

Vergaderjaar 2000–2001

27 660

Tijdelijke fiscale stimulering van de aankoop van schone personenauto's en bestelauto's

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 27 april 2001

De vaste commissie voor Financiën¹, 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

| | |
|---|----------|
| ALGEMEEN | 1 |
| 1. Inleiding | 3 |
| 2. Schone auto's | 3 |
| 2.1. De normen | 3 |
| 2.2. Milieu-effecten | 4 |
| 2.3. Stimuleringsbedragen | 5 |
| 2.4. De methodiek | 5 |
| 3. Budgettaire en overige aspecten | 6 |
| ARTIKELSGEWIJS | 6 |
| Artikel 2 | 6 |
| Artikel 3 | 7 |
| Artikel 4 | 7 |

ALGEMEEN

De leden van de PvdA-fractie hebben met grote instemming kennisgenomen van het wetsvoorstel Tijdelijke fiscale stimulering van de aankoop van schone personen auto's en bestelauto's. Dit voorstel komt immers tegemoet aan onder andere de motie Hofstra/Crone (Kamerstuk 26 820, nr. 30), die de steun heeft genoten van deze leden. De leden van de PvdA-

¹ Samenstelling:

Leden: Reitsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Rosenmüller (GroenLinks), Van Gijssel (PvdA), voorzitter, Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (ChristenUnie), Bakker (D66), De Vries (VVD), Blok (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Rabbæ (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Slob (ChristenUnie).

Plv. leden: Eurlings (CDA), Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Duijkers (PvdA), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Klein Molekamp (VVD), De Wit (SP), Vacature (PvdA), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Blok (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Rabbæ (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Van der Vlies (SGP).

fractie willen eerst een aantal algemene opmerkingen maken over het algemene deel van de memorie van toelichting, voordat zij artikelsgewijs ingaan op het wetsvoorstel.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel. Deze leden staan in beginsel positief tegenover dit wetsvoorstel, wel hebben zij enkele vragen.

Hoe verhoudt dit wetsvoorstel zich tot het hele pakket aan voorstellen gericht op een combinatie van vergroening van autobelastingen en verlaging van de wegenbelasting, zoals gevraagd in de motie Hofstra/Crone? Wanneer kan de Tweede Kamer de overige voorstellen tegemoet zien? De leden van de VVD-fractie geven er de voorkeur aan dit wetsvoorstel pas te behandelen na ontvangst van het hele pakket voorstellen.

Ook de leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel dat beoogt de aankoop van schone personenauto's en bestelauto's te stimuleren. Zij vragen het kabinet waarom in dit wetsvoorstel niet direct de stimuleringsmaatregel voor zuinige auto's is meegenomen. Voorts vernemen deze leden graag waarom het wetsvoorstel zo laat bij de Tweede Kamer is ingediend, aangezien de Tweede Kamer in 1999 en 2000 reeds heeft aangedrongen op een wettelijke regeling. Welke technische aspecten zijn er de oorzaak van geweest dat de voorbereiding van dit wetsvoorstel zo lang heeft geduurd?

