankoop doorslaggevend is. Mede met het oog op het bieden van voldoende zekerheid is de vrijstelling tot 1 januari 2014 gehandhaafd, om zo de belanghebbenden voldoende zekerheid te geven dat deze een redelijke termijn kunnen profiteren van de MRB-vrijstelling.

De leden van de fractie van de PVV zouden graag de MRB-vrijstelling voor auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gram per kilometer uitgewerkt zien in de BPM in plaats van in de MRB. Voorts willen deze leden ook de gewichtscorrectie voor het accupakket en de elektromotoren bij voorkeur gecompenseerd zien in de BPM in plaats van in de MRB. In de BPM geldt reeds een vrijstelling voor deze categorie voertuigen. In het eindbeeld voor 2015 zijn immers ook de benzineauto's met een CO₂-uitstoot van minder dan 83 gram per kilometer vrijgesteld; daaronder valt dus ook de categorie auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gram per kilometer. De door de leden van de PVV bepleite verwerking van voornoemde MRB vrijstelling in de BPM heeft daardoor geen materieel effect. De motie Cramer c.s.¹ heeft daarnaast bewerkstelligt dat

¹ Kamerstukken II 2007/08, 31 205 en 31 206, nr. 59.

de op catalogusprijs gebaseerde BPM wordt omgevormd naar een volledig op CO₂-uitstoot gebaseerde BPM. Gewicht speelde en speelt – in tegenstelling tot de MRB – voor de BPM derhalve geen enkele rol in het bepalen van de belastinggrondslag. Het introduceren van een dergelijke correctie zou derhalve een principiële systeemwijziging betekenen in de BPM.

De leden van de fractie van de SP vragen of er een tabel kan worden gegeven vergelijkbaar met de in memorie van toelichting opgenomen tabel 4, maar dan met het verloop van de MRB. In de hiernavolgende tabel zijn de jaarlijkse MRB-bedragen (prijspeil 2011) voor de diverse automodellen voor de jaren 2011 tot en met 2015 opgenomen.

Tabel: MRB-bedragen 2011–2015 (prijspeil 2011)

Merk, model, uitvoering	B/D	CO ₂	NCP	MRB 2011	MRB 2012 1 jan.	MRB 2012 1 juli	MRB 2013	MRB 2014	MRB 2015
Renault Twingo 1.2 16V 55 kW 3-d dynamique	B	109	8 311	0	0	0	0	140	140
Peugeot 107 1.0 50 kW 5-d XR	B	103	7 773	0	0	0	0	140	140
VW Polo 1.2 TDI 55 kW bluemotion 5-d trendline	D	87	14 235	0	0	0	0	724	724
Seat Ibiza 1.4 63 kW 3-d style	B	139	10 543	240	240	240	240	240	240
VW Golf 1.6 TDI 77 kW 5-d comfortline	D	107	18 987	920	920	920	920	920	920
Renault Megane Estate 1.4 TCE 96 kW dynamique	B	145	16 434	340	340	340	340	340	340
VW Passat Variant 1.4 TSI 90 kW DSG comfortline	B	140	24 481	440	440	440	440	440	440
BMW 320d 120 kW efficient dynamics edition 4-d	D	109	27 109	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120
BMW 523i 150 kW 4-d executive automaat	B	178	39 008	544	544	544	544	544	544
Opel Meriva 1.4T Ecotec 88 kW 5-d edition	B	143	14 207	392	392	392	392	392	392
Hyundai iX35 2.0 CVVT 120 kW 2WD 5-d dynamic	B	177	16 110	440	440	440	440	440	440
Porsche Cayenne	B	270	99 220	800	800	800	800	800	800
Volvo XC90 3.2 Momentum	B	269	45 338	748	748	748	748	748	748

B/D = benzine/diesel; CO₂ = CO₂-uitstoot in gr/km; NCP = netto catalogusprijs (prijs excl. btw en BPM)

De leden van de fractie van de SP hebben kennis genomen van de maatregelen in de MRB en vragen of de MRB-tarieven met uitzondering van mogelijke indexatie gelijk blijven. De leden van de fractie van de SP constateren terecht dat in het voorliggende wetsvoorstel – naast indexatie – geen tariefswijzigingen zijn voorzien voor de periode tot en met 2015.

4. Maatregelen bijtelling LB/IB

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom in de nieuwe systematiek van de bijtelling leaserijders worden bevoordeeld ten opzichte van autokopers, in het bijzonder omdat de MRB-vrijstelling per 1 januari 2014 vervalt. Ook de leden van de SP vragen waarom leaseauto-rijders anders behandeld worden dan particulieren die een auto aanschaffen, terwijl de CO₂-uitstootgrenzen in de BPM en de bijtelling wel overeenkomen in 2015. Vermoedelijk is hier sprake van een misverstand. De bijtelling geldt voor alle gebruikers van een auto van de zaak die ook voor privédoeleinden ter beschikking staat, dus niet alleen voor lease-rijders. Particulieren die een auto aanschaffen vallen niet onder de regels van de bijtelling. De maatregelen in dit wetsvoorstel met betrekking tot de BPM en MRB moeten dan ook niet in samenhang met de maatregelen in de bijtelling worden gezien anders dan het gelijk houden van CO₂-uitstootgrenzen in de BPM en de bijtelling.

De vraag van de leden van de fractie van de PVV over de stapeling van fiscale maatregelen en de wens van deze leden om die stapeling zo snel mogelijk beëindigd te willen zien, is beantwoord in paragraaf 3, «maatregelen MRB».

De leden van de fractie van de PVV vragen naar de opbrengst bij afschaffing van de kortingen in de bijtelling. Afschaffing van die kortingen zou in 2012 € 240 mln., in 2013 € 263 mln., in 2014 € 272 mln. en in 2015 € 261 mln. opbrengen. Indien deze bedragen volledig gebruikt zouden worden voor extra kortingen in de BPM, zou de BPM zoals voorzien ingevolge dit wetsvoorstel in de betreffende jaren met respectievelijk 11,4%, 12,5%, 13% en 12,5% verlaagd kunnen worden.

De leden van de fractie van de PVV vragen of het belastingvoordeel voor auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gram niet te groot is, gezien het ontbreken van de uitstoot die samenhangt met de «well to tank» en het beperkte aantal kilometers dat deze auto's volledig CO₂-vrij kunnen rijden. Het niet meenemen van de «well to tank»-emissies vloeit mede voort uit het Europese beleid, waarbij de milieuprestatie van een auto wordt gekoppeld aan de CO₂-uitstoot daarvan. De vaststelling van de CO₂-uitstoot vindt plaats met behulp van een volledig geharmoniseerde Europese toelatingsprocedure. Hoewel er enige kritiek op deze procedure te geven valt, is de testwaarde een goede basis voor het onderling vergelijken van het brandstofverbruik van auto's. Daarnaast ontbreekt het momenteel aan alternatieven. Ook als auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gram slechts een beperkt aantal kilometers CO₂-vrij kunnen rijden, blijkt uit de Europese toelatingsprocedure waarbij alle auto's op gelijke wijze worden behandeld, dat de CO₂-uitstoot van deze auto's gemiddeld niet meer is dan 50 gram per kilometer. De achtergrond van deze, overigens tijdelijke maatregel, is, naast het aanmoedigen van het gebruik van zo zuinig mogelijke auto's, om het voor producenten aantrekkelijk te maken om in dit soort doorbraaktechnieken te investeren. Na verloop van tijd zullen deze technieken naar verwachting zo grootschalig ontwikkeld zijn, dat een extra fiscale impuls voor deze auto's niet langer noodzakelijk is omdat de productiekosten dan voldoende zijn gedaald.

