

Vergaderjaar 2018–2019

**32 800**

## **Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)**

**Nr. 47**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 14 december 2018

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Financiën over de brief van 5 juli 2018 over de tussentijdse Evaluatie van de Wet uitwerking Autobrief II en inzake de problematiek rondom de BPM en parallelimport van gebruikte auto's (Kamerstuk 32 800, nr. 44) en over de brief van 19 oktober 2018 over het onderzoek van TNO naar de WLTP-testmethode en BPM (Kamerstuk 32 800, nr. 46).

De vragen en opmerkingen zijn op 2 november 2018 aan de Staatssecretaris van Financiën voorgelegd. Bij brief van 13 december 2018 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Freriks

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD***

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de evaluatie Wet uitwerking Autobrief II en parallelimport in relatie tot de belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM). Deze leden hebben een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie vragen naar een overzicht van de verschillende regelingen en fiscale prikkels van de afgelopen tien jaar en een overzicht per jaar van het aantal nieuwe auto's (onderverdeeld naar de verschillende categorieën zoals brandstof, (semi-)elektrisch, waterstof enz.) en de geïmporteerde auto's (ook onderverdeeld naar de hiervoor genoemde categorieën).

Kan de Staatssecretaris een toelichting geven op het standpunt dat de BPM-grondslag is gestabiliseerd? Kan de Staatssecretaris ook ingaan op hoe de positie van Nederland zich verhoudt tot die van de landen om ons heen? Deze leden lezen dat het niet goed mogelijk is om onderscheid te maken tussen het precieze aandeel van technologische vooruitgang en het aandeel van veranderende consumentenvoorkeuren. Als dit onderscheid niet goed te maken is, op welke manier wil de Staatssecretaris dan op een gerichte manier sturen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen? De Staatssecretaris verwijst een aantal keren naar de veranderende consumentenvoorkeuren die niet alleen invloed hebben op het wagenpark maar ook op belastingopbrengsten, milieu en klimaatdoelstellingen. Kan de Staatssecretaris aangeven op welke manier hierop in de evaluatie en/of het beleid geanticipeerd wordt en hoe dit meetbaar wordt gemaakt?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de ontwikkeling van volledig elektrische auto's (EV's) achterloopt op de raming. De Staatssecretaris geeft hiervoor verschillende oorzaken. Kan de Staatssecretaris aangeven of hij in de raming en toelichting rekening gehouden heeft met gedragseffecten? Zo ja, kan hij aangeven met welke gedragseffecten hij heeft gerekend en wat betekent dit voor de ontwikkeling van het EV-wagenpark? Kan de Staatssecretaris aangeven wat de te verwachten gevolgen zijn voor de korting van de bijtelling van de voorgestelde begrenzing van EV's vanaf 1 januari 2019 tot een catalogusprijs van € 50.000? Kan de Staatssecretaris een toelichting geven op het markt-aanbod van EV's?

De leden van de VVD-fractie vragen aan te geven hoeveel fiscale subsidie nu in totaal naar vergroening is gegaan. Deze leden vragen over welke posten dit verdeeld is. De leden van de aan het woord zijnde fractie vragen of een tabel van de ontwikkeling van de totale fiscale subsidie voor de laatste tien jaar gegeven kan worden. Zij vragen ook of een tabel gegeven kan worden met de verschillende posten waarbinnen deze fiscale prikkels hebben plaatsgevonden, en de ontwikkeling hiervan in de afgelopen tien jaar.

De leden van de VVD-fractie vragen of de fiscale stimulering in omliggende landen, zoals Duitsland, België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk gegeven kan worden.

Kan de Staatssecretaris uiteenzetten wat er zorgt voor de verhoging in BPM voor precies dezelfde auto's na 1 september 2018?

De leden van de VVD-fractie vragen of een uitputtende lijst van alle beleidsmatige mutaties in de autobelastingen in de periode 2016–2021 gegeven kan worden, hierbij ook mogelijk doorwerkend beleid uit voorgaande kabinetten meenemend.

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel plug-in hybride auto's (PHEV's), hybride-elektrische auto's (HEV's) en EV's de afgelopen vijf jaar zijn verkocht. Wat voor percentage was dit van de totale autoverkoop? Kan dit vergeleken worden met onze buurlanden? Wat is de verwachting van het aantal EV's als percentage van de nieuwverkoop voor de komende paar jaar?

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de verkoop van EV's gevoelig is voor fiscale prikkels. Wat is de prijselasticiteit van EV's, vergeleken met fossiele voertuigen?

De leden van de VVD-fractie vragen welke vormen van stimulering het meest tot overstimulering hebben geleid. Welke fiscale posten kennen juist relatief weinig overstimulering?

De leden van de VVD-fractie vragen of de totale opbrengst uit het autodomein voor de laatste tien jaar gegeven kan worden? Kan deze opbrengst ook geschoond van de stand van de conjunctuur gegeven (of geschat) worden?

De leden van de VVD-fractie vragen wat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot geweest was als er geen vorm van fiscale stimulering gegeven was. Wat is de marginale CO<sub>2</sub>-reductie van extra geld? Kan deze gegeven worden? Zijn hierbij ook afnemende meeropbrengsten? Zo ja; wanneer treden die op?

De leden van de VVD-fractie vragen met hoeveel (het gebruik of de aanschaf van) een auto duurder wordt wanneer de totale BPM- en motorrijtuigenbelasting (MRB)-opbrengsten (evenredig versleuteld over de verschillende tarieven) beleidsmatig met 1% toenemen.

De leden van de VVD-fractie vragen welke mogelijkheden er zijn om budgettair neutraal binnen de huidige BPM en MRB te schuiven om zuinige auto's meer te stimuleren.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de stijging van 450 miljoen euro aan BPM-inkomsten zich verhoudt tot de toegezegde BPM-afbouw in relatie tot het voornemen te komen tot een budgettaire neutraliteit?

De leden van de VVD-fractie vragen met hoeveel de verkoop van elektrische of zuinige voertuigen toeneemt wanneer de fiscale stimulering via de volgende posten, ceteris paribus, wordt verdubbeld. Welke post zorgt voor de meest efficiënte stimulering: de BPM, de MRB of de bijtelling? Kan dit worden toegelicht?

De leden van de VVD-fractie vragen welke vormen van stimulering via subsidies of aankooptoeslagen er zijn. Kan een uitputtende lijst gegeven worden?

De leden van de VVD-fractie vragen welke soorten auto's precies als nulemissieervoer worden gezien. Geldt dit ook voor PHEV's?

De leden van de VVD-fractie vragen of stimulering via subsidies aan de uitgavenkant niet soms te verkiezen zijn boven subsidies aan de inkomstenkant (fiscale subsidies). Deze leden vragen waarom er desondanks toch relatief veel gebruik gemaakt wordt van fiscale subsidies.

De leden van de VVD-fractie ontvangen verschillende zorgen over de periode tot 1 januari 2020 aangezien de verwachting is dat dan pas een op de Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP)-waarde

gebaseerde BPM- tabel wordt ingevoerd. Kan de Staatssecretaris nogmaals uiteenzetten wat de redenen zijn dat hij het onmogelijk acht eerder dan 1 januari 2020 met een aangepaste, op WLTP-waarde gebaseerde, BPM tabel te komen?

De leden van de VVD-fractie hebben een aantal zorgen over het voornemen de teruggaafregeling van de BPM voor taxi's en openbaar vervoer vanaf 1 januari af te schaffen. Voor welk type taxi's geldt deze afschaffing? Kan de afschaffing van de teruggaveregelings voor aanbieders van zorgvervoer leiden tot een totale afname- en een achteruitgang van de kwaliteit van het zorgvervoer? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe wil de Staatssecretaris deze achteruitgang voorkomen?

De leden van de VVD-fractie vragen of het totale wagenpark uitgesplitst kan worden in een frequentietabel naar uitstoot. Hoeveel «vervuilende» auto's rijden er nog op de weg? Hoe is dit de afgelopen jaren veranderd?

