

Vergaderjaar 2020–2021

32 800

Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)

Nr. 72

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 november 2020

De vaste commissie voor Financiën heeft op 4 november 2020 overleg gevoerd met de heer Vijlbrief, Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 12 maart 2019 inzake reactie op verzoek commissie over registratie van auto's die nog niet leverbaar zijn (Kamerstuk 32 800, nr. 57);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 11 juli 2019 inzake TNO-onderzoek naar WLTP-testmethode (Kamerstuk 32 800, nr. 62);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 5 juli 2019 inzake youngtimerregeling en elektrische auto's (Kamerstuk 32 800, nr. 61);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 3 december 2019 inzake uitwerking van de oplossingsrichting voor knelpunten bij de import van gebruikte voertuigen (Kamerstuk 32 800, nr. 64);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst d.d. 10 februari 2020 inzake antwoorden op vragen commissie over fiscale stimulering van elektrische auto's (Kamerstuk 32 800, nr. 66);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst d.d. 30 maart 2020 inzake antwoorden op vragen commissie over de uitwerking van de oplossingsrichting voor knelpunten bij de import van gebruikte voertuigen (Kamerstuk 32 800, nr. 67);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst d.d. 25 september 2020 inzake beantwoording vragen commissie over het rapport van de Algemene Rekenkamer «Autobelastingen als beleidsinstrument» (Kamerstuk 32 800, nr. 63) (Kamerstuk 32 800, nr. 70);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst d.d. 16 oktober 2020 inzake uitkomsten aanvullend onderzoek en overleg met autobranche over**

- budgettair neutrale omzetting naar WLTP (Kamerstuk 32 800, nr. 69);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst d.d. 16 oktober 2020 inzake tussenrapportage onderzoek Betalen naar gebruik (Kamerstuk 32 813, nr. 616);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst d.d. 16 oktober 2020 inzake rapportages «hand aan de kraan» – fiscale stimulering emissievrije auto's (Kamerstuk 32 813, nr. 610);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst d.d. 4 november 2020 inzake nadere toelichting over de systematiek van de autonome vergroening (Kamerstuk 35 572, nr. 79).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Tielen

De griffier van de commissie,
Weeber

Voorzitter: Tielen
Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Leijten, Lodders, Omtzigt, Snels, Tielen en Van Weyenberg,

en de heer Vijlbrief, Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst.

Aanvang 18.31 uur.

De voorzitter:

Heren, we gaan beginnen. We zouden op de collega's kunnen wachten, maar het is de hoogste tijd om te beginnen met het algemeen overleg Autobelastingen. Ik heet Staatssecretaris Vijlbrief, die namens het kabinet aanwezig is, welkom. Ook heet ik de twee Kamerleden, de heer Snels van GroenLinks en de heer Van Weyenberg namens D66, welkom. Ik vermoed zomaar dat we nog meerdere collega-Kamerleden zullen verwelkomen. Ik verwacht dat onder andere het CDA en de VVD nog zullen komen, maar dat zullen we zo zien.

In principe hebben we tot 21.30 uur de tijd, maar we hoeven de tijd niet vol te maken. Ik denk dat ik namens iedereen spreek als ik dat als richting meegeef. Ik stel voor dat iedereen zich beperkt tot vier minuten spreektijd. De heren Snels en Van Weyenberg mogen elkaar oneindig interrumpen. Als we zo meteen echter met meer mensen zijn, wat ik wel verwacht, doen we gewoon twee interrupties in tweeën, dus vier in totaal. Zullen we gaan beginnen? Ik wens u een leuke avond. Meneer Snels, u mag beginnen.

De heer Snels (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Daar had ik niet helemaal op gerekend, maar het komt goed.

De stapel papier met alle achterliggende rapporten was weer enorm. Ik heb er een aantal onderwerpen uit gekozen die voor mijn fractie van belang zijn. Ik begin met de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van vorige week. Deze liet in zijn algemeenheid zien dat het kabinet niet op koers ligt en dat we de doelstellingen die in het Klimaatakkoord en in de Klimaatwet zijn afgesproken niet gaan halen. In feite geldt dit ook voor de sector mobiliteit. Uit de Klimaat- en Energieverkenning blijkt dat mobiliteit zo'n 2% van de doelstelling gaat bijdragen en dat de CO₂-uitstoot in de sector mobiliteit voorlopig nog aan het groeien is. Erkent de Staatssecretaris dit? Wat vindt hij hiervan? Hoe duidt hij dit en wat betekent dit voor het beleid?

Het is misschien goed om te zeggen dat het bij mobiliteit niet alleen maar over CO₂-uitstoot en klimaatverandering gaat, maar ook over schone lucht. Door luchtvervuiling overlijden Nederlanders gemiddeld negen maanden eerder. Ook het wegverkeer is daar een belangrijke oorzaak van. Ziet de Staatssecretaris dit probleem? Er verschijnen momenteel onderzoeken waaruit blijkt dat luchtvervuiling tot extra zware klachten leidt bij mensen met corona. Volgens mij is dat een extra reden om dit probleem aan te pakken.

Dan kom ik op de elektrische auto's. We hebben een groot probleem met betrekking tot het Klimaatakkoord. Dit probleem is volgens mij alleen maar groter geworden. Laten we eens een paar onderwerpen nemen. Allereerst kom ik op de elektrische auto's. Het aandeel emissievrije personenauto's in de nieuwverkoop stijgt. Dit jaar bedraagt het circa 10% en vorig jaar was het 14%. Je ziet dat de verkoop zeer sterk reageert op fiscale prikkels. Dit geeft ook wel het idee dat we er als overheid iets aan kunnen doen. Maar we zitten nog lang niet op het pad naar het ambitieniveau van 100% nieuwverkoop in 2030. Die ambitie is nog niet in zicht. Wat gaan het kabinet en de Staatssecretaris doen om wél op dat pad te

komen, om de nieuwverkoop van elektrische auto's verder te stimuleren en zo het doel, in ieder geval op langere termijn, in beeld te krijgen? Het kabinet heeft steeds aangegeven dat er in 2022 een tussentijdse evaluatie komt en in 2025 een integrale evaluatie. Zouden we deze niet moeten vervroegen nu we zien dat we zo ver achterlopen?