De leden van de fractie van D66 hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel dat ertoe strekt fiscale stimuleringsmaatregelen te introduceren voor de aankoop van personen- en bestelauto's die voldoen aan de zogenaamde EU-2005 emissiegrenswaarden. Deze leden zijn verheugd over het onderhavige wetsvoorstel, aangezien het opnieuw een stapje is in de richting van verdere vergroening van het fiscale stelsel. Zij zien met veel belangstelling uit naar de voorstellen tot verdere vergroening van de autobelastingen die het kabinet nog dit jaar zal presenteren. Bij het onderhavige wetsvoorstel hebben de leden van de D66-fractie een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben eveneens kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden constateren dat dit wetsvoorstel voortvloeit uit de motie Reitsma/Bos (Kamerstuk 26 820, nr. 30) voor positieve prikkels ter stimulering van schonere en zuiniger personenauto's én de motie Hofstra/Crone voor meerjarige samenhangende voorstellen ter vergroening van autobelastingen. Deze leden begrijpen het onderhavige wetsvoorstel zo dat het moet worden gezien als een tussenstap die zijn vervolg krijgt in het Belastingplan 2002. Liever hadden zij op dat moment een totaalpakket gezien om ook tot een totaalbeoordeling te kunnen komen. De haast die nu in de memorie van toelichting wordt gesuggereerd, niet onverwacht ondersteund door de brancheorganisaties, delen deze leden niet.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met waardering kennisgenomen van het wetsvoorstel tijdelijke fiscale stimulering van de aankoop van schone auto's en bestelauto's. Het is van belang dat op deze wijze concrete maatregelen worden genomen tegen de luchtverontreiniging door gassen afkomstig van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen. Daarbij is het noodzakelijk dat binnen de Europese Unie door alle lidstaten op korte termijn wordt voldaan aan de EU-2005 emissiegrenswaarden door onderlinge aanpassing van wetgeving. Genoemde leden vragen of een overzicht kan worden gegeven van de stimuleringsmaatregelen die in andere lidstaten worden of inmiddels zijn genomen en op welke termijn bij hen de inwerkingtreding van deze maat-

regelen zal plaatsvinden. Kan tevens inzicht worden gegeven in de maatregelen die worden genomen in andere (niet-Europese) landen, zoals bijvoorbeeld de Verenigde Staten (met name Californië)?

De leden van de fractie van de ChristenUnie willen voorts weten waarop de verwachting van het kabinet is gebaseerd dat de nieuwe stimuleringsmaatregel de keuze van de koper voor een schone auto werkelijk zal beïnvloeden, vooral als het gaat om lease- en zakelijke rijders van personenauto's en bestelauto's.

Acht het kabinet het denkbaar, zo vragen deze leden, dat bij de vormgeving van de zogenaamde kilometerheffing mede zal worden meegewogen, naast het aantal gereden kilometers en eventuele andere factoren, of de in gebruik zijnde auto voldoet aan de EU-2005 emissiegrenswaarden. Op die manier zou de aanschaf van een schone auto ook via de variabele lasten kunnen worden gestimuleerd.

1. Inleiding

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de aankoop van niet alleen schone maar ook zuinige auto's flink beloond mag worden. Daarbij leggen zij de nadruk op selectief gebruik van de auto. Verschillende instrumenten zijn van toepassing om schone en zuinige auto's te stimuleren, namelijk de Motorrijtuigenbelasting (MRB), de Belasting op Personenmotorrijtuigen (BPM), accijnzen en de kilometerheffing. Deze leden vragen zich daarom af waarom het wetsvoorstel alleen ingaat op schone auto's en een verlaging van de MRB. Is er sprake van een tegenstelling tussen beleidsprioriteiten schoon en zuinig? Wordt een breed samenvattend pakket maatregelen zo spoedig mogelijk voorgesteld voor zowel schone als zuinige auto's? Is het dan mogelijk dat de MRB wegvalt ten gunste van de kilometerheffing of hogere accijnzen? Hoe zal deze tijdelijke fiscale aankoopstimulering zich verhouden tot de recent voorgestelde premieregeling voor zuinige auto's? Tegelijkertijd rijst bij de leden van de PvdA-fractie de vraag hoe deze regeling zich verhoudt tot BPM op accessoires.

2. Schone auto's

2.1. De normen

De memorie van toelichting gaat in op de gestelde normen voor schone auto's (blz. 2). Wat de leden van de PvdA-fractie opvalt, is dat niet één EU-land kan voldoen aan de 2005 emissie-eisen met de bijbehorende typegoedkeuring B. Nederland hanteert daarom een andere invulling van de 2005-eisen. Is dit specifiek bedoeld voor dieselauto's die in het algemeen zuiniger maar niet schoner zijn dan benzine-auto's? De auto-branchorganisaties beweerden vorig jaar dat met de invoering van de hogere BPM voor dieselauto's belangrijke technologische ontwikkelingen in de kiem werden gesmoord. Is de Nederlandse aanpak op dieselauto's inderdaad nadelig geweest voor innovatieve technieken, zoals het roetfilter? De vraag rijst dan ook: hoe gaan andere landen in de Europese Unie hiermee om? Maken andere EU-landen een onderscheid tussen diesel- en benzine-auto's? Hebben andere EU-landen problemen met de door de dieselauto veroorzaakte milieuoverlast van roet en No_x , of is het marktaandeel van dieselauto's lager in andere EU-landen die geen vergelijkbare NMP-3 doelstellingen hebben?

