

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

3727

Vragen van de leden **Lodders** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Verkoop personenauto's zakt flink in eerste halfjaar 2019»* (ingezonden 3 juli 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën) (ontvangen 28 augustus 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Verkoop personenauto's zakt flink in eerste halfjaar 2019»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u een overzicht geven van de verkoop van personenauto's over de afgelopen vijf jaar (uitgesplitst per half jaar en uitgesplitst naar de verschillende brandstofsoorten die worden onderscheiden in de motorrijtuigenbelasting (mrb), te weten benzine, diesel, lpg, elektrisch, overig)?

Antwoord 2

Het gevraagde overzicht is als bijlage bij de beantwoording van deze schriftelijke vragen gevoegd.

Vraag 3

Kunt u toelichten waarom de verkoop van personenauto's met ongeveer 10% achterblijft bij vorig jaar?

Antwoord 3

Vanuit de autobranche ontvangt het kabinet berichten over een daling van de verkoopaantallen van nieuwe auto's met ca. 10% in het eerste halfjaar van 2019, ten opzichte van het eerste halfjaar van 2018. Het is lastig om specifieke oorzaken aan te wijzen voor een daling of stijging van nieuwverkoppen. Een dergelijke ontwikkeling moet volgens het kabinet ook niet worden gezien vanuit één half jaar. Zo waren de autoverkoppen in zowel de eerste helft van

¹ <https://www.nu.nl/auto/5958789/verkoop-personenautos-zakt-flink-in-in-eerste-halfjaar-van-2019.html>

2017 als 2018 juist weer met ruim 10% gestegen. De totale nieuwverkoop van auto's in Nederland fluctueert overigens al jaren tussen ca. 380.000 à 450.000 auto's per jaar. Een stijging of daling van bijvoorbeeld 10% is daarom, gelet op de afgelopen jaren, geen uitzonderlijke ontwikkeling.

Vraag 4 en 6

Klopt het dat het de bpm in het eerste half jaar van 2019 met gemiddeld 15% is gestegen ten opzichte van dezelfde periode in 2018? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u daar een toelichting op geven?

Kunt u toelichten waarom de bpm-opbrengst in de eerste helft van 2019 dan toch met vier miljoen euro is gestegen ten opzichte van de dezelfde periode vorige jaar terwijl er minder auto's zijn verkocht en wetende dat de verkoop van elektrische auto's vanwege de vrijstelling geen bpm-opbrengst oplevert?

Antwoord 4 en 6

De BPM-opbrengst over de eerste helft van 2019 is min of meer gelijk aan de BPM-opbrengst van de eerste helft van 2018. Wel is het aantal nieuwverkochte auto's over de eerste helft van 2019 gedaald. Zoals beschreven in het antwoord op vraag 3 zijn dergelijke fluctuaties in het aantal nieuwverkochte auto's niet ongebruikelijk. Dat de BPM-opbrengst gelijk blijft ondanks een daling van het aantal nieuwverkopen is het gevolg van het feit dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwverkochte auto's is gestegen. Dit komt doordat nieuwe auto's in 2019 gemiddeld zwaarder en duurder (catalogusprijs exclusief BPM) zijn dan in voorgaande jaren. Dit blijkt ook uit onderzoek van TNO.² Een hogere CO₂-uitstoot betekent een hogere BPM. Hier komt bij dat de BPM een zeer progressieve belasting is. Door de progressieve BPM-tarieven kan een relatief kleine stijging van de gemiddelde CO₂-uitstoot al snel een flink hogere BPM-opbrengst met zich meebrengen. In 2019 bedraagt de BPM voor een benzineauto met een CO₂-uitstoot van 100 g/km € 2.597. Een toename van die CO₂-uitstoot naar 120 g/km leidt al tot een verdubbeling van de BPM naar € 5.212. Relatief kleine verschuivingen in de CO₂-uitstoot van personenauto's en de samenstelling van de nieuwverkopen kunnen dus tot aanzienlijke fluctuaties in de totale BPM-opbrengst leiden. Overigens is de totale BPM-opbrengst over een langere termijn bezien nog altijd relatief laag. In 2007 was de totale BPM-opbrengst namelijk nog zo'n € 3,6 miljard. In 2018 was de BPM-opbrengst zo'n € 2,3 miljard.

