

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 Minister van Financiën voorgelegd.

De vragen zijn op 14 januari 2020 aan de Minister gezonden.

De voorzitter van de commissie,
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Freriks

- | Nr | Vraag |
|-----|--|
| 1. | Hoe heeft de budgettaire derving in miljoenen euro's zich als gevolg van (1) de bpm-vrijstelling voor bestelauto's voor ondernemers en (2) de motorrijtuigenbelasting (MRB)-tariefreductie voor bestelauto's voor ondernemers zich over de afgelopen tien jaar ontwikkeld? |
| 2. | Welke redenen liggen ten grondslag aan het lagere accijnstarief voor dieselbrandstof? |
| 3. | Klopt het dat een van de redenen is voor het invoeren van de «fijnstoftoeslag» de volgende passage uit Autobrief II (Kamerstuk 32 800, nr. 27) is: « <i>De schadelijke uitstoot van oude dieselveertuigen (zonder roetfilter) zou in de periode van Autobrief II een steviger ingrijpen rechtvaardigen</i> »? Klopt het dat een bezitter van een oud dieselveertuig ook deze toeslag moet betalen als diegene een roetfilter geplaatst heeft? Zo ja, waarom? |
| 4. | Kunt u aangeven hoe de ons omringende landen (in ieder geval Duitsland, België, Frankrijk, Denemarken, Noorwegen en Oostenrijk) auto's belasten, gegeven dat in Nederland de belangrijkste autobelastingen de bpm, de MRB, de bijtelling voordeel privégebruik auto van de zaak via de loonbelasting/inkomstenbelasting en accijnzen op brandstoffen zijn? |
| 5. | Kunt u aangeven in welke mate de auto (bezit en gebruik) sinds 2010 een bijdrage levert aan een stabiele inkomstenstroom voor de overheid als percentage van het bbp? |
| 6. | Op welke wijze worden in de bij vraag 4 genoemde ons omringende landen de autobelasting ingezet als wezenlijke ondersteuning van luchtkwaliteits- en klimaatdoelen? Welke maatregelen nemen deze landen? Welke zijn gericht op aanschaf van nieuwe elektrische auto's en welke op de tweedehandsmarkt? |
| 7. | Welke andere Europese landen stimuleren via fiscale of anderszins vrijstellingen de toename van het aantal elektrische auto's aangezien de stabiliteit aan inkomsten via de bpm en de accijnzen onder druk staat, omdat het Rijk streeft naar een forse toename van het aantal elektrische auto's? |
| 8. | Wat zou het betekenen voor de administratieve lasten wanneer er geen bijzondere regelingen binnen de autobelastingen meer zouden bestaan? |
| 9. | Hoeveel auto's vallen onder de youngtimerregeling (auto's van 15 tot 40 jaar oud)? Wat is de gemiddelde leeftijd van de auto die onder de youngtimerregeling valt? Wat is het aandeel benzine/diesel/lpg in deze groep? |
| 10. | Kan een auto van ouder dan 40 jaar ook onder de yougtimerregeling vallen? Gebeurt dit in de praktijk? |
| 11. | Kunt u een uitsplitsing geven van de hoogte van het tarief van de energiebelasting voor het opladen van accu's, opgesplitst in de verschillende tariefhoogtes die de energiebelasting kent? |
| 12. | Is de sterke afbouw van de bpm en de toename van de MRB het resultaat uit de start van de omzetting van Anders Betalen voor Mobiliteit of heeft dit ook andere oorzaken? |
| 13. | Door welke factoren wordt de sterke stijging van de bpm in 2015 tot en met 2018 verklaard? |
| 14. | Zijn de bpm-tarieven voor auto's (sjoemeldiesels) die meer bleken uit te stoten dan de fabrikant in eerste instantie doorgaf uiteindelijk aangepast? Hoe groot was dit bedrag? |
| 15. | Hoe hoog zou de brandstofaccijns moeten zijn als we de MRB en bpm volledig om zouden zetten naar brandstofaccijns? |
| 16. | Zijn er landen die fiscale voordelen geven aan auto's die een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid door een korting te geven voor auto's met goede verkeersveiligheidssystemen? |

17. Hoe groot is de groep die gebruik maakt van het kwarttarief kampeerauto en de groep halftarief kampeerauto bedrijfsmatige verhuur? Hoe groot is de groep vrijstelling buitenlandse motorrijtuigen?
