**32800 Maatregelen op het gebied van autobelastingen (“Autobrief”)**

**nr. Lijst van vragen en antwoorden**

Vastgesteld *(wordt door griffie ingevuld als antwoorden er zijn)*

De vaste commissie voor Financiën heeft op 9 juli 2015 een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Financiën over de Autobrief 2.0 van 19 juni 2015 (32800, nr. 27).

De daarop door de staatssecretaris van Financiën gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

Voorzitter van de commissie,

 Duisenberg

 Adjunct - griffier van de commissie,

 Van den Eeden

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr | Vraag | Bijlage | Blzvan | tot |
| 1 | Kunt u een inschatting geven van de aantallen elektrische auto’s (volledig elektrische en plug-ins) die met subsidie als leaseauto zijn aangekocht en in de periode 2017 -2020 op de tweedehandsmarkt zullen komen? |  | 0 |   |
| 2 | Welke maatregelen zijn denkbaar om de tweedehandsmarkt voor deze voertuigen in Nederland te versterken? |  | 0 |   |
| 3 | Bent u bereid om de energiebelasting op elektrisch laden uit het hoge kleinverbruikerstarief te halen? |  | 0 |   |
| 4 | Wat vindt u ervan dat sommige gemeenten zoals Utrecht zelf aanvullende maatregelen nemen om de CO2 en fijnstof in hun stad terug te dringen door bepaalde auto’s te weigeren? |  | 0 | 0  |
| 5 | Welke wettelijke basis heeft een gemeente om bepaalde auto’s op basis van leeftijd of brandstof te weigeren? |  | 0 | 0  |
| 6 | Wat is de daadwerkelijke gemiddelde CO2-uitstoot van een volledig elektrische auto wanneer er wordt meegenomen dat de stroom in een centrale moet worden opgewekt? |  | 0 | 0  |
| 7 | Wat heeft de verwachte stijging van het aantal elektrische auto’s voor invloed op het stroomnetwerk? |  | 0 | 0  |
| 8 | Kunt u een overzicht geven, over de periode 2007 tot en met 2014 van de opbrengsten van de verschillende autobelastingen, met name de opbrengsten van de MRB, de BPM, de bijtelling in de inkomstenbelasting, de provinciale opcenten, de gemeentelijke parkeerbelastingen en de verschillende brandstofaccijnzen. Kan daarbij een uitsplitsing worden geven naar de verschillende categorieën over die jaren? |  | 0 |   |
| 9 | Kunt u een beeld geven van de opbrengsten van de MRB, BPM en de bijtelling in de inkomstenbelasting als het beleid niet was gewijzigd, daarbij uitgaande van het beginjaar 2007? |  | 0 |   |
| 10 | Kunt u een beeld gegeven van het aantal kilometers dat gereden wordt met auto's van de zaak waarvoor de bijtelling van toepassing is. Kunt u die kilometers opsplitsen in zakelijke en privé? Kunt u aangeven welke kosten er op jaarbasis met dergelijke auto's van de zaak op jaarbasis gemoeid zijn voor de werkgever, zowel het zakelijk als privé, en hoe hoog die kosten zijn? |  | 0 |   |
| 11 | Wat is het effect van de voorgestelde wijziging in autobrief II op de milieu en klimaatdoelen? Meer specifiek: wat is (de prognose van) het effect bij het uitvoeren van het totale pakket aan maatregelen uit Autobrief II én wat zou het effect zijn geweest als de autobelastingen zoals vastgesteld voor 2016 zouden worden gecontinueerd op:a. Het aantal volledig elektrische en plug-in elektrische auto’s dat in de periode 2017-2020 wordt aangeschaft? Kunt u daarbij een uitsplitsing maken van het aantal particulieren versus het aantal leaserijders dat in 2020 een elektrische auto bezit?b. De gemiddelde CO2-uitstoot per auto in 2020?c. De totale CO2-uitstoot van het Nederlandse wagenpark in 2020?d. Het energiegebruik van het Nederlandse wagenpark in 2020?e. De gemiddelde brandstofkosten voor gebruikers van auto’s aangeschaft in de periode 2017-2020? |  | 1 | 1  |
