

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2474

Vragen van het lid **Thieme** (PvdD) aan de staatssecretaris van Financiën over *import van milieuvriendelijke auto's*. (Ingezonden 2 april 2009)

- 1
Kent u de tekst op de website van de Belastingdienst over CO₂-toeslag bij de import van auto's?¹
- 2
Is het waar dat de regeling CO₂-toeslag voor importauto's recent is gewijzigd, zodanig dat auto's van buiten de EU minder makkelijk kunnen worden ingevoerd?
- 3
Is het waar dat import van milieuvriendelijke auto's (zoals hybride modellen) uit de USA in de nieuwe regeling tienduizenden euro's duurder uit kan vallen doordat zonder Europese typegoedkeuring, Certificaat van Overeenstemming (CVO) en/of individuele TNO-keuring de uitstoot van een dergelijke hybride wordt vastgesteld alsof het een auto betreft met een extreem hoge uitstoot van 350 gram CO₂ bij een benzinemotor of 302 gram CO₂ bij een dieselmotor? Zo ja, bent u bereid in die gevallen genoeg te nemen met de standaard uitstootcijfers van in Europa verkochte gelijkwaardige modellen? Zo nee, waarom niet?
- 4
Kunt u aangeven of een uit de USA afkomstige elektrische auto, zoals de Tesla die géén emissie van CO₂ kent,

eveneens zal worden aangeslagen in de hoogste uitstootcategorie zolang geen Europese typegoedkeuring, CVO of TNO keuring kan worden overlegd?

- 5
Is het waar dat het voor particuliere importeurs moeilijk is een Certificaat Van Overeenstemming (CVO) te verwerven, omdat de merkimporteurs geen belang hebben bij levering daarvan? Zo ja, bent u bereid deze bemoeilijking weg te nemen?
- 6
Deelt u de mening dat de aanschaf van een milieuvriendelijke auto gemakkelijk moet zijn en blijven, en bescherming van de Europese autohandel niet past binnen een beleid dat een milieuvriendelijk autopark zo snel mogelijk wil realiseren? Zo ja, bent u bereid de invoer van hybride en elektrische auto's van buiten de EU gemakkelijker te maken in het kader van het streven de CO₂ uitstoot te beperken? Zo ja, op welke termijn en wijze? Zo nee, waarom niet?
- 7
Is het waar dat individuele TNO-keuring duizenden euro's kan vergen en kan leiden tot aanzienlijk oponthoud bij import? Zo ja, bent u bereid deze bemoeilijking weg te nemen? Zo nee, wat zijn dan de kosten en de noodzaak van een dergelijke extra keuring?

¹ http://www.douane.nl/variabel/bpm/bpm-22.html#P451_39860

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **De Jager** (Financiën) (ontvangen 24 april 2009)

- 1
Ja.
- 2 en 3.
De CO₂-toeslag in de BPM¹ is van toepassing op onzuinige personenauto's en bedraagt per 1 januari 2009 € 125 per gram per kilometer (hierna g/km) CO₂-uitstoot voorzover de CO₂-uitstoot uitkomt boven de 205 g/km voor een benzineauto en 170 g/km voor een dieselauto.
Voor het merendeel van de personenauto's vormt het beschikbaar zijn van de CO₂-uitstootgegevens geen probleem. Van personenauto's met een Europese typegoedkeuring (ETG) zijn de CO₂-uitstootgegevens namelijk altijd bekend, deze gegevens worden in de regel in het kentekenregister vermeld. Er zijn echter ook personenauto's waarvan de CO₂-uitstootgegevens niet bekend zijn in het kentekenregister. Bij de invoering van de CO₂-toeslag per 1 februari 2008² is aangegeven dat voor deze auto's de CO₂-uitstoot wordt benaderd om te voorkomen dat de CO₂-toeslag langs deze weg omzeild zou kunnen worden. Deze benadering vindt plaats met behulp van de brandstofverbruiksgids als bedoeld in artikel 1 van het Besluit

etikettering energiegebruik personenauto's. Indien de personenauto in de brandstofverbruiksgids voorkomt, geldt de daarin vermelde CO₂-uitstoot van die personenauto. Indien de personenauto niet voorkomt in die gids, wordt de in de brandstofverbruiksgids vermelde CO₂-uitstoot van de met de desbetreffende personenauto best vergelijkbare personenauto in aanmerking genomen.

In de praktijk bleek het hanteren van deze benaderingswijze tot problemen te leiden. Het is namelijk buitengewoon lastig een individueel geïmporteerde auto eenduidig te vergelijken met een auto uit de brandstofverbruiksgids. Daarom is in het Belastingplan 2009 de CO₂-toeslag gewijzigd in die zin dat moet worden uitgegaan van de aangetoonde CO₂-uitstoot van een personenauto. Vanaf 1 januari 2009 worden in de Uitvoeringsregeling BPM³ in feite vijf mogelijkheden gegeven om de CO₂-uitstoot van een personenauto aan te tonen. Het betreft een:

- Europese goedkeuring;
- individuele goedkeuring (als bedoeld in artikel 26 van de Wegenverkeerswet 1994);
- testrapport van een individuele keuring inzake de omvang van de CO₂-emissie, gemeten overeenkomstig richtlijn nr. 80/1268/EEG, door bijvoorbeeld TNO;
- certificaat van overeenstemming dat behoort bij de personenauto;
- goedkeuring overeenkomstig richtlijn 70/156/EEG waarin de emissie van CO₂ in g/km is vermeld en is vastgelegd op een gelijkwaardige wijze als overeenkomstig bijlage I van richtlijn 70/220/EEG. Hiervan is sprake indien de meting van het brandstofverbruik is verricht conform de reglementen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, ECE 101-00.