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel winst nog te halen is uit het vernieuwen van het wagenpark. Deze leden vragen verder hoeveel winst nog te halen is uit het van de weg halen van de meest vervuilende auto's. Hoeveel CO<sub>2</sub>-reductie levert het op het wanneer totale wagenpark 10% zuiniger wordt? Is deze afname in CO<sub>2</sub>-uitstoot lineair? Hoeveel CO<sub>2</sub>-reductie levert het op wanneer de 10% meest onzuinige auto's van de weg zouden worden gehaald? Hoeveel CO<sub>2</sub>-reductie levert het op als de 1% meest onzuinige wagens van de weg worden gehaald?

De leden van de VVD-fractie vragen wie op dit moment in het bezit zijn van de meest onzuinige auto's. Als geen eenduidige definitie van «onzuinige auto» beschikbaar is, kan uitgegaan worden van een auto die meer CO<sub>2</sub>-uitstoot dan de gemiddelde auto. Zijn daar speciale bedrijven, personen of instanties voor aan te wijzen? Hoeveel onzuinige auto's zijn in het bezit van de overheid?

De leden van de VVD-fractie vragen wat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot is van een auto in het totale wagenpark. Hoe verhoudt zich dit tot een nieuwverkochte auto? Kunnen deze twee cijfers voor alle lidstaten van de EU gegeven worden? Wat is de verwachte CO<sub>2</sub>-reductie van MRB-toeslag?

De leden van de VVD-fractie vragen of meer informatie gegeven kan worden over de regeling voor youngtimers. Wat is de budgettaire opbrengst van deze regeling? Hoe heeft deze zich ontwikkeld de afgelopen jaren? Hoe effectief en efficiënt is deze regeling? Leidt de regeling niet tot schadelijke neveneffecten?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom het aantal verkochte EV's structureel achterloopt op de raming uit de Autobrief II. Kunnen de oorzaken daarvoor gegeven worden? Als nu opnieuw geraamd zou moeten worden, wat is dan de beste nieuwe raming? Als deze cijfers niet beschikbaar zijn, kan dan een nieuwe raming gevraagd worden en kan deze apart naar de Kamer gezonden worden?

De leden van de VVD-fractie vragen of de conclusie uit de Autobrief II nog steeds overeind blijft dat PHEVs niet als vergroenend worden beschouwd? Kan hierbij ingegaan worden op het feit dat een PHEV minder CO<sub>2</sub>-uitstoot? Er valt dus toch vergroeningswinst te halen uit een overschakeling van conventionele auto's naar PHEVs?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris voornemens is de teruggaafregeling met betrekking tot vloeibaar gemaakt aardgas (LNG) niet te verlengen terwijl uit onder andere het rapport «Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen»<sup>1</sup> blijkt dat de teruggaafregeling positieve milieu en klimaateffecten met zich mee brengt, dat hierdoor ook de administratieve lasten laag blijven en dat tot slot ondernemers de meeste investeringszekerheid krijgen bij continuering van deze teruggaafregeling. Wat heeft de Staatssecretaris doen besluiten de bevindingen uit eerder genoemde rapport te overrulen? Uiteindelijk heeft het Ministerie van Financiën zelf de opdracht gegeven tot het rapport.

De leden van de VVD-fractie constateren dat volgens de wetenschappers in het rapport «Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen» de LNG teruggaafregeling een positief effect heeft op het milieu en klimaat, terwijl de Staatssecretaris spreekt van een relatief beperkt effect. Deze leden vinden deze in hun ogen uiteenlopende woordkeuze op zijn minst bijzonder. Hoe verklaart de Staatssecretaris dit verschil in bevindingen?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de Staatssecretaris schrijft dat hij van plan is om bij de taxaties van tweedehands importauto's meer te kijken naar een onafhankelijk taxatie-instituut. Wanneer verwacht de Staatssecretaris de Kamer hierover verder te informeren? Verwacht de Staatssecretaris dat hier extra kosten aan vast zullen zitten? Zo ja, hoeveel? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris de Kamer kan informeren over de manier van taxeren van andere EU-lidstaten naast Denemarken.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de actuele cijfers van de parallelimport zijn. Wat is het percentage van de parallelimport waarop Nederland geen btw kan heffen? Hoeveel inkomsten loopt de Nederlandse staat hierdoor mis? Is de Staatssecretaris voornemens deze nadelige effecten van de huidige regelgeving te verhelpen? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Heeft de Staatssecretaris gegevens over de parallelimport van omliggende landen als Duitsland en België? Zijn deze gegevens vergelijkbaar met de Nederlandse parallelimport of zijn hier grote verschillen tussen te zien? Zo ja, hoe verklaart de Staatssecretaris deze verschillen? Zo nee, in welke mate acht de Staatssecretaris Europese afspraken hieromtrent mogelijk?

De leden van de VVD-fractie vragen welk bijtellingspercentages Nederland hanteert. Deze leden zien in een verlaging van de belastingen in de eerste twaalf maanden op nieuwe auto's een mogelijkheid om de vergroeningsmaatregelen in de sector te stimuleren. Deelt de Staatssecretaris de mening van de leden van de VVD-fractie dat nieuwere auto's beter voor het milieu zijn en dat het om die reden wenselijker is dat de consument een nieuwere auto koopt?

De leden van de VVD-fractie vragen welke overheidsinstellingen er op dit moment betrokken zijn bij de parallelimport van auto's. Kan de Staatssecretaris een inzicht geven in het proces en de samenwerking tussen deze overheidsinstellingen?

Wat zijn de effecten van een mogelijk versnelde afbouw van de BPM in relatie tot een gelijk internationaal speelveld?

---

<sup>1</sup> Bijlage bij Kamerstuk 32 800, nr. 45.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV**

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Evaluatie Wet uitwerking Autobrief II en parallelimport in relatie tot de BPM.

Naar aanleiding daarvan brengen de leden van de PVV-fractie het volgende naar voren.

Met de fiscale subsidieregelingen om het gebruik van hybride auto's te stimuleren is ruim 6 miljard euro belastinggeld weggeven voordat de vorige Staatssecretaris erachter kwam dat er geen enkel «klimaateffect» was.

Allereerst vragen de leden van de PVV-fractie hoeveel euro's er tot vandaag zijn gebruikt om het emissievrij rijden te stimuleren.

Kan de Staatssecretaris ook aangeven hoeveel millimeter zeestijging er tot vandaag is voorkomen?

Voorts vragen de leden van de PVV-fractie een reactie op het feit dat na het afschaffen van de subsidieregeling voor hybride auto's de verkoopcijfers in elkaar gestort zijn.

De leden van de PVV-fractie willen graag weten of er belastinggeld kan worden teruggevraagd indien deze gesubsidieerde auto's worden verkocht aan het buitenland.

Verder constateren de leden van de PVV-fractie dat het voorgenomen beleid van de Staatssecretaris om de BPM af te bouwen niet echt succesvol is aangezien de BPM inkomsten in 2017 ruim 450 miljoen euro hoger waren dan in 2016.

Deze leden vragen zich af wat de Staatssecretaris gaat doen met het teveel opgehaalde geld en of hij nu de kosten voor de automobilist gaat verlagen.

Ook willen de leden van de PVV-fractie graag weten waarom de teruggaafregeling voor de BPM niet voor alle bestelbussen verdwijnt. Wordt het technisch mogelijk om voor het zorgvervoer een andere regeling te maken dan voor «gewone» taxi's?

Ten slotte vragen de leden van de PVV-fractie op welke manier het realiseerbaar is om de overgang van de New European Driving Cycle (NEDC) naar de WLTP budgetneutraal te laten verlopen.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA**

De leden van de CDA-fractie merken op dat de regering in 2009 en 2011 twee publicaties deed verschijnen over het bevorderen van elektrisch rijden.