| 12 | Wat betekenen de voorstellen voor Autobrief II voor de doelstellingen en ambities zoals die zijn geformuleerd in het SER Energieakkoord en de bijbehorende uitvoeringsagenda mobiliteit en de Brandstofvisie? Welk doelbereik wordt verwacht op de doelen energiebesparing (15PJ .o.v. de referentieraming 2012), het aantal volledig en plug-in elektrische auto’s (i.r.t. de ambitie van 200.000 in 2020, 1 miljoen Elektrische voertuigen in 2025) en een CO2-reductie van 17% in 2030 t.o.v. 1990? |  | 1 | 1  |
| 13 | Kunt u voor de vijf meest verkochte auto's aangeven wat de belastinggevolgen zijn van deze autobrief? |  | 1 | 1  |
| 14 | Hoeveel zou het opleveren als auto's met een uitstoot van tussen de 1 en 50 gram CO2/km volgend jaar (2016) allemaal 5% bijtelling krijgen? |  | 1 | 1  |
| 15 | Welke vorderingen worden er gemaakt bij het meer realistisch maken van het Europese test circuit om de uitstoot vast te stellen? |  | 1 | 1  |
| 16 | Wat is het totale effect van de voorgestelde wijziging in autobrief II op de milieu en klimaatdoelen? |  | 1 | 1  |
| 17 | Heeft de regering ook overwogen om fabrikanten van auto's die op papier een lage CO2-uitstoot hebben, maar in de praktijk veel meer gebruiken, aansprakelijk te stellen voor de meeruitstoot? |  | 1 | 1  |
| 18 | Geldt de verlaging van de BPM voor alle voertuigen die BPM-plichtig zijn, inclusief motorfietsen? Zo nee, waarom niet? |  | 2 |   |
| 19 | Op welke wijze heeft u de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer uitgewerkt om een brede analyse te maken van verschillende manieren om op vergroening van de automobiliteit te sturen? Welke alternatieven zijn daarbij overwogen en wat waren de conclusies ten aanzien van de effectiviteit van deze instrumenten omtrent de luchtemissies, CO2 en aantallen elektrische auto’s? |  | 3 |   |
| 20 | Kunt u in het kader van de genoemde aanbeveling van de Algemene Rekenkamer ingaan op de volgende mogelijkheden: 1. Lokale toltarieven zoals in o.a. Londen en Stockholm worden toegepast, 2. Het opheffen van de verlaagde tarieven voor bestelwagens en 3. Een kilometerprijs voor vrachtwagens naar Duits of Belgisch voorbeeld? |  | 3 |   |
| 21 | Welke (succesvolle) instrumenten zetten landen om ons heen in om de transitie naar elektrisch rijden te stimuleren en wat is het effect van deze stimuleringsregelingen? |  | 3 |   |
| 22 | Kunt u iets verder inkleden welk eindstelsel van autobelastingen u voor ogen heeft, gegeven de keuze voor 'beheerste stappen' in de richting van een nieuw stelsel van autobelastingen, in plaats van een grote veranderingen ineens? |  | 6 |   |
| 23 | Op welke feiten met betrekking tot de huidige en beoogde luchtkwaliteit is de aanvullende fiscale stimulering gebaseerd? Welke alternatieven zijn onderzocht en afgevallen, waardoor de fiscale stimulering wordt ingezet? Hoe is en wordt de fiscale inzet ten opzichte van de beleidsmatige inzet op andere terreinen, zoals I&M en EZ afgewogen? |  | 8 |   |
| 24 | Sinds wanneer is bekend dat het werkelijke verbruik van plug-ins niet herkenbaar vergroenend is? |  | 8 | 8  |
