

Vergaderjaar 2015–2016

34 391

Wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001, de Wet op de loonbelasting 1964, de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en de Provinciewet (Wet uitwerking Autobrief II)

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 12 februari 2016

De vaste commissie voor Financiën belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

I.	ALGEMEEN	2
1.	Inleiding	3
2.	Efficiënter, stabiel en eenvoudiger verduurzamen	5
	<i>Twee hoofddoelen</i>	5
	<i>a) Efficiënter sturen op klimaatwinst en intensiever sturen op luchtkwaliteit</i>	5
	<i>b) Robuuster maken van belastinginkomsten</i>	7
	<i>c) Vereenvoudigen van autobelastingen</i>	8
	<i>Maatregelen om autobeleid robuust te maken voor de volgende fase</i>	9
	<i>Verminderde afhankelijkheid van CO₂ in het stelsel van autobelastingen</i>	9
	<i>Vol concentreren op volledig elektrisch</i>	9
	<i>Fiscale stimulering sterker richten op luchtkwaliteit</i>	10
	<i>Evaluatie Wet uitwerking Autobrief II (2018)</i>	12
3.	Maatregelen BPM	12
	<i>De uitdagingen</i>	12
	<i>De BPM wordt minder CO₂-afhankelijk</i>	13
	<i>Technologische ontwikkelingen</i>	14
	<i>Behandeling nulemissie en plug-in hybrides in de BPM</i>	14
	<i>Afbouw BPM</i>	14
4.	Maatregelen MRB	14
	<i>De uitdagingen</i>	14
	<i>Generieke MRB-verlaging</i>	15
	<i>Dieselpersonenvervoertuigen</i>	15

	<i>Dieselbestelvoertuigen</i>	15
	<i>Bepalen van de fijnstofuitstoot</i>	16
5.	Maatregelen bijtelling loon- en inkomstenbelasting	16
	<i>Inleiding</i>	16
	<i>Algemeen bijtellingspercentage</i>	17
	<i>Begrenzing milieugerelateerde korting nulemissieauto's vanaf 2019</i>	17
	<i>Toekomstbeeld en overgangsrecht milieugerelateerde kortingen</i>	18
6.	Budgettaire aspecten	18
7.	Duurzaamheidsaspecten	18
	<i>Recente ontwikkelingen: fraude met software</i>	19
8.	Uitvoeringskosten Belastingdienst	19
9.	Overige	19

I. ALGEMEEN

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de nieuwe Autobrief. De leden van de VVD-fractie steunen voluit de verlaging van de motorrijtuigenbelasting en de eerste stap naar afschaffing van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM). Het overgrote deel van autorijdend Nederland gaat met deze Autobrief minder belasting betalen. De fiscale stimulering op basis van CO₂-uitstoot is volgens de Algemene Rekenkamer weinig effectief en deze leden steunen deze afbouw in ruil voor algemene belastingverlaging.

De leden van de PvdA-fractie danken de regering voor het toezenden van het wetsvoorstel Wet uitwerking Autobrief II. Zij constateren dat het wetsvoorstel in grote lijnen de uitkomsten volgt van de parlementaire discussie naar aanleiding van de Autobrief II. Zij kunnen zich dan ook in hoofdlijnen vinden in het wetsvoorstel. Het huidige stelsel van autobelastingen is onhoudbaar. De opbrengst van met name de BPM is in de afgelopen jaren gekelderd. De budgettaire derving stond niet meer in verhouding met de beoogde milieuwinst. Datzelfde geldt voor de bijtellingsregeling. Een modernisering van de autobelastingen is dus noodzakelijk. Dit wetsvoorstel voorziet in een robuuste opbrengst, met daarbij zeer gerichte stimulering voor vol-elektrisch rijden. De leden van de PvdA-fractie hebben niettemin nog enige vragen en opmerkingen bij het wetsvoorstel vanuit de gedachte dat verdere verbeteringen nog mogelijk lijken.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel uitwerking Autobrief II.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Wet uitwerking Autobrief II.

De leden van de fractie van de PVV hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel uitwerking Autobrief II. Deze leden hebben aanvullende vragen, met name aangaande het effect van de Autobrief II op het klimaat en de luchtkwaliteit.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel Wet uitwerking Autobrief II. Deze leden willen de regering hierover graag een aantal vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel.

Het lid Van Vliet heeft met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel Wet uitwerking autobrief II en ik dank de regering wederom in het bijzonder voor de bijgeleverde uitvoeringstoetsen. De constatering dat de ver uiteenlopende standpunten en belangen in dit wetsvoorstel op degelijke wijze bijeen zijn gebracht, weegt zwaarder dan mijn teleurstelling over het uitblijven van een substantiële (per saldo) lastenverlichting voor autorijders.

1. Inleiding

De leden van de fractie van de SP vragen welke verschillen er bestaan tussen dit wetsvoorstel en de autobrief van 19 juni 2015? Zijn dat alleen de twee aanpassingen die worden genoemd in de begeleidende brief van 22 januari 2016? Kan in een duidelijk overzicht worden aangegeven waar de regering heeft geluisterd naar de wensen van de Kamer en het wetsvoorstel heeft aangepast? Waarom leert de regering niet van de behandeling van het Belastingplan 2016, door vooraf al rekening te houden met de wensen vanuit de Kamer? Waarom heeft de regering gewacht met het indienen van het wetsvoorstel tot het voorjaar van 2016, als er toch geen of amper wijzigen zijn ten opzichte van de Autobrief? De leden van de SP-fractie hebben tijdens het algemeen overleg van 3 september 2015 een aantal concrete verbetervoorstellen aangeleverd waar niets mee wordt gedaan. Waarom heeft de regering hier niets mee gedaan? Kan de regering per voorstel van de SP-fractie uitgebreid uiteenzetten waarom deze niet worden overgenomen. Sommige voorstellen van de SP-fractie, zoals bijvoorbeeld het voorstel rondom de roetfilter een Kamermeerderheid in beide kamers rekenen, waarom heeft de regering dit voorstel niet overgenomen? Kan de regering in de beantwoording alsnog beter aan de wensen van de Kamer tegemoet komen en de voorstellen van de SP-fractie middels een nota van wijziging alsnog onderdeel laten worden van het wetsvoorstel?

De leden van de fractie van het CDA kunnen zich vinden in de hoofdlijnen en de doelstellingen van onderhavig wetsvoorstel. Echter is het voordeel voor een volelektrische auto van de zaak met een korting van 18% onevenredig groot, waardoor overstimulering dreigt en vooraf al te voorzien is dat na de evaluatie zal moeten worden ingegrepen. Bij de hybride auto van de zaak, die in de praktijk veelal op benzine rijden en niet zuinig zijn, wordt wel ingegrepen, maar wordt het voordeel te langzaam afgebouwd. Ook de Raad van State wijst er in haar advies op dat een inefficiënt instrument, namelijk de bijtellingskorting voor hybride auto's van de zaak, volledig en snel moet worden afgebouwd. De leden van de CDA-fractie hebben reeds bij de behandeling van de autobrief geconstateerd dat geen maatregelen zijn opgenomen met betrekking tot de accijnzen op brandstoffen. Is de regering bereid, indien er meeropbrengsten zijn, de accijnzen op brandstoffen meer in lijn te brengen met de accijnzen in de buurlanden?