Enige tijd terug hadden we een discussie over de subsidies voor de fossiele industrie en voor de fossiele brandstoffen. Het kabinet gaat deze in beeld brengen, want ze vormen natuurlijk wel een probleem als we de doelstellingen van Parijs willen halen. Feitelijk geldt dit ook voor de mobiliteitssector. Ik verwijs naar het Rekenkamerrapport, dat liet zien dat er op heel veel bedrijfsauto's en -busjes nog allerlei vrijstellingen zitten die tot 1,5 miljard euro minder belastinginkomsten via de bpm en de mrb opleveren. De Rekenkamer heeft het afgelopen voorjaar hierover gerapporteerd. De vraag is eigenlijk of er enige logica zit in alle vrijstellingen die er zijn. Zouden de vrijstellingen op termijn afgebouwd moeten worden? Zouden we tegen ondernemers moeten zeggen dat we een pad gaan maken waarlangs we de vrijstellingen langzaam gaan afbouwen of waarlangs we in ieder geval gaan zorgen dat er een zekere logica komt in de redenen waarom al die verschillende bedrijfsauto's en -busjes vrijstellingen hebben?

De andere kant is natuurlijk dat we moeten nadenken over hoe we de nieuwverkoop van elektrische busjes en elektrische bedrijfsauto's meer kunnen stimuleren. Er is een handelingsperspectief voor ondernemers nodig om de overstap te kunnen maken. Het kabinet heeft ooit aangekondigd met een subsidieregeling hiervoor te komen. Hoe staat het daarmee?

De voorzitter:

Wilt u afronden, meneer Snels?

De heer Snels (GroenLinks):

O, vier minuten gaan wel heel snel voorbij, mevrouw de voorzitter. Ik heb nog een paar zinnen over het rekeningrijden. We hebben nu de tussenrapportage gezien. De MKBA is een van de dingen die mij daarin opviel. Het lijkt mij dat er een aantal rare veronderstellingen in zitten.

Ten eerste is er de hele snelle afschrijving van de investeringskosten. Deze leidt ertoe dat de MKBA negatief uitkomt. Ziet de Staatssecretaris dit? Zou het niet op een andere manier moeten?

Daarnaast is er de vraag hoe bij minder autokilometers het welvaartsverlies berekend wordt. Je kunt een argumentatie maken met betrekking tot het woon-werkverkeer en de economische groei. Maar zeker in coronatijd zien we dat mensen steeds meer gaan thuiswerken en dat dit helemaal niet tot welvaartsverlies hoeft te leiden. Moeten ook die veronderstellingen worden aangepast? Ik zou hierop graag een reactie van de Staatssecretaris willen.

Ten slotte viel mij de invoeringstijd op. Negen jaar! Dat kan niet. Dit hele project is bedoeld om besluitvorming bij de formatie te kunnen realiseren, maar voor de invoeringstermijn wordt negen jaar en daarna nog eens vijf jaar gerekend. Dit moet sneller kunnen. Ik hoor hier graag een reactie op.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Snels. Inmiddels zijn ook mevrouw Leijten van de SP, mevrouw Lodders van de VVD en meneer Omtzigt van het CDA aangeschoven. De extra tijd die u heeft gekregen, meneer Snels, was omdat u gewoon lekker op tijd was voor dit AO. We gaan verder op volgorde van binnenkomst. De spreektijd loopt dus af. Zo werkt het hier. Meneer Van Weyenberg, u spreekt namens D66. Uw tijd gaat nú in.

De heer Van Weyenberg (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik was ook op tijd, dus het komt helemaal goed.

Ook ik wil stilstaan bij de varianten van rekeningrijden. Het is natuurlijk helder, ook als je naar de doorrekeningen kijkt, dat we het rekeningrijden gewoon moeten invoeren. Dit leidt tot minder files en meer doorstroming. Als je het slim doet, zorgt het ook nog voor verduurzaming van het wagenpark. Het zorgt er natuurlijk ook voor dat we de belastingopbrengsten op mobiliteit kunnen borgen in een tijd waarin steeds meer mensen elektrisch gaan rijden. Anders zou je daar heel veel geld kwijt raken. Ik weet hoe erg sommigen dat vinden als het om elektrische auto's gaat. Rekeningrijden lijkt me dan de oplossing, want natuurlijk moet je ook elektrische auto's belasten op het moment dat deze het nieuwe normaal zijn. De heer Snels zei terecht dat daar nog lang geen sprake van is. Ook ik stel daarom de vraag hoe we naar die 100% nieuwverkoop van elektrische auto's gaan komen. Wat kunnen we eraan doen aan de kant van de fiscaliteit? En wat kunnen we vervolgens doen aan de kant van de Europese normering, in het kader van de Green Deal? Voorzitter. Op allerlei cruciale punten zoals filevorming en leefbaarheid scoorden de varianten natuurlijk goed. De variant waarbij alleen de elektrische auto's belast worden, scoort minder. Dat haal je de koekoek! Ik zou zeggen dat dit toch een beetje het paard áchter de wagen is. Ik heb nog twee vragen over al deze studies. De eerste betreft het tijdpad voor invoering. Het deed me denken aan al het gedoe rond de Maut. Ook deze kon steeds pas op de lange termijn worden ingevoerd waardoor je je ging afvragen of we er wel aan hadden moeten beginnen. De invoering van het rekeningrijden moet toch echt veel sneller kunnen? De voorgestelde tijdpaden, die de heer Snels al noemde, zijn gewoon niet geloofwaardig. Die zijn gewoon niet geloofwaardig.

Mijn tweede vraag gaat over de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Op grond van welke veronderstellingen is die nou gemaakt? Ik wil hier graag wat meer inzicht in. Welke CO₂-prijs is er gehanteerd en van welk reductieschema betreffende de CO₂-uitstoot door Nederland is er uitgegaan? Er staan gevoeligheidsanalyses in, maar zou de Staatssecretaris ons misschien kunnen vertellen hoe de MKBA's er gaan uitzien als we uitgaan van een CO₂-reductie en prijzen die bijvoorbeeld passen bij het 1,5°C-opwarmingsscenario en het voorkomen van het 2°C-opwarmingsscenario? Ik denk dat ze heel erg anders zullen zijn. Het lijkt me wel goed om dit te weten. De Staatssecretaris mag de vraag ook schriftelijk beantwoorden.