Alleen in het geval dat de CO₂-uitstoot niet op een van de hiervoor genoemde wijzen is aangetoond, wordt voor de BPM uitgegaan van een forfaitaire uitstoot van 350 gram per kilometer voor een benzineauto respectievelijk 302 gram per kilometer voor een dieselauto. Hiervoor is niet relevant of een auto van binnen de EU of van buiten de EU komt.

Naar mijn oordeel wordt met de gewijzigde regelgeving de registratie (import) van milieuvriendelijke auto's veeleer gestimuleerd dan afgeremd omdat er juist voor relatief onzuinige auto's een belang bestaat om niet van de juiste, officiële CO₂-uitstoot uit te gaan. Gelet op het voorgaande ben ik niet bereid om genoegen te nemen met de standaard uitstootgegevens van in Nederland verkochte gelijkwaardige modellen.

4

Voor een elektrische personenauto bedraagt de BPM nihil ongeacht de herkomst van deze auto. Het is derhalve niet noodzakelijk dat voor een elektrische auto de officiële CO₂-uitstootgegevens overlegd worden.

5

Het certificaat van overeenstemming is afkomstig van de autofabrikant. Het is mogelijk een duplicaat certificaat van overeenstemming achteraf opnieuw aan te vragen bij de fabrikant van de auto. De merkimporteur speelt hierbij geen rol. Het is dan ook niet juist dat het voor particuliere importeurs moeilijker zou zijn dan voor particulieren om dit certificaat te verwerven. Het certificaat van overeenstemming (document bedoeld in artikel 6 van richtlijn 70/156/EEG) dat behoort bij een personenauto, is het «geboortebewijs» van het voertuig. Een certificaat van overeenstemming wordt door de fabrikant afgegeven voor een voertuig dat is gebouwd volgens een Europese typegoedkeuring. Een certificaat van overeenstemming vermeldt de specificaties conform de criteria van de Europese typegoedkeuring zoals onder meer de CO₂-uitstoot en de fijnstofuitstoot van de personenauto. In principe moet het certificaat van overeenstemming met ieder voertuig worden meegeleverd. In 2008 heeft de belastingdienst goede ervaringen met dit certificaat opgedaan bij de uitvoering van de fijnstofdifferentiatie. Van personenauto's waarvan de fijnstofuitstoot niet vermeld was in het kentekenregister, bleek in veel gevallen het certificaat van overeenstemming beschikbaar.

6

Ja. De wijzigingen in de BPM voortvloeiend uit het Belastingplan 2009 zoals de BPM-vrijstelling voor

zeer zuinige personenauto's zijn er juist op gericht om de aanschaf van zuinige, milieuvriendelijke auto's te bevorderen. En zoals in antwoord 3 is opgemerkt, is het juist in het belang van de invoer van milieuvriendelijke auto's dat wordt uitgegaan van de officiële gegevens inzake de CO₂-uitstoot. In dit verband wijs ik erop dat er in 2008 500 000 nieuwe personenauto's zijn aangeschaft⁴ via de officiële importeurs van Europese, Japanse, Amerikaanse en andere merken en 77 000 nieuwe en gebruikte personenauto's via individuele import. Van de 500 000 nieuwe personenauto's waren er ca 11 000 zeer zuinige hybrides (ca 2%), van de 77 000 ging het om ca 350 zeer zuinige hybrides (ca 0,5%). Overigens wijs ik erop dat de CO₂-toeslag niet geldt voor een personenauto die vóór 1 februari 2008 – waar ook ter wereld – voor het eerst in gebruik is genomen.

7

Navraag bij TNO leert dat een individuele keuring door TNO in de orde van grootte van € 1 500 kost en dat momenteel sprake is van een wachttijd van circa 3 weken. Er zijn ook andere instituten die een individuele keuring verrichten, bijvoorbeeld PDE Automotive en DEKRA. Zie de website <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackgroud/technicalservice/nl.htm>.

¹ Artikel 9ba van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (BPM) zoals gewijzigd in het Belastingplan 2009 (31 704).

² Belastingplan 2008, Kamerstukken 2007/2008, 31 205, nr. 3.

³ Regeling van 17 december 2008, nr. DB 2008/705 tot wijziging van enige fiscale uitvoeringsregelingen gepubliceerd in de Staatscourant 2008 nr. 2729 van 31 december 2008.

⁴ Bron: verkoopstatistieken personenauto's 2008, RAI.