Vraag 5, 7 en 8

Herinnert u zich dat u in antwoord op Kamervragen aangaf zich in te zetten om de bpm-opbrengst niet te laten stijgen als gevolg van de Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)?³

Herinnert u zich dat u tijdens het algemeen overleg over autogerelateerde belastingen op 13 februari 2019 heeft aangegeven dat de aanpassing van de bpm-tabellen een afspraak is die u ook met de sector heeft gemaakt en waar u zich aan gaat houden?

Wanneer wordt gevolg gegeven aan deze eerdere toezeggingen om te komen tot aanpassing van de bpm-tabellen?

Antwoord 5, 7 en 8

Op dit moment is de CO₂-uitstoot vastgesteld conform de NEDC-testmethode nog altijd de heffingsgrondslag van de BPM. In de brief van 11 juli 2019 heeft het kabinet aangegeven dat per 1 juli 2020 de CO₂-uitstoot vastgesteld conform de WLTP-testmethode de heffingsgrondslag wordt van de BPM.⁴ De CO₂-uitstoot vastgesteld conform de WLTP-testmethode is gemiddeld hoger dan de CO₂-uitstoot vastgesteld conform de NEDC-testmethode. Een hogere CO₂-uitstoot betekent ook een hogere BPM. Het kabinet heeft echter zowel richting de Tweede Kamer als de autosector aangegeven dat deze verandering van heffingsgrondslag niet moet leiden tot een stijging van de totale BPM-opbrengst. Aan deze toezegging geeft het kabinet gevolg door, gelijktijdig met de aanpassing van de heffingsgrondslag, de BPM-tarieven en CO₂-schijflengtes aan te passen om te compenseren voor de hogere WLTP

² Kamerstuk 32 800, nr. 62, bijlage.

³ Kamerstukken II, vergaderjaar 2017–2018, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 1401

⁴ Kamerstuk 32 800, nr. 62.

CO₂-uitstoot. Belangrijk om hierbij te vermelden is dat deze aanpassing van de BPM-tarieftabel wordt uitgevoerd aan de hand van het gemiddelde verschil tussen NEDC CO₂-uitstoot en WLTP CO₂-uitstoot. Voor sommige auto's is dit verschil echter groter dan dit gemiddelde. Voor andere auto's is het verschil weer kleiner dan het gemiddelde. Hierdoor is het mogelijk dat, als gevolg van de nieuwe BPM-tarieftabel, de BPM op sommige auto's stijgt of daalt. Dit is een logisch gevolg van de nieuwe WLTP-testmethode, omdat de nieuwe testmethode de CO₂-uitstoot in de praktijk beter benadert. Auto's die in de praktijk daadwerkelijk CO₂-zuiniger zijn komen gunstiger uit de WLTP-test en omgekeerd. Deze aanpassingen in de BPM worden meegenomen in het wetsvoorstel Overige fiscale maatregelen 2020.

Vraag 9 en 10

Wordt de sector betrokken bij deze aanpassing, heeft u overleg met de sector? Zo nee, waarom niet? Zo ja, graag een toelichting op dit proces en de besprekpunten.