De leden van de fractie van D66 vinden het zorgwekkend dat dit wetsvoorstel leidt tot 100.000 minder elektrische auto's dan eerder voorgenomen. Ook worden nieuwe auto's 10% vervuilerder en nieuwe leaseauto's zelfs 20% vervuilerder. Tegelijkertijd worden maatregelen rond dieselauto's, die een bedreiging vormen voor de schone lucht, drie jaar vooruitgeschoven. Deze leden constateren dat de regering dit vergoelijkt door te wijzen op flankerende initiatieven, die zouden moeten compenseren voor de toename in uitstoot en vervuiling als gevolg van voorliggend wetsvoorstel. Geen van deze initiatieven heeft echter tot op

heden concrete voorstellen opgeleverd. De leden van de D66-fractie achten het van groot belang dat besluitvorming over de Wet uitwerking Autobrief II verbonden wordt aan besluitvorming over maatregelen die elektrisch rijden aantrekkelijk en bereikbaar maken. Hieronder valt in elk geval een nieuwe Green Deal Elektrisch rijden 2016–2020 van het Formule E-Team, de uitwerking van motie Groot (Kamerstuk 32 800, nr. 37) en de uitwerking van de motie Van Weyenberg/Grashoff (Kamerstuk 34 302, nr. 61) met betrekking tot de energielasting op laadpalen. Redelijke kosten van laden aan openbare palen en de ontwikkeling van een gezonde business case voor opladen in de publieke ruimte zijn van cruciaal belang voor de elektrische rijders. Kan de regering toezeggen dat besluitvorming over de Wet uitwerking Autobrief II in samenhang hiermee zal plaatsvinden?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de visie van de regering op het stelsel van autobelastingen op de langere termijn. De voorstellen uit de Autobrief II zien op een beperkte periode van vier jaar, maar tegelijkertijd laat de regering wel op een aantal punten doorschemeren wat de verdere plannen in de toekomst zijn, zoals een afschaffing van de BPM. Graag beoordelen de genoemde leden de onderliggende plannen in het kader van een bredere visie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering in dit verband hoe zij denkt over een verschuiving van belasting op aanschaf (BPM) en bezit (MRB) naar een belasting op basis van gebruik, bijvoorbeeld via kilometerbeprijzing. Via kilometerbeprijzing kan vervuiling namelijk gerichtere geprijsd worden, waarbij automobilisten meer betalen naarmate zij meer kilometers rijden en dus ook meer CO₂ uitstoten. Deze beprijzing moet dan wel in bepaalde mate CO₂-afhankelijk worden gemaakt. Kilometerbeprijzing, deels op basis van CO₂, sluit volgens de leden van de ChristenUnie-fractie beter aan bij het Europese bronbeleid, waarbij vervuiling aan de bron wordt aangepakt. Kan de regering aangeven welk standpunt Nederland inneemt in de Europese discussie over kilometerbeprijzing?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen op pagina twee van de memorie van toelichting: «De richting die met Autobrief II wordt ingeslagen leidt op termijn tot meer eenvoud, soberdere maar beter gerichte stimulering, resulterend in robuuste belastinggrondslagen.» Daarnaast moet het wetsvoorstel volgens de regering leiden tot «robuuste belastingopbrengsten en een kostenefficiënte inzet van overheidsmiddelen met een zo groot mogelijke milieuwinst voor het ingezette overheidsgeld voor de periode 2017 tot en met 2020». Mogen genoemde leden hieruit concluderen dat milieuwinst een onderschikt doel is aan het zorgen voor robuuste belastinggrondslagen en vereenvoudiging? Hoe verhoudt zich dit tot de afspraken die de regering heeft gemaakt over klimaatdoelstellingen en het verminderen van de CO₂-uitstoot, onder meer in het energieakkoord? Onderkent de regering dat met deze Autobrief II de afspraken en doelstellingen, bijvoorbeeld over 200.000 elektrische auto's in 2020, niet gehaald gaan worden?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering waarom het pakket maatregelen in de autobelastingen in het wetsvoorstel budgettair neutraal is gemaakt, mede gezien het feit dat de regering zelf aangeeft dat de budgettaire derving van de maatregelen in de afgelopen jaren aanzienlijk is geweest, oplopend tot € 2,1 mld. in 2013. Dit betekent dat per saldo de opbrengst van de autobelastingen in de afgelopen jaren gedaald is. Als de regering wil inzetten op robuuste belastinginkomsten, heeft zij dan ook een (lichte) stijging van de autobelastingen voor de komende jaren overwogen, enerzijds om de inkomsten weer op peil te brengen, anderzijds om «wisselgeld» te hebben wanneer er in de

toekomst mogelijk wordt gekozen voor een andere vorm van beprijzing /belasting van autogebruik. Genoemde leden krijgen hier graag een reactie op.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de verschillende opgenomen horizonbepalingen voor de diverse fiscale faciliteiten zich verhouden tot de evaluatie die in 2018 wordt uitgevoerd. Kan de regering dit inzichtelijk maken en de horizonbepalingen op een rij zetten?

De leden van de GroenLinks-fractie benadrukken het immense belang om snel maatregelen te treffen die passen in een robuust klimaatbeleid. Niet alleen de Nederlandse rechter heeft de overheid daartoe gedwongen in de Urgenda-uitspraak, maar ook heeft Nederland zich verbonden aan de internationale klimaatafspraken naar aanleiding van de Klimaatop te Parijs. Na de bespreking van de Autobrief II in de Tweede Kamer is de klimaaturgentie aanzienlijk toegenomen, maar is naar het oordeel van de leden van de GroenLinks-fractie de klimaatprestatie van dit wetsvoorstel niet verbeterd. De leden van de GroenLinks-fractie roepen ertoe op om op alle mogelijke manieren bij te dragen aan een betere luchtkwaliteit. Uiteindelijk is er immers in de nabije toekomst een forse extra klimaatuitstoot te verwachten, die op z'n minst gecompenseerd moet worden in de fiscaliteit of met ander aanvullend beleid. De leden van GroenLinks-fractie vragen de regering hoe dit voorstel past binnen de noodzakelijke keuze voor zero emissie automobilititeit op korte termijn. Graag hierop een reflectie van de regering.

Met de Raad van State hebben de leden van de GroenLinks-fractie grote twijfels of dit voorstel effectief zal blijken te zijn als het gaat om het bereiken van de door de regering gestelde opgaven: 1. milieueffectiviteit, 2. robuustheid van belastinginkomsten en 3. vereenvoudiging van belastingheffing. Deze leden leven in de veronderstelling dat radicale keuzes gemaakt moeten worden om te voldoen aan de Urgenda-uitspraak en de uit het Klimaatverdrag van Parijs voortvloeiende verplichtingen. Zeker in het licht bezien van de discussies rond de zogenoemde sjoemelsoftware en de Europese beslissing om motorvoertuigen toe te staan om boven de gestelde normen te blijven uitstoten moet gekozen worden voor doortastende maatregelen, bijvoorbeeld het terugdringen van het totale verkeersvolume, het nóg aantrekkelijker maken van het overstappen naar e-mobiliteit en stimulering van OV-mobiliteit. De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering hoe zij zich inzet voor het tot stand brengen van strenger Europees bronbeleid en in hoeverre Nederland hierop vooruit loopt in de nationale maatregelen. De leden van GroenLinks denken bijvoorbeeld aan het alsnog naar voren halen van de voorgestelde roettoeslag voor vervuilende diesels vanaf 2017, dus niet pas in 2019, en het verhogen van de dieseltoeslag voor nieuwe dieselveertuigen. Graag hierop een reactie van de regering.

2. Efficiënter, stabiel en eenvoudiger verduurzamen

Twee hoofddoelen

Welke criteria gebruikt de regering om een trade-off tussen die twee hoofddoelen te maken? Heeft daar een expliciet of een impliciet afwegingskader voor, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

a) Efficiënter sturen op klimaatwinst en intensiever sturen op luchtkwaliteit

De leden van de PvdA-fractie delen de opvatting van de regering dat de bijdrage van de autobelastingen aan CO₂-reductie van het wagenpark

kosteneffectiever kan. Tegelijkertijd wordt er naar gestreefd intensiever te sturen op luchtkwaliteit en ook hier speelt kosteneffectiviteit een rol. De leden van de PvdA-fractie betreuren het dat het in Europees verband niet is gelukt om de normen voor de uitstoot van diesels aan te scherpen in reactie op het Volkswagenschandaal. Dit roept de vraag op of Nederland niet zelf maatregelen kan nemen om de verkoop van nieuwe dieselauto's te ontmoedigen. Hoe staat de regering tegenover de gedachte om de dieseltoeslag in de BPM verder te verhogen zodat de afweging tussen op benzine en op diesel rijden verschuift naar benzine?

