

De vaste commissie voor Financiën heeft op 5 juni 2020 enkele vragen en opmerkingen aan de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst voorgelegd over zijn op 29 mei 2020 toegezonden brief inzake «Uitvoering van de motie van de leden Omtzigt en Ladders over de implementatie van meetmethoden en de bpm» (Kamerstukken 35 302, nrs. 48 en 79).

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 brief «Motie leden Omtzigt en Ladders over toetsing onderzoek budgetneutrale overstap WLTP». De leden danken de heer prof. dr. C. Koopmans voor zijn second opinion, maar concluderen tegelijkertijd dat er daarmee niet geheel uitvoering is gegeven aan het verzoek zoals gesteld in de motie-Omtzigt/Ladders (Kamerstuk 35 302, nr. 48).

In de motie-Omtzigt/Ladders is gevraagd om een onafhankelijke toetsing of «de omzetting van New European Driving Cycle (NEDC)¹ naar NEDC2 en de omzetting van NEDC2 naar Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) ieder budgettair neutraal zijn gegaan op zowel macroniveau als voor de tien meest verkochte auto's» (Kamerstuk 35 302, nr. 48). De leden van de VVD-fractie zijn verbaasd over de keuze voor het laten uitvoeren van een second opinion. De leden Omtzigt en Ladders hebben in hun motie verzocht om een onafhankelijk onderzoek naar de budgetneutrale omzetting, niet naar een controleonderzoek op de bevindingen van eerdere onderzoeken van TNO. Op basis waarvan is gekozen voor een second opinion? Waarom zijn de onderzoeksvragen geformuleerd zoals deze zijn geformuleerd?

Waarom is de Kamer pas op 15 mei geïnformeerd over de onderzoeksopdracht, terwijl de motie al in november 2019 is aangenomen en de omzetting vanaf 1 juli 2020 ingaat? Kan de Staatssecretaris in een tijdlijn schetsen welke stappen tot het onafhankelijke onderzoek wanneer zijn genomen? Welke contacten zijn er na het vergeven van de onderzoeksopdracht nog met de onderzoekers geweest? Hebben deze gevraagd om aanvullende documentatie of vragen van enigszins andere aard? Zo ja, welke vragen en welke documentatie? Met welke derden hebben de onderzoeken contact gehad, wat is hier besproken en wat is de invloed hiervan geweest op de onderzoeksbevindingen? De leden van de VVD-fractie lezen dat TNO en het Ministerie van Financien vragenlijsten hebben ontvangen. Is dit de enige extra informatie die de onderzoekers van de opdrachtgever en TNO nodig hadden? Welke vragen stonden er op deze vragenlijst? Kan de Staatssecretaris de vragen en de beantwoording door TNO en het Ministerie van Financien de Kamer doen toekomen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie lezen in de onderzoeksopdracht «*Hierbij is door de Staatssecretaris van Financiën toegezegd de totale bpm-opbrengst niet te laten stijgen enkel als gevolg van de overgang op de WLTP-testmethode*». Deze leden lezen in het stenogram bij het Belastingplan 2017 (Kenmerk 2016D42841) dat de Staatssecretaris van Financiën letterlijk heeft gezegd; «*Ten principale zou het antwoord op de vraag van de heer Omtzigt dus moeten luiden «niets», want idealiter zou het voor een auto niets moeten schelen. De numerieke getallen voor CO₂-uitstoot worden anders en die horen dan bij andere numerieke getallen voor tarieven. Die kunnen worden teruggerekend en dan moet er weer hetzelfde uitkomen. Dat is het idee. Als de tool goed is, moet het voor de automobilist niet uitmaken. De automobilist moet het niet merken. De bedoeling is een budgettair neutrale omzetting waar niemand last van heeft. Dat kan van autotype tot autotype best wat ruis veroorzaken, maar ten principale zou de autorijder hier niets van moeten merken. Het is een technische omzetting als gevolg van een andere Europese testmethodiek.*»

