

Vergaderjaar 2000–2001

27 660

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

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 11 mei 2001

In overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer volgt hierna de beantwoording van de in het verslag gestelde vragen.

Algemeen

Het verheugt mij dat de leden van de PvdA-fractie met grote instemming hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en dat de leden van de fracties van de VVD en van D66 in beginsel positief staan tegenover dit wetsvoorstel. Ook de leden van de fracties van het CDA en van de ChristenUnie hebben met belangstelling, respectievelijk waardering kennisgenomen van het wetsvoorstel.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de VVD-fractie hoe dit wetsvoorstel zich verhoudt tot het hele pakket aan voorstellen gericht op een combinatie van vergroening van de autobelastingen en verlaging van de motorrijtuigenbelasting zoals gevraagd in de motie Hofstra/Crone, merk ik het volgende op.

Zoals in de memorie van toelichting op de Tariefwet 2001 (kamerstukken II 2000/2001, 27 415, nr. 3) op blz. 5 en 6 is aangegeven, is in het kader van het meerjarenperspectief verlaging autobelastingen, binnen de prioriteitsafweging voor de begroting voor 2001, besloten tot een stimuleringsmaatregel voor schone auto's als eerste stap. Daarbij is voorts aangegeven dat een stimuleringsmaatregel voor zuinige auto's ook past binnen het meerjarenperspectief. De besluitvorming hierover is, zoals in die memorie van toelichting is aangekondigd, voorzien in het kader van de budgettaire ruimte die er voor lastenverlagingen is bij de begroting 2002; voorts zou bij de besluitvorming worden betrokken het onderzoek naar de effectiviteit van de verschillende varianten voor de stimulering van zuinige auto's dat is toegezegd bij de behandeling van de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid (kamerstukken II 1999/2000, 26 800, nr 1). Het rapport van dit onderzoek is door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 26 maart 2001 aan de Kamer aangeboden. De mogelijkheden voor de stimulering van zuinige auto's en de overige maatregelen in het kader van de lastenverlichting voor auto's worden dan ook betrokken bij de besluitvorming over het Belastingplan 2002.

De leden van de VVD-fractie en van de fractie van GroenLinks geven aan dat zij dit wetsvoorstel liever zouden bezien na ontvangst van het hele pakket voorstellen. De leden van de fractie van GroenLinks geven voorts te kennen de haast die wordt gesuggereerd in de memorie van toelichting niet te delen.

Ik moge hen wijzen op vorenstaande uiteenzetting over de stapsgewijze aanpak van de maatregelen zoals die bij de behandeling van de Tariefwet 2001 aan de orde is geweest en op grond waarvan de onderhavige stimuleringsmaatregel een plaats heeft gekregen binnen het kader van de begroting 2001. Het nagestreefde tijdspad hangt nauw samen met het tijdelijke karakter van de regeling. Hoe eerder zij in werking treedt, hoe effectiever de regeling is.

Zoals uit het vorenstaande moge blijken, dit naar aanleiding van de vraag van de leden van de CDA-fractie ter zake, vindt de besluitvorming over de stimulering van zuinige auto's plaats in het kader van de begroting 2002. Hierbij zij ook gewezen op het vorengenoemde onderzoek naar de effectiviteit van de verschillende varianten.

De leden van de CDA-fractie vragen voorts waarom de voorbereiding van het wetsvoorstel zo lang heeft geduurd. In de memorie van toelichting is een uiteenzetting over de technische complicaties gegeven. Het overleg met de brancheorganisaties en met de Dienst Wegverkeer (RDW) over de keuze van de voorwaarden en de implementatie daarvan in de geautomatiseerde bestanden van de RDW hebben meer tijd geleverd dan was voorzien met name omdat het uitgangspunt daarbij was dat geen onevenredig zware bewijslast zou worden gelegd op de branche en dat de uitvoering geautomatiseerd zou kunnen verlopen door een kentekengebonden codering. Bedacht moet worden dat de Europese typegoedkeuringen gebaseerd zijn op een veelvoud van deelcertificaten en dat auto's waarvoor in een andere lidstaat een typegoedkeuring is verleend in Nederland zonder nadere keuring moeten worden toegelaten op basis van de typegoedkeuring van die lidstaat. Noch de importeur, noch de RDW behoeft op het moment van toelating in Nederland over alle onderliggende documenten te beschikken.