De leden van de CDA-fractie delen de analyse van de regering dat de daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in Nederland voor een belangrijk deel is toe te schrijven aan het Europese bronbeleid, met name omdat CO₂-uitstoot onder de grens van het bronbeleid ertoe leidt dat motorvoertuigen in een andere lidstaten minder zuinig mogen zijn. Deze leden achten het onverstandig om in Nederland met miljarden belastinggeld zuinige auto's te stimuleren, terwijl het Europa-breed bij de bron zonder kosten geregeld kan worden. De leden van de CDA-fractie vragen de regering in dit kader of zij de grenzen van het Europese bronbeleid voldoende streng acht.

De leden van de CDA-fractie vinden het gezien de analyse van de regering dan ook onbegrijpelijk dat zij ervoor gekozen heeft om de voordelen voor een hybride auto die voornamelijk op benzine rijdt, nog zo lang door te laten lopen. In de afgelopen jaren is er veel geld uitgegeven aan de stimulering van hybride auto's. Het platform elektrisch rijden en allerlei groepen beloofden plannen om deze auto's ook echt beter te laten rijden. Kan de regering aangeven of daarop ooit ook maar een initiatief genomen is en wat dat initiatief heeft opgeleverd? Wat is er gebeurd met de plannen om rijders van een hybride auto van de zaak te stimuleren om toch nagenoeg geheel elektrisch te rijden? En als er geen plannen zijn om dit te bewerkstelligen hoe verhoudt het nog jaren stimuleren van de hybride auto van de zaak, die als hij vaak op benzine rijdt veel milieuvervuilender is dan een gewone benzineauto, zich met de doelstelling om de CO₂-uitstoot op efficiëntere wijze te beperken? Welk milieudoel wil de regering met stimuleren van hybride auto's van de zaak, bovenop het Europese bronbeleid, bereiken, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Bovendien achten de leden van de CDA-fractie de grenzen van het Europese bronbeleid ook rechtvaardiger dan de kortingen op de bijtelling, omdat deze grenzen voor alle auto's gelden en niet alleen voor auto's van de zaak. Voor het milieu maakt het immers niet uit of een kilometer zakelijk of privé gereden wordt. De leden van de CDA-fractie verwijzen hierbij mede naar de Commissie Ficties en forfaits in het belastingrecht (geschrift nr. 252 van de Vereniging voor Belastingwetenschap). De Commissie oordeelt dat als langs de fiscale weg auto's met een lage CO₂-uitstoot gestimuleerd worden, zowel voor woon-werkverkeer als voor privégebruik in dezelfde mate fiscale subsidie moet worden verstrekt. Deelt de regering dit oordeel en hoe beziet zij in dit kader de maatregelen uit onderhavig wetsvoorstel en het tempo waarin de voorstellen in werking treden?

Tabel I geeft de budgettaire derving per stimuleringsmaatregel per jaar aan. Zou de regering kunnen aangeven van welke fiscale beleidspakketten deze maatregel deel waren en hoe de belastingdruk van het ene belastingmiddel naar het andere is verschoven, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De regering onderschrijft dat een herijking van het bestaande fiscale instrumentarium noodzakelijk is van uit het oogpunt van kosteneffectiviteit. Is de regering van mening dat zij met dit pakket aan maatregelen tot deze herijking is gekomen, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De leden van de D66-fractie constateren dat de regering voor klimaatwinst en schone lucht vooral wil leunen op Europees bronbeleid in plaats van nationaal beleid. De EU-doelstelling voor de periode 2020–2023 is een gemiddelde CO₂-uitstoot van 95 gram per kilometer. De regering geeft aan dat de Nederlandse inzet in Europa zal zijn om door strengere normering deze norm verder omlaag te krijgen. Deze leden vragen welke voortgang op dit terrein is geboekt sinds het AO over de Autobrief II van 3 september 2015. Kan de regering een inschatting geven van het risico dat het Nederland in Europees verband niet gaat lukken om deze norm inderdaad omlaag te brengen. Hoe ziet het krachtenveld er op dit moment uit in Europa?

De leden van de D66-fractie vragen waarop de regering haar vertrouwen in het aanscherpen van Europees bronbeleid baseert, gegeven dat de lidstaten van de EU hebben afgesproken dat het huidige verschil tussen de typekeuringstest en de daadwerkelijke praktijkuitstoot pas op termijn en stapsgewijs zal worden teruggedrongen. Het Europees parlement stemde deze maand in met de regeling die «Dieselgate» in feite legaliseert. Bijna alle diesels blijken veel te veel NO_x uit te stoten maar in plaats van een boete mag de industrie de komende jaren de norm legaal ruim blijven overtreden. Voor CO₂ is de situatie nog nijpender omdat er daarbij nog minder sprake is van onafhankelijke testen op de weg dan bij de uitstoot van NO_x.

In de rapportage van het onderzoeksconsortium van PRC/TNO is de verwachte CO₂-uitstoot in 2020 bij de doorrekening van Autobrief II vastgesteld op 96 gram per kilometer. In het rapport wordt geconcludeerd dat Nederland daarmee naar verwachting een middenpositie in Europa zal innemen. Neemt de regering daar genoeg mee? Als het Europees bronbeleid niet wordt aangescherpt voor 2017, is de regering dan van plan aanvullende maatregelen te nemen, zo vragen de leden van de D66-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen dat het Nederlandse CO₂-afhankelijke fiscale autobeleid kan zorgen voor een waterbedeffect, waarbij autofabrikanten relatief zuinige auto's verkopen in Nederland en daardoor minder zuinige auto's kunnen verkopen in andere landen en toch de norm van een gemiddelde uitstoot van 130 gram CO₂ per kilometer kunnen halen. Wat zijn de mogelijkheden volgens de regering om deze norm niet alleen op Europees niveau vast te stellen, maar autofabrikanten ook te verplichten om deze norm op landenniveau te hanteren, zodat het waterbedeffect kan worden voorkomen, zo vragen genoemde leden.

b) Robuuster maken van belastinginkomsten

Opvallend is het aantal telefoongesprekken met de Belastingdienst aangaande de motorrijtuigenbelasting (MRB). Waar gaan deze gesprekken over, zo vragen de leden van de fractie van de PvdA.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af welke gevolgen het stapsgewijs verlagen van de BPM voor gevolgen heeft voor de prijzen van auto's voor consumenten. Zij maken zich zorgen dat de verlaging van de BPM niet wordt doorgegeven aan consumenten. Is hier vooraf onderzoek naar gedaan? Is de regering bereid een onderzoek naar consumenten-

prijzen mee te nemen in de evaluatie van de wet? Wat betekent het verhogen van het vaste deel van de BPM voor kleinere auto's? Wordt deze verhoging doorbelast? Welke modellen worden door deze verhoging duurder dan 10.000 euro?

Kan de regering reageren op de stelling van de RAI Vereniging dat schone kleine auto's de komende jaren absoluut en relatief duurder zullen worden omdat de (technische) mogelijkheden om de CO₂-uitstoot verder te beperken bij kleine modellen aanzienlijk kleiner zijn dan bij grote dure modellen? Ziet de regering aanleiding om in de periodieke aanscherpingen van de CO₂-grenzen meer onderscheid te maken tussen kleine en grote auto's, vragen de leden van de PvdA-fractie.