- De brief van 3 juli 2009 van de Minister van Verkeer en Waterstaat over het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden<sup>2</sup>;
- Plan van aanpak elektrisch vervoer: «Elektrisch rijden in de versneling»<sup>3</sup>

Kan de Staatssecretaris aangeven wat in beide plannen de doelstellingen waren voor elektrisch rijden in 2018 en hoeveel geld de overheid daarvoor zou uitgeven? En kan de Staatssecretaris aangeven of die doelstelling (aantal verkochte auto's etc.) gehaald is en hoeveel geld er werkelijk is uitgegeven via (belasting)subsidies tussen 2010 en nu?

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 145.

<sup>3</sup> Bijlage 2 bij Kamerstuk 33 043, nr. 1.

Heeft de Staatssecretaris een verklaring waarom de doelstellingen volstrekt niet gehaald zijn, maar de kosten een veelvoud zijn geworden, zo vragen de leden van de CDA-fractie. En heeft de Staatssecretaris een idee hoe dat in de toekomst voorkomen gaat worden?

De leden van de CDA-fractie danken de Staatssecretaris dat hij voor het eerst met een analyse over de parallelimport komt en een aantal maatregelen, die nog dit jaar uitgewerkt zullen worden. Voordat deze leden ingaan op de maatregelen hebben zij nog een aantal vragen.

Hoe vaak is bezwaar en beroep ingesteld tegen de waardering in de jaren 2015, 2016, 2017 en 2018?

Op hoeveel procent van de getaxeerde auto's wordt geclaimd dat er schade is in 2015, 2016, 2017 en 2018?

In hoeveel procent van de bezwaarzaken heeft binnen de termijn van zes dagen de vereiste fysieke controle plaatsgevonden in 2015, 2016, 2017 en 2018?

Hoeveel mensen gaan in bezwaar tegen de eigen aangifte in de jaren 2015, 2016, 2017 en 2018?

Hoeveel proceskostenvergoedingen moest de staat betalen in 2015, 2016, 2017 en 2018 en om welke bedragen ging het?

De leden van de CDA-fractie missen een schatting van het totale belang van de parallelimport. Wat is het totale bedrag van de geïmporteerde auto's in elk van de afgelopen vier jaar?

Begrijpen deze leden het goed dat wanneer een auto geïmporteerd wordt, de Nederlandse staat geen btw heft over de import van auto's. Hoeveel omzetbelasting loopt Nederland hierdoor mis?

Behalve dat auto's geïmporteerd worden, worden ook dik 200.000 auto's geëxporteerd. Hoeveel BPM-teruggave vindt er plaats op geëxporteerde auto's, zo vragen de leden van de CDA-fractie. En kan de Staatssecretaris zeggen of zich hier ook problemen voordoen met waarderingsgrondslagen?

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen over de specifiek voorgestelde maatregelen: Wanneer is een voorstel tot een onafhankelijk taxatie-instituut klaar? Is er ook een doelstelling voor het maximaal aantal geïmporteerde auto's?

Het pakket is een start, maar het lijkt onvoldoende om echt een omslag te bewerkstelligen. Welke andere maatregelen zijn tot nu toe overwogen om het probleem van de parallelimport aan te pakken, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de Staatssecretaris nog steeds zijn belofte niet nakomt om de overgang naar de WLTP-testmethode budgettair neutraal uit te voeren.

De leden van de CDA-fractie wijzen daarbij op de volgende citaten van de Staatssecretaris en zijn ambtsvoorgangers:

- «Ik zet mij in om de BPM-opbrengst (op macroniveau) niet te laten stijgen als gevolg van de WLTP».<sup>4</sup>
- «Het kabinet zet zich in om de totale BPM-opbrengst niet te laten stijgen als gevolg van de WLTP testmethode».<sup>5</sup>
- «Het kabinet gaat bij deze technische omzetting uit van budgettaire neutraliteit».<sup>6</sup>

<sup>4</sup> Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 1401.

<sup>5</sup> Kamerstuk 32 800, nr. 46.

<sup>6</sup> Kamerstuk 34 553, nr. 5.

Deze leden vragen de Staatssecretaris op welke wijze hij zich tot nu toe heeft ingezet om de BPM-opbrengst niet te laten stijgen door de nieuwe testmethode.

De leden van de CDA-fractie wijzen de regering op haar eerdere toezeggingen, namelijk:

- «Het kabinet gaat bij deze technische omzetting uit van budgettaire neutraliteit».<sup>7</sup>
- «Het schijventarief gebaseerd op de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig blijft voor het overige overigens in stand».<sup>8</sup>

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de ambtsvoorganger van de Staatssecretaris juist had aangegeven dat de BPM-tarieven zouden gaan dalen totdat in 2020 een tarief van 12% wordt bereikt.<sup>9</sup>

De leden van de CDA-fractie vernemen graag hoe dit zich verhoudt met de wijziging van de BPM-tarieven per 1 januari 2017, namelijk een stijging van de vaste voet, gecombineerd met een fors hoger tarief in de tweede schijf<sup>10</sup>. Dit is de schijf (100 tot 150 gram) waarin een groot deel van de auto's valt.

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris wanneer hij signalen heeft ontvangen van marktpartijen dat de uitkomsten van het rekenmodel CO<sub>2</sub>mpas tot hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot leiden (bij de herrekening van WLTP naar NEDC), zodat bij ongewijzigde BPM-tarieven auto's duurder worden en de totale BPM-opbrengst hoger zou worden dan begroot. De Staatssecretaris schrijft in zijn brief van 19 oktober 2018<sup>11</sup> dat in de autobranche veel onzekerheid leeft over de gevolgen van de WLTP. Er is in de branche echter geen onzekerheid over het feit dat de test leidt tot een hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot en ook over de mate van hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot zijn verschillende uitspraken gedaan. De leden van de CDA-fractie wijzen daarbij op de volgende citaten:

- De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat «De WLTP-waarden ongeveer 10% hoger zijn dan de NEDC-waarden en geven daarmee een realistischer beeld voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de praktijk».<sup>12</sup>
- De RAI Vereniging «wijst op diverse onafhankelijke onderzoeken die aantonen dat onder de nieuwe emissietest de gemiddeld CO<sub>2</sub> uitstoot zo'n 10 gram hoger ligt. Omdat in Nederland de BPM op CO<sub>2</sub> is gebaseerd, heeft dit grote gevolgen voor de prijs».<sup>13</sup>
- Automotive Management geeft op 6 augustus 2018 op basis van de test van 20% van de modellen aan dat «Uit onderzoek van dataleverancier Jato Dynamics blijkt dat de fabrieksopgave van de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij NEDC 2.0-modellen, waarbij de WLTP-waarde wordt teruggerekend naar NEDC, gemiddeld 10 gram hoger ligt dan bij modellen met een fabrieksuitstoot op basis van de oude NEDC-emissietest».<sup>14</sup>
- Automotive Management geeft op 23 oktober 2018 aan dat de «uitstoot bij NEDC 2.0 nog hoger dan gedacht» is, dat volgens Autodisk de fabrieksopgave bij een WLTP-geteste auto 23 gram hoger

<sup>7</sup> Kamerstuk 34 553, nr. 5.

<sup>8</sup> Kamerstuk 32 800, nr. 28.

<sup>9</sup> Kamerstuk 32 800, nr. 28.

<sup>10</sup> Stcrt. 2016, nr. 68755 en Kamerstuk 34 391, nr. 3.

<sup>11</sup> Kamerstuk 32 800, nr. 46.

<sup>12</sup> Stcrt. 2018, nr. 15765 (toelichting algemeen deel).