Voorzitter. Eenzelfde vraag heb ik over de gehanteerde discontovoet. Deze kon ik niet helemaal plaatsen en wordt ook niet toegelicht in de MKBA. Ik moet in alle eerlijkheid toegeven dat ik de MKBA met enige verbazing heb gelezen. Het is coronatijd. Er wordt veel thuisgewerkt waardoor de luchtkwaliteit verbetert. Dit lijken me allemaal winstpunten. Rekeningrijden is bovenal gewoon eerlijk. Je betaalt voor het gebruik van de auto, niet voor het bezit ervan.

Voorzitter. Ik ben blij met de maatregelen in het Belastingplan met betrekking tot de openbare laadpalen en de wijze waarop daarmee wordt omgegaan. Het ruimere regime wordt verlengd in afwachting van een nog veel betere manier om het op te nemen in de fiscaliteit. Ik herken dat wat er nu gebeurt niet perfect is, maar het is wel goed dat het niet wordt stopgezet. Dat zou immers niet helpen.

Voorzitter. Experts hebben heel veel kritiek op het rapport van de Rekenkamer. Auke Hoekstra van de TU Delft bijvoorbeeld heeft echt kritische noten geplaatst wat betreft de aanname over de batterijduur. Hierop zou ik vandaag graag een korte reactie van de Staatssecretaris willen.

Voorzitter. Het regent vrijstellingen. Meneer Snels noemde al de bestelbusjes. Het Koninklijk Huis betaalt geen bpm omdat het een bijzonder kenteken heeft, om gewoon maar eens iets te noemen. Hoe kijkt de Staatssecretaris in brede zin naar al die vrijstellingen? Ik denk dat het

antwoord zal zijn dat we dit de komende zes maanden niet gaan oppakken, maar het lijkt me wel iets om in beeld te houden.

Voorzitter. We hebben een brief ontvangen over de inmiddels bekende en beruchte 4,2%. Ik heb daar eigenlijk maar één vraag over. Begrijp ik het nou goed dat, los van de geschiedenis, de reductiegetallen gewoon nodig zijn om te zorgen dat het wagenpark voldoet aan de Europese bronbeleidsafspraken die zijn gemaakt?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Weyenberg. Ik geef graag het woord aan mevrouw Leijten namens de SP.

Mevrouw Leijten (SP):

Voorzitter. De SP zou het Nederlandse klimaatbeleid willen karakteriseren als «omgekeerde solidariteit». Zij heeft dit al vanaf het begin gezegd. Kijk maar naar de investeringen, naar de effecten van deze investeringen op bijvoorbeeld de uitstoot van broeikasgas en naar de vraag waar je de verschillende rekeningen neerlegt. Als je kijkt naar de subsidies en de investeringen om te komen tot verduurzaming en om mee te doen met vergroening en klimaatsubsidies, dan werd al in 2017 heel helder gemaakt dat van de 750 miljoen euro die erin zit 80% naar de rijkste groep gaat. Vandaag hebben we weer zo'n onderwerp bij de kop: de Tesla-subsidie, ook wel de «subsidie voor statussymbolen» genoemd. Vorig jaar schreef de toenmalig Staatssecretaris dat iemand die in een Tesla rijdt over een periode van vijf jaar € 70.000 aan subsidie kan krijgen om die auto te rijden. Ik wil er eventjes op wijzen dat dat meer is dan wat een bijstandsmoeder krijgt die in een corporatiewoning woont en haar woning wil verduurzamen. Zij krijgt namelijk € 0. Ik vind dat niet zo eerlijk. Ik vind ook dat ons belastingstelsel niet met dit soort dingen volgeladen moet worden. Voor de hoogste inkomens is het mogelijk om € 14.000 per jaar aftrek te krijgen voor een elektrische sportwagen. Hebben we daarvoor dit belastingstelsel gemaakt? Ik zou van de Staatssecretaris willen weten hoeveel van dit soort toch min of meer gratis Tesla's er nu rondrijden. Als je ieder jaar die € 14.000 krijgt, is je Tesla op een gegeven moment gratis. Ik vind dat eigenlijk niet zo goed uit te leggen.

De afgelopen jaren is er veel kritiek geweest. Rekenmodellen waren niet goed en noem allemaal maar op. Een van de dingen die uit het onderzoek van de Algemene Rekenkamer blijkt, is dat de Tesla-subsidie eigenlijk een heel ongerichte fiscale maatregel is. Op het moment dat je naar een vergroening van het wagenpark wilt, moet je dit wellicht met iets anders dan het gebruik stimuleren. De heer Van Weyenberg en de heer Snels zeggen dit eigenlijk ook. Zou je niet gewoon af moeten van dit soort subsidies en het geld dat daarmee vrijvalt op een betere manier moeten uitgeven, zo vraag ik de Staatssecretaris.

Als we nou eens doordenken met de regels die we nu hebben, dan wordt er eigenlijk gezegd dat er voor nieuwe technologieën een onbepert lage bijtelling gaat gelden. Dan heb je het bijvoorbeeld over waterstof en zonnecelauto's. En stel nu dat de nieuwe Porsche van € 130.000 deze nieuwe technologieën gaat realiseren – het is helemaal niet gek om dat te bedenken – dan subsidiëren we dus weer de dure bak. Maar eigenlijk willen we deze subsidie aanwenden voor mensen die noodzakelijkerwijs zijn aangewezen op het autovervoer, bijvoorbeeld omdat het openbaar vervoer voor hen te duur is, het openbaar vervoer niet rijdt op het moment dat iemand ochtend-, avond- of nachtdienst in het verpleeghuis heeft, of omdat het gewoon niet mogelijk is om per openbaar vervoer de pakketbesteldienst te bereiken waar iemand werkt. Vroeger kon dit misschien nog wel, maar nu niet meer. De rijke groep krijgt dan die aftrek, terwijl andere mensen duurder uit zijn door de steeds verder stijgende bpm. Rijden in vieze auto's wordt immers steeds duurder. Is dat dan nog

eerlijk, vraag ik aan de Staatssecretaris. De idee is dat we iedereen in een goedkope groene auto krijgen. Dat is het idee-fixe. Ik zou het heel erg mooi vinden als we aan het einde van deze regeerperiode kunnen zeggen: «Ja, we willen klimaatbeleid en we hebben de Klimaatwet onderschreven. Dat betekent dat we de subsidie voor statussymbolen niet voortzetten, maar dat we gaan kijken naar een eerlijk mobiliteitsbeleid. We subsidiëren datgene wat we met z'n allen willen en zorgen ervoor dat het niet ten goede komt aan de rijksten in ons land, die zo'n Tesla toch wel kunnen kopen van het salaris dat ze verdienen.»