De Raad van State stelt in haar commentaar de vraag of het wel verantwoord is belastingheffing te baseren op gegevens die worden verzameld met technieken die voorwerp zijn van manipulatie op grote schaal. De regering betwist in het nader rapport de stellingname van de Raad van State in deze vraag en gaat, kennelijk daarom, niet verder in op de vraag. De leden van de CDA-fractie vragen de regering dit alsnog te doen: hoe kijkt de regering naar het baseren van de belastingheffing, in dit geval op motorvoertuigen, op gegevens die te manipuleren zijn? De regering vermeldt in haar antwoord op de vraag van de Raad van State wel het volgende: «met dit wetsvoorstel zal het belang van uitstootcriteria als grondslag voor de belastingheffing fors verminderen». De leden van de CDA-fractie constateren dat dit antwoord alleen kan zien op het «uitputten van de flexibiliteiten door fabrikanten binnen de toegestane marges van de testprocedure» en niet op de fraude met sjoemelsoftware. Deze fraude heeft zich immers geopenbaard na het debat over de autobrief en de voorstellen uit de autobrief zijn op dit punt onveranderd gebleven. Kan de regering aangeven of de fraude met sjoemelsoftware en de onduidelijkheid of er fraude gepleegd is dan wel gepleegd gaat worden met CO₂-waarden nog aanleiding geweest is om de voorstellen uit de autobrief te herzien of bij te stellen? Indien de regering hierover gedacht heeft, waarom heeft dan niet tot aanpassingen geleid, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Is de regering van mening dat er met deze maatregelen sprake is van een pakket fiscale maatregelen met een sobere toepassing van fiscale prikkels? Of is het oude wijn in nieuwe zakken en is er slechts sprake van een kleine versobering, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de opbrengsten vanuit de BPM in de afgelopen jaren flink zijn teruggelopen, deels als gevolg van CO₂-afhankelijkheid, maar ook door andere beleidskeuzes in het verleden. Tegelijkertijd wil de regering de belastinginkomsten robuuster maken. Waarom kiest de regering er dan voor om de BPM verder te verlagen, nu de opbrengsten al met ruim twee derde zijn afgenomen, en ook de MRB te verlagen, zo vragen genoemde leden.

c) Vereenvoudigen van autobelastingen

De regering stelt dat de autobelastingen door de vele uitzonderingen, naast een fikse uitvoeringslast voor de Belastingdienst vormen, ook een substantiële derving aan inkomsten geven. Waarom bevat dit voorstel dan geen maatregelen om nu juist die belastinguitgaven (ten laste van financiën) om te zetten in subsidies ten laste van het vakdepartement, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De leden van de D66-fractie merken op dat de Staatssecretaris van Financiën in zijn brief van 25 januari 2016 aangeeft dat om te vereenvoudigen, de vrijstellingen en uitzonderingen in de autobelastingen tegen het

licht gehouden moeten worden. Naast vereenvoudiging, kan dit ook vanuit milieuoogpunt een verbetering betekenen, aangezien vrijgestelde groepen nu geen prikkels hebben om zuinige of nul-emissie voertuigen aan te schaffen of om efficiënter met mobiliteit om te gaan. Is de regering bereid te onderzoeken hoe een afschaffing of hervorming van de vrijstelling voor taxi's zodanig vormgegeven zou kunnen worden dat dit geen grote nadelige effecten voor de sector oplevert?

Het derde hoofddoel van de Autobrief II is het vereenvoudigen van de autobelastingen. Met name bij de voorstellen voor de MRB blijkt dit echter anders uit te pakken. Ook de Raad van State is kritisch over de daadwerkelijke vereenvoudiging die wordt bereikt. Kan de regering aangeven wat zij als de belangrijkste vereenvoudigingen ziet en welke nieuwe, aanvullende maatregelen juist een uitdaging vormen voor de Belastingdienst, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie.

Maatregelen om autobeleid robuust te maken voor de volgende fase

Is de regering nu daadwerkelijk van mening dat er een rechtvaardiging is om in te zetten op vol-elektrisch rijden? Is er daadwerkelijk sprake van nul-emissie bij vol-elektrische rijden, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

Blijkens pagina zeven van de memorie van toelichting zullen ook na de periode die Autobrief II beslaat verdere stappen noodzakelijk zijn om te komen tot een financieel verantwoord en duurzaam systeem van autobelastingen in Nederland. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering aan welke stappen zij concreet denkt voor de periode na 2020.

Verminderde afhankelijkheid van CO₂ in het stelsel van autobelastingen

In een poging de autobelastingen minder CO₂-afhankelijk te maken en te komen tot een robuustere belastinginkomsten wordt de vaste voet in de BPM verhoogd en de CO₂-component evenredig verlaagd. Hoe werkt deze BPM-maatregel uit over de verschillende prijsklassen? Komt er zo niet meer BPM op een kleine auto te rusten en minder op een grote auto te rusten, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

Vol concentreren op volledig elektrisch

De leden van de PvdA-fractie ondersteunen het beleid om vol in te zetten op vol-elektrisch volledig. In het wetsvoorstel is ervoor gekozen om vanaf 2019 het verlaagde tarief van 4% in de bijtelling voor volledig elektrische auto's slechts toe te staan tot een bedrag van 50.000 euro, maar deze grens niet op te nemen voor waterstofauto's? Wordt dit verschil heroverwogen indien de waterstofauto qua prijs sneller dan verwacht vergelijkbaar wordt met een batterij-auto? Wat zijn de verwachtingen omtrent het beschikbaar komen van waterstofauto's? Welke ontwikkelingen zijn er met betrekking tot de infrastructuur rondom deze auto's, meer in het bijzonder tankstations, vragen de leden van de PvdA-fractie.

Heeft de regering hier geen last van tunnelvisie als zij louter meet van «tank to wheel» en niet van «well to wheel»?

Is de regering bereid om voor de verschillende brandstoffen eens een analyse te maken van «well to wheel» in plaats van «tank to wheel», zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen de focus van de regering op volledig elektrische auto's. Tegelijkertijd is het (betaalbare) aanbod hiervan nog beperkt. Zij zijn het met de regering eens dat er sprake is

geweest van overstimulering van PHEV's, maar zij vragen zich af of het behandelen van PHEV's als reguliere auto's wel recht doet aan het feit dat er ook veel automobilisten zijn die wel zoveel mogelijk elektrisch rijden met hun PHEV en zo een goede bijdrage leveren aan het halen van de milieudoelen. Zij vragen of de regering het in dit opzicht billijk vindt dat een vrijwel volledige elektrische auto met een kleine hulpmotor op dezelfde wijze wordt behandeld als reguliere auto's met een veel hogere CO₂-uitstoot per km. Ook vragen genoemde leden of de regering kan aangeven hoe de budgettaire neutrale verschuiving van belastingen precies neerslaat. Klopt de aanname van de leden van de ChristenUnie-fractie dat de belastingopbrengsten die via lagere BPM en MRB generiek worden teruggedrukt, voornamelijk worden opgehaald bij de PHEV's? Kan de regering aangeven welke mogelijkheden zij nog wel ziet om elektrisch rijden met PHEV's zoveel mogelijk (fiscaal) te stimuleren, nu veel fiscale stimuleringsmaatregelen worden uitgefaseerd? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering verder hoe een aparte BPM-tarief tabel voor PHEV's zich verhoudt tot de vereenvoudigingsdoelstelling.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de regering de selectieve toepassing cap van 50.000 euro nog eens kritisch tegen het licht te houden. In de praktijk wordt hier slechts één merk elektrisch motorvoertuig getroffen en daarom spreken de leden in dit verband over de Teslatax. Deze Teslatax beperkt automobilisten in hun keuzeruimte voor volledig elektrisch aangedreven motorvoertuigen. De Teslatax is eens te meer onverdedigbaar vanuit de techniekneutrale benadering die in het wetsvoorstel is gekozen. Consistente doorvoering van het uitgangspunt van techniekneutraliteit had er naar het oordeel van de leden immers toe moeten leiden dat ook op waterstof voortgedreven motorvoertuigen boven 50.000 euro onder deze cap hadden moeten vallen. Graag een reactie van de regering.