<sup>13</sup> <https://autorai.nl/ministerie-van-financien-bpm-tarieven-voor-2019-aanpassen-niet-nodig/>

<sup>14</sup> <https://automotive-management.nl/nieuws/laatste-nieuws/merkkanaal/22610-jato-uitstoot-nedc-2-0-modellen-gemiddeld-10-gram-hoger>



ligt en dat volgens de dataleverancier de uitstoot van NEDC 2.0 gemiddeld bijna 12 gram hoger ligt.<sup>15</sup>

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris wat de BPM-tarieven in 2020 per schijf moeten bedragen, indien het genoemde verschil van 23 gram CO<sub>2</sub>-uitstoot het uitgangspunt wordt, binnen de begrenzing van de toegezegde budgettaire neutraliteit. Deze leden hebben dezelfde vraag indien het genoemde verschil 10% qua gram CO<sub>2</sub>-uitstoot bedraagt.

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris voorts of hij in strijd handelt met de gedane belofte om de totale BPM-opbrengst niet te laten stijgen als gevolg van de WLTP-testmethode, wanneer hij de BPM-tarieven voor 2019 niet aanpast. Het is immers duidelijk dat de hogere CO<sub>2</sub>-waarden bij ongewijzigde tarieven per definitie tot een verhoogde BPM-opbrengst gaan leiden. Tevens vragen deze leden of dan nog wel sprake is van een stapsgewijze afbouw van de totale BPM-opbrengst<sup>16</sup>.

Kan de Staatssecretaris aangeven welke gevolgen het niet aanpassen van de BPM-tarieven naar verwachting heeft op het aankoopgedrag van consumenten? Zullen veel consumenten een jaar wachten met de aankoop van een nieuwe auto omdat in 2020 de BPM fors zal worden verlaagd om de overstap naar de WLTP-testmethode budgetneutraal te laten zijn?

In het Financieel Jaarverslag 2017<sup>17</sup> is te lezen dat BPM-opbrengst een in 2017 een «meevaller» omvat van 0,4 miljard euro (volgens het CBS zelfs 449 miljoen euro<sup>18</sup>) De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris of hij van mening is dat bij de toegezegde budgetneutrale overgang van NEDC naar WLTP, deze meevaller buiten beschouwing hoort te blijven en als vergelijkingsmaatstaf uitsluitend de BPM-opbrengst 2016 (1,55 miljard euro) relevant is. Zo nee, welk bedrag aan BPM-opbrengst acht de Staatssecretaris dan wel relevant als vergelijkingsmaatstaf en waarop baseert de Staatssecretaris dat standpunt?

In het Financieel Jaarverslag 2017 is bovendien te lezen dat de «meevaller» in de 2017 BPM-opbrengst «*noemenswaardig*» (blz. 33) is. Voorts is op blz. 35 te lezen (behalve dat het aantal nieuwe auto's hoger lag): «*Daarnaast lag de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuwe auto's vorig jaar gemiddeld op een hoger niveau dan gedacht, waardoor kopers gemiddeld een hoger bpm-bedrag per auto afdroegen*». Kan de Staatssecretaris bevestigen dat dit een onjuiste conclusie is, omdat in de brief over de Evaluatie Wet uitwerking Autobrief II en parallelimport in relatie tot de BPM<sup>19</sup> te lezen is dat de «realisatie» exact gelijk is aan de «raming», te weten 108 gram CO<sub>2</sub>-uitstoot? Indien de Staatssecretaris dit niet kan bevestigen, wat is daar dan de reden van en waarom kunnen er dan twee elkaar tegenstrijdige beweringen over één en hetzelfde gegeven naast elkaar bestaan?

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris bovendien te bevestigen dat het effect van de wijziging in de BPM per 1 januari 2017 waarbij het vaste bedrag is verdubbeld, bij een relevant aantal nieuwe BPM-auto's (dus zonder de aantallen nieuwe zogenoemde EV-auto's) van 408.000 en parallel geïmporteerde auto's (204.000), de meeropbrengst in

<sup>15</sup> <https://automotive-management.nl/nieuws/laatste-nieuws/politiek/23020-autodisk-uitstoot-bij-nedc-2-0-nog-hoger-dan-gedacht>

<sup>16</sup> Kamerstuk 34 391, nr. 3

<sup>17</sup> Kamerstuk 34 950, nr. 1.

<sup>18</sup> Zie [www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/43/opbrengst-bpm-toegenomen](http://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/43/opbrengst-bpm-toegenomen)

<sup>19</sup> Kamerstuk 32 800, nr. 44.

2017 al is verklaard voor een bedrag van afgerond 110 miljoen euro. Klopt het bovendien dat de verhoging van het tarief in de tweede schijf van 124 euro naar 145 euro heeft geleid tot een meeropbrengst van afgerond 200 miljoen euro? Deze leden gaan dan uit van een relevant aantal nieuwe BPM-auto's (dus zonder de aantallen nieuwe zogenoemde EV-auto's) van 408.000 en parallel geïmporteerde auto's van 204.000. Klopt het verder dat de stijging van 38.000 meer verkochte BPM-auto's in 2017 leidt tot een meeropbrengst van afgerond 150 miljoen euro? Klopt het voorts dat de verkoop van 30.000 extra parallelimport-BPM-auto's in 2017 leidt tot een meeropbrengst van 40 miljoen euro (op basis van het gemiddelde BPM-bedrag per parallel geïmporteerde auto van stel een derde deel van het gemiddelde BPM-bedrag per nieuwe auto, naar beneden afgerond: 1.300 euro)?

De leden van de CDA-fractie vragen in het licht van bovenstaande financiële factoren uit te leggen waarom mensen in 2017 auto's hebben gekocht met een (gemiddeld) hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot, terwijl tot een bedrag van 500 miljoen euro aan meeropbrengst te verklaren is.

De leden van de CDA-fractie vrezen dat doordat de BPM-tarieven in 2019 niet gewijzigd worden, sterk vervuilende auto's qua BPM te gunstig geprijsd zijn ten opzichte van een zuinigere nieuwe auto. Kan de Staatssecretaris hierop reageren?

Wat gaat de Staatssecretaris doen als ook in 2018 de BPM-opbrengst stijgt?

Is de Staatssecretaris bereid om op korte termijn de bakens zodanig te verzetten in het BPM-dossier dat alsnog weer aansluiting wordt gevonden bij de beloofde meerjarige beleidslijnen inclusief bijbehorende tariefstelling voor de BPM in de jaren 2019 en verder?

De leden van de CDA-fractie begrijpen niet waarom de teruggaveregeling voor LNG niet wordt verlengd nu deze brandstof nog niet rendabel is en uit de evaluatie blijkt dat een teruggaafregeling tot meer investeringszekerheid leidt dan een aanschafsubsidie. De evaluatie laat bovendien zien dat een LNG-voertuig zorgt voor minder fijnstof, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en minder geluid en dat er geen elektrische alternatieven zijn. Wat gaat het stopzetten van de teruggaveregeling betekenen voor toekomstige investeringen in LNG-voertuigen? Wat zijn de gevolgen voor het gebruik van BioLNG? De Staatssecretaris wil de vraag of LNG en BioLNG moeten worden gestimuleerd gezien bij de uitwerking van het klimaatakkoord. Waarom is niet gekozen tot continuering van de teruggaveregeling tot het moment van inwerkingtreding van de maatregelen uit het Klimaatakkoord? Wat zijn de gevolgen voor de huidige LNG-voertuigen? Zullen deze naar Duitsland of België worden verplaatst, aangezien er in België geen accijns op LNG wordt geheven en Duitsland een aanschafsubsidie kent en een vrijstelling van de Maut?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66***

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de Autobrief. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie vragen in aansluiting op de vragen die zijn gesteld bij de schriftelijke inbreng voor het Pakket Belastingplan 2019 in welke BPM-categorie de voertuigen zitten die nu het meest worden gebruikt voor zorgvervoer en doelgroepenvervoer.

De leden van de D66-fractie vragen of het kabinet al meer inzicht kan geven in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en hoe de dubbele belasting op slim laden voorkomen kan worden.