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Leijten. Mevrouw Lodders, het woord is aan u.

Mevrouw Lodders (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De lasten voor de automobilist zijn de afgelopen jaren fors toegenomen. Dit baart mij zorgen. De gewenste verjonging van het wagenpark blijft daardoor achter. De gemiddelde leeftijd van een auto is inmiddels elf jaar. Het beleid moet juist gericht zijn op de verjonging van het wagenpark, omdat jongere auto's schoner, duurzamer en veiliger zijn. Ik lees dat de verjonging van het wagenpark geen beleidsdoel is. Dat begrijp ik niet, dus ik hoor graag een toelichting. We zetten in op een CO₂-reductie waarmee we volgens mij automatisch uitkomen bij een verjonging van het wagenpark. Waarom is dit geen beleidsdoel? Het lijkt me dat we dit zo snel mogelijk willen toevoegen.

Voorzitter. Een van de boosdoeners is de bpm. Het is begonnen met de omzetting van de NEDC naar de WLTP. Hierover hebben we al vaker de degens gekruist. De omzetting naar de nieuwe meetmethode zou budgettair neutraal zijn, maar de feiten zijn anders. We zien een enorme stijging van de kosten. De Staatssecretaris stelt dat de omzetting op macroniveau budgettair neutraal is, maar de microcijfers laten echt een probleem zien.

Voorzitter. Bij de autonome vergroening zien we precies hetzelfde. Op macroniveau is er misschien geen probleem, maar ook hierbij geldt dat we op microniveau wel een fors probleem zien. De afgelopen week heb ik tijdens de behandeling van het Belastingplan al een aantal voorbeelden genoemd van gewone middenklassenauto's die een forse stijging van de bpm laten zien. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd om een lijstje te delen met tien auto's waarbij de autonome vergroening niet tot kostenstijgingen heeft geleid. De Staatssecretaris geeft aan dat hij dat lijstje niet kan leveren. Dan is er toch maar één conclusie mogelijk? Door de autonome vergroening worden auto's gewoon duurder. Een andere vraag op dit punt is waarom we de autonome ontwikkelingen moeten compenseren. Dat doen we volgens mij op andere terreinen ook niet. Omdat er minder gerookt wordt, komen er minder accijnzen binnen, maar dat compenseren we vervolgens niet met andere zaken.

Tot slot kom ik op de bpm. We hebben afgesproken om de bpm vanaf 2015 met 2% af te bouwen; ik meen dat het vanaf 2015 was. Ik zou graag een lijstje willen zien van de tien meest verkochte auto's waarbij de bpm per jaar in beeld wordt gebracht. Dit lijstje zou ik graag vóór volgende week ontvangen, dus voordat we de afronding van het Belastingplan hebben. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom de afbouw niet gelukt is?

Voorzitter. Ik heb een aantal vragen over het fiscaal stimuleren van elektrische auto's. De conclusie van de Algemene Rekenkamer is structureel zeer kritisch: het fiscaal stimuleren van emissievrije auto's is ondoelmatig en duur. Dit is niet de enige kritiek. In de Kamer is er al vaak over gesproken. Ook voormalig Staatssecretaris Wiebes heeft zich kritisch uitgelaten over de belastingvoordelen van de afgelopen jaren. Hij heeft zelfs gesteld dat er 6 miljard euro in gestopt is en dat hiervoor nul rendement is teruggekregen. We hebben kunnen lezen dat de huidige

Staatssecretaris de conclusie van de Algemene Rekenkamer niet onderschrijft. Ik vind dat eigenlijk wel ingewikkeld, in die zin dat de Algemene Rekenkamer een van onze belangrijkste adviseurs is. Kan de Staatssecretaris aangeven dat de Algemene Rekenkamer uitgaat van € 1.695 per vermeden ton CO₂? Kan hij uiteenzetten hoe hoog volgens hem de kosten per vermeden ton CO₂-uitstoot de komende jaren zullen zijn? En kan hij uiteenzetten wat de kosten voor andere reductiemaatregelen zijn?

Volgens het kabinet hebben nieuwe auto's in Nederland een levensduur van gemiddeld achttien jaar, maar de Algemene Rekenkamer houdt het op een gebruiksduur van vijf jaar. Dat is een groot verschil. Dus ook op dit punt wil ik graag een onderbouwing door de Staatssecretaris.

Tot slot voor dit punt. De Algemene Rekenkamer vindt dat de doelen rond stimulering sluipenderwijs zijn verbreed. De Staatssecretaris vindt dat niet, dus ook op dit punt hoor ik graag een toelichting over waar het verschil van inzicht uit voortkomt.

Voorzitter. Overstimulering moeten we tegengaan. Dit staat ook in de uitwerking van het Klimaatakkoord: de hand aan de kraan. Ik zie uw hand naar de knop gaan, voorzitter. Ik ben bijna klaar. De fiscale stimuleringsmaatregel is opgezet omdat het potje voor 2020 leeg is. Ook het potje voor 2021 is al voor de helft toegezegd. De Staatssecretaris van IenW en de autobranche willen het budget graag ontschotten. Dit lijkt me zeer onwenselijk. Ik weet namelijk wel wat er dan gebeurt. Dan is het potje voor de komende jaren direct leeg. De subsidie verdwijnt dan vooral naar het zakelijke wagenpark en niet naar de consumenten, terwijl het nu juist zo nodig is om hén te stimuleren over te gaan tot verduurzaming van het wagenpark. Ik wil de Staatssecretaris graag vragen of hij hierop kan reflecteren. Wat is zijn visie op hoe we dit beter kunnen benutten? Ik zie dat het tijd is, voorzitter. Dus ik laat het hierbij.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Lodders. Tot slot geef ik het woord aan de heer Omtzigt namens het CDA.