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat er discrepantie bestaat tussen de uitleg van het citaat in de onderzoeksopdracht en de letterlijk uitgesproken tekst van de Staatssecretaris van Financiën tijdens het debat

over het Belastingplan 2017 (Kenmerk 2016D42841). In de onderzoeksopdracht wordt gesproken over «de totale bpm-opbrengst» terwijl de Staatssecretaris van Financien bij het debat over het Belastingplan 2017 niks heeft gezegd over de totale bpm-opbrengst, maar zich juist richt op de individuele automobilist en dat deze het «niet moet merken». Deze leden vragen of de omzetting van NEDC1 naar NEDC2 en de omzetting van NEDC2 naar WLTP ieder, voor de Nederlandse automobilist, budgetneutraal heeft plaatsgevonden, zoals toegezegd door de Staatssecretaris van Financiën tijdens het Belastingplan 2017. Zo ja, op basis waarvan trekt de Staatssecretaris deze conclusie aangezien dit niet blijkt uit onderzoeken van TNO en daarmee ook niet uit de uitgevoerde second opinion? Zo nee, waarom niet? Deze leden verzoeken de Staatssecretaris tot het doen van een onafhankelijk onderzoek naar de budgetneutraliteit waarin ook de gevolgen voor de individuele autorijder in wordt meegenomen, een verdiepend onderzoek in lijn met het reeds uitgevoerde verzoek in de motie-Omtzigt/Lodders (Kamerstuk 35 302, nr. 48) naar de meest verkochte auto's. Is de Staatssecretaris voornemens op dit verzoek in te gaan? Graag een uitgebreide toelichting waarbij ook wordt ingegaan op de gevolgen voor de datum van omzetting NEDC2 naar WLTP.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts of de Staatssecretaris kan reflecteren op het verschil tussen macrobudgettair neutraal en neutraal in de portemonnee. Hoe wordt «portemonneeneutraliteit» in dit onderzoek meegenomen door het Ministerie van Financien? Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat de informatie over «portemonneeneutraliteit» beter zou moeten?

De leden van de VVD-fractie vragen of het Ministerie van Financiën bij het opzetten van de onderzoeksopdracht contact heeft gehad met de sector. Zo nee, waarom niet? Zo ja, met welke partij(en), wat is hiermee besproken en wat is hiermee gedaan richting de onderzoeksopzet? Waarom zijn bij het onderzoek alleen de rapporten van TNO beoordeeld en niet het rapport van KPMG, maar trekken de onderzoekers wel een aantal conclusies over het KPMG-onderzoek? Is er door de onderzoekers wel contact geweest met KPMG? Zeker gezien het feit dat beide rapporten toezien op hetzelfde onderwerp, een andere onderzoeksopzet en onderzoeksvragen hanteerden en om die reden op zeer specifieke punten tot andere conclusies kwamen. Deze leden lezen dat een conceptversie van de second opinion is besproken met h TNO en het Ministerie van Financiën. Waarom is de conceptversie eerst besproken met de opdrachtgevers voordat deze definitief is gemaakt? Welke aanpassingen zijn er naar aanleiding van de bespreking van het conceptrapport gedaan ten opzichte van de definitieve versie? Kan de Staatssecretaris een uitputtend overzicht geven? Waarom zijn deze aanpassingen doorgevoerd?

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris te reageren op de SEO-bevindingen dat er geen extra schijf is toegevoegd en dat de omgerekende tarieven zijn afgerond op hele euro's. Waarom heeft de Staatssecretaris deze beslissingen genomen? SEO schrijft dat dit «beperkte effecten heeft op de te betalen bpm», maar wat zijn de effecten? Deze leden vragen tevens waarom de Staatssecretaris ervoor kiest de aanbeveling om de bpm-tabel te differentiëren voor benzine- en dieselauto's niet over te nemen. Kan de Staatssecretaris de effecten van deze bpm-wijziging doorrekenen, dus een verschillende bpm-tabel voor benzineauto's en dieselauto's? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen naar een toelichting op de gemaakte schatting door TNO met een regressieanalyse. Waarom rapporteert TNO de regressieresultaten niet volledig? Op welke manier kan gecontroleerd worden dat de regressieanalyse juist is uitgevoerd? Op welke manier kan

