

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

1731

Vragen van de leden **Remkes** en **Aptroot** (beiden VVD) aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financien over *heroverweging van de voorziene verhoging van de motorrijtuigenbelasting in combinatie met de voorziene verlaging van de BPM* (Ingezonden 29 januari 2010).

1

Hebt u kennisgenomen van de suggestie van het Tweede Kamerlid Koopmans (CDA) in een recent tv-programma¹ om de in het Belastingplan 2010 voor de komende jaren voorziene verhoging van de motorrijtuigenbelasting in combinatie met de voorziene verlaging van de BPM te heroverwegen in het licht van de discussie over de kilometerheffing?

2

Deelt u de mening dat deze onderdelen van het belastingstelsel onrechtvaardig uitpakken voor autobezitters die de afgelopen paar jaar een nieuwe auto hebben gekocht? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid de Kamer voorstellen te doen om deze besluiten aan te passen?

¹ Goedemorgen Nederland, 26 januari 2010.

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **De Jager** (Financiën), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 24 februari 2010)

1

Ja.

2

De voorziene verhogingen van de mrb zijn een gevolg van de stapsgewijze verlaging van de Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM), een stapsgewijze verlaging die noodzakelijk is om schokeffecten op de automarkt te voorkomen. In dit verband verwijs ik kortheidshalve naar mijn brief van 30 mei 2008 (Kamerstukken II 2007/08, 31 305, nr. 35) en het gezamenlijke rapport van het Centraal Planbureau (CPB), het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) en het Ruimtelijk Planbureau (RPB) – CPB, No 166, mei 2008. Indertijd is zeer zorgvuldig gekeken naar de wijze waarop de overgang van tijdstipbelasting (BPM) naar kilometerbeprijzing te vergemakkelijken is en de effecten tot een minimum te beperken zijn. Deze afweging heeft in nauw overleg met de maatschappelijke organisaties plaatsgevonden. De uiteindelijk gekozen oplossingsrichting is om

(een deel van) de BPM geleidelijk naar de mrb te verschuiven. Bij de omzetting van een tijdvakbelasting (mrb) naar een kilometerheffing ontstaan niet of nauwelijks schokeffecten op de automarkt. De eerste stap van de afbouw van de BPM is gezet in 2008, in de jaren 2009 en 2010 zijn de volgende twee stappen gezet (telkens 5%). De budgettaire derving als gevolg van die afbouw is opgevangen door een verhoging van de mrb. De volgende stappen van deze afbouw liggen inmiddels vast in wetgeving, namelijk de stappen in de jaren tot en met 2013 (5% tot en met 2012, 12,5% in 2013).

De wijze van afbouw van de BPM, ook wel vluchtheuvel genoemd, hoeft overigens niet onvoordelig uit te pakken voor autobezitters die de afgelopen paar jaar een nieuwe of een andere (gebruikte) auto hebben gekocht. In eerste instantie ondervindt elke autobezitter weliswaar de last van een hogere mrb, maar op enig moment zullen deze mensen opnieuw een andere auto kopen en alsdan voordeel ondervinden van de inmiddels deels afgebouwde BPM. De verlaagde BPM zorgt immers voor een daling van de aanschafprijs voor nieuwe auto's, een daling die doorwerkt naar de aanschafprijzen voor gebruikte auto's.