| 25 | U geeft aan dat eigenaren van 'de meest vervuilende dieselauto's' voldoende handelingsperspectief hebben door de extra bijdrage pas in 2019 in te laten gaan. Met hoeveel verwacht u dat het aandeel van 'meest vervuilende dieselauto's' zal dalen? Hoe zijn de opbrengsten van de extra bijdrage geraamd? |  | 9 | 9  |
| 26 | De coalitie van de automotive sector en Natuur & Milieu pleitte voor een hogere bijtelling van 7% voor nul-emissie auto's om toekomstige marktverstoring te voorkomen. Waarom heeft u voor een tarief van 4% gekozen en wat zou een tarief van 7% aan budgettaire meeropbrengst opleveren? |  | 9 | 9  |
| 27 | Wat is de kosteneffectiviteit van de verhoging van de MRB voor oude dieselauto's? |  | 9 |   |
| 28 | Uit het recente onderzoek van TNO inzake in, door- en uitstroom van het Nederlandse wagenpark blijkt dat diesels met een leeftijd van 15-25 jaar in het wagenpark vrijwel ontbreken: kan de voorgenomen opbrengst van de verhoging van de MRB voor oude diesels nader worden toegelicht in het licht van deze constatering? |  | 9 |   |
| 29 | Kunt u aangeven waarom u kiest voor een verdubbeling van de vaste voet voor alle auto’s en waarom u niet heeft gekozen voor het invoeren van een vast percentage van de nettocatalogusprijs als ‘vaste CO2-onafhankelijke’ basis? Welk effect heeft de verhoging van de vaste voet op de gemiddelde CO2 emissie van personenauto’s die in de periode 2017-2020 wordt aangeschaft? |  | 9 | 9  |
| 30 | Waarom is het plafond van € 50.000 met betrekking tot het lage tarief voor vol-elektrische auto’s niet van toepassing voor auto’s die op waterstof rijden? Hoeveel auto’s rijden er op waterstof op dit moment? Hoeveel auto’s zijn dit naar verwachting in 2019? |  | 9 | 9  |
| 31 | U geeft aan geen draagvlak gevonden te hebben voor vereenvoudiging van de uitzonderingen, vrijstellingen, teruggaven, bijzondere tarieven en kortingen voor specifieke groepen voertuigen; welke van deze bijzondere regelingen zouden in uw ogen als eerste in aanmerking komen voor afschaffing? |  | 9 |   |
| 32 | Welk effect heeft de verhoging van de vaste voet op de gemiddelde CO2-emissie van personenauto’s die in de periode 2017-2020 wordt aangeschaft? |  | 9 |   |
| 33 | Op welke wijze is het bijtellingstarief van 4% voor auto’s die geen CO2 uitstoten tot stand gekomen en hoe is hier eventuele marktverstoring meegenomen? |  | 9 | 9  |
| 34 | Is de aftopping op € 50.000 voor de bijtelling, dus het hanteren van twee tarieven voor duurdere auto's, voor de Belastingdienst goed uitvoerbaar? |  | 10 | 10  |
| 35 | Waarom geldt de aftopping op € 50.000 voor de bijtelling wel voor volelektrische voertuigen (batterij) en niet voor volelektrische voertuigen op waterstof? Waarom wordt hier het beginsel van techniekneutraliteit losgelaten? |  | 10 | 10  |
| 36 | Gelden de in de tabel vermelde bijtellingspercentages voor alle leaseauto's of alleen voor nieuwe leasecontracten? |  | 10 | 10  |
| 37 | Voor welke auto's gaat de kilocorrectie van 300 kilogram gelden? Wat is het gemiddelde MRB-voordeel van deze kilocorrectie? |  | 10 | 10  |
| 38 | Voor welke hybride voertuigen komt de kilocorrectie per 2017 te vervallen? |  | 10 | 10  |
| 39 | Waarom wordt het bijtellingspercentage van PHEV's niet eerder dan per 2017 verhoogd? |  | 10 | 10  |
| 40 | Wat is de budgettaire opbrengst van het verhogen van de bijtelling voor PHEV's (1 - 50 gr/km) naar 22% dan wel 25% per 2016? |  | 10 | 10  |