Fiscale stimulering sterker richten op luchtkwaliteit

In de Autobrief II wordt gewezen op een nieuwe dieseltol voor vervuilende auto's vanaf 2019. Bestaat bij dit voornemen niet het risico dat bepaalde dieselauto's dubbel belast worden als zij ook door de gemeente via een milieuzone aan een andere heffing of andere beperkingen moeten voldoen, zo vragen de leden van de fractie van de VVD. Hoe staat de inzet van gemeentelijke milieuzones voor personenautos in verhouding tot deze Autobrief, waarin de regering stelt dat het niet wenselijk is dat gemeenten hun toevlucht nemen tot «zwaar geschut als milieuzones»? Wordt of milieuzones zijn afgeschaft meegenomen in de aankondigde evaluatie in 2018 voordat de dieseltol wordt ingevoerd? Deelt de regering de mening van de leden van de VVD-fractie dat het bevorderen van luchtkwaliteit via bronbeleid op (inter-)nationaal niveau het meest effectieve middel is? Deelt de regering de mening van de leden van de VVD-fractie dat kosteneffectiviteit het uitgangspunt moet zijn in de (fiscale) maatregelen inzake luchtkwaliteit?

Voorts vragen de leden van de fractie van de VVD waarom er voor het invoeren van deze tol geen geld ingeboekt wat vervolgens wordt teruggegeven via lagere motorrijtuigenbelasting? Hoeveel geld levert deze dieseltol op, zo vragen deze leden.

De leden van de PvdA-fractie delen de wens om fiscale stimulering sterker te richten op luchtkwaliteit. Het zwaarder belasten van oude dieselvoertuigen is daarvoor een goede methode. De leden van de PvdA-fractie begrijpen dat het uitvoeringstechnisch niet mogelijk is deze verhoging in de MRB eerder in te voeren dan 2019, maar vinden dat teleurstellend.

Welke mogelijkheden ziet de regering om toch eerder over te gaan tot verhoging van de MRB, al dan niet stapsgewijs, voor deze groep voertuigen? De leden van de PvdA-fractie vragen zich ook af of een verhoging van 15% voldoende stimulering biedt om over te stappen op een schoner voertuig. Temeer omdat deze groep auto's in 2019 al zeer goedkoop zal zijn om te rijden, bijvoorbeeld omdat de afschrijving op deze voertuigen dan niet hoog meer zal zijn. Deelt de regering de opvatting van de leden van de PvdA-fractie dat een meer stevige verhoging een grotere stimulans zal bieden om de oude vieze diesel te vervangen voor een schoner voertuig? De leden van de PvdA fractie vragen de regering enkele varianten te presenteren van extra verhoging van de MRB toeslag op oude diesels, het effect daarvan op het sneller vervangen van deze zeer schadelijke voertuigen en de gezondheidswinst die dit oplevert, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de SP-fractie delen de mening van de regering dat het belang van luchtkwaliteit in onze nationale autobelastingen ondergewaardeerd is. De leden begrijpen dan ook niet waarom de dieseltoeslag pas vanaf 2019 wordt geïntroduceerd. Wat zijn de nadelen bij een eerdere introductie? Voor wie is eerdere introductie nadelig? Welke voordelen hebben een eerdere introductie? Voor wie is eerdere introductie voordelig? Hoeveel gezondheidswinst kan behaald worden indien de introductie van deze toeslag eerder is, zo vragen de leden van de SP-fractie.

Waarom wordt de eis gesteld dat het roetfilter-af-fabriek moet zijn? Waarom volstaat een later geplaatste roetfilter niet, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De leden van de D66-fractie vragen waarom de regering van mening is dat enkel de voorgestelde toeslag in de MRB, die pas ingaat in 2019, voldoende is om de luchtkwaliteit in Nederland te waarborgen, mede gelet op de aangenomen motie die oproept om de grondslag voor gemeentelijke milieuzones ten behoeve van personenauto's in het verkeersreglement op te heffen¹. Deze leden merken op dat het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft aangegeven dat de schadelijke uitstoot van stikstofdioxide (NO_x) en fijnstof ingrijpen rechtvaardigt en ook het rapport van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) «vroegtijdige sterfte en luchtverontreiniging» wijst op dit belang. Deze leden constateren dat het eerder in laten gaan van de dieseltoeslag in de MRB niet uitvoerbaar is voor de belastingdienst en vragen of er gekeken is naar andere manieren om de schadelijke uitstoot van NO_x en fijn stof te beperken. Is overwogen om ook naar nieuwe dieselauto's te kijken, bijvoorbeeld via de BPM of de bijtelling, aangezien de uitstoot van NO_x in de praktijk bij veel dieselauto's aanzienlijk hoger blijkt te liggen dan gedacht, door de vastgestelde fraude met software?

De leden van de D66-fractie wijzen erop dat tot 2020 de door Europa toegestane praktijkemissie met 168mg NO_x/km ruim twee keer zo hoog is als de 80g/km die in 2007 is vastgesteld. Het is daardoor voor de gezondheid en schone lucht in de steden van belang om het aandeel nieuwe diesels te beperken. Een toeslag in de BPM kan hieraan bijdragen. Met welk bedrag zou de BPM voor dieselvoertuigen moeten worden verhoogd om te compenseren voor de extra uitstoot, als gevolg van het verschil tussen test en praktijk, met een lager aandeel diesels? In hoeverre is het mogelijk om fabrikanten die aantoonbaar in de praktijk al voldoen aan de norm van 80g/km hiervan vrij te stellen?

¹ 34 300-XII nr. 64

Voorts vragen deze leden wat het effect zou zijn op de uitstoot van NO_x en fijn stof in het personenwagenvoertuigenpark als al vanaf 2017 wordt begonnen met de geplande roettoeslag in de MRB, maar in de eerste 2 jaar uitsluitend voor dieselveertuigen van voor 2005?

Evaluatie Wet uitwerking Autobrief II (2018)

De leden van de fractie van de PvdA vragen op welke wijze de effecten op de luchtkwaliteit worden meegenomen in de evaluatie als de belangrijkste maatregelen ten aanzien van de luchtkwaliteit pas in 2019 effectief wordt (verhoging MRB oude diesels).

De leden van de D66-fractie vragen naar de mogelijkheden om de export van plug-in hybride voertuigen (PHEV's) waarvan het leasecontract in de komende jaren afloopt, te voorkomen en deze voertuigen te behouden voor de Nederlandse tweedehandsmarkt. Deze leden constateren dat de Staatssecretaris van Financiën in zijn brief van 25 januari 2016 aangeeft dat de export van geregistreerde PHEV's is in 2014 slechts 0,08% bedroeg en dat het op gang komen van de gevreesde export niet wordt bevestigd door de cijfers. Deze leden vragen of de regering een prognose kan geven van de verwachte export van PHEV's in de periode 2016–2020. Onderkent de regering de mogelijkheid dat de export sterk op gang komt op het moment dat de PHEV's uit de zakelijke leasemarkt komen, iets wat tot op heden nog niet op grote schaal aan de orde was? Is de regering bereid de export van PHEV's volgend jaar al te evalueren, in plaats van te wachten tot de algehele evaluatie in 2018?

De leden van de D66-fractie vragen naar de voortgang van de brede werkgroep van Economische Zaken, Infrastructuur & Milieu en Financiën en alle Formule E-Team-partijen. Welke maatregelen zijn het meest kansrijk om tweedehands (semi-)elektrische voertuigen relatief makkelijk bereikbaar en aantrekkelijk te maken voor de particuliere markt. Deze leden hechten groot belang aan het versterken van de Nederlandse tweedehandsmarkt voor PHEV's.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de regering bij de evaluatie van Autobrief II ook het nationaal plan zal betrekken dat Nederland op basis van het Klimaatakkoord in Parijs zal moeten opstellen. Verwacht de regering op basis hiervan nog aanscherpingen van het autobelastingenbeleid?