De leden van de CDA-fractie zijn het eens met de optie als alternatief voor typegoedkeuring met de letter B.

De leden van de D66-fractie vernemen graag van het kabinet op welke wijze en waar een autokoper in spe informatie kan inwinnen over welke auto's voldoen aan de stimuleringsnormen.

Als alternatief voor het zogenaamde B-goedkeuringsnummer zijn een drietal opties onderzocht. Voor de eerste optie, namelijk de bewijslast voor de gestelde voorwaarden bij de fabrikant of importeur te leggen, wordt niet gekozen omdat vraagtekens worden gezet ten aanzien van de volledige medewerking van fabrikanten en importeurs. Toch wordt in het uiteindelijke voorstel een grote verantwoordelijkheid gelegd bij diezelfde fabrikanten en importeurs aangezien zij het bewijs voor de voorgestelde voorwaarden dienen te leveren bij het verzoek tot opgave van een kenteken. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen waarom op dit punt wel volledige medewerking kan worden verwacht. Waarom houdt het wetsvoorstel geen informatieverplichtingen aan de overheid in, zeker als het gaat om de beginperiode, zo willen deze leden weten.

2.2. Milieu-effecten

De leden van de D66-fractie vernemen graag van het kabinet wat op jaarbasis het totale milieueffect van onderhavige maatregel is uitgaande van de te verwachten verkopen.

De leden van de fractie van GroenLinks delen de evidente redenering dat de effectiviteit van de maatregel groter is in de aanvangsjaren dan in de jaren die dichterbij het verplicht worden van de normen liggen. Deze leden hebben echter na lezing van de memorie van toelichting totaal geen zicht op de effectiviteit van de stimuleringsmaatregel. In de memorie van toelichting staat bij milieu-effecten het verschil in emissie-uitstoot tussen de voertuigen die aan 2000-normen en die aan de 2005-normen voldoen, genoemd. Ook wordt een schatting gegeven van de verwachte verkopen van auto's die aan de 2005-normen voldoen. Deze leden menen dat om de effectiviteit van de maatregel te beoordelen inzicht nodig is in het effect dat de voorgestelde stimuleringsmaatregel heeft op de extra verkoop van de auto's die voldoen aan de 2005-normen. Uit de memorie van toelichting lijkt het beeld naar voren te komen dat voor de productieplanning slechts de Europese regelgeving van belang is en dat de stimuleringsmaatregel hier geen invloed op zal hebben. Is deze constatering juist, zo vragen deze leden.

De milieu-effectiviteit van de stimuleringsmaatregel is voor de leden van de fractie van GroenLinks essentieel om tot een beoordeling van de wet te komen. Aangezien de milieu-effectiviteit niet duidelijk is, kan ook vooralsnog geen positief oordeel over het onderhavige wetsvoorstel worden gegeven. Kan het kabinet alsnog een poging doen om wel enige duidelijkheid te geven over de milieu-effectiviteit van de stimuleringsmaatregel? Hierdoor kan voorkomen worden dat, zoals gebeurd is bij de positieve prikkel voor aanschaf van huishoudelijke apparaten, pas inzicht wordt verschaft nadat een stimuleringsmaatregel is ingevoerd. Het inzicht dat nodig is voor een goede beoordeling van de stimuleringsmaatregel kan verkregen worden door het effect van de stimuleringsmaatregel op het koopgedrag van de kopers van nieuwe auto's te kwantificeren. Hoeveel extra verkoop van de auto's die voldoen aan de 2005-normen is van de stimuleringsmaatregel te verwachten, en welk deel hiervan is substitutie en welk deel additioneel?