met een regressieanalyse worden geschat wat de invloed is van het gewicht en motorvermogen op de uitstoot van auto's? Deze leden vragen op welk type auto's wordt bedoeld als er wordt gesproken over «zwaardere auto's met meer vermogen»? Worden bijvoorbeeld ook elektrische auto's, welke geen bpm betalen, meegenomen in de regressie-analyse? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke invloed heeft dit op de bevindingen?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de bevindingen uit de second opinion niet overeenkomen met de toezegging van de Staatssecretaris van Financien in 2016. De Staatssecretaris zegt dat de omzetting «*van autotype tot autotype best wat ruis kan veroorzaken, maar ten principale zou de autorijder hier niets van moeten merken*». Uit de bpm-tarieven van de twintig meest verkochte auto's blijkt dat alleen hier al een verschil van min 18 tot plus 24% tarief bpm na omzetting in WLTP wordt waargenomen. Deze bevindingen zijn alleen op basis van de twintig meest verkochte auto's, wat zegt dit over de kans dat er voor heel de markt grote percentuele verschillen zullen plaatsvinden in het bedrag wat aan bpm betaald moet worden? Hoe staat de range van 42% in relatie tot de uitspraken van de Staatssecretaris van Financiën zoals hierboven geciteerd? En op basis waarvan kan de conclusie worden getrokken dat de omzetting van NEDC1 naar WLTP ook voor de automobilist budgettair neutraal wordt? Graag een uitgebreide toelichting hierop.

De Staatssecretaris stelt dat de hogere opbrengst alleen te wijten is aan zwaardere auto's met grotere motorvermogen, terwijl de top 10/20 meest verkochte auto's juist gemiddeld goedkoper zijn geworden. Hoe valt dit met elkaar te rijmen? Hoeveel maken de top 10 en top 20 uit van het totaal aan autoverkoop, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris op de hoogte is van de gemiddelde levensduur en het gebruik van auto's in Nederland. Hoe verhoudt zich deze levensduur tot auto's in België en Duitsland? Hoeveel CO₂-winst zou er te halen zijn als ons wagenpark i.p.v. gemiddeld elf jaar oud, gemiddeld vijf jaar oud zou zijn? Kan de Staatssecretaris scenario's maken over hoe een significant lagere bpm of zelfs afgeschafte bpm bijdraagt aan een schoner wagenpark? Wat is de elasticiteit van schone wagens met respect tot de prijs en de te betalen bpm? Kan de Staatssecretaris meer duidelijkheid verschaffen over hoe verjonging van het wagenpark schone en duurzame transport stimuleert? Deelt de Staatssecretaris de mening dat een te hoge bpm daar dan niet aan bijdraagt?

De leden van de VVD-fractie vragen tot slot wat de effecten zouden zijn als de dieseltoeslag (bij aankoop of import) wordt beperkt voor oudere en meer vervuilende diesels en de toeslag verdwijnt voor de modernste dieselvarianten die zowel CO₂-, als stikstofwinst opleveren en de luchtkwaliteit in tegenstelling tot de oudere euro III- en IV-diesels niet negatief beïnvloeden?

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

Met interesse hebben de leden van de PVV-fractie kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van financiën d.d. 29 mei 2020 betreffende de motie van de leden Omtzigt en Lodders over toetsing onderzoek budgetneutrale overstap WLTP.

Naar aanleiding van deze brief hebben de leden van de PVV-fractie enkele opmerkingen en vragen.

De leden van de PVV-fractie verzoeken de Staatssecretaris om aan te geven hoeveel de nieuwe meetmethode de schatkist in de overgangsfase

van september 2017 tot heden aan extra bpm-inkomsten heeft opgeleverd. En voorts hoe deze extra inkomsten samenhangen met de conclusie van KPMG die becijferde dat de opbrengsten ongeveer 600 a 650 miljoen euro zouden bedragen.¹

Kan de Staatssecretaris de bevestigen dat eventuele meeropbrengsten niet zonder meer naar de algemene middelen vloeien zonder vooraf eerst de Kamer te informeren?

Eén van de conclusies is dat de WLTP-auto's gemiddeld zwaarder en krachtiger zijn. Kan de Staatssecretaris de leden van de PVV-fractie een overzicht doen toekomen waaruit dat blijkt, wat is belangrijker voor de CO₂-uitstoot gewicht of motorvermogen? De zwaardere en krachtigere auto's zouden verantwoordelijk zijn voor de aanvullende bpm-opbrengsten. Indien dat zo is, kan de Staatssecretaris dan corrigeren voor gewicht en motorvermogen zodat wel een goed vergelijkbaar beeld ontstaat.