De heer Omtzigt (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik sluit me eigenlijk op alle punten bij mevrouw Lodders en op bijna alle punten bij mevrouw Leijten aan. Het is prima om verduurzaming van het wagenpark te stimuleren, maar het moet efficiënt gebeuren en hoeft niet te leiden tot een stimulering van elektrische sportauto's. Daar hebben we nogal wat mooie voorbeelden van gezien. Inmiddels heb ik in mijn inbox ook een bericht ontvangen van een berijder van een Polestar. Dit voorbeeld is nog leuker dan dat van de Tesla. Je kunt er € 10.000 tot € 15.000 subsidie op krijgen, maar behaalt er bijna nul klimaatwinst mee. Wél kun je daarmee binnen drie seconden van stilstand tot 100 km/u gaan. Ik heb er ernstige twijfels over of we dit als Staat moeten willen subsidiëren.

Voorzitter. Ik heb een aantal vragen over de tientallen brieven die hier voorliggen. Ik pak even de vragen die nog niet gesteld zijn. Laten we beginnen met de autonome vergroening. We krijgen net een brief die laat zien dat er 2% minder bpm gehaald zou moeten worden; mevrouw Lodders zei het al. In de Autobrief van 2015 staat dat er in dat jaar 1,1 miljard euro aan bpm werd opgehaald. De opbrengst is gestegen naar 2,3 miljard euro in 2019. Dat is een stijging van meer dan 100%. Dus hoezo macrobudgetneutraal? Ik kan honderd berekeningen maken, wat ik met plezier doe. Als de Staatssecretaris deze wil ontvangen, kan hij ze voor maandag beantwoorden. Er zit een autonome groei in de bpm. Als deze autonome groei voor andere belastingen zou gelden, zouden we nu geen begrotingstekort maar een geweldig begrotingsoverschot hebben. Hoe is het hier misgegaan? Komt het door de omzetting van NEDC1 naar NEDC2?

Twee. Ik kan de Miljoenennota niet goed lezen. In tabel 4.4.1 staat dat door de maatregelen van dit jaar de bpm 300 miljoen euro lager uitvalt. Welke maatregelen zijn het precies die 300 miljoen verlaging van de bpm opleveren? In het Belastingplan staat vervolgens dat deze maatregelen precies nul doen. In de doorrekening van het CPB staat dat ze 315 miljoen euro opleveren. Óf ze kosten 300 miljoen, óf ze zijn budgetneutraal, óf ze leveren 315 miljoen op. Ik ben de weg een beetje kwijt en zou dus graag een toelichting krijgen. Als het 315 miljoen euro is, omdat we meer elektrische auto's verkocht willen hebben, wil ik ook graag weten welke berekenmethodes er gehanteerd zijn. Ik kan de begroting niet meer volgen, want er is sprake van een verschil van 600 miljoen euro. En dan kom je inderdaad aan het feit dat vrij normale auto's het komend jaar 17% tot 35% meer aan bpm gaan kosten.

Voorzitter. Dan kom ik op de parallelimport. 30% van de totale parallelimport betreft tweedehandsauto's die de particulier importeert. Dit gaat om 76.000 auto's. Als een auto gemiddeld € 10.000 kost, loopt Nederland gewoon 160 miljoen euro aan btw per jaar mis door de parallelimport. Klopt de berekening die ik u hier geef?

Hand aan de kraan. Ik ben erg benieuwd hoeveel verkopen van elektrische auto's de regering nu echt verwacht en met hoeveel ze rekening heeft gehouden in haar budgettaire modellen, vooral als die eerdergenoemde 300 miljoen euro met de elektrische auto's te maken heeft. Wat was het aantal verkochte elektrische auto's dan vóór en wat was het ná het Klimaatakkoord?

We hadden in Nederland altijd een vrij nette manier voor beleid op het gebied van autobelastingen. Deze noemden we de «Autobrief». Op zich vind ik het een goede systematiek, waarbij niet jaarlijks aan een knop gedraaid wordt, maar gewoon voor vijf jaar een planning wordt gemaakt die halverwege een keertje kan worden bijgestuurd. Daar heb je dan een fors debat over. Praktische dingen en theoretische dingen als «wil je anders betalen voor mobiliteit?» lopen dan wel een beetje door elkaar; het woord «rekeningrijden» vind ik als CDA'er een moeilijk woord, maar andere partijen vinden dat weer minder moeilijk en dat is allemaal niet zo erg. Je hebt er dan een debat over, en op zich heb je dus een stabiel beleid waarmee dealers en leasemaatschappijen uit de voeten kunnen. Nu krijg je dat we op het laatste moment opeens erachter komen dat de bpm ineens enorm omhoogschiet. Wil deze regering alvast voorbereidingen treffen voor een Autobrief III, zodat die in het voorjaar gewoon behandeld kan worden door welke regering dan ook? De volgende regering zal bij de formatie absoluut nog aan een knop gaan draaien, want we snappen dat de ene regering een andere voorkeur heeft dan de andere. Maar het lijkt mij buitengewoon gewenst om die stabiliteit in de autobelastingen weer terug te krijgen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Omtzigt. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Ik schors de vergadering voor een kwartiertje. Dan gaan we om 19.15 uur weer verder in deze zaal.

De vergadering wordt van 18.58 uur tot 19.17 uur geschorst.

De voorzitter:

Beste mensen, welkom terug. We zijn in dit algemeen overleg Autobelastingen toegekomen aan de eerste termijn van de zijde van het kabinet. Ik geef het woord aan de heer Vijlbrief, Staatssecretaris van Belastingen.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Staatssecretaris van Fiscaliteit en Belastingdienst, FenB, voorzitter.