Voorts merken de leden van de fractie van de PVV op dat in het gezin de auto vaak niet eens wordt gebruikt door degene aan wie de auto ter beschikking wordt gesteld en dan veelal voor privé-zaken. Hierbij merk ik op dat als een auto in het geheel niet privé wordt gebruikt, er in het algemeen geen bijtelling plaatsvindt. De bijtelling bestaat juist als gevolg van het privé-gebruik. Ik heb dan ook vanuit fiscaal oogpunt geen probleem met het door de leden van de fractie van de PVV geconstateerde privé-gebruik. Alles overwegend ben ik niet van mening dat de kosten van de fiscale voordelen in de bijtelling voor auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gram per kilometer te hoog zijn. Overigens worden de kosten van deze fiscale voordelen geraamd op € 2 mln. in 2012, € 8 mln. in 2013, € 24 mln. in 2014 en € 47 mln. in 2015. Het antwoord op de vraag van laatstgenoemde leden wat de gevolgen zijn als deze kosten worden aangewend voor extra kortingen in de BPM-tarieven, is dat de BPM-tarieven zoals voorzien in dit wetsvoorstel in dat geval in de betreffende jaren verlaagd kunnen worden met respectievelijk 0,1%, 0,4%, 1,1% en 2,2%.

De leden van de fractie van de SP vragen waarom in de bijtelling een bepaald bijtellingspercentage wordt behouden voor 60 maanden, terwijl bij de BPM de zuinigheidsgrenzen jaarlijks worden aangepast. Het verschil tussen de BPM en de bijtelling is dat de BPM een eenmalige belasting bij registratie van het kenteken is en niet jaarlijks terugkomt, terwijl de

bijtelling onderdeel is van de inkomsten- en loonbelasting die ieder belastingtijdvak opnieuw wordt geheven. Ook in de bijtelling worden de CO₂-uitstootgrenzen jaarlijks aangescherpt, maar blijft het voordeel zoals dat geldt op het moment dat het kenteken voor het eerst op naam wordt gesteld in de nieuwe systematiek voor een periode van 60 maanden behouden. Hiermee wordt voor zowel eigenaren (zoals autoleasemaatschappijen) als gebruikers (zoals werknemers) voor langere tijd zekerheid gegeven over de regelgeving met betrekking tot de auto van de zaak.

Vervolgens vragen de leden van de fractie van de SP of de nieuwe systematiek betekent dat nieuwe leaseauto's voor 60 maanden de bijtelling behouden en welke opbrengsten het kabinet misloopt als gevolg van een uitzondering voor lease-auto's. Zoals al eerder opgemerkt geldt de bijtelling, ook in de nieuwe systematiek, niet alleen voor leaseauto's maar voor alle auto's van de zaak, ook als de onderneming daar zelf eigenaar van is. Van het mislopen van opbrengsten als gevolg van een uitzonderingspositie van de leaseauto is dus geen sprake. Indien de leden van de fractie van de SP erop doelen dat auto's die op of na 1 juli 2012 voor het eerst op kenteken worden gezet de bijtelling voor 60 maanden behouden, kan ik dit bevestigen. Voor auto's met een CO₂-uitstoot van niet hoger dan 50 gram geldt dit eveneens als het kenteken op of na 1 januari 2012 voor het eerst op naam wordt gesteld. De auto's in beide voornoemde categorieën die voor de respectievelijke data van 1 juli 2012 en 1 januari 2012 al op de weg zijn, vallen niet onder de nieuwe systematiek en behouden de bijtelling zoals die op dit moment geldt, zolang de auto niet van eigenaar wisselt.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen naar het starten van een pilot voor het bijtellen per kilometer voor leaseauto's. Ik vat deze vraag zo op dat bedoeld wordt op een pilot voor personenauto's. Ook de leden van de fractie van D66 stellen een aantal vragen over de pilot met betrekking tot een van het privégebruik afhankelijke bijtelling. Momenteel is een pilot in voorbereiding met betrekking tot bestelauto's. Daarbij wordt enerzijds de betrouwbaarheid, fraudegevoeligheid en gebruiksvriendelijkheid van automatische rittenregistratiesystemen getest. Anderzijds wordt gekeken of het privégebruik van bestuurders van bestelauto's van de zaak, al dan niet geleased, in kaart kan worden gebracht. Doel is een staffel in de bijtelling te ontwikkelen die beter aansluit bij het privégebruik van de bestelauto. De pilot beperkt zich daarom tot bestelauto's, temeer omdat het privégebruik van deze auto's in het algemeen beperkter is. Bij het onderzoek wordt een representatieve steekproef gehouden onder gebruikers van een bestelauto van de zaak. Bij het samenstellen van de groep deelnemers aan de steekproef wordt met zo veel mogelijk relevante variabelen rekening gehouden. De planning is dat de uitkomsten van de pilot voor de zomer van 2012 beschikbaar zijn. Indien blijkt dat de pilot met bestelauto's werkbaar is, zal ook een pilot voor personenauto's worden gezien, echter niet parallel aan die van de bestelauto's.

5. Uitwerking van het voorgaande

De vraag van de leden van de fractie van de PvdA of de schijfgrenzen voor niet-zuinige auto's stimulerend genoeg zijn om zuinige auto's te kopen is beantwoord in paragraaf 2, «maatregelen BPM».

6. Gasvormige brandstoffen, biobrandstoffen en voor groen gas geschikte auto's

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom het aardgastarief voor CNG in de energiebelasting in twee verschillende stappen wordt verhoogd en of dit een afrondingsverschil betreft. Het verschil tussen de

twee stappen bedraagt slechts € 0,0002 en is inderdaad een afrondingsverschil.

Voorts vragen de leden van de fractie van de PvdA of het percentage van 10 van de energie-inhoud van motorbrandstoffen in het vervoer dat in 2020 afkomstig moet zijn van hernieuwbare bronnen stimulerend genoeg is en of dit percentage in de loop der jaren nog zal toenemen. Het percentage van 10 van de energie-inhoud van motorbrandstoffen in het vervoer dat in 2020 afkomstig moet zijn van hernieuwbare bronnen is opgenomen in de Richtlijn hernieuwbare energie.¹ In de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 3 oktober 2011² wordt aangegeven welke percentages gekozen zijn voor de komende jaren. Een verhoging hiervan ligt vooralsnog niet in de rede met name vanwege het risico op indirecte verschuiving in landgebruik. Korthedshalve verwijfs ik naar de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

De leden van de fractie van het CDA vragen voorts naar de mogelijkheid puur plantaardige olie (PPO) voor weggebruik naar het accijnstarief van aardgas te belasten. Voor PPO gold tot 1 januari 2011 voor enkele lokale proefprojecten een vrijstelling. In de eerder aan de Tweede Kamer gezonden brief³ over dit onderwerp is aangegeven dat deze vrijstellingen onverenigbaar zijn met het huidige biobrandstoffenbeleid en dat er geen aanleiding is PPO anders te behandelen dan andere biobrandstoffen, bijvoorbeeld biodiesel. Voor een overgangsregeling, waarbij de bestaande bedrijven nog een periode accijnsvrij mochten leveren, kon geen toestemming van de Europese Commissie worden verkregen. PPO is een eerste generatie biobrandstof die volledig wordt gemaakt van voor consumptie geschikte landbouwgewassen en niet, zoals tweede generatie biobrandstoffen, geheel of gedeeltelijk van afval. Een generiek lager tarief voor PPO is dan ook niet wenselijk, omdat er geen aanleiding is PPO anders te behandelen dan biodiesel. Voor diesel en de daaraan gelijkwaardige brandstoffen, zoals PPO, geldt vanwege een Europese richtlijn een minimumaccijns van 33 cent per liter brandstof. Daardoor is een tarief gelijk aan dat van aardgas ook niet mogelijk.

De leden van de fractie van het CDA vragen of hoge blends die voldoen aan de voorwaarden van artikel 71h van de Wet op de accijns per definitie onder de teruggaafregeling vallen of dat er nog andere voorwaarden komen in het uitvoeringsbesluit of de uitvoeringsregeling. In dit verband vragen zij of een blend van 85% bio-methanol en 15% benzine (M85) voor teruggaaf in aanmerking komt.