Kan de Staatssecretaris hierbij tevens ingaan op het persbericht van BOVAG en RAI Vereniging van 6 juni 2020, waarin gemotiveerd gesteld wordt dat zowel het TNO-rapport als het KPMG-rapport laten zien dat er sinds oktober 2017 geen toename is van gewicht van bpm-plichtige voertuigen. Heeft de Staatssecretaris hier een verklaring voor?²

In de second opinion wordt opgemerkt dat de andere onderzoeken (KPMG en JATO) niet zijn beoordeeld.

Deelt de Staatssecretaris de mening van de leden van de PVV-fractie dat dat opmerkelijk is? Zeker aangezien het onderzoek van KPMG tot hele andere conclusies komt, lijkt het voor de hand te liggen dat de onderzoeken nu juist wel beoordeeld moeten worden. Kan de Staatssecretaris verklaren waarom de onderzoeken naar eigen zeggen door SEO niet zijn beoordeeld, maar dat er vervolgens toch conclusies worden getrokken omtrent die rapporten?

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Staatssecretaris in zijn brief opmerkt dat er vragen gesteld kunnen worden omtrent de representativiteit van de selectie van auto's bij het KPMG-rapport, vragen die onbeantwoord blijven.

Wellicht is het onderzoek van KPMG wel uitermate representatief en zou dat als uitgangspunt genomen moeten worden.

Welke aanwijzingen heeft de Staatssecretaris om aan te nemen dat dit anders zou zijn, nu het rapport van KPMG niet is beoordeeld?

Gaat de Staatssecretaris navraag doen bij KPMG, die zullen hun selectie van auto's uitstekend kunnen onderbouwen?

Is de Staatssecretaris bereid nader onderzoek te doen naar de representativiteit van de in de second opinion aangehaalde twintig meest verkochte auto's? De leden van de PVV-fractie zouden graag zien hoe deze lijst exact is samengesteld, hoe is er bij de selectie bijvoorbeeld omgegaan met diverse varianten binnen één merk en type? In dit kader merkt het persbericht van BOVAG en RAI Vereniging op dat het KPMG-rapport zuiver de écht vergelijkbare uitvoeringen van auto's betreft vóór en ná de omzettingen, dit in tegenstelling tot TNO en diens gevolg SEO. BOVAG en de RAI Vereniging halen in een door hun geschetst voorbeeld aan, dat men niet alleen appels met appels moet vergelijken, maar tevens Elstars met Elstars en niet Elstars met Jonagolds.³ De leden van de PVV-fractie hechten waarde aan een correcte representatieve vergelijking, zonder

¹ KPMG Onderzoek naar de impact van de overgang van NEDC naar WLTP testmethodiek op de hoogte van de BPM voor verkochte nieuwe personenauto's., 3 oktober 2019, pagina 12.

² Second opinion BPM doet geen recht aan motie CDA en VVD, <https://www.bovag.nl/nieuws/second-opinion-bpm-doet-geen-recht-aan-motie-cda-e>.

³ Second opinion BPM doet geen recht aan motie CDA en VVD, <https://www.bovag.nl/nieuws/second-opinion-bpm-doet-geen-recht-aan-motie-cda-e>.

welke men geen conclusies kan trekken. Deelt de Staatssecretaris die mening?

Voorts merkt de Staatssecretaris op dat de second opinion concludeert dat het KPMG-onderzoek niet aantoont dat de TNO-uitkomsten onjuist zouden zijn. Is de Staatssecretaris het met de leden van de PVV-fractie eens dat dat niet hetzelfde is als dat de TNO-uitkomsten dan zonder meer juist zouden zijn?

Is de Staatssecretaris van mening dat het één het ander uitsluit, waarom zouden niet beide onderzoeken juist kunnen zijn? En hoe weet de Staatssecretaris dat zonder dat de andere onderzoeken zijn beoordeeld? De leden van de PVV-fractie nemen kennis van de constatering in de second opinion dat de verandering van de bpm door omzetting sterk uiteenloopt (van -18% tot +24%) tussen de twintig meest verkochte auto's. Acht de Staatssecretaris dat wenselijk, hoe strookt dat met het uitgangspunt dat de autokoper niets moet merken van verandering van methodiek?