18. Welke doelstelling wordt bedoeld als in het kader van de doorrekening van het klimaatakkoord gesteld wordt dat de stimulering ruim onvoldoende is om de doelstelling uit het regeerakkoord te behalen? Hoe verhoudt dit zich tot de brief van het kabinet over de «hand aan de kraan-systematiek» waarin het kabinet stelt dat het stimuleringsbeleid zal worden bijgesteld als «de verkoopcijfers harder of langzamer groeien dan verwacht bij het klimaatakkoord» (Kamerstuk 32 813, nr. 398)?
19. Hoeveel CO₂ wordt er vergoed per bestede euro aan stimulering (bijvoorbeeld door verlaagde tarieven)?
20. Welke remmen zijn er om overstimulering te voorkomen gezien het effect van prikkels, zoals door de Algemene Rekenkamer aangegeven, «beperkt» is?
21. Kunnen de verschillende autobelastingen en het totaal als % van het bbp worden vergeleken met andere landen?
22. Kunnen de kosten per auto of per gereden kilometer vergeleken worden met alle andere landen in de EU?
23. Waarom is het beleid (tot 2024) gericht op absolute aantallen nieuwverkoop elektrische voertuigen (EV's) en niet een percentage? Is het doel niet eigenlijk een afname van het aantal ICE (Internal Combustion Engine)-voertuigen i.p.v. een groei van het aantal of aandeel EV?
24. Welke andere remmen zouden er kunnen komen om overstimulering te voorkomen?
25. Wat is de ratio achter het beperken van de verlaagde bijtelling voor EV's tot 60 maanden? Leidt dit niet tot export van ex-lease-EV's, die dan niet zoals gehoopt beschikbaar komen voor de tweedehandsmarkt? Zo ja, tot hoeveel?
26. Hoe verhoudt het stimuleringsbudget voor schoon autogebruik zich tot het stimuleringsbudget voor OV-gebruik?
27. Wat zijn de mogelijkheden om de bpm voor bestelauto's te relateren aan de CO₂-uitstoot, i.p.v. de cataloguswaarde?
28. Waarom is ervoor gekozen dat de opbrengsten uit de bpm budgettair neutraal blijven en niet hoger worden, aangezien de meest betrouwbare testmethode (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)) laat zien dat de daadwerkelijke CO₂-uitstoot hoger is ten opzichte van de verouderde testmethode (New European Driving Cycle (NEDC))? Waarom wordt de verouderde testmethode als norm gehanteerd voor de totale bpm-opbrengsten?
29. Wat zijn de mogelijkheden om de MRB rechtstreeks te relateren aan de CO₂-uitstoot?
30. Welk bedrag aan stimuleringsmaatregelen is tot op heden gemoeid met de belastingvoordelen voor «schone» auto's, en aan hoeveel mensen is dat geld uiteindelijk uitgegeven?
31. Welk effect zou het bedrag dat tot op heden is uitgegeven aan stimuleringsmaatregelen voor «schone» auto's kunnen hebben gehad als dit aan openbaar vervoer zou zijn uitgegeven, bijvoorbeeld in extra mobiliteit of voor het klimaat?
32. Op basis waarvan is besloten tot de twee hoofddoelen?
33. Waarom is het overgrote deel van de bijzondere regelingen niet recent geëvalueerd?
34. Is het kabinet voornemens het totale pakket aan autobelastingen te evalueren op basis van de hoofddoelen, doelmatigheid, complexiteit en neveneffecten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier en met welke tijdsplanning?