Alle hoge blends die voldoen aan de voorwaarden van artikel 71h van de Wet op de accijns komen in aanmerking voor teruggaaf, dus ook M85. In het Uitvoeringsbesluit accijns zal dit ook worden voorzien voor motorbrandstoffen waarbij op basis van een massabalanssysteem wordt aangetoond dat zich hierin duurzaam geproduceerde biobrandstof bevindt. Het gaat dan om motorbrandstof waarin zich biobrandstof bevindt die deels wel en deels niet duurzaam is geproduceerd. Via de voorraad- en productieadministratie kan de duurzaam geproduceerde biobrandstof dan worden toegerekend aan motorbrandstof voor het wegverkeer. Wel moet hiertoe een verklaring van een registeraccountant in de administratie zijn opgenomen. Hoewel dit ook al voortvloeit uit de wettelijke bepaling zal in het uitvoeringsbesluit uitdrukkelijk worden bepaald, dat de biobrandstof moet worden gebruikt als motorbrandstof voor het aandrijven van motorrijtuigen op de weg.

De leden van de fractie van de SP vragen of door de maatregelen voor gasvormige brandstoffen en biobrandstoffen de ongelijkheid tussen vaartuigen en voertuigen wordt weggewerkt en zo nee, of deze omissie alsnog kan worden rechtgezet. Deze leden verwijzen daarbij naar de

¹ Richtlijn nr. 2009/28/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (PbEU 2009, L140).

² Kamerstukken II 2011/12, 32 357, nr. 31.

³ Kamerstukken II 2010/11, 23 500 IXB, nr. 19.

eerder door hen gestelde Kamervragen.¹

De vragen waar naar wordt verwezen gaan uit van de veronderstelling dat voor voertuigen een vrijstelling van energiebelasting geldt bij gebruik van CNG (gecomprimeerd aardgas) als motorbrandstof, terwijl vaartuigen hierover wel energiebelasting moeten betalen. In de beantwoording is destijds aangegeven, dat er geen verschil in behandeling is. Zowel voer- als vaartuigen moeten energiebelasting betalen als zij CNG als motorbrandstof gebruiken. Wel is er een verschil in behandeling tussen vaartuigen onderling. Vaartuigen, behalve die voor de pleziervaart, die een motorbrandstof gebruiken die is belast met accijns komen onder meer op grond van de Akte van Mannheim in aanmerking voor vrijstelling van accijns. De energiebelasting voorziet niet in een dergelijke vrijstelling. Momenteel wordt onderzocht op welke wijze de regelgeving kan worden aangepast om voor vaartuigen die CNG gebruiken een vrijstelling van energiebelasting mogelijk te maken. Hierdoor wordt enerzijds een ongelijkheid opgeheven, anderzijds wordt dan wel een ongelijkheid gecreëerd tussen vaartuigen en voertuigen.

Het doet mij deugd dat de leden van de diverse fracties kritisch zijn op de wijze waarop groen gas in Nederland het beste kan worden gestimuleerd en ingezet. Het is immers in ons gemeenschappelijk belang dat groen gas op de meest kosteneffectieve en efficiënte manier wordt ingezet, zodat groen gas een waardevolle bijdrage kan leveren aan de milieu- en energievraagstukken waarvoor Nederland zich gesteld ziet. Het kabinet onderstreept het milieubelang van groen gas en is het met de leden van de fractie van PvdA eens dat door de inzet van groen gas het mes aan meerdere kanten snijdt. Zo maakt groen gas ons minder afhankelijk van de invoer van fossiele energie en levert het een waardevolle bijdrage aan het verminderen van de CO₂-uitstoot en de recycling van organisch afval en mest. Tegen de achtergrond van de wens om groen gas op de meest kosteneffectieve en efficiënte wijze in te zetten en te stimuleren lees ik dan ook de onderstaande vragen van de leden van de fracties van de PvdA en het CDA en de onderstaande opmerking van de leden van de fractie van D66. De leden van de fractie van de PvdA vragen of dit kabinet bereid is om groen gas als doorbraaktechnologie te behandelen en de leden van de fractie van het CDA vragen wat dit kabinet gaat doen om groen gas ook fiscaal aantrekkelijk te laten zijn. De leden van de fractie van D66 merken op dat zij het een gemiste kans vinden dat dit kabinet schone brandstoffen als groen gas niet stimuleert. Voor dit kabinet is een belangrijk uitgangspunt dat de stimulering en inzet van groen gas in het wegverkeer of in het aardgasnet voor huishoudens en industrie volledig wordt overgelaten aan de markt en niet wordt beïnvloed door de wijze van financiële stimulering. Om de inzet van groen gas in het wegverkeer te kunnen beoordelen moet onderscheid worden gemaakt tussen fossiele gassen (LPG, LNG en CNG) en de hernieuwbare varianten van LNG en CNG. Deze hernieuwbare varianten kennen we als vloeibaar gemaakt biomethaan (LBG) en bio-CNG en kennen wat betreft de well-to-tank CO₂-uitstoot betere milieuprestaties. Dat is de emissie die een gevolg is van het produceren of opwekken en het transport van de verbruikte brandstof of energie. Voor wat betreft de emissie die ontstaat als gevolg van verbruik van brandstof ten behoeve van voortbeweging, de tank-to-wheel CO₂-uitstoot, zijn fossiele gassen en de hernieuwbare varianten vergelijkbaar. In de Richtlijn energiebelastingen wordt geen onderscheid gemaakt naar «grijze» of «groene» gassen. Om het milieuvoordeel van groen gas in het vervoer te stimuleren moet vervolgens gekeken worden naar (een combinatie) van geëigende instrumenten om dit te doen. Dat kan via een verplichting, een subsidie (SDE+) of de fiscaliteit (accijns, BPM, bijtelling, MRB).

¹ Antwoorden op schriftelijke vragen over de energiebelasting op aardgas ten behoeve van gasmotoren in schepen, Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 3323.

Dit kabinet heeft vanwege de potentie en de milieuprestaties van groen gas ervoor gekozen om de productie van groen gas te stimuleren via de SDE (+). Deze stimulering geldt naast de reeds bestaande verplichtingenregeling voor brandstoflevering aan het wegverkeer en de mobiele machines, maar heeft niet tot doel om deze door de Europese Unie opgelegde verplichting ook nog financieel te ondersteunen. Deze verplichtingenregeling houdt in dat partijen die benzine, diesel en biobrandstoffen op de Nederlandse markt brengen, verplicht zijn om een bepaald percentage (op energiebasis) van hun afzet in de vorm van duurzame biobrandstof (waaronder begrepen groen gas) te leveren. Voor 2011 is dat verplichte aandeel biobrandstoffen 4,25 procent. Vanwege deze verplichtingenregeling wordt biogas dat in het wegverkeer wordt ingezet niet langer via de SDE of langs fiscale weg gestimuleerd. Indien voor productie van groen gas gebruik is gemaakt van de SDE(+) regeling (subsidierегeling duurzame energie) telt dit groen gas dus niet mee onder de reeds bestaande verplichtingenregeling in het wegverkeer omdat dan sprake is van dubbele stimulering. Bij certificering van groen gas door Vertogas, de huidige certificeerder die zal worden opgenomen in de Gaswet, zal op het groen gas certificaat worden aangegeven of SDE(+) verkregen is. Groen gas geproduceerd zonder SDE(+) kan meetellen onder de verplichtingenregeling. Groen gas geproduceerd met SDE(+) dat in het wegverkeer wordt gebruikt telt niet mee onder de verplichtingenregeling maar overigens wel voor de doelstelling duurzame energie die voor Nederland als geheel op basis van Europese regelgeving geldt.

