

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

1793

Vragen van het lid **Neppérus** (VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën over *het bericht elektrische auto kost fiscus zeker half miljard* (ingezonden 1 april 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Weekers** (Financiën) (ontvangen 24 april 2014)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Elektrische auto kost fiscus zeker half miljard»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

In het bericht wordt gesteld dat het Ministerie van Economische Zaken 125 miljoen euro had begroot voor de genoemde fiscale stimuleringsmaatregelen en dat er voor meer dan 500 miljoen euro gebruik is gemaakt van deze fiscale regelingen; klopt dit? Zo ja, met welk bedrag en hoe wordt een eventuele overschrijding van het budget financieel gedekt?

Antwoord 2

Het in het artikel genoemde bedrag van € 125 miljoen correspondeert met de budgetten van de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en de willekeurige afschrijvingen milieubedrijfsmiddelen (Vamil) die voor 2013 € 101 miljoen respectievelijk € 24 miljoen bedroegen. Hierbij past echter de kanttekening dat de MIA en de Vamil fiscale faciliteiten zijn met een bredere werkingssfeer dan alleen het stimuleren van elektrische auto's (MIA en VAMIL kunnen worden ingezet voor een brede range van verschillende milieubesparende investeringen).

De MIA en de VAMIL worden extracomptabel toegelicht op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Voorts zijn de MIA en de Vamil opgenomen in bijlage 5 van de Miljoenennota.

Het in het artikel genoemde bedrag van € 500 miljoen wordt door mij niet herkend, ook niet indien zou worden uitgegaan van cumulatie van meerdere fiscale regelingen, zoals in het artikel mogelijk gedaan is.

¹ Volkskrant, 29 maart 2014.

Voor wat betreft de suggestie in het artikel dat mogelijk sprake zal zijn van een budgetoverschrijding zou ik willen opmerken dat er op het moment van schrijven nog geen definitieve realisatiecijfers voor MIA en Vamil bekend zijn voor het jaar 2013. Ik houd echter wel rekening met een overschrijding. Deze zal intertemporeel worden gedekt binnen het budget van deze regelingen. De definitieve cijfers zullen worden gepubliceerd met Prinsjesdag in de Miljoenennota 2015. De voorlopige cijfers over 2013 worden in mei van dit jaar gepubliceerd in het Jaarverslag Rijk 2013.

Inmiddels zijn maatregelen getroffen om de kans op een overschrijding van het MIA- en Vamil-budget in 2014 te minimaliseren. Zo komen personenauto's niet meer voor de Vamil in aanmerking en komen voor de MIA alleen nog auto's met CO₂-uitstoot van ten hoogste 50 gr/km in aanmerking. Daarnaast geldt er sinds 2014 ook een maximum bedrag waarover MIA kan worden toegepast.

Vraag 3

Kunt u een uitsplitsing geven van welke fiscale regelingen er nu zijn voor het stimuleren van bepaalde groepen auto's, hoeveel deze kosten en met hoeveel zij eventueel zijn overschreden ten opzichte van wat aanvankelijk was begroot? Verwacht u nog aanvullende overschrijdingen voor 2014 en de jaren erna? Graag ook daarvan een eventuele uitsplitsing per fiscale regeling.

Antwoord 3

De door u gevraagde uitsplitsing van fiscale regelingen ziet er als volgt uit:
MRB

In 2013 gold een vrijstelling voor benzineauto's met een CO₂-uitstoot van ten hoogste 110 gr/km en dieselauto's met een CO₂-uitstoot van ten hoogste 95 gr/km. In 2014 en 2015 is deze vrijstelling alleen nog van toepassing voor auto's met een CO₂-uitstoot van ten hoogste 50 gr/km.

Bijtelling privégebruik auto van de zaak

Op dit moment geldt een bijtellingpercentage voor de auto van de zaak van 20% voor zuinige auto's en een percentage van 14% voor zeer zuinige auto's. De CO₂-grenzen op basis waarvan de kwalificatie «(zeer) zuinig» bepaald wordt, worden sinds 2013 jaarlijks aangepast. Daarnaast was er vanaf 2010 een tijdelijke bijtelling van 0% voor nulemissieauto's van toepassing. Vanaf 2012 was de tijdelijke bijtelling van 0% van toepassing op nulemissieauto's en op auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km. Met ingang van 2014 is deze nihil-bijtelling gewijzigd in 4% voor nulemissieauto's (volledig elektrische auto's) en 7% voor auto's met een CO₂-uitstoot tussen 1 en 50 gr/km. Deze bijtelling van 4% respectievelijk 7% geldt tot en met 2015.