| 41 | Wat is de reden dat het bijtellingstarief voor PHEV's (1 - 50 gr/km) stapsgewijs wordt verhoogd en niet in een keer naar 22%? |  | 10 | 10  |
| 42 | Welke subsidieregelingen voor vol-elektrische auto's en PHEV’s zijn er in Duitsland, Engeland, Frankrijk en België? Zijn er studies gedaan naar de effectiviteit van deze regelingen? Wat zijn de uitkomsten van deze studies? |  | 10 | 10  |
| 43 | Welk percentage PHEV’s en volelektrische auto’s dat op de tweedehands markt verschijnt wordt geëxporteerd? Om welke aantallen gaat het? |  | 10 | 10  |
| 44 | Waar is de grens van € 50.000 voor de maatregel om het bijtellingspercentage te verhogen voor volelektrische voertuigen op gebaseerd? Waarom is deze grens niet hoger, waarom is deze grens niet lager? Wat is het effect van deze grens op de verkoop van vol-elektrische auto's die duurder zijn dan € 50.000? |  | 10 | 10  |
| 45 | Waarom worden een aantal fiscale maatregelen met betrekking tot nulemissieauto’s wel techniekneutraal gemaakt (BPM- en MRB-vrijstellingen) en andere niet (verlaging bijtellingspercentage)? |  | 10 | 10  |
| 46 | Wat is het verwachte jaarlijkse budgettaire effect van de beoogde maatregel om het bijtellingspercentage volelektrische voertuigen vanaf 2019 te verhogen van 4% naar 22% van voertuigen met een catalogusprijs vanaf € 50.000? |  | 10 | 10  |
| 47 | Waarom kiest u er voor om een gram CO2 uitgestoten door een plug-in elektrische auto anders te belasten met BPM, dan eenzelfde gram CO2 uitgestoten door een benzine auto en hoe verhoudt zich de invoering van een nieuwe BPM-tabel voor plug-in elektrische auto’s met de wens om de autobelastingen te vereenvoudigen? |  | 10 |   |
| 48 | U kiest als beperkende voorwaarde in de bijtelling voor een plafondbedrag voor volelektrische voertuigen van € 50.000, waarom geldt deze beperking niet voor voertuigen die op waterstof rijden? |  | 10 |   |
| 49 | Wat is naar verwachting de gemiddelde CO2-uitstoot per auto in 2020 en hoe zal zich dit verhouden tot het Europees gemiddelde? |  | 10 | 10  |
| 50 | Op welke wijze worden particulieren die een jonge occasions aanschaft gestimuleerd om te kiezen voor een auto met een lage CO2-uitstoot? |  | 10 | 10  |
| 51 | Acht u de 15%-toeslag voor dieselbestelvoertuigen met een hoge fijnstofuitstoot van gemiddeld €62 per jaar een afdoende prikkel om een roetfilter te plaatsen of een milieuvriendelijkere bestelauto aan te schaffen? |  | 11 | 11  |
| 52 | Wat zou de gemiddelde verhoging voor een oude dieselbestelauto van een ondernemer zijn bij een toeslag van 100%? Wat is de meeropbrengst van deze toeslag? |  | 11 | 11  |
| 53 | Bij welk percentage toeslag voor oude dieselbestelauto's voor ondernemers is de gemiddelde verhoging € 225? |  | 11 | 11  |
| 54 | Op welke wijze controleert de Belastingdienst of een dieselvoertuig een fijnstofuitstoot heeft van meer dan 5 mg/km? |  | 11 | 11  |
| 55 | Kunnen eigenaren van dieselauto’s de MRB-toeslag vermijden door alsnog een roetfilter te laten plaatsen? Zo nee, waarom niet? |  | 11 | 11  |
| 56 | Op welke wijze heeft u de aanbevelingen van vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, consumenten, wetenschappers en milieuorganisaties zoals u aangeboden in coalitie van ANWB, BOVAG, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en VNA en/of de green taks battle elektric in Autobrief II verwerkt? |  | 11 | 11  |