De keuze voor de SDE (+) betekent ook dat dit kabinet er niet voor heeft gekozen om groen gas te stimuleren via de (overigens toch al lage) accijns, de BPM, de MRB of de fiscale bijtelling. In dat kader vragen de leden van de fractie van de PvdA waarom groen gas niet conform de elektrische auto wordt gezien als doorbraaktechnologie en waarom groen gas en waterstof niet op dezelfde wijze gestimuleerd zouden moeten worden. Een differentiatie van het accijnstarief ten gunste van groen gas kent een aantal nadelen. Ten eerste kan deze wijze van begunstiging niet beperkt worden tot Nederlands groen gas hetgeen met de SDE+, een op de productie gerichte subsidiëring, wel mogelijk is. Ten tweede bestaat er op dit moment nog geen (internationaal) erkend certificeringssysteem op basis waarvan bijvoorbeeld de importeur of pomphouder kan aantonen dat hij groen gas importeert of aan de pomp aflevert. Er is dus niet of nauwelijks controle mogelijk op een correct toegepaste differentiatie in de accijns of de energiebelasting. Een dergelijke controle gaat in ieder geval gepaard met hoge administratieve lasten voor het bedrijfsleven en hoge uitvoeringskosten voor het overheid. Daarmee zou een dergelijke regeling ook strijdig zijn tegen het in de fiscale agenda neergelegde streven tot vereenvoudiging en fraudebestendigheid. In dit kader is ook nog van belang dat ook de communautaire wetgeving geen onderscheid maakt tussen groen en grijs gas. Wat betreft de BPM en de bijtelling merk ik op dat, om de hoogte van de BPM en de fiscale bijtelling te kunnen berekenen, een objectief vastgestelde waarde van de CO₂-uitstoot noodzakelijk is. De door automobielfabrikanten gepubliceerde CO₂-uitstoot in grammen per kilometer betreft altijd de zogenaamde «tank-to-wheel»-emissie, oftewel de uitstoot die de auto zelf produceert. De uitstoot in het hele voortraject, dus de fase waarin de productie en het transport van brandstoffen plaatsvindt, is niet verdisconteerd. Ook de uitstoot met betrekking tot de productie en de sloop/verwijdering van de personenauto is niet verdisconteerd. Dit vloeit mede voort uit het gevoerde Europese beleid dat wordt gekoppeld aan de CO₂-uitstoot van auto's. De vaststelling van de CO₂-uitstoot vindt plaats met behulp van de volledig geharmoniseerde Europese toelatingsprocedure voor motorvoertuigen in de Europese typegoedkeuringstest (hierna: NEDC). Alle EU-lidstaten, inclusief Nederland, die op enigerlei wijze een (fiscaal) beleid

voeren op de CO₂-uitstoot van personenauto's doen dit op basis van de NEDC. Groen gas heeft milieuvordelen als ook gekeken wordt naar de «well to tank»-emissie. Dit is de emissie die het gevolg is van het produceren of opwekken en transport van de verbruikte brandstof of energie. Echter deze is niet in de in de testcyclus betrokken, omdat daarvoor simpelweg te weinig gegevens beschikbaar zijn. Deze komen niet uit een test naar voren, maar kunnen alleen worden vastgesteld op basis van productiemethodieken en gebruikte grondstoffen. Bovendien is de «well to tank»-emissie van groen gas te veel afhankelijk van de uiteindelijk gebruikte brandstof en productiemethode. Niet elke biobrandstof of elektriciteitsopwekking leidt tot dezelfde CO₂-reductie. Ook groen gas kent verschillende productiemethoden, waardoor ook voor de verschillende soorten groen gas verschillende CO₂-reductiewaarden gelden. Dit is een belangrijke reden waarom de «well to wheel» CO₂-emissie niet voor fiscale stimulering in de BPM of bijtelling kan worden gebruikt en dat groen gas geproduceerd zonder SDE(+) kan meetellen onder de verplichtingenregeling. Groen gas geproduceerd met SDE(+) dat in het wegverkeer wordt gebruikt telt niet mee onder de verplichtingenregeling maar overigens wel voor de doelstelling duurzame energie. Voor een verbrandingsmotor die kan worden gevoed met waterstof geldt momenteel al een algehele vrijstelling in MRB. In de BPM geldt ook een vrijstelling voor waterstof, omdat een voertuig dat rijdt op waterstof een CO₂-uitstoot van 0 gram per kilometer heeft. Elektrisch rijden (met inbegrip van elektrisch rijden met behulp van waterstof) wordt, anders dan rijden op groen gas, beschouwd als een doorbraaktechnologie op het terrein van duurzame voertuigtechnologie. Het betreft fundamenteel andere aandrijfsystemen met een veel grotere energie-efficiëntie dan brandstofmotoren, ook als die met groen gas worden gevoed. Dat laat onverlet, zoals in het voorgaande reeds verwoord, dat groen gas als zodanig van groot belang wordt geacht voor de verduurzaming van de energievoorziening.

Verschillende fracties hebben vragen gesteld in relatie tot de verhoging van de belasting op groen gas. De leden van de fractie van D66 vragen om de verhoging van de energiebelasting voor groen gas niet door te zetten voor 2018. De leden van de fractie van GroenLinks vragen om inzicht te geven in de voostellen met betrekking tot groen gas. Zij geven hierbij aan dat door de verhoging van de energiebelasting investeringen wellicht onrendabel worden en dat er sprake zou zijn van een onbetrouwbare overheid vanwege de korte invoeringstermijn. Ook vragen deze leden welke voordelen en nadelen er zouden zijn als de verhoging van de energiebelasting op groen gas zou worden uitgesteld tot 2018. De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom het kabinet er voor kiest om groen gas hetzelfde te behandelen als normaal aardgas met inbegrip van de verhoging van energiebelasting. De leden van de fractie van de SP zijn van mening dat de voorgestelde verhoging van de energiebelasting zo groot is, dat hierdoor CO₂-gereduceerde brandstoffen geen kans meer maken. Ook deze leden verwijzen naar de gedane investeringen in onder meer aardgasbussen en vragen waarom juist aardgas niet wordt gestimuleerd om de uitstoot van CO₂ te verminderen. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen in dit verband of de voorstellen bijdragen aan het toegankelijk maken van groen gas dat door melkveebedrijven is geproduceerd uit mest en wordt gebruikt als motorbrandstof voor zuiveltankauto's.

De productie van groen gas wordt gestimuleerd via de SDE (+) regeling, waardoor voor dit gas een marktconforme prijs geldt. Dit is de reden dat met SDE(+) geproduceerd groen gas niet meetelt onder de verplichtingenregeling. Fiscaal begunstigen van niet met SDE(+) geproduceerd groen gas zou leiden tot marktverstoring. Daardoor zouden andere biobrandstoffen (biodiesel en bio-ethanol) van de markt kunnen worden