De leden van de D66-fractie vragen om een reactie op de bevindingen in de PBL-publicatie over fiscale vergroening en de auto van de zaak<sup>20</sup>. Deze leden vragen om hierbij specifiek in te gaan op de mate waarin werkgevers kiezen voor een mobiliteitsbudget en of onderzoek gedaan wordt naar de invloed van het fiscale kader op de invullingen van het mobiliteitsbudget en de daaruit voortvloeiende milieueffecten.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de regeling voor young-timers nu in de praktijk vooral uitpakt als een maatregel die de aanschaf en het gebruik van oudere milieubelastende auto's stimuleert.

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris om meer inzicht te geven in de beschikbaarheid van emissievrije voertuigen voor naast de weergegeven prijs categorie van € 30.000 ook die van € 10.000, € 20.000, € 40.000, € 50.000 en € 60.000.

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris meer inzicht heeft in de onderliggende redenen voor de veranderende consumentenvoorkeuren en de verschuiving naar oudere, luxere auto's, naast bijvoorbeeld de rol die de economische conjunctuur speelt. Ziet de Staatssecretaris deze verandering als prikkel om extra in te zetten op het doel om te zorgen dat in uiterlijk 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn?

De leden van de D66-fractie zijn bezorgd over de toename van dieselbestelauto's en dat het niet lukt om de MRB-toeslag op oude vervuilde dieselauto's snel in te voeren. Deze leden vragen hoe de Staatssecretaris zich inzet om te zorgen dat vervuilde dieselauto's, die met name schadelijk zijn voor de luchtkwaliteit, versneld het wagenpark uitstromen.

De leden van de D66-fractie vragen of nader ingegaan kan worden op de signalen dat voor EV's soms lange leveringstijden gelden en dat deze auto's niet altijd leverbaar zijn. Om wat voor duur gaat dit? Hoe vaak komt het voor dat deze auto's niet leverbaar zijn? Wat zijn de oorzaken van deze leveringsproblemen? Speelt dit ook bij emissievrije voertuigen voor het doelgroep- en zorgvervoer?

De leden van de D66-fractie vragen of bij de fiscale vergelijking van EV, PHEV, HEV, benzine en diesel ook ingegaan kan worden op de terugverdientijd van de EV in aanschaf en gebruik ten opzichte van de andere type auto's.

De leden van de D66-fractie vragen of de ontwikkelingen in de tweedehandsmarkt voor PHEV's en EV's parallel of uit elkaar lopen. Deze leden vragen welke niet-fiscale alternatieven uitkomst zouden kunnen bieden voor het inspelen om stimuleringsmaatregelen in andere landen.

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris kan bevestigen dat met de zin dat «het kabinet het op de lange termijn belangrijk vindt om een volgende stap te zetten in de transitie naar emissievrij rijden» wordt bedoeld dat vanaf 2030 alle nieuwverkoop 100% nul-emissie is.

De leden van de D66-fractie vragen of het toewerken naar bijvoorbeeld meer deelauto's en externe effecten van autobezit zoals de gevolgen voor de publieke ruimte meespelen bij de overwegingen rond autobelastingen, zoals de BPM.

---

<sup>20</sup> <http://www.pbl.nl/publicaties/fiscale-vergroening-en-de-auto-van-de-zaak>

De leden van de D66-fractie vragen hoe Europese harmonisatie en/of coördinatie zou kunnen bijdragen aan het voorkomen van de negatieve effecten van parallelimport.

De leden van de D66-fractie vragen hoe het komt dat de afschrijving op losse accessoires veel sneller verloopt dan op de auto in een bepaalde uitvoering. Deze leden vragen of gespecificeerd kan worden in welke mate de capaciteit bij de Belastingdienst onvoldoende is om adequaat te kunnen controleren. Voorgenoemde leden vragen of naast het bestaan van het Europese uitgangspunt dat de belastingdruk op buitenlandse auto's nooit zwaarder mag zijn dan op vergelijkbare binnenlandse auto's, ook het uitgangspunt geldt dat de belastingdruk nooit lichter mag zijn dan op vergelijkbare binnenlandse auto's.

De leden van de D66-fractie vragen of bij de verdere uitwerking van de oplossingsrichtingen kan worden aangegeven of de Staatssecretaris verwacht dat een onafhankelijk taxatie-instituut een positieve business case oplevert, bijvoorbeeld omdat het door fraudebestrijding tot meer opbrengsten dan kosten leidt. Deze leden vragen naar de resultaten van het onafhankelijke taxatie-instituut in Denemarken.

De leden van de D66-fractie vragen welke oorzaken ten grondslag liggen aan de constatering dat auto's gedurende het bezwaar- en beroepschrift-procedure vaak meerdere keren van eigenaar wisselen. Komt dit met name door de duur van de procedure of spelen andere factoren een rol?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks***

De leden van de GroenLinks-fractie stellen dat een gebalanceerd bonus-malus systeem ontbreekt in ons fiscale vergroeningsbeleid. Dat heeft er toe geleid dat onder de Autobrief I de belastinginkomsten fors zijn afgenomen, wat niet nodig was geweest. Hoe kijkt de Staatssecretaris hier tegen aan?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat door het beleid van de afgelopen jaren auto's gemiddeld over het hele wagenpark goedkoper zijn geworden in aanschaf en gebruik, de zuinige auto's werden duurder en de onzuinige auto's goedkoper.

Het gevolg is dat het wagenpark als geheel minder zuinig is geworden. Terwijl door EU-regels auto's steeds zuiniger worden maakt Nederland beleid dat die winst teniet doet.

Deelt de Staatssecretaris deze analyse?

De leden van de GroenLinks-fractie brengen naar voren dat autobezit en autogebruik in de afgelopen decennia steeds voordeliger zijn geworden. Auto's werden relatief goedkoper in aanschaf, gaan langer mee, vergen minder onderhoud, houden langer hun waarde, worden goedkoper in gebruik en er moet ook nog eens minder belasting over worden betaald. Het is daarom geen wonder dat er steeds meer auto's komen, met steeds meer problemen zoals files en verstopte steden.

Ook is het wegverkeer de enige sector die er niet in is geslaagd om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen, ondanks dat de techniek dat wel mogelijk heeft gemaakt.

Is de Staatssecretaris het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat het overheidsbeleid heeft gezorgd voor de continuering van de problemen die we hebben met de auto?

Dat terwijl we uitstekende middelen hebben om te sturen op de samenstelling van het wagenpark en het gebruik ervan.

Is de Staatssecretaris het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat het belastingbeleid op BPM, MRB en bijtelling gericht moet zijn om de betere keuze te stimuleren en de slechtere keuze te ontmoedigen?

Deelt de Staatssecretaris de mening:

- dat dit niet hoeft met een complex systeem van emissieclassen binnen voertuigclassen;
- dat het werk voor de Belastingdienst veel eenvoudiger gemaakt kan worden door de belastingschalen direct te koppelen aan de uitstoot, met een extra malus voor diesel vanwege de luchtvervuiling;
- dat dat ertoe leidt dat grote zware auto's altijd zwaarder worden belast dan kleine;
- dat de «marktverstoring» die dit teweeg brengt, zeer wenselijk is;
- dat de perverse prikkels die hebben geleid tot forse overstimuleringen voor bijvoorbeeld de Mitsubishi Outlander en vergelijkbare voertuigen, zou moeten verdwijnen?

Is de Staatssecretaris het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat we er niet aan ontkomen om nu al te beginnen met het ontwikkelen van een systeem voor autobelastingen dat direct het gebruik ervan belast?

Deze leden merken hierbij op dat elektrische auto's een veel lagere kilometerprijs hebben en elektriciteit voor auto's nooit anders belast kan worden dan gewone elektriciteit.

De leden van de GroenLinks-fractie stellen dat het meest positieve onderdeel van de Autobrief II de extra belasting voor oude vervuilende diesels per 2019 was.

Die datum wordt niet gehaald en dat is buitengewoon kwalijk. De effecten van het ontmoedigen van oude diesels zijn hard nodig om de luchtkwaliteitsnormen van 2011 te halen (waar Nederland dus nog steeds niet aan voldoet).

