

Kamervragen BPM en WLTP

- 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 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?
- 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.
- 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'.
- 'Het kabinet zet zich in om de totale BPM-opbrengst niet te laten stijgen als gevolg van de WLTP testmethode'.
- 'Het kabinet gaat bij deze technische omzetting uit Aanhangel van de Handelingen, vergaderjaar 2017-2018, nr. 1401 (2018Z02368, ontvangen 12 maart 2018).
- 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 CO₂-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".
- 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 ligt en dat volgens de dataleverancier de uitstoot van NEDC 2.0 gemiddeld bijna 12 gram hoger ligt. .
- 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 CO₂-uitstoot het uitgangspunt wordt, binnen de begrenzing van de toegezegde budgettaire neutraliteit. Deze leden hebben dezelfde vraag indien het genoemde verschil 10% qua gram CO₂-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 CO₂-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 .
- 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 is te lezen dat BPM-opbrengst een in 2017 een “meevaller” omvat van 0,4 miljard euro (volgens het CBS zelfs 449 miljoen euro) 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 CO₂-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 te lezen is dat de “realisatie” exact gelijk is aan de “raming”, te weten 108 gram CO₂-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 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 CO₂-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?