De leden van de fractie van GroenLinks waren wild enthousiast over het toetsingskader van fiscale instrumenten, zoals gegeven in bijlage 4 van Miljoenennota 2001. Deze leden constateren echter dat bij meerdere fiscale voorstellen in het afgelopen halfjaar, vooral in de sfeer van lasten-

verlichting voor autobezitters en wegvervoer, dit toetsingskader niet goed wordt gehanteerd. Een passage uit de bijlage luidt als volgt: «... waar sprake is van fiscale stimuleringsmaatregelen, regelingen derhalve gericht op een specifieke doelstelling, er hogere eisen gesteld dienen te worden aan het verkrijgen van inzicht in de (verwachte) effecten, dan wanneer sprake is van meer generiek werkenden regelingen die primair gericht zijn op lastenverlichting.» Het onderhavige wetsvoorstel moet gezien worden als een fiscale stimuleringsmaatregel waarvan op basis van de bijlage hogere eisen gesteld moeten worden aan het verkrijgen van inzicht. Een ander aandachtspunt is volgens de bijlage uit de Miljoenennota dat er een zekere evenredigheid moet zijn tussen de geformuleerde doelstellingen en de middelen die benodigd zullen zijn om deze doelstellingen adequaat te kunnen toetsen. Het inzicht in de budgettaire effecten is in de memorie van toelichting heel duidelijk. De evenredigheid kan volgens deze leden niet getoetst worden zonder inzicht in de bedoelde milieu-effectiviteit. De informatievervalsing past eerder bij een regeling primair gericht op lastenverlichting. De leden van de fractie van GroenLinks hebben geen enkele behoefte aan lastenverlichting in de sfeer van de automobiliteit. Deze leden menen dat slechts 15 miljoen van de lastenverlichting die met het onderhavige wetsvoorstel gepaard gaat, gerechtvaardigd is vanuit een budgettair neutrale vergroeningsoperatie.

De leden van de fractie van GroenLinks staan in principe positief tegenover vergroeningsmaatregelen in de sfeer van de automobiliteit. Wanneer deze maatregelen budgettair neutraal worden vormgegeven dan is, het soms lastig te leveren, inzicht in de milieu-effectiviteit ook minder belangrijk. Deze leden gaan er dan ook vanuit dat de vervolgstap in de uitwerking van de motie Crone/Hofstra op een budgettair neutrale manier zal worden vormgegeven.

Wat betreft de milieueffecten, vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie in hoeverre ook de kwaliteitseisen van benzine en dieselolie een rol spelen, zoals bijvoorbeeld scherpe eisen ten aanzien van het zwavelgehalte in benzine en dieselolie. Zij verwijzen hierbij naar de Kamervragen die de fractie van de ChristenUnie heeft gesteld (22 februari 2000) over Pura, de nieuwe benzine van Shell, die een aanzienlijk lagere uitstoot van schadelijke stoffen heeft en die zelfs ruimschoots voldoet aan de Europese kwaliteitsnormen die vanaf 2005 gelden.

2.3. Stimuleringsbedragen

Vervolgens gaat de memorie van toelichting in op de stimuleringsbedragen en de methodiek van uitbetalen, aldus de leden van de PvdA-fractie. Hoe zijn deze bedragen vastgesteld? Waarom is het stimuleringsbedrag hoger voor dieselauto's? Komt dit tegemoet aan de wensen van de autobranche-organisaties om de verhoogde BPM te verzachten? Wordt bewust het stimuleringsbedrag apart uitgekeerd, los van de MRB, om de fiscale prikkel duidelijk te maken, net als een premiereregeling, of heeft dit alleen te maken met extra administratieve lasten die zouden kunnen ontstaan?

Welke auto's (type en klasse) voldoen nu reeds aan de criteria om voor het stimuleringsbedrag in aanmerking te komen? De leden van de VVD-fractie vragen de regering een overzicht te verstrekken.

Met betrekking tot de stimuleringsbedragen willen de leden van de fractie van D66 graag weten of die gelijk zijn aan de maximale extra kosten die moeten worden gemaakt om een auto te laten voldoen aan de strengere normen.