Heeft de Staatssecretaris bij de beoogde invoering van de tabel per 1 juli 2020 onderzocht of de overheid niet (onbedoeld) oneerlijke concurrentie tussen merken in de hand werkt?

Hoe gaat de Staatssecretaris monitoren of de beoogde bpm opbrengsten budgetneutraal blijven en niet leiden tot een structurele verhoging van 200 miljoen euro?⁴

De leden van de PVV-fractie verzoeken de Staatssecretaris om aan te geven of de introductie van de nieuwe bpm-tabel tevens budgetneutraal uitpakt voor de individuele autokoper. Kan de Staatssecretaris hierbij tevens ingaan op de overgangsperiode, hoe heeft die uitpakking voor de individuele autokoper een vergelijking met vóór 2016 lijkt hier op zijn plaats.

De leden van de PVV-fractie constateren ten slotte dat de Staatssecretaris tot de conclusie komt dat er op basis van de second opinion geen reden is om te twijfelen aan de kwaliteit van de door TNO uitgevoerde onderzoeken en de toegepaste ramingen voor de WLTP-implementatie per 1 juli 2020.

Kan de Staatssecretaris toelichten hoe hij tot deze conclusie is gekomen?

De second opinion merkt, onder andere, op dat:

- TNO regressieresultaten onvolledig rapporteert,
- de rapportages van TNO ondoorzichtig zijn,
- TNO veelal geen conclusies heeft per hoofdstuk en
- het onderzoek in eerste instantie veel vragen oproept.

Zou dat niet juist tot de conclusie van gereede twijfel moeten leiden?

Kan de Staatssecretaris ons de lange vragenlijst (en antwoorden) gesteld door SEO aan TNO doen toekomen?

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

De leden van de CDA-fractie zijn verbaasd over de brief met de second opinion.

Deze leden vroegen niet om een second opinion in de motie (daarin komt het woord second opinion niet voor), maar om een onderzoek. Dat onderzoek heeft niet plaatsgevonden, zo merken zij op.

Wat wel plaatsvond was een second opinion die op een opvallende manier plaatsvond. Professor Koopmans kreeg niet de vragen in de motie voorgeschoteld.

Het dictum van de motie luidt:

«verzoekt de regering, onafhankelijk te laten toetsen of: de omzetting van NEDC1 naar NEDC2

⁴ KPMG Onderzoek naar de impact van de overgang van NEDC naar WLTP testmethodiek op de hoogte van de BPM voor verkochte nieuwe personenauto's., 3 oktober 2019, pagina 12.

de omzetting van NEDC2 naar WLTP

ieder budgettair neutraal zijn gegaan op zowel macroniveau als voor de tien meest verkochte auto's, en de Kamer hierover voor de zomer van 2020 te informeren.»

De motie bevatte dus twee onderzoeksvragen:

- Is de overgang NEDC1-NEDC2-WLTP op macroniveau budgettair neutraal gegaan?
- Is de overgang NEDC1-NEDC2-WLTP op microniveau budgettair neutraal gegaan?

Die laatste vraag volgt overigens op een expliciete belofte van voormalig Staatssecretaris Wiebes in de Kamer

Op het macroniveau geven de CBS-cijfers een aardige indicatie, zo merken de leden van de CDA-fractie op. De opbrengst van de bpm steeg van 1,6 miljard euro in 2016 naar meer dan 2,2 miljard euro. Die stijging doet toch echt een tariefseffect vermoeden bij de eerste overgang, namelijk van NEDC1 naar NEDC2.

Op microniveau waren de prijsstijgingen van de eerste overstap van NEDC1 naar NEDC2 ook zeer fors en dit kwam door aanpassing van de meetcyclus.

Maar de gemiddelde autoprijs zou niet stijgen en dat is toch gebeurd. Dat leidt bijvoorbeeld tot een zeer forse parallelimport, die de leden van de CDA-fractie in de huidige omvang ongewenst achten.