35. Is er gehoor gegeven aan de oproep van de Algemene Rekenkamer om de uitgangspunten en berekeningen van de bijtellingsregelingen nog beter toe te lichten? Zo ja, op welke manier is dit beter toegelicht? Zo nee, waarom niet?
36. Waarom wordt het blokje bpm in figuur 1 elk jaar groter, gegeven dat het kabinte in 2015 heeft aangegeven dat de totale bpm-opbrengst niet zou moeten stijgen of dalen?
37. Kunt u toelichten of het feit dat bpm grilliger is dan andere belastingen komt door marktfluctuaties duurdere/goedkopere auto's, meer minder nieuwverkoop, of door directe opbrengst van de effecten van een wisselend belastingstelsel, bijvoorbeeld eigen stimuleringsbeleid of effecten van het EU-testregime voor CO₂-emissies?
38. Waarom is de MRB-toeslag voor oude diesels fors hoger voor personenauto's dan voor bestelauto's, aangezien het gaat om het verminderen van de roetuitstoot?
39. Wat wordt verstaan onder «proportionele en goed gerichte fiscale prikkels»?
40. Waarom is de MRB-toeslag voor oude diesels fors hoger voor personenauto's dan voor bestelauto's, aangezien het gaat om het verminderen van de roetuitstoot?
41. Betekent de uitspraak van de toenmalige Staatssecretaris, dat de effecten van gedragsbeïnvloeding beperkt zijn, maar tegelijkertijd de kosten te veel zijn opgelopen omdat er te veel gebruik van wordt gemaakt, niet juist dat het beleid wel invloed heeft op het gedrag? Was het fiscale stimuleringsbeleid niet juist de oorzaak dat Nederland destijds het zuinigste wagenpark van Europa had?
42. Waarom is de MRB-toeslag voor oude diesels fors hoger voor personenauto's dan voor bestelauto's, aangezien het gaat om het verminderen van de roetuitstoot?
43. Bent u nog steeds van mening dat het belang van luchtkwaliteit in de autobelastingen ondergewaardeerd is?
44. Bent u nog steeds van mening dat vooral de schadelijke uitstoot van oude dieselvoertuigen een steviger ingrijpen rechtvaardigt?
45. Deelt u de analyse van de Algemene Rekenkamer dat niet is uitgewerkt wanneer er sprake is van proportionele en goed gerichte fiscale prikkels? Klopt het dat dit niet in lijn is met artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet 2016? Wanneer en hoe gaat u dit verbeteren?
46. Klopt het dat er geen uitgeschreven beleidstheorie voor de inzet van de autobelastingen voor luchtkwaliteits- en klimaatdoelen is? Zo ja, per wanneer is deze beschikbaar? Zo nee, waar is deze beleidstheorie aan te treffen?
47. Herkent het kabinet zich in de uitleg van de Algemene Rekenkamer over een beleidstheorie?
48. Welke reductie van uitstoot van schadelijke stoffen wordt nagestreefd met de fiscale stimulering van auto's?
49. Klopt het dat u geen uitgeschreven beleidstheorie hebt voor de inzet van de autobelastingen voor luchtkwaliteits- en klimaatdoelen? Wanneer gaat u hier werk van maken?
50. Wat is de ratio achter de vrijstelling voor bestelauto's voor ondernemers en achter de keuze om de bpm voor bestelauto's niet aan de hand van de CO₂-uitstoot te berekenen? Zou niet juist hier een grote slag geslagen kunnen worden, aangezien berekening op basis van de catalogusprijs juist contraproductief werkt?
51. Wat is het bedrag dat in 2015, 2016, 2017 en 2018 werd besteed aan de elektrische auto's, bussen en bestelauto's via de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL)? Om hoeveel auto's, bussen en bestelauto's ging het?

52. Kunt u de vrijstelling voor bestelauto's van ondernemers onderbouwen aan de hand van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet 2106? Wat is precies het doel en hoe doelmatig is dit?