verdrongen en zou de overheid de Europese verplichting feitelijk financieel stimuleren. Fiscale stimulering zou kunnen leiden tot import van groen gas. Hiervan zou moeten worden nagegaan of dat ook daadwerkelijk duurzaam is geproduceerd. Op dit moment wordt echter nog veel gas dat wordt aangeboden als groen gas, niet (aantoonbaar) duurzaam geproduceerd. Ik kan de bezorgdheid van met name de leden van de fracties van de SP, GroenLinks en de PvdA inzake de verhoging van de energiebelasting op aardgas, en daarmee ook groen gas, begrijpen maar feitelijk is hier geen reden toe. Over CNG (gecomprimeerd aardgas) of bio-CNG (gecomprimeerd groen gas) als motorbrandstof, wordt vrijwel nooit energiebelasting betaald naar het speciale CNG-tarief maar naar het reguliere schijventarief. Het speciale aardgastarief voor CNG in de energiebelasting is ingevoerd met ingang van 1 januari 2007 en was feitelijk een begunstigend tarief, onder meer omdat werd verwacht dat aardgas als motorbrandstof zou bijdragen aan de vermindering van de problemen rond de luchtkwaliteit in de binnenstedelijke gebieden. Voorwaarde om voor dit tarief in aanmerking te komen was en is, dat de gebruiker (in feite dus de pompstationhouder) een verklaring moet overleggen aan degene die het aardgas levert, dat het aardgas uitsluitend wordt aangewend in een CNG-vulstation. Als een dergelijke verklaring niet wordt overgelegd, brengt de energieleverancier het aardgas in rekening tegen het schijventarief. In de praktijk is gebleken, dat vrijwel geen verklaringen worden overgelegd aan de energiebedrijven, waardoor nagenoeg al het (bio-)CNG wordt belast naar het «normale» schijventarief. Voor grote afnemers van aardgas/groen gas zoals autobusbedrijven die aardgasbussen exploiteren en hiertoe een eigen vulvoorziening hebben, kan toepassing van het degressieve schijventarief voordeliger zijn. De verhoging van het speciale proportionele aardgastarief voor (bio-)CNG raakt hen dan ook niet. De zorg dat gedane investeringen onrendabel worden, deel ik daarom niet. Voorts blijken ook vrijwel alle kleinere afnemers van (bio-)CNG geen verklaring te overleggen, waardoor ook zij gewoon het schijventarief betalen. Mogelijk weegt het voordeel van het speciale CNG-tarief niet op tegen de administratieve lasten. Daarom zal naar verwachting ook voor andere voertuigen die rijden op bio-CNG de verhoging van het speciale CNG-tarief in de praktijk geen gevolgen hebben. Mij is overigens geen Europees beleid bekend om tot 2018 af te zien van een verhoging van tarieven voor groen gas. Als de verhoging van de energiebelasting alleen voor groen gas zou worden uitgesteld tot bijvoorbeeld 2018 zou dit, zoals hiervoor genoemd, kunnen leiden tot import van groen gas. Dit zou toezicht vereisen of dit groen gas daadwerkelijk duurzaam is geproduceerd. De in dit wetsvoorstel voorgestelde maatregelen beogen een gelijk speelveld te creëren voor op verschillende wijzen op de markt gebrachte gasvormige brandstoffen. Daarmee is het bevoordelen van één soort gas niet te rijmen. Overigens zie ik geen aanleiding om gebruik van aardgas verder te stimuleren. De tarieven voor aardgas als motorbrandstof zijn, ook na de voorgestelde verhoging, al aanzienlijk lager dan die voor producten als diesel en benzine, terwijl de CO₂-uitstoot van aardgasvoertuigen inmiddels vergelijkbaar is met die van moderne dieselveertuigen.

De leden van de fractie van D66 vragen een toelichting van het kabinet voor het ophogen van het MRB-tarief voor aardgas- en groen gas auto's. De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom in de MRB is gekozen van fossiel gas en groen gas. In het Algemeen Overleg met de Vaste commissie voor Financiën van de Tweede Kamer over de autobrief op 30 juni 2011, is toegezegd om in overleg met de (groen)gasbranche te kijken naar de mogelijkheden om de BPM voor (groen)gasauto's te verlagen met als randvoorwaarde dat de huidige totale belastingdruk gelijk blijft. Om te bewerkstelligen dat de BPM in een aardgasauto wordt verlaagd wordt conform de wens van een deel van de Tweede Kamer de

huidige koppeling in de BPM van de aardgasauto aan de CO₂-grenzen en tarieven voor dieselauto's losgelaten. Hierdoor worden met ingang van 1 juli 2012 de CO₂-grenzen en -tarieven voor benzineauto's van toepassing op de aardgasauto's waarvan de aardgasinstallatie al in de fabriek is ingebouwd. Ter compensatie wordt in de MRB voor deze auto's de zogenoemde LPG-toeslag van toepassing, meer specifiek de lagere toeslag die van toepassing op auto's met een zogenoemde LPG-3-installatie. De keuze om de totale belastingdruk te handhaven vloeit voort uit het feit dat de (groen)gasauto in vergelijking met andere brandstofsoorten reeds (zeer) voordelig geprijsd is, zeker indien wordt gekeken naar de «total costs of ownership» waarin naast de belastingdruk ook naar de aanschafkosten en de brandstofprijzen wordt gekeken. In de MRB is geen onderscheid gemaakt tussen fossiel – en groen gas, vanwege de eenvoud. Een onderscheid veronderstelt dat de Belastingdienst in de uitvoering kan vaststellen en controleren dat er alleen fossiel of (groen)gas is getankt. Dit is niet het geval, zelfs bij gebruik van groen gascertificaten wordt er feitelijk grijs gas getankt, wat vervolgens administratief door de Belastingdienst zou moeten worden gecontroleerd indien er onderscheid zou worden gemaakt. Om dergelijke uitvoeringskosten te ondervangen wordt gestreefd naar een garantie van de branche, vorm te geven door middel van een convenant, dat bij de Nederlandse tankstations (nagenoeg) uitsluitend (administratief) groen gas in plaats van aardgas wordt getankt.

De leden van de fractie van D66 vragen hoe het kabinet het gebruik van tweede en derde generatie biobrandstoffen gaat stimuleren, waartoe de motie Veldhoven c.s.¹ oproept. De motie Veldhoven c.s. verzoekt het kabinet de verplichting voor hernieuwbare energie in het vervoer in 2020 zo veel mogelijk in te vullen via elektrisch rijden, groen gas en biobrandstoffen op basis van reststromen. Elektrisch rijden wordt fiscaal gestimuleerd, terwijl de productie van groen gas wordt gestimuleerd via de SDE (+) regeling. Stimulering van biobrandstoffen van de tweede generatie gebeurt via de zogenoemde bijmengverplichting, waarbij deze dubbel mogen tellen. Op dit moment zijn in de eerder genoemde Richtlijn hernieuwbare energie nog geen voorzieningen opgenomen voor biobrandstoffen van de derde generatie. Het gaat dan bijvoorbeeld om de ontwikkeling van biobrandstof uit algen waarmee wordt geëxperimenteerd. Wanneer dergelijke biobrandstoffen in de toekomst op de markt komen, ligt het in de rede dat ook deze voor de bijmengverplichting dubbel mogen tellen.

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar een reactie op een tabel van de groen gasindustrie, waarin in een overzicht een vergelijking wordt gemaakt tussen een benzineauto, dieselauto, groen gasauto en een plug-in hybride met betrekking tot aanschafprijs, TCO (total cost of ownership) en de hoogte van de bijtelling. Deze leden vragen of deze cijfers kloppen en zo ja, of de geschetste effecten wenselijk zijn. Ik vind het een goede zaak dat de groen gasindustrie heeft geprobeerd inzichtelijk te maken wat de verschillen zijn in de kosten van het rijden op diverse brandstoffen. Met interesse heb ik dan ook de onderliggende berekeningen, die zij ter kennisgeving aan mij hebben aangeboden, bestudeerd. Dit heeft geleid tot enkele kanttekeningen van mijn kant met betrekking tot de representativiteit van de gebruikte voorbeelden en het gebruikte referentiejaar, kanttekeningen die ik ook kenbaar heb gemaakt aan de industrie en die naar mijn mening er toe leiden dat bij het geschetste beeld voor de groen gasauto vraagtekens kunnen worden geplaatst.

¹ Kamerstukken II, 2010–2011, 32 357, nr. 25.