Waarom is aan SEO (of aan iemand anders) niet gewoon gevraagd om die twee onderzoeksvragen uit te voeren die in de motie genoemd zijn? Dat was toch helder. De leden van de CDA-fractie verzoeken de Staatssecretaris dat alsnog te doen.

Wat het onderzoek van SEO betreft.

Professor Koopmans doet onderzoek of het TNO-onderzoek wel klopt. Hij merkt op dat het TNO-onderzoek van een regressie afhangt en dat TNO niet in staat is om de R-kwadraat en de standaardfouten op de coëfficiënten te leveren. Dit betekent het volgende: TNO is niet in staat aan te tonen dat de regressie klopt.

Nu merken de leden van de CDA-fractie, die toch menen iets van statistiek te begrijpen, op dat er geen universiteit in Nederland te vinden is waar een student een voldoende kan krijgen voor een werkstuk met een regressie als hij de R-kwadraat niet vermeldt en niet kan duiden wat hij in de omstandigheden betekent. En wanneer hij niet in staat is om de standaardfouten te vermelden. Deelt de Staatssecretaris deze mening? En zo ja, hoe beoordeelt hij dat het topinstituut TNO daartoe niet in staat is?

Wat de vergelijking met auto's – deelvraag 4 – betreft heeft professor Koopmans precies de tabel uit de nota naar aanleiding van het verslag overgeschreven

Tabel: bpm volgens de oude en nieuwe methode voor de 20 meest verkochte modellen in de dataset

Zie bijlage 1

Na het overschrijven van de tabel (overigens netjes met bronvermelding) heeft hij letterlijk geschreven: De bpm-bedragen zijn niet door SEO nagerekend.

Hij vermeldde:

Tabel 4: Voor de twintig meest verkochte auto's daalt de bpm door de omzetting met gemiddeld zes procent.

Zie bijlage 2.

Dit is natuurlijk niet serieus te nemen. Er is werkelijk waar geen enkele informatie gecheckt of gevalideerd. Er is alleen een kolom met percentages toegevoegd.

Het was vanaf het begin ook duidelijk dat de vraag in de motie niet ging over het overtypen van een tabel uit de nota naar aanleiding van het verslag (die ging over de overgang van NEDC2 naar WLTP2), maar over het onderzoeken van de overgang van NEDC1 naar WLTP1. Want juist in de eerste stap zaten de grote prijsverhogingen.

De leden van de CDA-fractie zijn dan ook zeer benieuwd hoe duur dit onderzoek is en of de Staatssecretaris het een waardevol onderzoek vindt. Voor de helderheid, wanneer de onderzoeker zegt «hoor en wederhoor» toe te passen bij TNO en het ministerie, dan doet hij geen «hoor en wederhoor» maar «hoor en hoor», namelijk bij twee partijen die het met de conclusie als eens zijn.

De weg voorwaarts is nu een echt onafhankelijke uitvoering van de motie. Dat kan prima. Deze Staatssecretaris heeft de moed gehad recentelijk op te merken dat SEO in een eerder rapport over dividenden, slechts een deel had meegenomen. DNB cijfers gaven een beter beeld en hij kondigde nieuw beleid aan⁵, zo constateren de leden van de CDA-fractie.

Mocht de Staatssecretaris niet bereid zijn om een nieuw onderzoek aan te kondigen naar de precieze verandering, dan zullen de leden van de CDA-fractie zeer gedetailleerde vragen stellen over de onderliggende documenten en de totstandkoming van de rapporten.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de D66-fractie hebben kennis genomen van de brief over de overstap van NEDC naar WLTP. Deze leden verwelkomen dat met de WLTP de daadwerkelijke CO₂-uitstoot beter wordt ingeschat dan met de oudere NEDC-testmethode. De leden van de D66-fractie vragen wat de budgettair neutrale overgang van de NEDC naar de WLTP betekent voor de brede welvaart, inclusief het milieu en de volksgezondheid. De leden van de D66-fractie vragen of het vorige kabinet bij de budgettair neutrale overgang ook advies heeft ingewonnen bij bijvoorbeeld het PBL en het RIVM. Zo ja, wat waren hun adviezen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie wijzen op de eerdere beantwoording van de Staatssecretaris dat «autofabrikanten de flexibiliteit van de NEDC-testmethode maximaal benut hebben om de CO₂-uitstoot op papier (kunstmatig) omlaag te krijgen waardoor de CO₂-uitstoot volgens de NEDC-meetmethode in de afgelopen jaar steeds meer is gaan afwijken van de praktijkemissies uitstoot». Deze leden vragen wat de Staatssecretaris bedoelt met de omschrijving dat autofabrikanten de flexibiliteit van de testmethode maximaal hebben benut. Doelt de Staatssecretaris erop dat autofabrikanten hebben gesjoemeld met de testmethode? Blevেন autofabrikanten binnen de flexibiliteit van de testmethode of hebben zij deze grens van flexibiliteit juist overschreden als de uitstoot kunstmatig is verlaagd? Hoe verhoudt deze flexibiliteit zich tot de berichtgeving dat Duitse rechters hebben geconstateerd dat een autofabrikant «bewust en systematisch gedurende verschillende jaren de autoriteiten hebben bedrogen, met het oog op winst».