Voorzitter, dank u wel. Op deze prachtige portefeuille mag ik allerlei prachtige dingen doen waarmee ik nog nooit te maken had gehad, waaronder autobelastingen. Ik ben de hele dag bezig geweest met de voorbereidingen en heb er veel van geleerd. Autobelastingen moeten net als andere belastingen geld opbrengen. Autobelastingen moeten rechtvaardig zijn. En autobelastingen moeten zoals wij dat zouden noemen «allocatieve» doelen dienen. Vergoeding is daarbij momenteel natuurlijk een belangrijk thema. In de inbreng van alle woordvoerders keren precies al die dingen terug. Sommige mensen vinden het niet eerlijk wat we doen. Sommigen vinden dat we te veel ophalen en anderen vinden dat we te weinig ophalen. Weer anderen vinden dat het op een andere manier moet. Je ziet al die dingen terugkomen. Het is eigenlijk superpolitiek. Het gaat allemaal over afwegingen. Ik ga toch proberen om in dat politieke woud een aantal dingen helder te maken. Ik wilde eigenlijk maar gelijk aan het begin zeggen dat ik er heel veel voor voel om de suggestie van de heer Omtzigt te volgen en een Autobrief te gaan schrijven: Autobrief III. Ik denk dat de heer Omtzigt gewoon gelijk heeft. Ik moet even kijken naar de timing en naar mijn rol, want tegen die tijd ben ik waarschijnlijk demissionair. Maar ja, ook een demissionaire Staatssecretaris mag een brief sturen. Ik kan in ieder geval de zaak ordenen. Ik geloof dat de heer Omtzigt vooral om ordening vroeg.

De voorzitter:

Meneer Omtzigt wil daar gelijk kort met u over spreken.

De heer Omtzigt (CDA):

Ik stel de toezegging van de Staatssecretaris zeer op prijs. Het gaat er inderdaad om dat het vastligt. We hebben het er net over gehad dat een linkse samenwerking niet gaat lukken. Ik stel het zeer op prijs als er een uitgewerkt raamwerk klaarligt waaraan de nieuwe regering hooguit nog een klein slagje kan draaien, de ene kant of de andere kant op. Dat geeft ons de mogelijkheid om er in het voorjaar een gestructureerd debat over te voeren. Ik dank de Staatssecretaris dus voor zijn toezegging. Ik hoop dat we in het voorjaar een vorm van een brief daarover kunnen ontvangen.

De voorzitter:

Als de Staatssecretaris zijn microfoon uitzet, kan ik het woord doorgeven aan de anderen.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Sorry, voorzitter.

De voorzitter:

Meneer Van Weyenberg heeft een serieuze interruptie.

De heer Van Weyenberg (D66):

Dat moet u maar afwachten. Ik ben altijd voor ordening, maar ik ben een beetje op zoek naar wat er in die brief gaat staan. Het lijkt me hartstikke goed om aan te geven wat het basispad is. Er is dan alleen natuurlijk wel een formatie bezig. We willen allemaal wat anders, gok ik zo. Ik probeer dus iets meer een beeld te krijgen bij wat er dan in die Autobrief zal staan. Als het de kaders of een soort basis schetst, vind ik dat heel interessant, maar het lijkt me heel moeilijk om tijdens een formatie aan beleidsinhoud te doen. Ik probeer dus iets meer inkleuring van de bedoeling van die brief te krijgen.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Helemaal aan het begin zei ik dat ik straks een paar voorbeelden zal geven van zaken waarvan ik vind dat we daar met een wat langere blik naar

moeten kijken. Ik kan er nu een antwoord op geven, maar er zit bijvoorbeeld ook de afweging in of we al dan niet doorgaan met het stimuleren van elektrisch rijden. Er loopt nu een regeling tot 2027 die we langzaam afbouwen. Daarvan kan de Kamer zich voorstellen dat je in ieder geval technisch laat zien wat het oplevert als we er helemaal mee stoppen, en wat het oplevert als we ermee doorgaan. U moet zich dus eigenlijk voorstellen dat ik de bouwstenen op autobebod iets meer ga ordenen. Zo begreep ik ook de vraag van de heer Omtzigt. Ik appte vanmorgen naar een van mijn medewerkers: «Wat een rotzooi is dit!» Bij de voorbereidingen viel het me namelijk op dat het heel veel en erg scattered, oftewel heel erg verspreid is. Ik zit dus te denken aan een ordening.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Het zijn een soort bouwstenen met een aantal actuele vraagstukken met betrekking tot rekeningrijden of «betalen naar gebruik», afhankelijk van de benaming die je het fijnst vindt. Hebben we al het materiaal dan al liggen, zodat de partijen in de formatie erover kunnen beslissen en ook de afwegingen helder hebben? Dat geeft wat meer kleur.

De **voorzitter**:

Heeft de Staatssecretaris nog een reactie? Nee. Mevrouw Leijten.

Mevrouw **Leijten** (SP):

Ik vind het wel mooi dat de Staatssecretaris gewoon zegt wat hij vindt van hetgeen hij aantreft. Het overkomt mij namelijk ook weleens dat ik een onderwerp oppak en op dat moment denk: wat zitten er toch veel kanten aan en wat is het eigenlijk een soepzootje. De Staatssecretaris gaf het zonet iets anders aan. Het zou heel goed zijn als het op een rij staat en als inderdaad ook duidelijk is wat er mogelijk is. We zijn natuurlijk bepaalde wegen ingeslagen en er zijn mogelijke verwachtingen gewekt. Heeft dit nog consequenties? Ik denk dat het verstandig is als dat in de brief wordt toegelicht. Komt die brief dan vóór de verkiezingen of erná? Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Bepaalde onderwerpen in deze Kamer worden immers soms ook controversieel verklaard. Er zijn autoliefhebbende partijen en er zijn partijen die het openbaar vervoer veel belangrijker vinden. Hoe ziet de Staatssecretaris zo'n issue precies?

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Ik geloof dat ik daar even over moet nadenken. Mijn intuïtie zegt tegen mevrouw Leijten dat het beter is om het vlak ná de verkiezingen te doen. Dan loopt een en ander niet door elkaar heen en kan het tegelijkertijd helpen in het proces dat «formatie» heet. Dat is mijn intuïtie nu, maar ik heb er op dit moment nog niet dieper over nagedacht.