3. Maatregelen BPM

Kan de regering de budgettaire effecten van de verschillende maatregelen bij de BPM per maatregel kwantificeren en onderbouwen, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De uitdagingen

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af in hoeverre productiekosten zijn meegenomen in de beoordeling of een nieuwe auto schoner is dan een oude auto.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het nog steeds onduidelijk is wat de gevolgen zullen zijn van de nieuwe testcyclus op de verschuldigde autobelasting, terwijl met deze nieuwe testcyclus gestart wordt in het eerste jaar dat de maatregelen uit de Autobrief II in werking treden. De Staatssecretaris heeft de Kamer per brief laten weten duidelijkheid te zullen verschaffen nadat het onderzoek van de Europese Commissie naar de correlatie tussen de nieuwe en de huidige testprocedure is afgerond.

Als het onderzoek dan nog geïnterpreteerd moet worden door de regering, voorzien de leden van de CDA-fractie de mogelijkheid dat de Wet uitwerking Autobrief II al door de Tweede Kamer is aangenomen, terwijl nog volstrekt onduidelijk is wat er met de BPM en de bijtelling gaat gebeuren. De nieuwe testcyclus kan echter grote gevolgen hebben voor de budgettaire gevolgen van onderhavige wet, de te betalen belasting voor autokopers, leaserijders en zelfs autobezitters (namelijk bij verkoop van hun auto). Ook kunnen er scheve effecten ontstaan wanneer een deel van de auto's onder de nieuwe testmethode valt en een deel van de auto's onder de oude testmethode met alle gevolgen van dien voor de automarkt. De leden van de CDA-fractie achten het eerdere antwoord van de regering dan ook nog onvoldoende. Kan de regering aangeven, uitgaande van de door de regering geschetste gefaseerde inwerking-treding van de nieuwe testmethode en van de door de regering beschreven verwachting dat het verschil tussen test en praktijk zal afnemen, maar niet zal worden geëlimineerd, welke effecten zij verwacht van de nieuwe testmethode voor de opbrengsten van de BPM en bijtelling? Welke corresponderende maatregelen verwacht de regering dat er nodig zullen zijn als reactie op deze effecten, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De regering concludeert dat het huidige BPM-systeem door verschillende oorzaken tegen grenzen aanloopt. Is de regering bereid om niet slechts te kijken naar een verlagings/afschaffing van de BPM, maar ook naar hoe de autobelastingen robuuster kunnen worden gemaakt, waarbij belastingen op aanschaf en bezit meer en meer worden vervangen naar belastingen op basis van gebruik, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie.

De BPM wordt minder CO₂-afhankelijk

De leden van de D66-fractie vragen of de regering in kan gaan op de studie van het CPB uit 2015², waarin wordt geconcludeerd dat de BPM een effectiever middel is dan accijnsverhoging of een «groenere» MRB? Dit zou vooral komen doordat een de BPM direct gevoeld wordt in de portemonnee. Hogere accijnzen of een CO₂-afhankelijke MRB maken milieuvriendelijke auto's ook duurder, maar dat wordt niet direct gevoeld in de showroom. Welk effect op de CO₂-uitstoot van het wagenpark verwacht de regering van het minder CO₂-afhankelijk maken van de BPM? In de toelichting wordt erop gewezen dat door een afbouw van de BPM mogelijk het wagenpark sneller wordt vernieuwd, wat een positief milieu effect kan hebben, doordat nieuwe auto's gemiddeld een lagere CO₂-uitstoot hebben dan oudere auto's. Hoe groot is het verwachte effect van de voorgestelde BPM verlagings op de vernieuwing van het wagenpark en op de CO₂-uitstoot?

De leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat de in het wetsvoorstel opgenomen maatregelen in de BPM per saldo niet een zodanige verlagings voor het wagenpark als geheel meebrengen, dat al effecten voor de uitvoerbaarheid van de BPM bij import voor de Belastingdienst te verwachten zijn? Was dit anders geweest als het bedrag dat nodig is voor de generieke MRB-verlagings was ingezet voor een verdere verlagings van de BPM? Zo ja, waarom is daar niet voor gekozen?

Tabel IX «Belastinggevolgen diverse voertuigen geeft een overzicht voor enkele verschillende type personenvoertuigen van de verandering in de hoogte van de BPM. De leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat

² Fiscal policy and CO₂ emissions of new passenger cars in the EU: <http://www.cpb.nl/publicatie/groenere-belasting-leidt-tot-zuinigere-auto%E2%80%99s>

een Porsche Cayenne door dit wetsvoorstel meer dan 3.000 euro goedkoper wordt, terwijl een Plug-in hybride Toyota Prius 2.400 euro duurder wordt?

Technologische ontwikkelingen

De leden van de SP-fractie complimenteren de regering omdat deze rekening houdt met toekomstige technologische ontwikkelingen. Toch vragen deze leden de regering of het niet logisch en vanzelfsprekend moet zijn dat bij (belasting)wetgeving altijd rekening wordt gehouden met toekomstige technologische ontwikkelingen? Hoe gaat de regering dit de komende tijd concreet vorm geven, zo vragen de leden van de fractie van de SP.

Behandeling nulmissie en plug-in hybrides in de BPM

Volgens de berekeningen van de regering komt de BPM voor een PHEV met een normuitstoot van 50 gram CO₂ per kilometer straks overeen met de BPM voor een conventionele auto met een uitstoot van 104 gram CO₂ per kilometer. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering waarom zij dit een billijke regeling acht. Kan de regering aangeven wat hiervan de gevolgen zijn voor de markt voor zuinige PHEV's? Zullen consumenten niet eerdere kiezen voor een minder zuinige conventionele auto in plaats van voor een plug-in hybride? Hoe wil de regering voorkomen dat er straks een groot gat ontstaat tussen een kleine groep elektrische rijders en een zeer grote groep conventionele rijders, en waarbij de plug-ins steeds minder aantrekkelijk worden, ondanks de nog steeds potentieel hoge positieve milieueffecten van deze categorie auto's?

Afbouw BPM

De leden van de SP-fractie vragen zich af of en hoe de verkoopprijzen dalen door de BPM-verlaging. Kan de regering hier nader op ingaan? Kan de regering de relatie tussen de BPM verlaging en de verkoopprijzen monitoren, zo vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering naar de ratio van een verlaging van de BPM. Is het niet zo dat volgens de regering alleen een volledige afschaffing de «trucjes» bij de import van de auto's kan voorkomen, maar dat er geen deugdelijke onderbouwing is van de effecten van een verlaging van de BPM van gemiddeld 12%? Wat is volgens de regering de onderbouwing van de verlaging van 12%, anders dan een budgettaire neutraal autobelastingenpakket?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom de regering er ook voor heeft gekozen om de dieseltoeslag in de BPM stapsgewijs te verlagen. Wat zou de budgettaire opbrengst zijn als deze toeslag op peil wordt gehouden?

4. Maatregelen MRB

Kan de regering de budgettaire effecten van de verschillende maatregelen bij de MRB per maatregel kwantificeren en onderbouwen, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De uitdagingen

De leden van de SP-fractie vragen zich af waarom bij de uitdagingen omtrent MRB met geen woord wordt gerept over de kilometerheffing. Is een kilometerheffing bijvoorbeeld op basis van de kilometerteller niet nog

beter voor het milieu waarbij het principe «de vervuiler betaald» pas echt wordt doorgevoerd? Welke bezwaren kleven er aan een kilometerheffing op basis van de kilometerteller behalve het regeerakkoord, zo vragen de leden van de SP-fractie.

Generieke MRB-verlaging

Waarom is ervoor gekozen om een leeftijdscriterium van 12 jaar te hanteren voor dieselbestelvoertuigen? Er wordt gesteld dat de maatregel anders een te generieke lastenverzwaring voor de dieselbestelvoertuigen zou inhouden. Wat is hier het bezwaar tegen, gezien de milieudoelstelling van de maatregel, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering naar de onderbouwing van een verlaging van de MRB in 2017 met gemiddeld 2%, anders dan een budgettair neutraal autobelastingenpakket.