Niet representatieve voorbeelden

De bedragen in de tabel zijn gebaseerd op berekeningen voor slechts drie verschillende auto's in diverse brandstofuitvoeringen. De verschillen in CO₂-uitstoot tussen de diverse brandstofvarianten binnen een model zijn echter lang niet altijd representatief voor de door de ministeries van Financiën en Infrastructuur & Milieu veronderstelde verschillen. Het gebruik van gas als brandstof leidt in het algemeen tot een brandstofverbruik dat zo'n 18% lager is dan bij gebruik van benzine. Dat lagere verbruik leidt tot een lagere BPM, maar dat zie ik niet terug in alle door de industrie aangedragen voorbeelden. Een tweede punt is het verschil in kale prijs (ex belastingen) tussen de benzine-, diesel- en aardgasversie. Dat verschil is soms dermate groot dat dit naar mijn mening niet alleen kan worden veroorzaakt door de prijs van de gasinstallatie. Voor een zuivere vergelijking was het wellicht beter geweest om uit te gaan van een standaard procentueel verschil in CO₂-uitstoot tussen bijvoorbeeld benzine of diesel en gas en een standaard verschil in kale prijs tussen een benzine-, diesel- en aardgasversie ter compensatie van de kosten van de gasinstallatie. Dat leidt waarschijnlijk tot een betere vergelijking van de belastingdruk en daardoor ook van de TCO. Een aanpassing van de vergelijking zoals hiervoor beschreven leidt zeer waarschijnlijk tot een gunstiger beeld voor de groen gasauto dan thans geschetst door de industrie.

Referentiejaar

De bedragen in de tabel zijn bedragen voor de tweede helft van 2012. Ofschoon ik begrijp dat de tweede helft van 2012 belangrijk is voor het al dan niet in de markt kunnen brengen van groen gasauto's, zou ik toch voor een goed oordeel ook de berekeningen voor 2013 willen zien. Dan is immers de ombouw voltooid en is er geen catalogusdeel meer. 2012 is wat dat betreft echt een transitiejaar.

7. Bijtelling LB/IB bestelauto's

De leden van de fractie van de VVD vragen naar inschatting van het frauderisico van de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto ten opzichte van een systeem waarbij een rittenregistratie moet worden bijgehouden. Bij de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto vindt de controle in beginsel uitsluitend plaats door camerawaarnemingen. Ook bij belastingplichtigen met een auto van de zaak die een rittenregistratie bijhouden wordt nu al gebruik gemaakt van camerabeelden. Dit heeft tot doel om bij belastingplichtigen die verklaren niet meer dan 500 kilometer privé te rijden met de bestelauto en als gevolg daarvan een rittenregistratie bijhouden, te controleren of zij met hun bestelauto niet op een plaats zijn waar zakelijk gebruik niet voor de hand ligt. Het grote verschil zit er echter in dat indien bij de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto degene die de verklaring heeft afgegeven niet kan doen blijken dat een bepaalde camerawaarneming een zakelijke rit betreft, hij direct de bijtelling en een eventuele boete verschuldigd is. Bij een camerawaarneming van een bestelauto waarvan de gebruiker stelt deze voor niet meer dan 500 kilometer privé per jaar te gebruiken, moet de Belastingdienst eerst de rittenregistratie nog controleren, wat aanzienlijk arbeidsintensiever is en daarom slechts steekproefsgewijs plaats kan vinden. Het frauderisico van de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto is naar de opvatting van het kabinet dus niet groter dan bij een systeem dat is gebaseerd op een rittenregistratie. Er zal dan ook speciaal op het aspect van cameratoezicht worden gelet, zodat een oordeel gegeven kan worden over de mogelijkheden van deze vorm van toezicht. Dat acht het kabinet

van groot belang bij de vraag of een dergelijke regeling ook voor personenauto's geschikt zou kunnen zijn.

Vervolgens vragen de leden van de fractie van de VVD welke sancties bij misbruik voorhanden zijn in het bijzonder met betrekking tot zzp'ers. In de wet zelf is reeds opgenomen dat indien in strijd met de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto toch privé wordt gereden, de volledige bijtelling over het hele jaar verschuldigd wordt. Daarnaast kan de Belastingdienst ter zake van de onjuiste verklaring een boete opleggen van maximaal 100% van de over de bijtelling verschuldigde belasting. Dit kan reeds bij de constatering van het privégebruik. Tot slot kan ook in de loon- en inkomstenbelasting nog een boete worden opgelegd van maximaal 100% van de over de bijtelling verschuldigde belasting, die ten onrechte niet is of zou zijn geheven. Voorstaande geldt eveneens voor zzp'ers. Dat betekent dat (ook) een zzp'er onmiddellijk een boete kan ontvangen vanwege het privégebruik in strijd met de verklaring. Met het opleggen van deze boete hoeft de Belastingdienst dus niet te wachten tot de IB-ondernemer (zzp'er) aangifte doet. De boete voor het ten onrechte niet opgeven van de bijtelling in de aangifte inkomstenbelasting wordt uiteraard niet eerder opgelegd dan bij de vaststelling van de aanslag.

Tot slot vragen de leden van de fractie van de VVD of overwogen is de regeling voor privégebruik van de bestelauto te schrappen en wat de gevolgen daarvan zouden zijn voor de MRB-tarieven. Ik begrijp deze vraag zo dat deze leden vragen of overwogen is om de budgettaire derving van een afschaffing van de bijtelling voor bestelauto's, op te vangen door verhoging van het MRB-tarief. In de autobrief is dit één van de genoemde alternatieve regelingen die onderwerp van gesprek zijn geweest om een einde te maken aan de rittenregistratie voor bestelauto's. Deze optie heeft niet de eerste voorkeur van het kabinet. Dit heeft er mee te maken dat het bedrijfsleven heeft aangegeven dat bij een oplossing voor het laten verdwijnen van de rittenregistratie, er geen sprake mag zijn van een lastenverschuiving van werknemers naar werkgevers. Omdat de MRB door werkgevers wordt betaald en de bijtelling neerslaat bij werknemers, zou dit wel het geval zijn geweest. Bovendien kan deze lastenverzwaring voor het bedrijfsleven (die fungeert als dekking voor een lastenverlichting elders) niet worden teruggesluisd naar het bedrijfsleven. Overigens zou dit een verhoging van de MRB-tarieven voor bestelauto's met een factor 2,5 hebben betekend. Voor een gangbare bestelauto van 1 800 kg houdt dit in dat de huidige MRB van € 408 per jaar wordt verhoogd naar zo'n € 1025. Daarbij zou geen onderscheid gemaakt kunnen worden tussen bestelauto's die wel en die niet voor privédoeleinden gebruikt worden, waardoor ook werkgevers die op dit moment een bestelauto hebben waarop geen bijtelling van toepassing is en die dus geen besparing (administratieve lasten) realiseren als gevolg van het wegvallen van de bijtelling, wel met een verhoging van de MRB worden geconfronteerd.

De vragen van de leden van de fractie van D66 over de reikwijdte van de pilot voor de bestelauto's en het tijdstip waarop de Kamer hierover wordt geïnformeerd, zijn beantwoord in paragraaf 4, «maatregelen bijtelling LB/IB».