De leden van de fractie van de ChristenUnie 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 maatregelen zal plaatsvinden. Voorts vragen deze leden of daarnaast inzicht kan worden gegeven in de maatregelen die worden genomen in andere (niet-Europese) landen, zoals bijvoorbeeld de Verenigde Staten (met name Californië).

Wat de andere lidstaten betreft is, voorzover bekend, alleen in Duitsland een vergelijkbare stimuleringsmaatregel genomen. In de Verenigde Staten, met name in Californië, wordt gewerkt met stringente normstellingen aan de emissie van auto's.

Met betrekking tot de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie waarop de verwachting is gebaseerd dat de nieuwe stimuleringsmaatregel de keuze van de koper voor een schone auto daadwerkelijk zal beïnvloeden, vooral als het gaat om lease- en zakelijke rijders van personenauto's en bestelauto's merk ik het volgende op.

Auto's die nu al aan de 2005-eisen voldoen, zijn duurder dan auto's die niet aan die eisen voldoen. Voor kopers kan dat een drempel opwerpen om zo'n schonere auto aan te schaffen. De onderhavige maatregel beoogt feitelijk een compensatie te bieden voor de meerkosten van een schonere auto, waardoor die financiële drempel voor de aanschaf van een schonere auto wordt weggenomen. Op grond van artikel 5 van Richtlijn nr. 70/220/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 maart

1970 inzake de onderlinge aanpassing van wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de luchtverontreiniging door gassen afkomstig van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen (PbEG L 76) mogen de stimuleringsbedragen niet hoger zijn dan de meerkosten. Ik zie geen reden te veronderstellen de maatregel in het segment van lease en zakelijke rijders minder effect zal sorteren. Ook daar zal van de stimuleringsregeling gebruik worden gemaakt.

In antwoord op de vraag van deze leden of het denkbaar is dat bij de vormgeving van een kilometerheffing zal worden meegewogen of een in gebruik zijnde auto voldoet aan de EU-2005 emissiegrenswaarden merken wij op dat mogelijkheden voor een gedifferentieerde kilometerheffing, bijvoorbeeld ook naar milieuspecificaties, worden gezien. Het probleem is echter dat er op dit moment geen precies inzicht bestaat in het emissieniveau (normen Euro-0 tot en met Euro-4) van de ruim 6 mln voertuigen. Vanaf 1999 registreert de RDW de milieukeurmerken van personenauto's, zodat pas op een termijn van ruim 10 jaar een redelijk nauwkeurig inzicht in de milieukeurmerken van het voertuigenpark bestaat.

1. Inleiding

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de PvdA-fractie waarom het onderhavige wetsvoorstel alleen ingaat op schone auto's en niet op een breed pakket van maatregelen met onder meer de stimulering van zuinige auto's, alsmede de daarmee samenhangende vragen, verwijs ik deze leden naar hetgeen daarover in de paragraaf Algemeen is gesteld. Er is hier geen sprake van tegenstellingen in beleidsprioriteiten maar van een stapsgewijze aanpak. De onderhavige stimuleringsregeling ziet op het tijdelijk – dat wil zeggen tot 1 januari 2005 – stimuleren van de zogenoemde schone auto's. In het kader van het Belastingplan 2002 zal besluitvorming plaats vinden over een stimuleringsregeling voor de aanschaf van zuinige auto's en over andere mogelijke maatregelen, zoals door deze leden genoemd.

Wat betreft de zogenoemde accessoiresregeling in de BPM neem ik aan dat deze leden doelen op het streven de zogenoemde accessoiresregeling om te bouwen in de richting van een faciliteit voor milieuvriendelijke en/of veiligheidsbevorderende accessoires. Ik merk daarbij op dat het daarbij gaat op het stimuleren van van fabriekswege ingebouwde voorzieningen die het milieu en de veiligheid dienen door de waarde van deze voorzieningen buiten de grondslag van de BPM te laten.

2. Schone auto's

2.1. De normen

De leden van de PvdA-fractie informeren of de Nederlandse definitie van de «2005-eisen» specifiek bedoeld is voor dieselauto's, die in het algemeen zuiniger maar niet schoner zijn dan benzine-auto's. Voorts vragen zij of de Nederlandse aanpak op dieselauto's nadelig is geweest voor innovatieve technieken, zoals het roetfilter. Tenslotte informeren deze leden naar de overeenkomstige situatie in andere EU-landen. In antwoord op deze vragen merk ik het volgende op.