Kunt u het tweede TNO-rapport over de bpm, waarover u tijdens het algemeen overleg over Autogerelateerde belastingen op 13 februari 2019 aangaf dat dit in mei 2019 zou volgen, delen met de Kamer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9 en 10

Om meer inzicht te krijgen in de gevolgen van de WLTP op de CO₂-uitstoot van personenauto's heeft het kabinet TNO gevraagd om uitgebreid onderzoek te doen. Dit heeft geresulteerd in drie onderzoeksrapporten. Het derde onderzoeksrapport is op 11 juli 2019 aan uw Kamer gestuurd.⁵ Op dit moment werkt TNO, in aanvulling op dit derde onderzoeksrapport, aan een aanvullende analyse over de gevolgen van de WLTP voor plug-in hybride auto's. Deze analyse wordt zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval voor Prinsjesdag, aan uw Kamer gestuurd. De autosector is gedurende het onderzoek naar de WLTP uitvoerig geconsulteerd. Zo heeft de sector punten onder de aandacht kunnen brengen, bijvoorbeeld met betrekking tot de onderzoeksvragen. Mede op verzoek van de autosector is door TNO bijvoorbeeld uitvoerig onderzoek gedaan naar de NEDC CO₂-uitstoot van WLTP-auto's. Daarnaast is de sector tweemaal uitgenodigd bij de TNO-presentaties van de onderzoeksresultaten. Bij deze presentaties zijn er gesprekken gevoerd over de onderzoeksresultaten van TNO. De autosector is bijvoorbeeld van mening dat de BPM op dit moment al is gestegen als gevolg van de WLTP. Deze conclusie is echter ontkracht door de onderzoeksresultaten van TNO. Uit het onderzoek van TNO komt namelijk het beeld naar voren dat de nieuwverkochte auto's gemiddeld zwaarder en duurder zijn en over meer motorvermogen beschikken. Dat verklaart een stijging van de CO₂-uitstoot en dus ook een stijging van de BPM. De huidige ontwikkelingen rondom de BPM-opbrengst kunnen dan ook niet worden gezien als een gevolg van de nieuwe WLTP-testmethode, de grondslag van de BPM is momenteel immers nog de CO₂-uitstoot op basis van de NEDC-uitstoot. Daarnaast is tijdens deze bijeenkomsten uitvoerig van gedachten gewisseld over een logisch moment om de omzetting naar een op WLTP-uitstootcijfers gebaseerde BPM-tarieftabel op te nemen in de wet BPM. Uit deze gesprekken is gebleken dat de omzettingsdatum van 1 juli 2020 voor de betrokken partijen acceptabel is. Om die reden heeft het kabinet ervoor gekozen deze invoeringsdatum te hanteren.

Vraag 11

Kunt u de vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 11

Vanwege de onderlinge samenhang is ervoor gekozen enkele vragen gezamenlijk te beantwoorden.

⁵ Kamerstuk 32 800, nr. 62, bijlage.

Overzicht nieuwverkopen personenauto's

Jaar / Brandstof	Alcohol	Benzine	BEV	CNG	Diesel	FCEV	HEV	LNG	LPG	PHEV	totaal
2014 S1	3	138.807	1.169	1.084	45.005	0	7.320	0	767	7.639	201.794
2014 S2	0	112.927	2.391	2.180	61.566	2	7.230	0	391	4.604	191.291
2015 S1	2	140.118	1.757	307	46.214	6	4.391	0	236	10.218	203.249
2015 S2	1	119.596	1.681	364	84.990	13	11.537	0	232	30.158	248.572
2016 S1	1	151.281	1.846	166	34.382	1	4.058	0	372	2.649	194.756
2016 S2	1	124.315	2.208	506	38.679	6	7.330	1	567	15.970	189.583
2017 S1	0	172.059	3.323	467	40.663	4	9.840	0	685	545	227.586
2017 S2	0	140.663	4.736	817	33.230	1	9.698	1	554	585	190.285
2018 S1	1	194.944	8.020	772	36.872	0	13.307	1	571	1.517	256.005
2018 S2	1	143.375	16.413	446	21.779	13	9.703	0	411	2.019	194.160
2019 S1	0	174.180	17.212	101	20.338	65	14.310	0	439	3.021	229.666