Om het beoogde maar niet gerealiseerde effect van deze verhoging goed te maken, is een extra verhoging van dit tarief nodig. Eigenaren hebben nu immers een onbedoelde en onterechte besparing, maar ook een jaar extra om een ander voertuig aan te schaffen.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP***

De leden van de SP-fractie hebben de evaluatie gelezen. De inzet van de fiscale vergroening van de autobelastingen is geweest om het Nederlands wagenpark te verduurzamen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot te beperken. Deze leden vinden het daarom opvallend dat met de voorgestelde uitwerking beide doelen niet dichterbij worden gebracht, en hebben daarom nog een aantal vragen.

De regering is voornemens om het aantal bijtellingscategorieën terug te brengen van vier naar twee. Daarmee worden schone en minder schone auto's bij elkaar in één groep geplaatst, waardoor consumenten minder verleid worden om voor de schoonste auto's te kiezen. Welke risico's denkt de Staatssecretaris weg te nemen door de bijtellingscategorieën minder CO<sub>2</sub>-afhankelijk te maken? Daarnaast willen deze leden weten wat de autonome effecten van deze maatregel zijn voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van het Nederlands wagenpark?

De leden van de SP-fractie verbazen zich over het argument van de regering dat marktverstoring de reden is om korting op de bijtelling van emissiearme auto's af te schaffen. Elke vorm van regulering werkt in feite marktverstoring, maar in het geval zorgt het voor een vergroening die de markt zelf te weinig op gang wist te brengen. Deze leden willen daarom weten waarom de Staatssecretaris op de rem trapt. Hoe groot acht hij de kans dat fabrikanten alsnog uit zichzelf versneld gaan innoveren en

vergroenen wanneer landen als Nederland de aankoop van emissiearme auto's niet meer stimuleren?

De leden van de SP-fractie hebben tenslotte nog vragen over het stimuleren van de tweedehands markt voor (PH)EV's. Door niet in te grijpen in deze markt, verdwijnen deze – door de Nederlandse belastingbetaler gesubsidieerde – auto's naar het buitenland. Niet alleen is deze kapitaalvernietiging zonde, maar ook het doel van de fiscale vergroeningsmaatregelen, het Nederlandse wagenpark verduurzamen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot terugdringen, wordt hiermee schade berokkend. Immers auto's die uit de lease komen, kunnen nog zeker 15 tot 20 jaar mee en dragen daarmee bij aan de algehele vergroening van het Nederlands wagenpark. Waarom overweegt de Staatssecretaris niet om met subsidies voor bijvoorbeeld laadpalen bij de aanschaf van een tweedehands (PH)EV deze voertuigen voor de Nederlandse markt te behouden?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA**

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennis genomen van de evaluatie van de Autobrief II. De leden van de PvdA-fractie hanteren een aantal basisvoorwaarden waaraan het stelsel van autobelastingen moet voldoen. Een robuuste belastingopbrengst, vergroening van het wagenpark en een rechtvaardige verdeling van de lasten. De leden van de PvdA-fractie constateren dat er nog altijd een stevige fiscale subsidie bestaat op dure volledig elektrische auto's. Zij vragen de Staatssecretaris nader te motiveren waarom hij geen wijzigingen overweegt op dit punt. Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie of de Staatssecretaris verdere wijzigingen wil overwegen om grote dure diesels verder te ontmoedigen. Tot slot vragen zij de Staatssecretaris hoe hij wil voorkomen dat de Nederlandse markt wordt overspoeld met oude dieselauto's uit Duitsland.

## **II Reactie van de Staatssecretaris**

### **Inleiding**

De leden van de fracties van de VVD en het CDA hebben nadere vragen en opmerkingen over de teruggaafregeling voor LNG in de accijnzen naar aanleiding van mijn brieven van 5 juli en 19 oktober 2018.

De leden van de fracties van de VVD, D66, de PvdA en de SGP hebben nadere vragen en opmerkingen over de kabinetsreactie op het rapport «Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen» naar aanleiding van mijn brief van 19 oktober 2018.

Hierna reageer ik eerst op de vragen over mijn eerstgenoemde brieven en daarna op de vragen over laatstgenoemde brief.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van de VVD en het CDA wat betreft de teruggaafregeling voor LNG in de accijns naar aanleiding van mijn brieven van 5 juli en 19 oktober 2018**

De leden van de fracties van de VVD en het CDA vragen waarom de teruggaafregeling in de accijns voor LNG niet wordt verlengd gezien onder meer de positieve milieu en klimaateffecten bij gebruik van LNG. De leden van de fractie van de VVD vragen voorts waarom is besloten de bevindingen uit het evaluatierapport te overrulen en waarom wordt gesproken van een relatief beperkt positief milieueffect. De leden van de fractie van het CDA vragen wat de gevolgen van het beëindigen van de teruggaafregeling betekenen voor de huidige LNG-voertuigen, voor toekomstige investeringen in LNG-voertuigen en voor het gebruik van bioLNG. Ook vragen deze leden waarom er niet voor is gekozen de

teruggaafregeling te verlengen tot het moment van inwerkingtreding van maatregelen uit het Klimaatakkoord.

Ten opzichte van Euro VI dieseltrucks hebben LNG-trucks een lagere uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstofoxiden en fijnstof. Ook produceren LNG-motoren minder geluid. In die zin is er sprake van positieve milieu en klimaat-effecten. De milieu en klimaatwinst is echter relatief beperkt. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van LNG is ongeveer 10 procent lager. De uitstoot van stikstofoxiden is bij een LNG-motor 0,6 gram per kilometer en bij een Euro VI diesel-motor 0,7 gram per kilometer. De meeste winst zit in een lagere uitstoot van fijnstof en in het mindere geluid van een LNG-motor. In het evaluatierapport worden de milieubaten van het gebruik van LNG afgezet tegen de kosten van de teruggaafregeling. Bij gebruik van fossiel LNG wegen de kosten van de teruggaafregeling, zeker als rekening wordt gehouden met de derving van het verschil tussen de dieselaccijns en LNG-accijns, niet op tegen de milieubaten. De directe kosten van de teruggaafregeling zijn 11.000 euro over de levensduur van een truck en de accijnsderving is ongeveer 50.000 euro. De milieubaten liggen tussen de 5.380 en 23.230 euro afhankelijk van de CO<sub>2</sub>-prijs waarmee wordt gerekend. Daarom heeft het kabinet besloten de huidige teruggaafregeling niet te verlengen. Bij bioLNG vallen de milieubaten significant hoger uit. Het Rijk (EZK & IenW) heeft voor het ontwikkelen van bioLNG dit jaar een convenant afgesloten met de sector. De inzet van bioLNG is belangrijk om de doelen van het Klimaatakkoord te halen. Wat betreft het stimuleren van de ontwikkeling van bioLNG is het kabinet van mening dat dit moet worden gezien bij de uitwerking van het Klimaatakkoord. Volgens het rapport van Ecorys is het ontwikkelen of aanpassen van overheidsinstrumenten om de productie van biogas en bioLNG te verhogen noodzakelijk om aan de potentiële toekomstige vraag naar bioLNG te kunnen gaan voldoen. Volgens het position paper van het LNG Platform uit juni 2018 zou in 2021 10% van het gebruikte LNG bioLNG kunnen zijn. Vervolgens zou daar elke vijf jaar 10% bij kunnen komen zodat uiteindelijk in 2066 100% bioLNG kan worden gebruikt. Maar gebruik door ondernemers van bioLNG voor het vrachtvervoer vraagt volgens dit position paper onder andere om langdurige privileges voor verruimde venstertijden en een langdurende CO<sub>2</sub>-gerelateerde accijns. Het kabinet is echter wegens de te verwachten negatieve grenseffecten niet voornemens een dergelijk accijnssysteem te introduceren als dit niet ook in andere EU-lidstaten gebeurt. Een voorstel hiertoe van de Europese Commissie is in 2015 na vier jaar onderhandelen weer ingetrokken wegens grote weerstand van veel lidstaten. Het kabinet heeft er niet voor gekozen de huidige teruggaafregeling met een of meer jaren te verlengen tot de inwerkingtreding van maatregelen uit het Klimaatakkoord. Daarbij is blijkens de evaluatie ook zonder teruggaafregeling een LNG-truck, die wordt gekocht in de jaren 2019 tot 2022, na gemiddeld 5,7 jaar voordeliger dan een Euro VI dieseltruck. Dit is binnen de door de branche gehanteerde afschrijvingstermijn van 7 jaar. Het kabinet is van mening dat ondernemers daarom ook zonder teruggaafregeling een gezonde businesscase hebben. Voor ondernemers die veel in binnensteden komen is het gebruik van een LNG-truck ook te prefereren wegens het lagere geluid. Op basis van de evaluatie verwacht het kabinet niet dat LNG-trucks massaal zullen worden verkocht aan ondernemers in onze buurlanden. Blijkens het evaluatierapport bestaat daar nog nauwelijks een LNG-infrastructuur. In Duitsland was in 2017 één LNG-tankstation. Tot 2025 zouden er zes tot tien moeten bijkomen. In Vlaanderen zijn nu twee LNG-tankstations, terwijl er tot 2025 vier extra zijn gepland. In de ons omringende landen worden concrete stappen gezet om naar 2025 toe een landdekkend LNG-netwerk te realiseren, mede op basis van de AVID-richtlijn.