De Nederlandse vertaling van de 2005-eisen is ingegeven door overwegingen van praktische uitvoerbaarheid van de regeling voor de auto-importeurs, de RDW en de belastingdienst. Het hanteren van het criterium van een B-goedkeuring had de voorkeur verdiend, ware het niet dat zoals in de toelichting is aangegeven in verschillende landen verschillende criteria worden gehanteerd om voor een B-goedkeuring in aanmerking te

komen. Met de specifieke eigenschappen van dieselauto's, zuinig maar niet zo schoon, heeft de gekozen Nederlandse definitie geen relatie. In de verhoging van de BPM van vorig jaar ter beperking van de groei van het aandeel dieselauto's in de nieuwverkoop is op verzoek van de Kamer, vooruitlopend op de onderhavige stimuleringsmaatregel, een voordeel ingebouwd voor dieselauto's waarvan de uitlaatgassen aan de grenswaarden voor 2005 voldoen. Van die stimulering gaat eerder een prikkel uit tot versnelling van de technologische innovatie dan dat die daardoor zou worden belemmerd. In de EU wordt heel divers omgegaan met de fiscale behandeling van benzine- en dieselauto's. Het aandeel dieselauto's loopt dan ook uiteen van slechts enkele procenten in bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk waar de accijnzen voor de verschillende motorbrandstoffen ruwweg gelijk zijn, tot meer dan de helft in landen waar een duidelijk lagere accijns op diesel niet of onvoldoende wordt gecompenseerd door andere belastingen. De door het verkeer veroorzaakte milieuoverlast is behalve van het aandeel dieselauto's ook afhankelijk van de intensiteit van het overige verkeer. Bovendien is de resulterende luchtkwaliteit mede afhankelijk van door andere bronnen veroorzaakte achtergrondconcentraties. De stad Parijs is een bekend voorbeeld van een gebied waar een hoog aandeel dieselauto's, in combinatie met andere ongunstige factoren, aanleiding is tot frequente en ernstige luchtkwaliteitsproblemen.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze en waar een autokoper in spé informatie kan inwinnen over welke auto's voldoen aan de stimuleringsnormen.

De importeurs zijn op dit moment doende zijn met het inventariseren van modellen die aan de criteria voor stimulering voldoen. Gelet op de signalen uit de branche is het mijn stellige verwachting dat die importeurs en fabrikanten die auto's op de markt brengen die aan de normen voldoen, de potentiële kopers zullen wijzen op het voordeel van de premie voor een «2005-auto».

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben enkele vragen bij het verstrekken van de vereiste documenten voor het aantonen van de gestelde voorwaarden voor schoon. Zoals ik in de paragraaf Algemeen heb opgemerkt, zijn de Europese typegoedkeuringen gebaseerd op een veelvoud van deelcertificaten. Auto's waarvoor in een andere lidstaat een typegoedkeuring is verleend, worden in Nederland zonder nadere keuring toegelaten op basis van de typegoedkeuring van die lidstaat. Noch de importeur, noch de RDW behoeft over alle onderliggende documenten te beschikken. Anders dan deze leden veronderstellen is bij de keuze van de normstelling niet uitgegaan van de mogelijkheid dat fabrikanten anders minder geneigd zouden zijn hun medewerking te verlenen maar is mede gezocht naar aansluiting bij gegevens en certificaten die voor zowel de importeurs als de RDW snel en eenvoudig te achterhalen zijn. Naar de mening van alle gesprekspartners bij de voorbereiding is dit zowel voor de zogenoemde standaardemissiegrenswaarden als voor de grenswaarden bij de zogenoemde koude test het geval. Wat betreft de informatieverplichting moet tevens bedacht worden dat een en ander niet voor elke auto afzonderlijk behoeft te worden aangetoond maar voor een bepaald type. Als de bewijsstukken door de RDW voor een bepaald type zijn geaccepteerd, geldt dit automatisch voor alle nieuwe kentekens voor dat type.