De leden van de D66-fractie vragen hoe met de nieuwe testmethode wordt geborgd dat de autofabrikanten deze «flexibiliteit» niet meer hebben. Deze leden vragen sinds wanneer de Staatssecretaris wist dat de NEDC-methode onbetrouwbaar was. Deze leden vragen waarom de meetresultaten van de WLTP-testmethode pas in 2021 leidend zijn voor de

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2020/05/29/kabinet-pakt-met-nieuwe-bronbelasting-op-dividendstromen-belastingontwijking-verder-aan>.

handhaving van de Europese CO₂-normen. Deze leden vragen wat er bedoeld wordt met de zinsnede dat «de meetresultaten van de testmethode leidend zijn». Dit lijkt ruimte te bieden voor verschillende interpretaties van de meetresultaten van de testmethode. Is dat beoogd? Wat zijn hier de voor- en nadelen van? Deze leden vragen hoe wordt bijgehouden dat de WLTP een goede inschatting geeft van de emissies in de praktijk. De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de budgettair neutrale overgang heeft geleid tot een toenemende keuze voor zwaardere, meer vervuilende auto's. Deze leden vragen om een actuele inschatting van de gemiste 2 miljard euro aan belastinginkomsten als gevolg van de budgettair neutrale overgang. Deze leden wijzen daarbij op het eerdere antwoord van de Staatssecretaris dat «de implementatie van de WLTP in de bpm, zonder budgettair neutrale aanpassing van de bpm-tarieven, zou kunnen leiden tot een hogere bpm-opbrengst van circa 2 miljard euro (exclusief gedragseffecten)». Deze leden vragen om een nadere toelichting te geven over de gedragseffecten. Hoeveel lager zouden de opbrengsten dan zijn?

De leden van de D66-fractie vragen om te reageren op het bericht dat kopers van sjoemelauto's in andere landen recht hebben op teruggave van een deel van het aankoopbedrag. Deze leden vragen of het klopt dat Duitse eigenaren van sjoemeldiesels een compensatie krijgen, maar dat een dergelijke schadevergoeding in Nederland nog niet voorhanden is. Deze leden vragen om daarbij ook in te gaan op het bericht dat ook een Britse rechter heeft geoordeeld dat tienduizenden autobezitters terecht een schadevergoeding eisen.

De leden van de D66-fractie vragen hoe de Staatssecretaris zich inzet om te voorkomen dat de trend dat autokopers meer auto's kopen die een groter beslag leggen op het klimaat en het milieu, bijvoorbeeld omdat de auto's gemiddeld zwaarder zijn.

Deze leden vragen in welke mate autofabrikanten hun nieuwe auto's CO₂-zuiniger hebben gemaakt. Deze leden begrijpen dat er forse Europese boetes volgen «wanneer de gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuwe auto's van een fabrikant de CO₂-norm overschrijdt». Deze leden vragen om een overzicht van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's van de vijf grootste autofabrikanten.