53. Wat is de ratio achter het lagere accijnstarief voor diesel? Wat is de accijnsgrondslag voor brandstoffen?
54. Kunt u uitleg geven bij de door de Algemene Rekenkamer met een vraagteken aangemerkte doelen?
55. Waarom laat u belastingen in stand die een negatieve invloed hebben op het doel van luchtkwaliteit/klimaat? Bent u bereid om deze drie fiscale prikkels te heroverwegen (vrijstelling bpm bestelauto's ondernemers, verlaagd tarief MRB voor bestelauto's ondernemer en bijtellingsregeling youngtimers)?
56. Deelt u de analyse van de Algemene Rekenkamer dat in het algemeen de waarde van het voordeel van privégebruik wordt onderschat? Kunt u een cijfermatige onderbouwing geven voor de hoogte van het bijtellingspercentage?
57. Kunt u ingaan op de berekening van de OESO waaruit blijkt dat de bijtelling ongeveer 36% zou moeten bedragen in Nederland?
58. Waarom is de bpm voor bestelauto's en motorrijwielen niet gerelateerd aan CO₂-uitstoot, maar aan de cataloguswaarde?
59. Is per type (diesel)auto bekend hoeveel stikstofoxiden en fijnstof er wordt uitgestoten? Zou dit theoretisch gezien dus meegenomen kunnen worden in de bpm?
60. Is er sprake van een toename van zware terreinauto's en pick-up trucks, aangezien er geen ontmoedigende fiscale prikkels zijn voor ondernemers?
61. Is het mogelijk om voor bestelauto's en motorrijwielen de bpm per 1 januari 2021 te relateren aan CO₂-uitstoot in plaats van de cataloguswaarde? Zo niet, per wanneer dan wel?
62. Kunt u in euro's inzichtelijk maken wat de totale fiscale voordelen zijn van een zakelijke respectievelijk een particuliere «nul-emissievoertuig», met een catalogusprijs van 45.000 euro, voor een (gebruiks)duur van vijf jaar?
63. Gaat u bezien welke mogelijkheden er zijn om de youngtimerregeling zo aan te passen, dat deze (meer) gaat bijdragen aan de klimaat- en duurzaamheidsambities van het kabinet?
64. Kunt u het effect op de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen afzetten tegenover de financiële belangen van de bijzondere regelingen zoals de youngtimerregeling?
65. Gaat u bezien welke mogelijkheden er zijn om de youngtimerregeling zo aan te passen, dat deze (meer) gaat bijdragen aan de klimaat- en duurzaamheidsambities van het kabinet? Zo ja, wanneer kunnen de uitkomsten worden verwacht? Zo nee, waarom niet?
66. Hoe beoordeelt u het verschil tussen de stimulering van elektrische auto's voor zakelijke en particuliere rijders in de zin dat de bijtelling een «open einderegeling» is en dat het nog op te tuigen stimuleringspakket voor particulieren een maximumbudget heeft?
67. Waarom is voor motorrijwielen de MRB niet gerelateerd aan gewicht, motorvermogen of andere criteria waarvan een zekere invloed op luchtkwaliteits- of klimaatdoelen verwacht mag worden? Bent u bereid om dit alsnog te doen?
68. Deelt u de analyse dat de bijtellingsregeling juist een prikkel is om veel gebruik te maken van de auto en geen gebruik te maken van alternatieven zoals het OV? Bent u bereid om hier eens kritisch naar te kijken?
69. Hoe gaat u ervoor zorgen dat de verlaagde bijtelling voor nul-emissievoertuigen en enkele andere fiscale maatregelen ook binnen bereik van particulieren komen?

70. Klopt het dat het privégebruik van oudere (diesel)auto's van de zaak juist onwenselijk is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteits- en klimaatdoelen? Hoe kunt u dit verantwoorden in het kader van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet 2016? Bent u bereid om dit op korte termijn aan te passen?