De **voorzitter**:

Prima. Meneer Snels heeft ook een vraag hierover.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Autobrief I en Autobrief II gingen natuurlijk gewoon over het bestaande instrumentarium. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat het rekeningrijden klaargezet wordt voor besluitvorming in de formatie. Maar hoe gaat Autobrief III zich dan verhouden tot de afspraak dat rekeningrijden besloten wordt in de formatie? Er moet een samenhang in zitten. Het was natuurlijk een soort vluchtheuvel in het Klimaatakkoord. We mogen er niet te veel over praten. We mogen er niet te veel over nadenken. We mogen er niet te veel voorwerk voor doen. Het mag enkel klaargezet worden voor de formatie. Welke ruimte heeft de Staatssecretaris dan nog om hier verdere invulling aan te geven?

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Ik gebruikte bewust het beeld van de bouwstenen. Dat was overigens ambtelijk en heb ik alleen maar doorgestuurd aan uw Kamer. Er liggen nu varianten van het rekeningrijden waarvan ik me heel goed kan voorstellen dat die gewoon toegevoegd worden. Ik was niet van plan om daar nog extra werk aan te gaan doen. Daarom gebruik ik steeds het woord «ordenend». Ik probeer gewoon alles even te ordenen. Dit komt voort uit de opmerking van heer Omtzigt, maar ook uit mijn eigen gevoel over dit dossier.

De voorzitter:

Meneer Snels, kort.

De heer Snels (GroenLinks):

Het lijkt mij dat de uiteindelijke doelstellingen zoals ze zijn afgesproken in het Klimaatakkoord leidend zijn voor wat er in de brief komt te staan; in die bouwstenen, en dan ook in de verschillende varianten en scenario's. Anders wordt het te ingewikkeld.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Ik geloof dat ik wel wat heb opengetrokken; of eigenlijk de heer Omtzigt. Ik denk dat het wijs is dat u mij even de tijd geeft om hier wat verder over na te denken. Nogmaals, het is een idee waarvan ik dacht: daar kan ik wat mee, omdat ik kan ordenen. Laat het me ook even in mijn hoofd ordenen. Volgende week zien we elkaar twee dagen, geloof ik. Dan zeg ik er nog wel wat zinnigs over. Zou dat kunnen? Ik ga er niet weer een apart briefje over sturen, want dan blijven we brieven sturen.

Mevrouw Lodders (VVD):

Ik had een klein beetje het gevoel dat er al in gerommeld werd; om er nog even een duit bij te doen. Het is natuurlijk prima als de Staatssecretaris zijn gedachten ordent, maar ik denk wel dat we het even heel scherp moeten hebben. Er loopt een onderzoek. Volgens mij komt er nog een aanvulling op datgene wat we inmiddels hebben. Er komen verkiezingen aan. Er komen coalitieonderhandelingen aan. Er ligt een bouwstenenrapport waar volgens mij niet echt iets specifiek in staat. We hebben het Klimaatakkoord. De Autobrief komt volgens mij pas echt na de verkiezingen. Mijn voorstel zou zijn om nu vooral te kijken naar de problemen die echt vandaag geadresseerd zijn. Voor mij is het geen escape om de komende tijd helemaal niets te doen, want daarvoor heb ik een aantal te belangrijke vragen gesteld.

De voorzitter:

Dan zou de inbreng van de Staatssecretaris ook wel heel kort geweest zijn.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Zo heb ik het ook niet bedoeld, voorzitter. Er is bijvoorbeeld een discussie gaande over het pad rond de autonome vergoeding. Het betreft echt een soort basispad dat al tien jaar bestaat. Ik kom daar later uitgebreid op terug en kan dan iets meer zeggen over waar het vandaan komt. Ik heb dat nu in een aparte brief gedaan, maar kan er dan ook iets over zeggen. Ik kan iets zeggen over de afspraken die allemaal in het Klimaatakkoord staan, zodat er wordt begonnen met een soort boekje, bijna een formatiedossier. Op die manier weet iedereen welke afspraken we hier met elkaar hebben gemaakt, welke basispaden er liggen et cetera. Dat is de gedachte. Maar als u mij nou de kans geeft, dan kom ik daar volgende week in het plenaire debat op terug. Dan heb ik er beter over nagedacht en zet ik me nu ook niet vast.

De voorzitter:

Ik zie wat knikkende gezichten. Gaat u gewoon verder met uw inbreng.

Staatssecretaris Vijlbrief:

De heer Snels stelde mij wat algemene vragen over het klimaat. Laat ik daarmee beginnen. Erkent de Staatssecretaris het probleem met betrekking tot de luchtkwaliteit? Ja, natuurlijk erken ik dat probleem. Maatregelen die moeten leiden tot minder luchtvervuiling zijn vaak breder dan alleen fiscale maatregelen. Het is natuurlijk wel zo dat de elektrificatie van personenauto's, bussen en werktuigen niet alleen kan leiden tot CO₂-reductie, maar ook tot betere luchtkwaliteit. Daarvoor zijn de afspraken in het Klimaatakkoord ook bedoeld.

Uit de KEV blijkt dat het wegverkeer straks 2% gaat bijdragen aan de emissiereductie in 2030. Ik meen dan dit ook een vraag van de heer Snels was. De maatregelen die moeten leiden tot CO₂-reductie zijn, zoals ik net al zei, breder dan alleen fiscaal. Het in het Klimaatakkoord afgesproken stimuleringspakket versnelt de ingroei van elektrisch rijden. Dit leidt tot een ingroei van 32% in 2030. In 2024 zullen we een integrale evaluatie van het stimuleringspakket gaan uitvoeren. De heer Snels gaf al aan dat hij twijfelt of we het allemaal gaan halen, maar daarvoor hebben we dus ook evaluatiemomenten ingebouwd.

De heer Snels vroeg of ik het met GroenLinks eens ben dat het onwenselijk is dat de groei van het wagenpark in de laatste tien jaar sterker is dan de groei van de bevolking. Ja, daar ben ik het mee eens. In het Klimaatakkoord heeft het kabinet een nieuw stimuleringspakket afgesproken om de ingroei van de emissievrije personenauto's in de nieuwverkoop te versnellen. De groei van het wagenpark doet de CO₂-winst van de extra ingroei van de emissievrije personenauto's dan ook deels teniet. Ik kom daar straks nog wel even op terug in het kader van de bpm.