II Reactie van de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

(inbreng van de leden van de CDA-fractie)

Tabel: bpm volgens de oude en nieuwe methode voor de 20 meest verkochte modellen in de dataset

<i>Merk</i>	<i>Type</i>	<i>Gemiddelde bpm NEDC 1 januari 2020</i>	<i>Gemiddelde bpm WLTP 1 juli 2020</i>	<i>Vershil</i>
PEUGEOT	108	€ 1.673	€ 1.800	€ 127
VOLKSWAGEN	POLO	€ 3.786	€ 3.200	€ - 585
FORD	Fiesta	€ 4.796	€ 3.949	€ - 847
TOYOTA	TOYOTA AYGO	€ 1.660	€ 1.730	€ 70
FORD	Focus	€ 4.777	€ 4.379	€ - 398
VOLKSWAGEN	UP!	€ 2.519	€ 2.200	€ - 318
VOLVO	XC40	€ 13.542	€ 11.656	€ - 1.886
VOLKSWAGEN	GOLF	€ 4.524	€ 4.349	€ - 175
CITROEN	C1	€ 1.654	€ 1.739	€ 84
TOYOTA	TOYOTA YARIS			
	HYBRID	€ 1.523	€ 1.526	€ 3
PEUGEOT	308	€ 4.975	€ 4.595	€ - 380
PEUGEOT	208	€ 4.026	€ 3.848	€ - 178
SKODA	OCTAVIA	€ 4.605	€ 4.696	€ 91
VOLKSWAGEN	T-ROC	€ 6.549	€ 6.736	€ 187
PEUGEOT	3008	€ 5.461	€ 6.745	€ 1.284
RENAULT	CLIO	€ 4.895	€ 4.078	€ - 817
CITROEN	C3	€ 4.356	€ 4.215	€ - 141
VOLVO	V40	€ 7.196	€ 7.075	€ - 121
TOYOTA	TOYOTA C-HR	€ 1.661	€ 1.742	€ 82
SKODA	FABIA	€ 3.869	€ 3.244	€ - 625

(inbreng van de leden van de CDA-fractie)

Tabel 4 Voor de twintig meest verkochte auto's daalt de bpm door de omzetting met gemiddeld zes procent

Merk	Type	Gemiddelde bpm NEDC (o.b.v. WLTP), 1 januari 2020	Gemiddelde bpm WLTP, 1 juli 2020	Vershil (€)	Vershil (%)
Peugeot	108	€ 1.673	€ 1.800	€ 127	8%
Volkswagen	Polo	€ 3.786	€ 3.200	-€ 585	-15%
Ford	Fiesta	€ 4.796	€ 3.949	-€ 847	-18%
Toyota	Toyota Aygo	€ 1.660	€ 1.730	€ 70	4%
Ford	Focus	€ 4.777	€ 4.379	-€ 398	-8%
Volkswagen	Up!	€ 2.519	€ 2.200	-€ 318	-13%
Volvo	Xc40	€ 13.542	€ 11.656	-€ 1.886	-14%
Volkswagen	Golf	€ 4.524	€ 4.349	-€ 175	-4%
Citroen	C1	€ 1.654	€ 1.739	€ 84	5%
Toyota	Yaris Hybrid	€ 1.523	€ 1.526	€ 3	0%
Peugeot	308	€ 4.975	€ 4.595	-€ 380	-8%
Peugeot	208	€ 4.026	€ 3.848	-€ 178	-4%
Skoda	Octavia	€ 4.605	€ 4.696	€ 91	2%
Volkswagen	T-Roc	€ 6.549	€ 6.736	€ 187	3%
Peugeot	3008	€ 5.461	€ 6.745	€ 1.284	24%
Renault	Clio	€ 4.895	€ 4.078	-€ 817	-17%
Citroen	C3	€ 4.356	€ 4.215	-€ 141	-3%
Volvo	V40	€ 7.196	€ 7.075	-€ 121	-2%
Toyota	C-Hr	€ 1.661	€ 1.742	€ 82	5%
Skoda	Fabia	€ 3.869	€ 3.244	-€ 625	-16%
Gemiddelde	20 meestverkocht	€ 4.215	€ 3.942	-€ 272	-6%
Gemiddeld	10 meestverkocht	€ 3.907	€ 3.518	-€ 389	-10%

Bron: Ministerie van Financiën (2019a). Door SEO aangevuld met procentuele veranderingen en met gewogen gemiddelden. De bpm-bedragen zijn niet door SEO nagerekend.