BPM

Voor 2014 geldt er een vrijstelling voor personenauto's die uitgerust zijn met:

- een benzinemotor met een CO₂-uitstoot van maximaal 88 gr/km;
- een dieselmotor met een CO₂-uitstoot van maximaal 70 gr/km;

Vanaf 2015 is op basis van de Begrotingsafspraken 2014 een verhoging van de belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM) doorgevoerd door de introductie van een extra schijf aan de onderkant die aanvangt bij 1 gr/km CO₂-uitstoot met een tarief van € 6 per gr/km CO₂-uitstoot tot en met 82 gr/km, in combinatie met een vaste voet van € 175. Als gevolg van deze voorstellen wordt de vrijstelling van de BPM in 2015 beperkt tot nulemissieauto's. Voor de overige auto's geldt dan een progressief tarief (4 schijven) afhankelijk van de CO₂-uitstoot. Deze schijfgrenzen worden jaarlijks naar beneden bijgesteld.

MIA

De MIA is met ingang van 2014 beperkt tot auto's met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gr/km.

Op de door u gevraagde cijfers zal ik uitgebreid terugkomen in het kader van de reeds toegezegde evaluatie² van de Wet uitwerking autobrief³, die onderdeel zal uitmaken van de Autobrief II. Door een extern bureau wordt hier momenteel nog onderzoek naar gedaan. Ik zal u dan uitvoerig informere-

² Kamerstukken II 2010/11, 33 007, nr. 6, blz. 3.

³ Wet van 22 december 2011 tot 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), Stb. 2011, 642.

ren over de omvang en verwachte ontwikkeling van de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's en de daarmee gemoeide budgettaire consequenties.

Vraag 4 en 5

Deelt u de mening dat deze regelingen weer een voorbeeld zijn van overstimulering via het fiscale stelsel, wat marktverstoring werkt en het fiscale stelsel in zijn geheel nodeloos ingewikkeld maakt?

Bent u bereid deze fiscale regelingen zo nodig te herzien bij de Autobrief II of de kabinetsreactie op het rapport van de Commissie Van Dijkhuizen?

Antwoord 4 en 5

Op deze vragen zal ik uitgebreid terugkomen in de bovengenoemde Autobrief. Daarbij is tevens toegezegd te kijken naar de indirecte CO₂-uitstoot en het directe en indirecte energieverbruik bij de productie van auto's, in het bijzonder bij de productie van elektrische auto's.

Bij het opstellen van deze Autobrief wordt onderzoek gedaan naar een robuust belastingsysteem met een meer evenwichtige vorm van stimulering van (zeer) zuinige auto's voor de jaren 2016 tot en met 2019. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet bekend. Aandachtspunt bij de conclusies van dit onderzoek is voor mij zeker de vraag in hoeverre sprake is van overstimulering binnen het fiscale stelsel, onder meer door de stapeling van verschillende maatregelen. Dit geldt ook voor de elektrische auto's waarop de vragensteller doelt. Daar waar nodig zullen dergelijke regelingen of regelingen die onnodig ingewikkeld zijn worden aangepast.

Overigens zijn in het Belastingplan 2014 al versoberende maatregelen genomen die per 1 januari 2014 inwerking zijn getreden, zoals het beperken van de MIA tot auto's met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gr/km en het voor personenauto's afschaffen van de kleinschaligheidsinvesteringsaftrek en de willekeurige afschrijving op milieubedrijfsmiddelen. In combinatie met deze versoberende maatregelen is de bijtelling privégebruik auto van de zaak voor nul emissie-auto's per dezelfde datum gesteld op 4% en is dus afgezien van de oorspronkelijke verhoging van de bijtelling voor nul emissie-auto's van 0% naar 7% met ingang van 2014. Door deze maatregelen komt de focus meer te liggen op de stimulering van de meest zuinige en innovatieve technologieën en is de cumulatie van verschillende stimuleringsmaatregelen verminderd.