Het lid Van Vliet vraagt of de algemene verlaging van de MRB met 2%, naast compensatie voor maatregelen elders, ook specifieke beleidsdoelen heeft? Ziet de regering nog mogelijkheden voor een meer substantiële, en voor autobezitters voelbare, verlaging van de MRB in de voorliggende periode?

Dieselpersonenauto's

De leden van de SP-fractie vragen waarom geen gefaseerde invoering van de roettoeslag overwogen wordt door te starten met een toeslag van de alleroudste en meest vervuilende diesels? Waarom is er in het kader van vereenvoudiging niet gekozen voor het gelijk trekken van de personenauto en bestelvoertuigen?

Dieselbestelvoertuigen

De leden van de PvdA-fractie delen de wens om fiscale stimulering sterker te richten op luchtkwaliteit. Het zwaarder belasten van oude dieselvoertuigen is daarvoor een goede methode. De leden van de PvdA-fractie begrijpen dat het uitvoeringstechnisch niet mogelijk is deze verhoging in de MRB eerder in te voeren dan 2019, maar vinden dat teleurstellend. Welke mogelijkheden ziet de regering om toch eerder over te gaan tot verhoging van de MRB, al dan niet stapsgewijs, voor deze groep voertuigen? De leden van de PvdA-fractie vragen zich ook af of een verhoging van 15% voldoende stimulering biedt om over te stappen op een schoner voertuig. Een verhoging van 65 euro voor ondernemers en 225 euro voor particulieren lijkt niet heel indrukwekkend. Temeer omdat deze groep auto's in 2019 al zeer goedkoop zal zijn om te rijden, bijvoorbeeld omdat de afschrijving op deze voertuigen dan niet hoog meer zal zijn. Deelt de regering de opvatting van de leden van de PvdA-fractie dat een meer stevige verhoging een grotere stimulans zal bieden om de oude vieze diesel te vervangen voor een schoner voertuig? In hoeverre is de regering bereid het tarief in de MRB voor deze groep voertuigen sterker te verhogen, zo vragen deze leden.

De leden van de SP-fractie vragen zich af hoe een toeslag van 19 procent op het rijksdeel van de MRB gelijkstaat met een toeslag van 15 procent op de MRB inclusief provinciale opcenten. De provinciale opcenten variëren toch per provincie? Kan een uitgebreide berekening worden gegeven van hoe van de 19 procent naar 15 procent is gekomen, waarbij provinciale verschillen eventueel meegenomen worden?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat af-fabriek roetfilters bij dieselbestelvoertuigen vanaf ongeveer 2010 worden toegepast. Betekent dit dat er vanaf 1 januari 2023 geen dieselbestelvoertuigen van 12 jaar en jonger zonder af-fabriek roetfilter meer in Nederland rondrijden, zo vragen genoemde leden. Klopt de aanname dat er, bij een vervangingsgraad van 40.000 voertuigen per jaar, vanaf 2025/2026 geen voertuigen zonder af-fabriek roetfilter meer in Nederland rondrijden? Zij vragen de regering wat de verwachte effecten van de roettoeslag zullen zijn op de vervangingsgraad.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het jammer dat het nog drie jaar moet duren voordat de roettoeslag wordt ingevoerd. Is het niet mogelijk, zo vragen genoemde leden, om reeds op 1 januari 2017 te starten met de invoering van de roettoeslag op leeftijdsbasis, en op 1 januari 2019 met een roettoeslag op basis van uitstoot. Kan de regering ook aangeven waarom ervoor is gekozen om dieselbestelvoertuigen van 12 jaar en jonger uit te zonderen? Wat is de onderbouwing van en ratio achter deze termijn, waarom is niet gekozen voor een termijn van bijvoorbeeld 8 jaar? Bij personenauto's wordt deze termijn niet gehanteerd, terwijl de af-fabriek roetfilters bij dieselpersonenvoertuigen slechts 3–4 jaar eerder werden geïntroduceerd dan bij dieselbestelvoertuigen.

Bepalen van de fijnstofuitstoot

De leden van de CDA-fractie vragen de regering wat het handelingsperspectief is van een particulier of ondernemer die te maken gaat krijgen met de roettaks met name in relatie tot de milieuzones van de grote steden.

Verder vernemen de leden van de CDA-fractie graag hoe zij de keuze moeten zien om eerst roetfilters te subsidiëren en daarna de auto's met gesubsidieerd roetfilter te vies voor de weg te verklaren.

De leden van de D66-fractie lezen dat de Dienst Wegverkeer (RDW) als beheerder en leverancier van de door de Belastingdienst benodigde fijnstofuitstootgegevens tijd nodig heeft om de op dit moment nog ontbrekende gegevens aan te vullen. Medio 2017 zal worden bezien of de fijnstofuitstootgegevens voldoende zijn aangevuld om de maatregel conform het voorstel per 1 januari 2019 in te kunnen voeren. Deze leden vragen hoe groot het risico is dat dit niet gehaald wordt?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering in hoeverre zij moeilijkheden verwacht bij het bepalen van de werkelijke fijnstofuitstoot van dieselvoertuigen, nu er veel discussie is over de meetmethoden en fraude met software. Is het dan niet sowieso wijs om al eerder een roettoeslag in te voeren op leeftijdsbasis?

5. Maatregelen bijtelling loon- en inkomstenbelasting

Kan de regering de budgettaire effecten van de verschillende maatregelen bij de loon en inkomstenbelasting per maatregel kwantificeren en onderbouwen, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

Inleiding

Is de regering van mening dat het forfait met al zijn «toeters en bellen» nog steeds aangemerkt kan worden als een benadering van de waarde van het privégebruik van een auto van de zaak?

Heeft de regering gegevens ter beschikking waaruit dat blijkt? En is de regering bereid deze met de Kamer te delen, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in Nederland bedroeg in 2014 107 gram per kilometer. Kan de regering aangeven wat het effect zal zijn van het nieuwe beleid op het gebied van bijtellingen op de neergaande trend die van 2008–2014 is ingezet? Waar zal naar verwachting de gemiddelde uitstoot in 2020 op uitkomen, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie.

Algemeen bijtellingspercentage

De leden van de SP-fractie vragen zich af of de hoogte van het bijtellingspercentage invloed heeft op de milieueffecten. Heeft een hoger percentage een verbeterend milieueffect zodat men eerder een zuinigere auto van de zaak neemt? Waarom wordt het algemene bijtellingspercentage verlaagd naar 22 procent? Hoeveel budgettaire opbrengsten levert een algemeen bijtellingspercentage van 23 procent op? Met hoeveel kan de BPM dan bijvoorbeeld verlaagd worden, vragen de leden van de SP-fractie.

De regering schrijft dat het algemene bijtellingspercentage het resultaat is van een benadering van de gemiddelde waarde van het voordeel van het privégebruik voor de volledige populatie zakelijke auto's. Kan de regering inzicht verschaffen in de manier waarop deze benadering plaatsvindt of een cijfermatige uitwerking geven van deze benadering, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Daarnaast vragen deze leden of de vaste kosten bij deze benadering in beginsel worden toegerekend aan het privégebruik, aan het zakelijk gebruik of dat er wordt uitgegaan van de integrale kostprijs per kilometer. Hoe verhoudt de toerekening van de vaste kosten als het gaat om het bijtellingspercentage zich met de 19 eurocent die een werknemer onbelast mag ontvangen voor het zakelijk gebruik van een privéauto? Kan de regering voorbeeldberekeningen geven van hoe het forfait uitpakt voor auto's van de zaak voor verschillende catalogusprijzen bij een gemiddeld aantal zakelijke en privékilometers, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen niet waarom de regering ervoor kiest om het algemene bijtellingspercentage in 2017 te verlagen van 25% naar 22%. De regering noemt hierbij een aantal argumenten, maar genoemde leden zijn hierdoor niet overtuigd. Zij vragen de regering nader te onderbouwen waarom het bijtellingstarief voor onzuinige auto's omlaag moet en waarom voor de conventionele auto's geen differentiatie meer wordt aangebracht tussen zuinige en zeer onzuinige auto's. Genoemde leden vragen waarom de regering er niet voor heeft gekozen om het beschikbare budget gericht in te zetten voor het bereiken van de CO₂-ambities. Het milieuaspect lijkt nu een ondergeschoven kindje te worden in de bijtelling en genoemde leden vragen of hiermee het kind niet met het badwater wordt weggegooid.