2.2. Milieu-effecten

De leden van de D66-fractie vragen wat het totale milieueffect op jaarbasis van deze maatregel is uitgaande van de verwachte verkopen. In de memorie van toelichting is reeds uiteengezet wat over de levensduur van

een «2005-auto» de emissiereducties zijn ten opzichte van een voertuig dat voldoet aan de 2000-normen (Euro 3). Bij deze berekening is uitgegaan van een levensduur van 13 jaar en een jaarlijks emissievoordeel per auto van respectievelijk 12,75 kg CO, 0,9 kg HC en 0,27 kg NO_x voor een benzineauto. Voor een dieselauto is gerekend met een jaarlijks emissievoordeel van 0,32 kg CO, 0,07 kg HC, 5,6 kg NO_x en 0,35 kg deeltjes. Op basis van de in de memorie van toelichting genoemde, geschatte aantallen verkopen van «2005-auto's» in de jaren 2001–2004 is de totale emissiereductie op jaarbasis (in 1000 kg) als volgt:

	2001	2002	2003	2004
CO	152	1 363	3 480	6 952
HC	11	97	248	497
NO _x	9	122	381	867
Deeltjes	1	6	20	46

De leden van de fractie van GroenLinks missen in de memorie van toelichting informatie over de effectiviteit van de stimuleringsmaatregel. In dat verband vragen deze leden voorts of de stimuleringsmaatregel ook invloed zal hebben op de productieplanning. Voor een beoordeling van het wetsvoorstel vragen deze leden meer duidelijkheid te verschaffen over de milieueffectiviteit.

Ik onderschrijf de mening van de leden van deze fractie dat het effect van de maatregel wordt bepaald door het aantal auto's dat al aan de 2005-normen voldoet, dat extra worden verkocht in plaats van auto's die aan de 2000-normen voldoen. In de memorie van toelichting is een raming opgenomen van aantallen te verkopen «2005-auto's» in de jaren 2001–2004. Een deel daarvan zou naar alle waarschijnlijkheid ook zonder een stimuleringsmaatregel worden verkocht. Hoe groot dat deel is, is niet aan te geven. Dat is onder meer afhankelijk van de mate waarin fabrikanten/importeurs ook zonder deze stimuleringsmaatregel «2005-auto's» vervroegd op de markt zouden brengen. Naar onze verwachting zullen fabrikanten als gevolg van de maatregel er toe over gaan hun modellen eerder dan gepland op basis van de Europese regelgeving aan de emissie-eisen voor 2005 te laten voldoen. De hogere fabricagekosten die gemoeid zijn met de voorzieningen om een auto aan deze eisen te laten voldoen, worden immers gecompenseerd door de premie die de koper voor zo'n duurdere auto ontvangt. In verband hiermee kan geen exact antwoord worden geven op de vraag hoeveel de verkoop van «2005-auto's» als gevolg van de premie zal toenemen. Om die reden is er voor gekozen in de memorie van toelichting aan te geven wat de milieueffecten zijn van een individuele keuze voor een «2005-auto» in plaats van een auto die voldoet aan de 2000-normen. De maatregel zal naar verwachting vooral een prikkel vormen om in plaats van een minder schone auto een schone auto te kopen, dat wil zeggen substitutie en geen additionele aankopen.

Ik heb met belangstelling kennisgenomen van opmerking van deze leden met betrekking tot het toetsingskader van fiscale instrumenten wat betreft hun milieueffectiviteit.

Zoals in de paragraaf Algemeen is aangegeven, zijn in de Begroting 2001 middelen gereserveerd voor de onderhavige stimuleringsmaatregel. Bij dit soort stimuleringsmaatregelen is het bijzonder moeilijk een vergelijking te maken tussen de situatie waarin niet wordt gestimuleerd en de situatie waarin wel wordt gestimuleerd. Wat betreft de milieueffecten heb ik hiervoor aangegeven wat die naar verwachting zullen zijn, uitgaande van de verkoopverwachtingen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen in hoeverre de kwaliteitseisen van benzine en dieselolie een rol spelen.

Formeel is er geen relatie met het al dan niet voldoen aan de 2005-eisen. De uitlaatgastest van de auto's waarop de typegoedkeuring is gebaseerd, wordt uitgevoerd met speciale testbrandstoffen. De brandstoffen waarop de auto's naderhand in de praktijk rijden hebben natuurlijk wel enige invloed op de samenstelling van de uitlaatgassen. Het is echter zeker niet zo dat het gebruik van een «2005-brandstof» van een «2000-auto» een «2005-auto» maakt of dat het gebruik van een «2000-brandstof» van een «2005-auto» een «2000-auto» maakt.