8. Btw-heffing privégebruik auto van de zaak

De leden van de fractie van de VVD vragen wanneer meer duidelijkheid verwacht wordt over de uitkomsten van de gesprekken met de Europese Commissie om het forfait voor de btw-heffing op het privégebruik van de auto van de zaak mogelijk te maken. Ook vragen zij welke andere mogelijkheden er zijn om een stijging van de administratieve lasten te

voorkomen, mocht de Europese Commissie niet akkoord gaan met het forfait. De huidige regeling vanaf 1 juli 2011 is een noodreparatie die nodig was na de uitspraak van Rechtbank Haarlem van 1 juni 2011.¹ De huidige wettelijke regeling is richtlijnconform, maar daarnaast is uit oogpunt van administratieve lasten een forfait van 2,7% van de catalogusprijs (incl. btw en BPM) goedgekeurd. Omdat het kabinet het wenselijk vond de regeling snel aan te passen, heb ik voor dit forfait dan ook geen goedkeuring kunnen vragen aan de Europese Commissie. Wel wordt er met medewerkers van de Europese Commissie en het georganiseerde bedrijfsleven gesproken over de vormgeving van de definitieve regeling voor de btw-heffing op het privégebruik van de auto van de zaak. Voor deze definitieve regeling zijn een in de wet verankerde forfaitaire aftrekbeperking of een forfait à la de huidige 2,7% de belangrijkste opties. Het streven is in het derde kwartaal van 2012 een goedkeuring te krijgen voor een definitieve forfaitaire regeling (aftrekbeperking of forfaitaire heffing). Als dat lukt, kan de definitieve regeling op 1 januari 2013 in werking treden. Aangezien enkele andere lidstaten ook met forfaits werken, is het kabinet ervan overtuigd dat ook Nederland een goedkeuring voor toepassing van een forfait zal krijgen.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of de voorstellen voor de btw-heffing op het privégebruik van de auto van de zaak genoeg doen om de fraudegevoeligheid tegen te gaan. Tevens vragen deze leden wat er gedaan wordt als er misbruik van de regeling wordt gemaakt. De nieuwe regeling voor de btw-heffing op het privégebruik van de auto van de zaak is niet fraudegevoeliger dan voorheen. Uit het oogpunt van het laag houden van de administratieve lasten is het net zoals vóór 1 juli 2011 mogelijk om gebruik te maken van een forfait. Het controleren van de toepassing van dit forfait levert net als voorheen geen bijzondere moeilijkheden op. Als de ondernemer geen gebruik maakt van het forfait van 2,7% zal de ondernemer op grond van zijn administratie aannemelijk moeten kunnen maken dat de hoogte van de voldane btw juist is. Kan hij dat niet, dan voldoet hij niet aan zijn administratieve verplichtingen. De Belastingdienst kan dan de te weinig voldane btw naheffen. De naheffing kan worden verhoogd met een boete, passend bij de schuldgradatie. Verder is de regeling voorzien van een maatregel om ontwijking te voorkomen. Indien voor het privégebruik een vergoeding betaald wordt die lager is dan de normale waarde, dan vindt de btw-heffing plaats over de normale waarde. Zonder deze bepaling kan ontwijking plaatsvinden doordat de btw dan alleen geheven hoeft te worden over deze lagere vergoeding, terwijl de in aftrek gebrachte btw op autokosten die toe te schrijven zijn aan het privégebruik hoger is. Tot 1 juli 2011 werd dit via het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968 (hierna: BUA) rechtgetrokken. Vanaf 1 juli 2011 is het BUA echter niet meer van toepassing.

De leden van de fractie van het CDA vragen hoe de nieuwe regeling voor de btw-heffing op het privégebruik van de auto van de zaak werkt indien de werknemer een lagere vergoeding voor het privégebruik betaalt dan de normale waarde, maar er geen sprake is van belastingontwijking of fraude. De maatregel is ter voorkoming van belastingontwijking en fraude. Zonder deze maatregel kunnen ondernemers de btw-heffing gedeeltelijk ontwijken door de auto niet kosteloos aan de werknemer ter beschikking te stellen, maar tegen een vergoeding die lager is dan de aan het privégebruik toe te schrijven autokosten. In plaats van btw-heffing over de aan het privégebruik toe te schrijven autokosten waarvoor recht op aftrek van btw is ontstaan, zou dan de btw-heffing plaatsvinden over de lagere vergoeding. Deze maatregel kent algemene werking. Dus ook in gevallen waarbij de lagere vergoeding niet belastingontwijking tot doel heeft, wordt de btw berekend over de normale waarde. Dit heeft tot gevolg dat de btw-heffing niet lager zal uitvallen dan er aan btw in aftrek is gebracht

¹ Rechtbank Haarlem, 1 juni 2011, zaaknr. AWB 09/3866.

op aan het privégebruik toe te schrijven deel van de autokosten. Een soortgelijke regeling is opgenomen in het BUA dat tot 1 juli 2011 van toepassing was op het privégebruik van de auto van de zaak. Onder het BUA vond btw-heffing plaats over de vergoeding alsmede over het verschil tussen de vergoeding en de kostprijs die aan dit privégebruik werd toegerekend. In plaats van btw te heffen over de normale waarde ben ik voornemens goed te keuren dat de ondernemer er ook voor kan kiezen om het forfait van 2,7% toe te passen. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat de daadwerkelijk door de werknemer aan de ondernemer betaalde vergoeding niet opgehoogd hoeft te worden tot de normale waarde.

De leden van de fractie van het CDA vragen op welke wijze de Belastingdienst gaat beoordelen of de vergoeding die een werknemer betaalt voor het privégebruik van een auto van de zaak lager is dan de normale waarde. Deze beoordeling is in eerste instantie niet aan de Belastingdienst maar aan de ondernemer. Het bedrag van de normale waarde wordt in beginsel bepaald door het aan privégebruik toe te schrijven bedrag te nemen dat de afnemer zou moeten betalen indien hij een zelfde auto onder dezelfde voorwaarden in gebruik zou willen krijgen van een zelfstandige leverancier bij vrije mededinging. Indien alle autokosten door een leaseovereenkomst gedekt worden, zou het aan het privégebruik toe te schrijven deel van de leaseprijs als uitgangspunt genomen kunnen worden.

9. Duurzaamheidsaspecten

De leden van de fractie van PvdA vragen of de invoering van de vierde schijf van invloed is op de gemiddelde CO₂-uitstoot van 114 gram per kilometer, terwijl de verwachting bij ongewijzigd beleid uitkomt op 111 gram per kilometer. Volgens de leden van de fractie van de PvdA blijkt daaruit dat de nieuwe voorstellen minder stimulerend werkt dan de oude regeling. Deze leden vragen verder of er geen mogelijkheid bestaat de verwachting nog verder naar beneden te brengen, zoals een nog progressiever schijvensysteem. De vierde schijf geldt maar voor een beperkt aantal auto's. Met de introductie van een vierde schijf zijn de tarieven van de eerste en de tweede schijf verlaagd. Naar verwachting heeft de introductie van de vierde schijf op het totale wagenpark dan ook geen significant effect op de verwachte gemiddelde CO₂-uitstoot van 114 gram per kilometer. Het doel van de vierde schijf is meer om te bewerkstelligen dat de echte onzuinige «slurpers» niet aanzienlijk minder zwaar worden belast, maar (fors) progressief in de heffing worden betrokken. Door de introductie van de nieuwe vierde schijf en de daarbij behorende tariefstelling leidt een CO₂-uitstoot die een factor 2,6 hoger is (bijvoorbeeld 270 gram per kilometer ten opzichte van 103 gram per kilometer) tot een BPM die een factor 49 hoger is. Een dergelijke progressie is binnen de fiscaliteit zonder meer fors te noemen.

De leden van de fractie van de PvdA merken terecht op dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuw verkochte auto's zal bij ongewijzigd beleid in 2015 dalen naar 111 gram per kilometer terwijl de uitstoot als gevolg van het nieuwe beleid zal dalen tot 114 gram per kilometer. Ik zou daarmee niet willen zeggen dat de nieuwe voorstellen minder stimulerend werken. Een gemiddelde uitstoot van 114 gram per kilometer is nog altijd fors beter dan de Europese doelstelling waarin wordt gestreefd naar een gemiddelde uitstoot van 130 gram per kilometer 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 gram per kilometer, 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 gram per kilometer te hoog en bovendien niet noodzakelijk voor het behalen van de EU-doelstellingen. Dit blijkt ook uit de doorrekening in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in het kader van de uitvoering van de motie Halsema¹ en die is vastgelegd in de notitie Effecten van het kabinetsbeleid voor milieu en klimaat.² Hierbij is, naast het vigerende beleid, rekening gehouden met de maatregelen die in het voorjaar aangekondigd zijn in de Kabinetsaanpak klimaatbeleid op weg naar 2020 en met de fiscale maatregelen die zijn aangekondigd in de autobrief. De conclusie is dat het kabinet op koers ligt voor het behalen van de Europese doelstellingen. Een verdere progressie zoals de leden van de fractie van de PvdA voorstellen is vanuit die doelstellingen dan ook niet noodzakelijk. Verder wordt niet alleen beoogd dat kopers er van worden weerhouden om zeer onzuinige auto's te kopen, maar ook dat er bij meer gangbare modellen een voldoende stimulans aanwezig is om voor een zuinige auto te kiezen.