**Vragen en opmerkingen van de leden van diverse fracties wat betreft de kabinetsreactie op het rapport «Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen» naar aanleiding van mijn brief van 19 oktober 2018.**

**Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD**

De leden van de fractie van de VVD vragen waarom de geluidswinst niet is meegenomen in de evaluatie, waarom er geen maatschappelijke kosten-batenanalyse is gemaakt en op basis van welke argumenten het een betrouwbaar onderzoek is.

Een kwantificering van geluidsvoordelen is lastig omdat het aantal mensen dat voordelen ondervindt van verminderde geluidsemissie moeilijk valt te kwantificeren. Dit hangt bijvoorbeeld af van de plek waar de LNG-trucks rijden. Daarom is de geluidswinst niet meegenomen in de kosteneffectiviteitsanalyse. Niettemin gaat het rapport op verschillende plekken in op de geluidswinst. In tabel 3.1 op pagina 20 van het evaluatierapport wordt het verschil in dBA tussen een dieseltruck en een LNG-truck weergegeven. Hierbij wordt aangegeven dat LNG-trucks stiller zijn. De trucks worden daarom op dit moment ook ingezet in de stad voor supermarkt-distributie. Dit draagt bij aan betere luchtkwaliteit en, vanwege de geluidsreductie, aan een betere doorstroming in de stad omdat deze wagens buiten de venstertijden kunnen bevoorraden. In het kader op pagina 24 wordt daarnaast voor het potentiële geluidsvoordeel een inschatting gemaakt indien LNG op grote schaal zou worden geïntroduceerd in het vrachtvervoer. Indien alle trucks die actief zijn in de stadsranddistributie op LNG zouden rijden (dit zijn er 8.000) dan zou dit ongeveer € 2,8 miljoen euro aan voordeel opleveren. 8.000 LNG-trucks is op de korte/middellange termijn echter geen realistisch aantal. Daar komt bij dat volgens een recente studie van McKinsey een groei van elektrisch transport voor het stedelijk gebied richting 2030 waarschijnlijk is, doordat bedrijven en overheden afspraken maken over het instellen van zero-emissie zones. Transport buiten de steden levert minder geluidsvoordeel op omdat hier minder mensen wonen.

De evaluatie bevat een kosteneffectiviteitsanalyse waarin de directe kosten van de regeling afgezet worden tegen de milieubaten. De indirecte maatschappelijke kosten en baten zijn kwalitatief beschreven en waar mogelijk kwantitatief. Het kabinet is van mening dat het rapport daarmee voldoende informatie geeft om de regeling te beoordelen.

Ook vragen deze leden hoeveel van het geraamde budget daadwerkelijk is gebruikt. In onderstaande tabel is per jaar het geraamde budget en de realisatie opgenomen.

Jaar	Geraamd	Gerealiseerd
2014	€ 1.000.000	€ 389.855
2015	€ 2.000.000	€ 609.604
2016	€ 3.000.000	€ 1.153.047
2017	€ 4.000.000	€ 1.283.973
2018	€ 5.000.000	Nog niet beschikbaar

Voorts vragen deze leden waarom het besluit om de regeling niet te verlengen niet is meegenomen in de behandeling van het Belastingplan 2019, zeker daar het budgettaire consequenties heeft.

De teruggaafregeling is een tijdelijke regeling, die geldt voor een periode van vijf jaar. De regeling loopt via een horizonbepaling in artikel 71i van



de Wet op de accijns af op 31 december 2018. Regelgeving in het Belastingplan 2019 is daarom niet nodig. Er is geen budget beschikbaar voor de periode na 2018.

Ook vragen deze leden of ik hun mening deel dat externe factoren niet beïnvloed kunnen worden door de sector en of ik het verdedigbaar vind de regeling te schrappen terwijl de randvoorwaarden nog onvoldoende zijn ingevuld. Voorts vragen deze leden of ik hun mening deel dat het best tegemoetkomende alternatief moet worden gestimuleerd zolang er geen alternatieven als elektrische trucks beschikbaar zijn. Voorts vragen deze leden welke regelingen er momenteel zijn voor een duurzamer wagenpark en of het uitlegbaar is waarom een regeling wordt stopgezet op basis van een evaluatie waarin niet alle onderdelen zijn meegewogen.

Bij de totstandkoming van de teruggaafregeling heeft de sector aangegeven dat een periode van vijf jaar voldoende zou zijn om LNG tot ontwikkeling te brengen. Dat de ontwikkeling wat langzamer is verlopen dan aanvankelijk ingeschat kan weliswaar deels te wijten zijn aan externe factoren maar dat is geen reden de huidige regeling te verlengen. Ook zonder de teruggaafregeling is de accijns op LNG lager dan de accijns op diesel. Over de levensduur van een truck wordt ongeveer € 50.000 minder accijns betaald voor een LNG-truck dan voor een dieseltruck. Daarnaast kan voor een LNG-truck aanspraak gemaakt worden op de Milieu Investeringsaftrek. Ondernemers in Gelderland kunnen een subsidie van € 8.000 aanvragen bij aanschaf van een LNG-truck.

In het rapport wordt aangegeven dat de ontwikkelingen op het gebied van zero-emissie trucks voor binnenstedelijk verkeer snel gaan. Het is juist dat een LNG-truck een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft en minder geluid maakt dan een dieseltruck. De milieubaten zijn echter lager in verhouding tot de kosten. LNG is immers ook een fossiele brandstof net zoals diesel.

Tot slot vragen deze leden welke mogelijkheden er zijn de regeling te verlengen, wat de kosten hiervan zijn en of is overwogen met de sector naar een mogelijkheid te zoeken dit betaalbaar te maken. Via een horizonbepaling in het betreffende wetsartikel eindigt de regeling op 31 december 2018. Het opnieuw invoeren van de regeling, bijvoorbeeld met ingang van 1 januari 2020 via het Belastingplan 2020 ligt niet voor de hand gezien de uitkomsten van de evaluatie. Verlenging van de huidige regeling met vier jaar zou naar verwachting € 26 miljoen kosten. De suggestie vanuit de sector om de regeling te verlengen was om hiervoor het geld te gebruiken dat was bespaard in de jaren 2014 tot en met 2018. Dit is echter geen deugdelijke dekking voor verlenging van de regeling. Voor de benodigde doorstart naar bioLNG wordt op dit moment vanuit lenW met de sector overlegd over een andere compensatieregeling.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66**

De leden van de fractie van D66 vragen of de kosten van de teruggaafregeling gerechtvaardigd zijn, in acht nemend dat de kosten niet opwegen tegen de baten.