De verschillen tussen de specificaties van «2000-brandstoffen» en «2005-brandstoffen» betreffen vooral het zwavelgehalte. Het is denkbaar dat, om aan de 2005 grenswaarden te voldoen, met name bij dieselauto's technieken nodig zijn die alleen goed functioneren in combinatie met dieselolie met een zeer laag zwavelgehalte. Door de algemene beschikbaarheid van zwavelarme dieselolie in Nederland sinds begin 2001 en later in 2001 in de ons omringende landen is aan deze voorwaarde voldaan.

2.3. Stimuleringsbedragen

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de omvang van de stimuleringsbedragen is bepaald.

Deze bedragen zijn gebaseerd op de kosten die de fabrikanten moeten maken om een auto aan de 2005-eisen te laten voldoen. Deze benadering is ingegeven door de bepaling in de richtlijn dat het stimuleringsbedrag niet hoger mag zijn dan de meerkosten van de voorzieningen die nodig zijn om een auto aan de emissie-eisen voor 2005 te laten voldoen. Het niveau van de stimuleringsbedragen ligt voor dieselauto's beduidend hoger dan voor benzineauto's. Dit is een gevolg van het feit dat fabrikanten voor een dieselauto meer inspanningen moeten verrichten om de norm te halen en heeft niets te maken met – deze leden informeren daarvoor – de wens van de autobrancheorganisaties om de verhoogde BPM te verzachten.

Met betrekking tot de vraag van deze leden naar de reden voor de voorgestelde wijze van een aparte uitkering van het stimuleringsbedrag aan de koper van een nieuwe auto merk ik op dat deze constructie bewust gekozen is vanwege effectiviteitsoverwegingen. In de eerste plaats is uit het hiervoor genoemde onderzoek naar stimulering van zuinige auto's gebleken dat een premie die rechtstreeks ten goede komt aan de koper het meest effectief is. De mogelijkheid om gedurende een aantal belastingtijdvakken voor de MRB het stimuleringsbedrag met de te betalen MRB te verrekenen totdat het maximum bereikt zou zijn, is ook bezien maar stuitte op zeer grote uitvoeringstechnische bezwaren. Dit zou bijvoorbeeld inhouden dat een auto gedurende een aantal tijdvakken, afhankelijk van de gewichtsklasse, moet worden gevolgd. Ik moge deze leden voorts verwijzen naar mijn antwoord op een desbetreffende vraag bij artikel 2.

Met betrekking tot de vraag van de leden van de VVD-fractie naar een overzicht van auto's (type en klasse) die nu reeds aan de criteria voor stimulering voldoen, merk ik op dat de importeurs en fabrikanten op dit moment druk doende zijn met hun inventarisatie. Wat dit aspect betreft moge ik deze leden voorts verwijzen naar mijn antwoord op een desbetreffende vraag van de leden van de D66-fractie in paragraaf 2.1.

De vraag van de leden van de D66-fractie of de stimuleringsbedragen gelijk zijn aan de maximale kosten om een auto aan de strengere normen te laten voldoen beantwoord ik bevestigend.

2.4. De methodiek

De leden van de CDA-fractie vragen naar de consequenties voor het aan de MRB gekoppelde stimuleringsbedrag als bij een kilometerheffing bijvoorbeeld de MRB zou worden afgeschaft.

Het gaat hierbij om een premie die op zich los staat van de verschuldigde MRB (zie artikel 2, eerste lid, laatste volzin). Het gaat om een administratieve koppeling aan een fiscaal middel. Bovendien heeft deze stimuleringsregeling een tijdelijk karakter en zal zij per 1 januari 2005 vervallen.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de «generieke stimuleringsregeling» inhoudt die de tijdelijke stimuleringsregeling zal vervangen. Met de «generieke stimuleringsregeling» is bedoeld de nu voorliggende maatregel. De term «generiek» is gebruikt om aan te duiden dat de regeling zowel geldt voor benzine- als dieselpersonenauto's, dit in tegenstelling tot de huidige stimuleringsregeling voor «2005-dieselpersonenauto's» op grond van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen. Met de term generiek is niet bedoeld te zeggen dat de tijdelijke regeling in 2005 vervangen wordt door een structurele stimulering; dat zou op basis van de EU-regelgeving ook niet mogelijk zijn.