71. Kunt u uitleg geven bij elke geconstateerde tegenstelling en met welke reden deze is ontstaan of in stand gehouden blijft (uitgebreider dan de toelichting in tabel 2)?
72. Hoe groot is de groep die gebruik maakt van de regeling «vrijstelling bij invoer in specifieke omstandigheden» (tabel 2)?
73. Kunt u aangeven waarom het Koninklijk Huis geen bpm betaalt?
74. Kunt u een volledig overzicht aan de Kamer sturen van alle fiscale regelingen/uitzonderingen/kortingen die alleen voor het Koninklijk Huis gelden?
75. Deelt u de opvatting dat het niet meer van deze tijd is om «bijzondere» kentekens vrij te stellen van bpm (waaronder het Koninklijk Huis)?
76. Waarom is er een vrijstelling bij verhuizing, huwelijk erfopvolging of bepaalde schenkingen? Kunt u dat uitleggen bij elke categorie?
77. Bent u bereid om het verlaagd tarief bestelauto ondernemer te heroverwegen?
78. Hoe weet u zeker dat er door de vrijstelling van buitenlandse motorrijtuigen geen sprake is van dubbele niet-belasting? Moet de gebruiker aantonen dat hij/zij elders al belasting heeft betaald?
79. Kunt u het financieel belang van de youngtimerregeling zo goed mogelijk inschatten (inclusief bandbreedte en waarschijnlijkheid)?
80. Kunt u per bijzondere regeling, zoals genoemd in tabel 5 van het rapport van de Algemene Rekenkamer, aangeven wanneer de meest recente evaluatie naar de Kamer is gestuurd en wanneer de eerstvolgende evaluatie voorzien is?
81. Kunt u het financieel belang van de youngtimerregeling, de bijzondere regelingen privégebruik bestelauto's en de milieu-investeringsaftrek in 2018 aangeven?
82. 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?
83. Met ongeveer hoeveel % kunnen de bpm-tarieven budgetneutraal neerwaarts worden aangepast wanneer er geen bijzondere regelingen meer zouden zijn? Zouden de aanpassingen in een tabel kunnen worden geplaatst zoals tabel 6 op bladzijde 50 van het rapport van de Algemene Rekenkamer? Wat voor effect zou dat hebben op de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen?
84. Met ongeveer hoeveel % zou de MRB-tarieven budgetneutraal neerwaarts kunnen worden aangepast wanneer er geen bijzondere regelingen meer zouden zijn, maar de overheid evenveel inkomsten wil ontvangen via de MRB? Wat zou het effect zijn voor de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen wanneer er geen enkele bijzondere regeling meer zou zijn via de MRB?
85. Met ongeveer hoeveel % zou de bijtelling voordeel privégebruik auto van de zaak budgetneutraal neerwaarts kunnen worden aangepast wanneer er geen bijzondere regelingen meer zouden zijn, maar de overheid evenveel inkomsten wil ontvangen via deze bijtelling? Wat zou het effect zijn voor de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen wanneer er geen enkele bijzondere regeling meer zou zijn via de bijtelling voordeel privégebruik auto van de zaak?

86. Met ongeveer hoeveel % zouden de accijnzen budgetneutraal neerwaarts kunnen worden aangepast wanneer er geen bijzondere regelingen meer zouden zijn, maar de overheid evenveel inkomsten wil ontvangen via de accijnzen? Wat zou het effect zijn voor de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen wanneer er geen enkele bijzondere regeling meer zou zijn via de accijnzen?
87. Wanneer er binnen de autobelastingen geen enkele bijzondere regeling zou zijn, wat zou ongeveer het totaal effect zijn op de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen?
88. Wat zou het effect zijn in personele zin voor de Belastingdienst wanneer er geen bijzondere regelingen meer zouden zijn? Met andere woorden, hoeveel fte zou hierdoor vrijgespeeld worden?
