

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Financiën heeft over het op 27 november 2019 door de Algemene Rekenkamer aangeboden rapport «Autobelastingen als beleidsinstrument» (Kamerstuk 32 800, nr. 63) de navolgende vragen ter beantwoording aan de Algemene Rekenkamer voorgelegd.

De vragen zijn op 14 januari 2020 aan de Algemene Rekenkamer gezonden.

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Freriks

- | Nr  | Vraag  |
|-----|--|
| 1.  | Zijn er stimuleringsmaatregelen waarmee het bezit/gebruik van schone voertuigen voor mensen met (beneden)modaal inkomen aangejaagd kan worden?   |
| 2.  | Hoeveel CO <sub>2</sub> wordt er vergoed per bestede euro aan stimulering (bijvoorbeeld door verlaagde tarieven)?  |
| 3.  | Welke remmen zijn er om overstimulering te voorkomen gezien het effect van prikkels, zoals door u aangegeven, op dit moment «beperkt» is?  |
| 4.  | Welke andere remmen op overstimulering kunnen er komen?  |
| 5.  | Heeft u de omzetting naar de (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure-)meetmethode meegenomen in het onderzoek? Zo nee, waarom niet?   |
| 6.  | Bent u bereid onderzoek te doen naar de omzetting van de New European Driving Cycle (NEDC) naar de WLTP-meetmethode?   |
| 7.  | Bent u bereid een second opinion te doen naar de berekeningen van het ministerie over de CO <sub>2</sub> -uitstoot van auto's en de daaraan gerelateerde omzetting van NEDC naar WLTP?   |
| 8.  | In welke mate worden de nagestreefde gedragseffecten daadwerkelijk bereikt en is dit in lijn met andere fiscale maatregelen die gedragseffecten beogen? Valt in zijn algemeenheid iets te zeggen over het effect van fiscale maatregelen op gedragseffecten van individuen?  |
| 9.  | Zou een verkleining van het aantal uitzonderingen de uitvoerbaarheid door de Belastingdienst ten gunste komen en de problemen bij deze organisatie kunnen verkleinen?  |
| 10. | Welke bijzondere regelingen moet het kabinet volgens u specifiek evalueren?  |
| 11. | Waarom zijn de provinciale opcenten niet meegenomen in het onderzoek, aangezien deze door het Rijk worden geïnd en het Rijk de hoogte van de tarieven reguleert?   |
| 12. | Moeten de opcenten ook niet als een bijzondere regeling worden beschouwd, aangezien zakelijke bestelauto's geen opcenten betalen?  |
| 13. | Is de btw, die in het rapport buiten beschouwing gelaten is, geen bijzondere regeling, aangezien zakelijke gebruikers van voertuigen de btw op o.a. brandstof en reparaties fiscaal kunnen aftrekken, en particulieren niet?   |
| 14. | Waarom zijn de neveneffecten niet meegenomen in het onderzoek?   |
| 15. | Hoe kunnen de bpm-inkomsten grilliger verlopen dan de andere autobelastingen?  |
| 16. | Wat is de verklaring voor het feit dat de bpm-opbrengsten geen stabiele bron van inkomen is geweest?   |
| 17. | Klopt het dat, doordat autobelastingen niet direct aangrijpen bij de daadwerkelijke uitstoot van stoffen die schadelijk zijn voor luchtkwaliteit en klimaat en tegelijk een doel van Autobrief II «een wezenlijke ondersteuning van de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen op autogebied via proportionele en goed gerichte fiscale prikkels» (Kamerstuk 32 800, nr. 27), dit doel in feite niet op een efficiënte manier bereikt is? En dat de prikkels in de autobelastingen dus niet proportioneel en niet goed gericht zijn? |
| 18. | Wat is de oorzaak van het feit dat elkaar tegenwerkende maatregelen in stand worden gehouden en amper worden geëvalueerd?  |
| 19. | Is het percentage van 36% dat de juiste waarde voor de bijtelling zou weerspiegelen gelijk over de verschillende brandstofsoorten?   |

20. In welke mate is sprake van een subsidie van de laagste aan de hoogste inkomens als gevolg van de lage bijtelling, ervan uitgaande dat het bijtellingspercentage met 22% te laag is en dikwijls sprake is van lagere percentages voor relatief dure auto's?
21. Wat is het totaal aan kortingen op de bijtelling voor nulemissievoertuigen? Welke CO<sub>2</sub>-reductie wordt hiermee bereikt, wat zijn daarmee de kosten per ton reductie en hoe verhoudt zich dat tot andere reducerende maatregelen?
22. Welk deel van de inkomsten door autobelastingen is direct gerelateerd aan luchtkwaliteit en klimaat?
23. Erkent u dat er, naast de prikkel via de bijtelling, nog een verschil is tussen de stimulering van elektrische auto's voor zakelijke en particuliere rijders, namelijk dat de bijtelling een «open einde-regeling» is (die via de inkomstenbelasting loopt) en dat het nog op te tuigen stimuleringspakket voor particulieren een maximum-budget heeft? Zo ja, hoe duidt u dit verschil?
24. Wat is het effect van de grote hoeveelheid uitzonderingen op de doorzichtigheid van het stelsel van autobelastingen en is het voor gewone burgers nog mogelijk om afgewogen keuzes te maken zonder een adviesbureau in te schakelen?
25. Wat zouden de voor- en nadelen zijn van het vervangen van bijzondere regelingen in de autobelastingen, bijvoorbeeld de teruggaafregelingen die vermeld zijn in tabel 2, door niet-fiscale maatregelen, zoals subsidies op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement? Welke andere niet-fiscale maatregelen zouden beter kunnen bijdragen aan doelmatig en doeltreffend beleid?
26. Waarom is het financieel belang van de youngtimerregeling onbekend? Kan hier een inschatting van gegeven worden?
27. Is ook de fijnstoftoeslag meegenomen in het onderzoek?