Begrenzing milieugerelateerde korting nulemissieauto's vanaf 2019

De leden van D66-fractie ondersteunen de wens van de regering om de stimulering techniekneutraal vorm te geven en dus voor alle nulemissievoertuigen met een elektrische aandrijflijn, ongeacht of de motor wordt aangedreven door een batterij of een waterstofbrandstofcel, het 4%-tarief te hanteren in de bijtelling. Deze leden achten het daarom niet consistent om het principe van techniekneutraliteit los te laten bij nulemissievoertuigen met een catalogusprijs van meer dan 50.000 euro. Hierbij wordt een uitzondering gemaakt voor nulemissievoertuigen die rijden op waterstof. Deze leden verbazen zich over de redenering van de regering dat deze auto's niet vanwege luxe en vermogen duurder zijn, maar primair vanwege de toegepaste techniek. Kan de regering toelichten waarom dit

niet opgaat voor elektrische auto's waarbij het de actieradius is die de auto duurder maakt, en eveneens niet zozeer «luxe en vermogen, vragen de leden van de fractie van D66.

Toekomstbeeld en overgangsrecht milieugerelateerde kortingen

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen op pagina twintig van de memorie van toelichting dat voor de laatste nieuwe auto's uit 2020 pas vanaf 2026 geen kortingen op de bijtelling meer van toepassing zullen zijn. Is het niet zo dat deze auto's, als zij in 2020 geregistreerd worden, te maken krijgen met het nieuwe algemene bijtellingspercentage van 22% en er van korting geen sprake is? Genoemde leden zien graag een verduidelijking op dit punt. Meer in het algemeen vragen genoemde leden naar de uitvoerbaarheid en rechtvaardigheid van de verschillende overgangsbepalingen.

6. Budgettaire aspecten

De leden van de fractie van de PVV ontvangen graag een nadere uitsplitsing en een onderbouwing van de tabellen XII en XIII. Hoe waarschijnlijk acht de regering het dat deze voorstellen daadwerkelijk budget-neutraal uitwerken, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering om de budgettaire effecten aan de opbrengstkant nader uit te splitsen, zodat inzichtelijk wordt door welke categorieën auto's de grootste «bijdrage» wordt geleverd.

7. Duurzaamheidsaspecten

De leden van de PvdA-fractie spreken hun teleurstelling uit over het ontbreken van enige aandacht in het wetsvoorstel voor de concurrentiepositie van LPG en LNG. Deze relatief schone brandstof lijkt het onderspit te delven, waarbij het de vraag welke rol de fiscaliteit hier in speelt. Dit terwijl in de brief d.d. 25 januari de Staatssecretaris erkent dat het «omslagpunt» voor het aantal gereden kilometers waarboven LPG aantrekkelijk wordt aanzienlijk hoger ligt dan eerder gemeld. In dit verband rijzen twee vragen. De leden van de PvdA-fractie vragen of voor nieuwe LPG-auto's (af-fabriek) hetzelfde MRB-tarief als voor benzineauto's kan gelden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden vormgegeven door de brandstoftoeslag te laten vervallen die wordt toegepast na inbouw van een LPG-installatie in een personenauto. Voorts vragen zij wat de mogelijkheden zijn om de gewichtstoeslag voor nieuwe af-fabriek LPG-auto's te laten vervallen. Wat zouden de budgettaire gevolgen zijn van deze twee voorstellen?

Het lid Van Vliet vraagt of het klopt dat de Belastingdienst op dit moment een formule toepast voor het berekenen van het (extra) gewicht van een LPG-auto om daarna weer een forfaitair bedrag er vanaf te trekken? Indien ja, waarom is dat nodig? Is het een overweging voor de regering om de huidige berekening die voor de gewichtstoename wordt toegepast gewoon te laten vervallen. Wat zijn hiervan de budgettaire consequenties, zo vraagt het lid Van Vliet.

Het lid Van Vliet vraagt of het klopt dat de Belastingdienst op dit moment een brandstoftoeslag toepast na inbouw van een LPG installatie in personenauto's? Is het een overweging voor de regering om deze brandstoftoeslag te laten veervallen? Wat zijn hiervan de budgettaire consequenties, zo vraagt het lid Van Vliet.

In de Brandstofvisie wordt aanbevolen om de belasting op brandstoffen te relateren aan hun CO₂-emissies. Verreweg de grootste milieuwinst is nog te halen bij de «brandstof» elektriciteit. De leden van de fractie van D66 vragen of het mogelijk is dat in het Integraal overzicht fiscale behandeling van brandstoffen in het verkeer uit 2010 een rekenfout is geslopen waardoor de belastingdruk op de brandstof elektriciteit is onderschat? Kan de regering inzicht geven in de belasting op verschillende brandstoffen voor vervoer en hoe dit gerelateerd is aan hun CO₂-emissies? Zou daarbij in het bijzonder aandacht besteed kunnen worden aan de transparante prijsopbouw van de «brandstof» elektriciteit voor elektrische voertuigen? Aanvullend hebben deze leden enkele vragen omtrent de infrastructuur van laadpalen. Kan de regering aangeven wat de doelstelling is ten aanzien van de minimale hoeveelheid publiek toegankelijke laadpunten tot en met 2020? Hoe moet dat worden bewerkstelligd?

Recente ontwikkelingen: fraude met software

De leden van de SP-fractie vragen om een update van de laatste stand van zaken rondom de fraude met software. Hoe en wanneer gaat de Belastingdienst het ten onrechte gegeven voordeel voor zogenaamd zuinige auto's bij autofabrikanten verhalen? Welke fiscale voorbeholden gaat de regering maken om fraude met software in de toekomst te voorkomen?

8. Uitvoeringskosten Belastingdienst

De leden van de CDA-fractie vragen de regering te reageren op de drie rode vlaggen van de Belastingdienst als het gaat om de uitvoerbaarheid van de voorgestelde maatregelen voor de MRB.

Zijn er nog alternatieven overwogen of gaat het de regering lukken een van de weinige belastingen, waar eigenlijk nauwelijks uitvoeringsproblemen mee zijn, onder te brengen in de lange lijst van belastingen en toeslagen waarmee regelmatig uitvoeringsproblemen zijn, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Hebben deze maatregelen dan per saldo geen daling van de uitvoeringskosten van de Belastingdienst tot gevolg, vragen de leden van de fractie van de PVV.

9. Overige

De leden van de SP-fractie vragen zich af waarom de regering veel van de inwerkingtredingsdata pas ver in de toekomst legt, temeer omdat er naar verwachting van deze leden snel een nieuwe regering zal zijn aangekomen, in ieder geval in 2017. Waarom heeft de regering niet meer ambities?

De leden van de SP-fractie vragen zich af waarom er met geen woord wordt gerept over de belastingen op vrachtauto's. Hoe kijkt de regering aan tegen de kilometerheffing op vrachtauto's die zowel in Duitsland (MAUT) als in België wordt geheven? Waarom voert Nederland ook geen dergelijke heffing in? Heeft de Nederlandse regering gesprekken met haar buurlanden over deze heffing? Zo ja, kan de regering inhoudelijk ingaan op deze gesprekken? Zo nee, waarom niet, zo vragen de leden van de SP-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan aangeven hoeveel procent van het Nederlandse wagenpark er op voorruit gaat met deze Autobrief?

De voorzitter van de commissie,
Duisenberg

De adjunct-griffier van de commissie,
Van den Eeden