Omdat de milieubaten van het gebruik van fossiel LNG niet opwegen tegen de kosten van de teruggaafregeling, zeker als rekening wordt gehouden met derving van het verschil tussen de dieselaccijns en LNG accijns, heeft het kabinet besloten de teruggaafregeling in de accijns niet te verlengen. Het stimuleren van bioLNG, wat betere milieubaten kent, wordt overwogen binnen het Klimaatakkoord.

Deze leden vragen ook hoe de accijnsteruggaaf in de afgelopen jaren bioLNG heeft gestimuleerd en of de productie van bioLNG ook kan worden gestimuleerd zonder het fiscaal stimuleren van LNG. Ook vragen deze leden hoe Nederland in Europees perspectief de ontwikkeling van de

bioLNG markt kan stimuleren en of daar ook andere middelen voor nodig zijn dan een fiscale stimulans.

Het Rijk heeft voor het doorgroeipad naar bioLNG in 2018 een convenant afgesloten. De uitwerking van dit pad wordt mede gezien bij de uitwerking van het Klimaatakkoord.

Voorts vragen deze leden wat de verwachte stijging van het aantal LNG-trucks is als de regeling wordt verlengd tot 2022.

Los van het feit dat de regeling via een horizonbepaling in het betreffende wetsartikel eindigt op 31 december 2018 en in het Belastingplan 2019 niet is voorzien in verlenging, zou eventuele verlenging tot 2022 volgens een inschatting van het LNG Platform kunnen leiden tot een toename van circa 800 LNG trucks.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA**

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom er niet voor is gekozen de regeling te verlengen, bijvoorbeeld met één jaar in afwachting van de klimaattafels, en waarom ervoor is gekozen de regeling af te schaffen zonder alternatieven te bieden.

Zoals het kabinet heeft geantwoord op de eerdere vragen van de leden van de fracties van de VVD en het CDA worden in het evaluatierapport de milieubaten van het gebruik van LNG afgezet tegen de kosten van de teruggaafregeling. Bij gebruik van fossiel LNG wegen de kosten van de teruggaafregeling, zeker als rekening wordt gehouden met de derving van het verschil tussen de dieselaccijns en LNG-accijns, niet op tegen de milieubaten. De directe kosten van de teruggaafregeling zijn 11.000 euro over de levensduur van een truck en de accijnsderving is ongeveer 50.000 euro. De milieubaten liggen volgens de evaluatie van Ecorys tussen de 5.380 en 23.230 euro afhankelijk van de CO<sub>2</sub>-prijs waarmee wordt gerekend. Daarom heeft het kabinet besloten de teruggaafregeling niet te verlengen. Daarbij is blijkens de evaluatie ook zonder teruggaafregeling een LNG-truck, die wordt gekocht in de jaren 2019 tot 2022, na gemiddeld 5,7 jaar voordeliger dan een Euro VI dieseltruck. Dit is binnen de door de branche gehanteerde afschrijvingstermijn van 7 jaar. Het kabinet is van mening dat ondernemers daarom ook zonder teruggaafregeling een positieve businesscase hebben. Stimulering van bioLNG wordt gezien in het kader van het Klimaatakkoord mede gezien het tussen het Rijk en de sector afgesloten convenant.

Voorts vragen deze leden hoe ik de toekomst van schoon vrachtverkeer zie en of ik erin geïnteresseerd ben om de sector in afwachting van echt duurzame technologieën zo schoon mogelijk te maken. Ook vragen deze leden hoe het aantal LNG-tankstations zich zal ontwikkelen en of in omliggende landen subsidieregelingen ook zo plots stil worden gelegd. Vanzelfsprekend ben ik voorstander van schoon vrachtverkeer. Alleen niet tegen elke prijs. Zoals ik hiervoor heb aangegeven is rijden op fossiel LNG ook zonder teruggaafregeling na gemiddeld 5,7 jaar voordeliger dan rijden op diesel met een Euro VI dieseltruck. LNG-tankstations kunnen voldoende bestaansrecht hebben als ondernemers kiezen voor LNG-trucks. In omliggende landen (Duitsland en België) zijn begunstigende regelingen voor LNG voor een vaste periode van tien jaar met de sector afgesproken. In elk geval is de teruggaafregeling voor LNG niet plots stilgelegd. Bij de totstandkoming van de huidige regeling heeft het LNG Platform aangegeven dat een periode van vijf jaar voldoende zou zijn om het gebruik van LNG te stimuleren. Deze periode van vijf jaar is via een horizonbepaling opgenomen in het betreffende wetsartikel. Ondernemers wisten dus al vanaf het begin van de regeling dat deze na vijf jaar zou eindigen.

## **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SGP**

De leden van de fractie van de SGP vragen wat de reden is om te stoppen met de teruggaafregeling en of België en Duitsland plannen hebben hun regelingen af te schaffen. Ook vragen deze leden waarom Nederland vanuit de Europese Unie de plicht heeft LNG laadpunten aan te bieden voor een brandstof met, blijkens de kabinetsreactie, weinig milieueffecten. Voorts vragen zij wat de consequenties zijn als Nederland onder het minimum verplichte aantal laadpunten komt.

Voor de reden om te stoppen met de huidige teruggaafregeling verwijs ik naar de kabinetsreactie en de antwoorden op de vragen van de leden van de VVD, het CDA, D66 en de PvdA. Voor zover bekend hebben onze buurlanden geen plannen hun regelingen af te schaffen. Deze zijn in de omringende landen voor een langdurige periode vastgezet. Dat Nederland moet zorgen voor een landendekkend netwerk van LNG vulpunten is vanuit Europees perspectief een vereiste (AVID-richtlijn). Zoals eerder aangegeven loopt Nederland ver voor op andere EU lidstaten met de uitrol van LNG laadpunten, aangezien Nederland op dit moment een landendekkend netwerk heeft. In onze omringende landen vindt nu een verdere uitrol voor een landendekkend netwerk plaats.

Voorts vragen deze leden of ik hun mening deel dat alternatieven nodig zijn om van daaruit verder te ontwikkelen en dat pioniers extra stimulans verdienen. Ook vragen zij of het juist is dat LNG nog steeds de meest milieuvriendelijke optie is. Verder vragen zij naar de gevolgen van het feit dat de overheid het beleid zo makkelijk lijkt aan te passen.

Het kabinet is geen tegenstander van het ontwikkelen van alternatieven, echter niet tegen elke prijs. Ondernemingen die zijn overgestapt op LNG-trucks hebben tot vijf jaar lang kunnen profiteren van een lagere accijns. Blijkens de evaluatie is echter ook zonder teruggaafregeling een LNG-truck, die wordt gekocht in de jaren 2019 tot 2022, na gemiddeld 5,7 jaar voordeliger dan een Euro VI dieseltruck. Dit is binnen de door de branche gehanteerde afschrijvingstermijn van 7 jaar. Het kabinet is van mening dat ondernemers daarom ook zonder teruggaafregeling een positieve businesscase hebben. Daarbij blijven diverse begunstigende regelingen bestaan voor aanschaf van LNG-trucks. Hiervoor verwijs ik naar eerdere antwoorden. Vanaf de start van de teruggaafregeling was het duidelijk dat deze beperkt was tot een periode van vijf jaar.

Tot slot vragen deze leden hoe wordt voorkomen dat reeds gekochte LNG-trucks naar het buitenland worden geëxporteerd en waarom de teruggaafregeling niet wordt voortgezet tot het klimaatakkoord er ligt. Het kabinet kan niet voorkomen dat LNG-trucks naar andere landen worden geëxporteerd, maar verwacht dat dit niet op korte termijn zal gebeuren gezien de beperkte LNG infrastructuur in de meeste andere landen en het feit dat ondernemers ook zonder teruggaafregeling een positieve businesscase kunnen hebben met een LNG-truck.