2.4 De methodiek

De uitbetaling van de stimuleringsmaatregel wordt gekoppeld aan het betalingsmoment van de MRB, zo constateren de leden van de CDA-fractie. Welke consequenties kan de kilometerheffing hebben voor deze stimuleringsmaatregel als bijvoorbeeld de MRB wordt afgeschaft?

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts wat de «generieke stimuleringsregeling» inhoudt die de tijdelijk stimuleringsregeling zal vervangen?

3. Budgettaire en overige aspecten

De leden van de PvdA-fractie zijn tevreden over de budgettaire aspecten, zoals vermeld in de memorie van toelichting. Het is bijvoorbeeld duidelijk dat de kosten voor 2001 gedekt zijn en dat er wellicht geld overblijft voor het jaar 2002. Klopt dat? Kan worden geconcludeerd uit de cijfers dat de kosten budgettair neutraal zijn en dat schone auto's mogen profiteren van een zwaardere belasting op auto's die niet voldoen aan de 2005 normen zoals die door Nederland zijn ingevuld?

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel er in het totaal meerjarig is gereserveerd in de begroting voor de vergroening en verlaging van de autobelastingen. Welk deel van de beschikbare bedragen wordt gebruikt voor dit wetsvoorstel?

In het algemeen deel van de memorie van toelichting is een passage gewijd aan de motie-Remak (Kamerstuk 26 820, nr. 31). Kan deze passage worden voorzien van een financiële vertaling, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Wanneer ontvangt de Kamer de volledige vergelijking over twaalf maanden, zo vragen deze leden tot besluit.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 2

Artikel 2, eerste lid, regelt de systematiek voor de stimuleringsregeling. Waarom is gekozen voor een mindering op de MRB of uitbetaling als het bedrag boven de verschuldigde MRB uitkomt, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Zou dit niet de indruk kunnen wekken dat de MRB een verouderd instrument is en dat de MRB wordt afgeschaft?

Artikel 2, tweede lid, legt de emissievoorwaarden vast ook voor benzine-auto's die op LPG rijden. De leden van de PvdA-fractie merken op dat er nog geen vergroting van het marktaandeel LPG-auto's te bespeuren is. Hoe verhoudt deze stimuleringsregeling zich met andere nota's, zoals de Optimale Brandstofmix en het Meerjarenprogramma Stiller, Schoner en Zuiniger, als het gaat om het promoten van LPG-installaties in auto's? Zoals bekend is LPG schoner dan benzine en aanzienlijk schoner dan diesel. Omdat luchtvervuiling zoveel geld kost, stellen deze leden de vraag: waarom wordt er niet meer geld uitgetrokken binnen de stimuleringsregeling voor LPG-auto's?

Het derde lid van artikel 2, legt de bewijslast van emissievoorwaarden vast bij de fabrikant. Hoe wordt gecontroleerd of er geen fraude plaatsvindt? Is het ook niet mogelijk dat fabrikanten zullen inspelen op de stimuleringsregeling door de verkoopprijs te verhogen waardoor het stimuleringsbedrag teniet wordt gedaan, zo vragen deze leden.

Artikel 2, zevende lid, regelt de inwerktreding. Is het mogelijk dat bezitters van auto's geregistreerd in Nederland en toch woonachtig in het buitenland mogen profiteren van de MRB vermindering? Zal de volgende eigenaar van een schone auto ook van de MRB vermindering genieten?

Artikel 3

Met betrekking tot dit artikel merken de leden van de PvdA-fractie nogmaals op dat het onderscheid tussen diesel- en benzine-auto's opmerkelijk is. Waarom wordt dit onderscheid gemaakt? Is dit om de diesel-auto te ontzien?

Artikel 4

Het verbaast de leden van de CDA-fractie dat voor diesel-personenauto's het BPM-tarief omhoog gaat. Waarom is in een overgangsregeling deze verhoging van toepassing? Is er geen regeling te bedenken waarbij er geen verhoging van het BPM-tarief wordt gerealiseerd. Hoe verhoudt zich dit met de reeds eerder doorgevoerde verhoging van f 2000,- BPM verhoging op dieselpersonenauto's?

De voorzitter van de commissie,
Van Gijzel

De griffier van de commissie,
Janssen