3. Budgettaire en overige aspecten

Naar aanleiding van de vragen van de PvdA-fractie en van de VVD-fractie over de budgettaire consequenties van de onderhavige maatregel merk ik op dat de met deze maatregel gemoeide belastingderving als partiële uitvoering van de motie Hofstra/Crone is opgenomen in de begroting voor het jaar 2001 en in de meerjarenramingen. Verwezen zij ook naar de tabel op blz. 2 van de memorie van toelichting bij de Tariefwet 2001 (kamerstukken II 2000/2001, 27 415, nr. 3). De onderhavige stimuleringsmaatregel wordt niet gefinancierd door een lastenverzwaring voor niet-schone auto's.

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts of er wellicht geldt over blijft voor het jaar 2002. Ik neem aan dat deze leden hierbij doelen op het feit dat bij het Belastingplan 2001 voor 2001 een bedrag van 50 mln gereserveerd was, welk bedrag op basis van bijgestelde verkoopprognoses te hoog bleek te zijn. Het verschil tussen het gereserveerde bedrag en de bijgestelde raming is verwerkt in het totaal van de belastingmeevallers.

Naast deze lastenverlichting, de leden van de VVD-fractie vragen daarnaar, is in het kader van het belastingplan 2001 een lastenverlichting ingevoerd door een verlaging van de hoofdsom van de MRB met 6,9% (310 mln). Welk bedrag zal worden ingezet voor lastenverlichting voor auto's in 2002 zal in het kader van de Begroting 2002 worden beslist.

De leden van de VVD-fractie vragen tenslotte of de passage over de motie Remak kan worden voorzien van een financiële vertaling en wanneer de volledige vergelijking over twaalf maanden kan worden gemaakt. Voor de volledige vergelijking over twaalf maanden zijn de verkoopcijfers tot en met de maand april 2001 nodig. Deze komen binnen enkele weken ter beschikking. Alsdan zal de volledige vergelijking met inbegrip van de financiële vertaling kunnen worden gemaakt. Ik geef er dan ook de voorkeur aan nadat ik inzicht heb in verkopen over de volledige periode van twaalf maanden het volledige beeld te maken van de financiële vertaling en dit aan de Kamer te verstrekken in het kader van het Belastingplan 2002.

Artikel 2

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom is gekozen voor aansluiting bij de MRB als instrument voor deze stimuleringsregeling. Vooropgesteld zij dat de maatregel het karakter van een premie bij de aanschaf van een nieuwe auto moest krijgen. Deze methode heeft, zoals ook is gebleken uit het onderzoek naar de mogelijke varianten voor de stimulering voor zuinige auto's, een groter effect dan een methode waarbij de «premie» wordt verwerkt in de tariefstructuur en slechts geleidelijk over een langere periode ter beschikking komt van de autokoper. Voor de uitbetaling van de «premie» stonden twee instrumenten ter beschikking, de MRB en de BPM. Aangezien ook bestelauto's onder de stimuleringsregeling vallen en bestelauto's niet onder de BPM vallen, is gekozen voor het enig mogelijke instrument dat voor zowel personenauto's als bestelauto's toepasbaar is. Ik ben niet van mening dat hiermee de indruk zou worden gewekt dat de MRB een verouderd instrument zou zijn.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de verhouding tussen deze stimuleringsregeling en andere nota's, zoals de Optimale brandstofmix en het Meerjarenprogramma Stiller, Schoner en Zuiniger waar het gaat om het promoten van het rijden op LPG. Voorts vragen zij waarom er niet meer geld wordt uitgetrokken binnen de stimuleringsregeling voor LPG-auto's.