89. Zou de prikkel om te frauderen toe- of afnemen wanneer er geen enkele bijzondere regeling binnen de autobelastingen meer zou zijn? Bij tegengestelde effecten, zou u aan de hand van een concreet voorbeeld kunnen beschrijven waarom de prikkel tot frauderen toe- of afneemt?
90. Valt in te schatten wat het effect op het prijskaartje is voor het openbaar vervoer en de taxi wanneer er geen bijzondere regelingen meer zouden bestaan, en zo ja, wat is dan dat effect?
91. Valt in te schatten wat de effecten zijn voor het zorgvervoer en bijvoorbeeld de zorgpremie wanneer er geen meer bijzondere regelingen meer zouden bestaan?
92. Zou het afschaffen van bijzondere regelingen binnen de autobelastingen een positieve bijdrage leveren aan het vernieuwen van het wagenpark in Nederland?
93. Kunt u aangeven welke bedragen horen bij de onbekende bedragen in tabel 5? Kunt u in elk geval de best mogelijke benadering delen die u kunt maken?
94. Waarom is het nooit gekomen tot een systematische evaluatie/opschoning? Wanneer gaat u hier wel voor zorgen?
95. Hoeveel geld levert het op, zowel direct budgettair als in verlaging van de uitvoeringskosten, als alle uitzonderingen die een negatief effect hebben op klimaat/milieu worden geschrappt? Kunt u dit weergeven in een tabel?
96. Herkent u het aantal van 54 bijzondere regelingen in de autobelastingen? Zijn er, naast de 54 bijzondere regelingen in de autobelastingen, zoals geïdentificeerd door de Algemene Rekenkamer, nog andere bijzondere regelingen in de autobelastingen? Is Nederland in vergelijking met omringende landen zoals België, Duitsland, Frankrijk en het VK een uitzondering als het gaat om het aantal bijzondere regelingen in de autobelastingen? In hoeverre kiezen andere landen voor niet-fiscale maatregelen om dezelfde doelen te bereiken? In hoeverre zou er bij de invoering van rekeningrijden behoefte zijn aan deze hoeveelheid bijzondere regelingen in de autobelastingen?
97. Bent u voornemens om de fiscale regelingen in de bpm en MRB als geheel of per bijzondere regeling te evalueren? Kunt u bij de aangekondigde evaluatie per bijzondere regeling aangeven wat het doel van de bijzondere regeling is en of de bijzondere regeling doelmatig en doeltreffend is?
98. Welke onderbouwingen zijn er voor de bijzondere regelingen die aantonen dat deze bijzondere regelingen nog steeds actueel en valide zijn?
99. Deelt u de conclusie dat de «vrijstelling voertuigen wegenbouw» juridisch lastig te onderbouwen is? En dat deze vrijstelling weinig doeltreffend en doelmatig is? Waarom is deze regeling nog niet afgeschaft of aangepast? Op welke termijn wilt u dit alsnog gaan doen?
100. Is het nog wel verstandig om rijden op aardgas te stimuleren?

101. Deelt u de conclusie dat de huidige prikkels in de autobelastingen met het oog op de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen niet optimaal zijn ingericht? Wat gaat u eraan doen om dit wel optimaal in te richten?
102. Wat zijn de normen voor de proportionaliteit (de kosteneffectiviteit) van de fiscale prikkels? Als die er nog niet zijn, wanneer gaat u die bepalen?
103. Betreft u bij de evaluatie van de fiscale regelingen bpm en MRB dit jaar ook relevante branche- en belangenorganisaties?
104. Kunt u reageren op het nawoord van de Algemene Rekenkamer? Kunt u duidelijker toelichten wat de verhouding is tussen de uitgangspunten, welke onderbouwende berekeningen daar bij horen en in hoeverre dit geheel strookt met de huidige doelen van de autobelastingen?
105. Waarom is er voor de grens van 10% in het kader van het meer dan bijkomstig gebruik van de bestelauto door ondernemers gekozen?