De leden van de fractie van de PvdA vragen wat betreft de duurzaamheidsaspecten ook waarom er geen aandacht wordt besteed aan uitstoot van andere gassen en stoffen dan CO₂. De leden van de fractie van de PvdA zijn verder benieuwd naar het effect van de voorgestelde maatregelen op bijvoorbeeld de uitstoot van fijnstof. De uitstoot van andere gassen en stoffen dan CO₂ is in de eerste plaats geregeld door middel van de Europese normstelling voor de uitlaatgasemissies van auto's. De Euro-5 norm voor personenauto's die in 2011 is ingegaan, omvat bijvoorbeeld een zodanig scherpe eis voor de uitstoot van fijnstof dat bij dieselauto's alleen maar aan deze eis kan worden voldaan door gebruik te maken van een affabriek roetfilter. Auto's die vervroegd aan een scherpere norm voldoen worden veelal fiscaal gestimuleerd door middel van een vaste korting op de BPM. Voorafgaand aan het ingaan van de Euro-5 eis was er bijvoorbeeld een BPM-korting voor dieselauto's met affabriek roetfilter. Op dit moment is er een BPM-korting voor dieselauto's die nu al aan de Euro-6 norm, die in 2015 ingaat, voldoen. Om deze reden wordt de uitstoot van andere gassen en stoffen niet in de grondslag van de BPM opgenomen. Bovendien is het zo dat als gevolg van het verplicht worden van affabriek roetfilters nieuwe personen- en bestelauto's nauwelijks nog fijnstof uitstoten. De voorgestelde maatregelen hebben dan ook geen effect op de uitstoot van fijnstof. Op korte termijn stoten nieuwe dieselauto's nog wel iets meer NO_x uit dan nieuwe benzineauto's. Met het toegroeien naar gelijke CO₂-normen voor benzine en diesel zal uit de fiscale bijtelling geleidelijk een stimulans voor diesel gaan voortkomen. Met het verplicht worden van de Euro-6 norm in 2015 moet de uitstoot van NO_x door nieuwe dieselauto's echter op een vergelijkbaar laag niveau komen te liggen als voor benzineauto's. Door de introductie van een op de CO₂-uitstoot gebaseerde dieseltoeslag gaat de BPM geen nieuwe stimulans voor diesel met zich meebrengen.

10. Overig

De vragen van de leden van de fractie van de PvdA waarom het kabinet alleen de opkomst van de elektrische auto ziet als een doorbraaktechnologie, of het kabinet de voordelen van groen gas onderschrijft en of het kabinet bereid is groen gas als een doorbraaktechnologie te behandelen, zijn beantwoord in paragraaf 6, «gasvormige brandstoffen, biobrandstoffen en voor groen gas geschikte auto's».

De leden van de fractie van het CDA vragen of het gezien de grote investering mogelijk is vooraf zekerheid te geven over het al dan niet van toepassing zijn van een grijs kenteken voor een aangepaste bestelbus voor chronisch zieken en gehandicapten. Vóór de aanschaf van een

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 417, nr. 39.

² Kamerstukken II 2010/11, 30 196, nr. 144.

bestelauto en aanpassing in verband met de handicap kan de toekomstige houder van de bestelauto contact opnemen met de Belastingdienst over de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor teruggaaf/verrekening van BPM en het verlaagde tarief in de motorrijtuigenbelasting. Deze informatie verstrekt de Belastingdienst ook in een folder en via de website. Hoewel de BPM-teruggaafbeschikking pas kan worden opgemaakt als het kenteken daadwerkelijk is tenaamgesteld, biedt de Belastingdienst desgewenst ook vooraf assistentie bij het nalopen van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan. Ten slotte kan ook de ombouwer van de bestelauto zich rechtstreeks tot de Belastingdienst wenden als er twijfels zijn of de bestelauto na de voorgenomen aanpassingen wel aan de fiscale eisen zal voldoen.

De leden van de fractie van het CDA vragen verder of het kabinet zicht heeft op het binnen twee weken in Nederland registreren van buitenlandse kentekens en of daarbij automatische nummerherkenning wordt ingezet. De twee weken waaraan deze leden refereren betreft de voorwaardelijke vrijstelling van BPM en MRB voor motorrijtuigen die in een ander land zijn geregistreerd en kortstondig worden gebruikt door een inwoner van Nederland. Voor deze vrijstellingen geldt onder meer dat het motorrijtuig vooraf bij de Belastingdienst moet zijn aangemeld via internet. Jaarlijks worden er rond de 3 000 van dergelijke meldingen gedaan. De Belastingdienst gebruikt verschillende controlemiddelen om vast te stellen of voor een niet in Nederland geregistreerd motorrijtuig ten onrechte geen belasting is betaald. Naast nummerplatherkenning kan bijvoorbeeld worden gedacht aan parkeervergunningen en signalen van mogelijk misbruik van andere instanties, zoals de politie.

De leden van de fractie van D66 verwijzen naar mijn in de autobrief gedane toezegging om samen met de Minister van Infrastructuur en Milieu te kijken naar de fiscale mogelijkheden om files te bestrijden. Deze leden vragen naar de stand van zaken, op welke termijn de Tweede Kamer geïnformeerd zal worden of het kabinet kan toezeggen dat een overzicht van concrete maatregelen, doorgerekend op effecten op mobiliteit, milieu en koopkracht, voorafgaand aan de bespreking van de fiscale agenda naar de Kamer wordt gestuurd. Op dit moment bevindt een en ander zich nog in de fase van een inventarisatie van mogelijke maatregelen, maatregelen die binnen de eveneens in de autobrief genoemde randvoorwaarden zoals eenvoud, soliditeit en fraudebestendigheid daadwerkelijk kunnen bijdragen aan het terugdringen van files. Ik ben voornemens de Tweede Kamer te informeren voor het zomerreces van 2012, dus ruim voor de voorbereidingen van het Belastingplan 2013, waarin de eventuele maatregelen zo mogelijk hun uitwerking moeten krijgen. Het lukt helaas niet om voorafgaand aan de bespreking van de fiscale agenda (voorzien voor januari 2012) de Tweede Kamer concrete maatregelen aan te bieden.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarom er geen BPM en MRB wordt geheven op brommers en scooters en of er geen andere belastingen op deze voertuigen wordt geheven. Ook vragen zij hoe het kabinet tegenover een naar milieukeurmerken gedifferentieerde BPM en MRB op brommers en scooters staat. Bij de aankoop van deze voertuigen wordt btw geheven en over de brandstof accijns en btw. Daarnaast geldt echter geen bijzondere belasting als MRB of BPM. Het vorige kabinet heeft als onderdeel van het onderzoek naar mogelijkheden voor fiscale vergroening ten behoeve van het Belastingplan 2009, laten onderzoeken of een naar milieukeurmerken gedifferentieerde bromfietsbelasting een goede mogelijkheid tot vergroening van het belastingstelsel is.¹ De conclusies waren dat het milieueffect niet kwantificeerbaar was terwijl de uitvoeringskosten van een dergelijke belasting relatief hoog zouden zijn. Ook de handhaafbaarheid zou een aandachtspunt zijn. Naar aanleiding

¹ Kamerstukken II, 2007/08, 31 492, nr. 1. Bijlage.

van dit onderzoek is er toentertijd voor gekozen geen BPM of MRB op brommers en scooters in te voeren. Ook dit kabinet kiest niet voor de introductie van dergelijke belastingen.

De staatssecretaris van Financiën,
F. H. H. Weekers