De onderhavige stimuleringsregeling beoogt brandstofneutraal te zijn. Zoals elders al opgemerkt dienen de stimuleringsbedragen uitsluitend ter compensatie van de hogere kosten van auto's die nu reeds aan de eisen van 2005 voldoen. Bij dieselauto's zijn meer inspanningen en dus hogere kosten gemoeid met het voldoen aan die 2005-eisen dan bij benzine- en LPG-auto's. In het geval van (af-fabriek) LPG-auto's die zowel op benzine als op LPG kunnen rijden, en dat zal naar verwachting de regel zijn, moet zowel op benzine als op LPG aan de 2005 grenswaarden worden voldaan. De (meer)kosten die daarmee gemoeid zijn, zullen niet wezenlijk afwijken van die van een benzine-auto die aan de 2005-eisen voldoet. Het toekennen van een hoger bedrag dan de feitelijke (gemiddelde) meerkosten zou op gespannen voet staan met de bepaling in de EU-richtlijn, die voorschrijft dat fiscale stimulering niet verder mag gaan dan (maximaal) het compenseren van de meerkosten.

Naar aanleiding van de vraag van deze leden op welke wijze wordt gecontroleerd op de emissiegrenswaarden en of er geen fraude plaats kan vinden, merk ik op dat de noodzakelijke emissiegegevens vast worden gelegd in officiële EU-certificaten op basis waarvan de typegoedkeuringen worden verleend.

Wat betreft de vraag van deze leden of het niet mogelijk is dat fabrikanten en importeurs in hun prijsstelling rekening houden met de stimuleringsregeling en daarmee het stimuleringseffect ongedaan zouden maken, merk ik op dat ik uiteraard geen invloed heb op de prijsstelling maar dat ik bij de voorbereidende gesprekken over de vormgeving en uitwerking van de regeling niet de indruk heb gekregen dat dergelijke handelingen zullen plaats vinden. Tenslotte is voor een methodiek gekozen die niet de prijsstelling van de auto fiscaal beïnvloedt maar waarbij het voordeel rechtstreeks wordt uitgekeerd aan de autokoper.

Tenslotte vragen deze leden of het mogelijk is dat in het buitenland woonachtige bezitters van in Nederland geregistreerde auto's kunnen profiteren van de regeling en of ook een volgende eigenaar de vermindering geniet.

Zoals hiervoor al is aangegeven is gekozen voor een methodiek waarbij het stimuleringsbedrag in een keer (dus eenmalig) wordt uitgekeerd bij de eerste tenaamstelling van het kenteken van de nieuw aangeschafte auto. De tweede eigenaar komt dus niet in aanmerking voor de «premie». Wat betreft de in het buitenland woonachtige personen die aldaar gerechtigd zouden zijn met een in Nederland geregistreerde auto te rijden, geldt dat zij in Nederland belastingplichtig zijn voor de MRB en derhalve in aanmerking komen voor de stimuleringsregeling.

Artikel 3

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom hier onderscheid is gemaakt tussen benzine- en dieselauto's en of dit onderscheid is gemaakt om de dieselauto te ontzien. In antwoord hierop merk ik op dat deze aanpassing inhoudelijk slechts betreft het vervallen van het huidige verschil in het BPM-tarief tussen dieselpersonenauto's die niet en die wel voldoen aan de 2005-emissienormen. De daarmee beoogde stimulering van de «2005-dieselauto» is, zoals hiervoor al is opgemerkt, opgenomen in de nu voorliggende stimuleringsmaatregel.

Artikel 4

Naar aanleiding van de vragen van de leden van de CDA-fractie over het BPM-tarief voor dieselpersonenauto's merk ik het volgende op. Bij de verhoging van het BPM-tarief voor dieselpersonenauto's per 1 mei 2000 met f 2000, is die verhoging verminderd met f 1200 voor dieselpersonenauto's die reeds voldeden aan de 2005-emissiegrenswaarden. Deze vermindering vormde een voorloper op de thans voorgestelde stimuleringsmaatregel. Aangezien alle dieselpersonenauto's die aan de 2005-emissiegrenswaarden voldoen vanaf het inwerkingtreden van de thans voorgestelde regeling in aanmerking komen voor de «premie» (in 2001 van f 1212) via de MRB vervalt de vermindering van f 1200 via de BPM. Aangezien via de overgangregeling in de Wet BPM voor alle dieselpersonenauto's waarvoor voor het tijdstip van inwerkingtreding een kenteken is opgegeven dat na dat tijdstip te naam wordt gesteld, de BPM-vermindering nog wordt toegepast, zouden zonder een nadere voorziening deze auto's ook in aanmerking komen voor de «premie» van f 1212 via de MRB.

De Staatssecretaris van Financiën,
W. J. Bos