| 57 | Hoeveel auto’s zullen er in 2019 zijn zonder affabriek roetfilter? Wat zijn de effecten op de MRB-inkomsten van een afname van het aantal auto’s zonder affabriek roetfilter? In hoeverre is de afname van het aantal auto’s zonder affabriek roetfilter meegenomen in de budgettaire ramingen? |  | 11 | 11  |
| 58 | Waarom introduceert u de toeslag in de MRB voor vervuilende dieselpersonen- en bestelvoertuigen pas in 2019? |  | 11 |   |
| 59 | Waarom wordt de groep dieselbestelvoertuigen, die te maken krijgt met een MRB-toeslag, beperkt door een leeftijdscriterium van minimaal 12 jaar toe te voegen? |  | 11 |   |
| 60 | Bij welk percentage dieselvoertuigen is op een eerder moment een retrofit roetfilter geïnstalleerd? Geldt de MRB-toeslag ook voor auto’s, die een dergelijk roetfilter hebben? |  | 11 |   |
| 61 | Op welke doorrekening is de verwachte vermindering van de CO2-uitstoot gebaseerd? |  | 11 |   |
| 62 | Kunt u meer inzicht geven in deze ‘tentatieve modellering’? |  | 11 |   |
| 63 | Hoe is de verwachte stijging van het aandeel elektrische kilometers van personenvoertuigen tot stand gekomen? Welke elasticiteiten liggen hieraan ten grondslag? |  | 11 |   |
| 64 | Kan de uitvoerige doorrekening van het gehele domein verkeer en vervoer naar de Kamer gestuurd worden vóór het AO Autobrief II op 3 september 2015? |  | 11 |   |
| 65 | Welke ontwikkeling van de fijnstofuitstoot wordt verwacht in de periode tot 2020? |  | 11 |   |
| 66 | Wat is (de prognose van) het effect bij het uitvoeren van het totale pakket aan maatregelen uit Autobrief II ten opzichte van het effect van het continueren van de autobelastingen zoals vastgesteld voor 2016 op het aantal volledig elektrische en plug-in elektrische auto’s dat in de periode 2017-2020 wordt aangeschaft? Kunt u daarbij een uitsplitsing maken van het aantal particulieren versus het aantal leaserijders dat in 2020 een elektrische auto bezit? Wat is het effect op de totale CO2-uitstoot van het Nederlandse wagenpark in 2020? |  | 11 |   |
| 67 | U geeft aan dat de noodzaak van stimulering van LNG en infrastructuur (waterstof, LNG en elektrisch) in de evaluatie zal worden betrokken, welke toetsingscriteria zullen hierbij worden gehanteerd? |  | 14 |   |
| 68 | Is bij de raming ook rekening gehouden met een al dan niet grotere groep zakelijke rijders die een kilometeradministratie zullen gaan bijhouden? | Bijlage I - Budgettaire effecten | 1 | 1  |
| 69 | Heeft u overwogen de BPM om te vormen tot een (relatief lage) transactiebelasting? Wat zijn de voor en nadelen van een transactiebelasting? | Bijlage II - Uitvoeringsaspecten BPM | 2 | 2  |
| 70 | U heeft een overzicht bijgevoegd van de bijzondere regelingen in de autobelastingen. Enkele regelingen zijn noodzakelijk of rationeel. Welke bijzondere regelingen komen volgens de u in aanmerking voor afschaffing als daarvoor voldoende draagvlak zou zijn? | Bijlage III - Overzicht bijzondere regelingen autobelastingen | 1 | 1  |
| 71 | Kunt u een overzicht geven van het budgettair beslag van elke bijzondere regeling als genoemd in Bijlage III? | Bijlage III - Overzicht bijzondere regelingen autobelastingen | 1 | 1  |
| 72 | Op 7 juli 2015 ontvingen de leden een brief met voorstellen tot feitelijke vragen van de ANWB/BOVAG/Natuur & Milieu/RAI Vereniging/VNA. Deze vragen zijn als bijlage bijgevoegd. Zou u deze vragen voor zover deze hierboven nog niet zijn gesteld willen beantwoorden? |  |  |  |