In het kader van het wagenpark vroeg mevrouw Lodders...

De voorzitter:

Maak uw zin eerst maar even af.

Staatssecretaris Vijlbrief:

... waarom verjonging van het wagenpark dan geen beleidsdoel is. Ik denk niet dat het een separaat beleidsdoel is. Je kunt je voorstellen dat er andere doelen zijn waaruit verjonging van het wagenpark zou kunnen volgen. Het uiteindelijke doel is natuurlijk een schoner wagenpark en geen jonger wagenpark.

Mag ik dit blokje even afronden, voorzitter?

De heer Snels van GroenLinks vroeg hoe het staat met de elektrische bestelauto's. Mijn collega van IenW heeft op 5 oktober een brief gestuurd over de zogeheten Zero Emission Stadslogistiek. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat ondernemers kunnen rekenen op financiële ondersteuning bij de aanschaf van een zero-emission bestelauto. Er is een subsidieregeling in voorbereiding die op 1 januari 2021 in werking zou moeten treden. Binnenkort start hiervoor de internetconsultatie.

De heer Snels (GroenLinks):

De Staatssecretaris gaat heel snel door zijn beantwoording. Ik kom nog even terug op de KEV en de elektrische auto's. We zitten op het pad naar een ingroei van 32% in 2030, terwijl de doelstelling 100% nieuwverkoop is. De Staatssecretaris zegt dat we dit gaan evalueren. Dat had ik ook gevraagd. In 2025 staat de integrale evaluatie op de agenda. We gaan dus vijf jaar op onze handen zitten, terwijl we weten dat we de doelstelling bij lange na niet gaan halen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Staatssecretaris Vijlbrief:

Nee, ik denk niet dat dat de bedoeling is. Ik bedoelde dat er een evaluatie is voorzien. Ik denk dat het nader bekeken moet worden.

Op het elektrisch rijden kom ik zo nog terug. Onder anderen mevrouw Lidders heeft separate vragen gesteld over de stimulering van het elektrisch rijden.

Mevrouw Leijten maakte een aantal opmerkingen over wat ik in goed Nederlands maar even «equity-achtige» argumenten noem. Is het eigenlijk wel logisch dat we de elektrische sportauto subsidiëren? Wat is nu de beste manier om dit te doen? Ik kom daar zo nog even op terug. Ik denk dat je wel moet nadenken over hoe je je belastingen in het autodomain precies ophaalt. Als je je even verdiept in de bpm – daar komen we zo op – dan is een van de problemen die nu ontstaan, dat de nieuwe auto's een lagere CO₂-uitstoot hebben. Als je dan niks doet, krimpt continu je grondslag voor de bpm en haal je steeds minder geld op. Daar moet je iets mee. Sommige mensen weten wat ze daarmee moeten. Ik denk dat onder anderen de heer Snels weet wat hij daarmee wil. Dit soort vragen komen allemaal op. Of meer stimuleren nu het antwoord is, is voor mij nog wel een open vraag.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Dat begrijp ik. Bij rekeningrijden is de randvoorwaarde dat het in alle varianten budgettair neutraal is. Ik heb weleens in een eerder debat gezegd dat hiervoor artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet geldt. Wat is het doel? Hoe doelmatig en hoe doeltreffend is het? Ook ik ben altijd voorstander geweest van de stelling dat we de hand aan de kraan moeten houden. We moeten niet gaan oversubsidiëren, maar we moeten ook niet gaan ondersubsidiëren. Maar het punt is dat we hier een heldere doelstelling hebben. In allerlei overheidsbeleid hebben we dat soms niet en «doen we maar wat» – even vrij vertaald – maar hier hebben we een doel afgesproken. Klimaatakkoord: 100% nieuwkoop elektrische auto's in 2030. Dan is de vraag toch niet of we nog eens een keer over dat doel moeten nadenken of dat we dat doel later wel zien? Nee, de vraag is: hoe gaan we dat doel halen en wat voor beleid gaan we daarop zetten als we nu al zien dat het niet gehaald wordt. En dan kunnen we niet wachten met een integrale evaluatie tot 2025, want dan hebben we nog maar heel weinig tijd over. Dat is een beetje mijn punt. Ik ben het eens met alle elementen van de Staatssecretaris, maar hij moet niet op zijn handen gaan zitten. Hij moet nadenken over hoe we het doel dan wel bereiken.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Ik denk dat we het daar ook over eens zijn. Ik denk alleen dat het feit dat je een doel hebt en dat je weet wat het doel is, nog niets zegt over hoe je dat op de meest doelmatige manier en op de meest eerlijke manier bereikt. Volgens mij is dat precies de discussie die hier gevoerd wordt. Mevrouw Leijten wijst al op de effecten van de huidige subsidieregelingen met betrekking tot eerlijkheid. Ik begrijp dat u zich er ook wel in kunt vinden dat het zo niet helemaal de bedoeling is. Het is wel zaak dat je het doelmatig en rechtvaardig doet, want daardoor stimuleer je de aankoop van elektrische auto's het best. Dat nog even los van dat het feit dat je een doel hebt, nog niet betekent dat je niet kunt overstimuleren. Want dat kan natuurlijk nog steeds.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Ik ben het eens met mevrouw Leijten dat het eerlijk moet; de discussie over Tesla-subsidies. Ik ben het eens met de heer Omtzigt en mevrouw Lidders dat het wel efficiënt moet. Je moet er niet te veel overheidsgeld aan besteden. Maar wat ik vraag aan de Staatssecretaris is het volgende. De uitkomsten van onder andere de KEV zijn dat we die doelstelling bij lange na niet halen. Wanneer kunnen we dan antwoorden van de Staatssecretaris verwachten, zodat we een idee hebben of het beleid aangescherpt of aangepast moet worden en of er andere instrumenten

moeten worden ingezet? Dat is de vraag die ik heb. En dan wil ik niet wachten tot 2025.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Goed, dan komen we terug op het thema waarover we het net even hadden. Ik denk dat dit een thema is wat natuurlijk na de verkiezingen in de formatie gaat spelen. Die vraag komt hier op, maar ik noem er een aantal elementen bij die maken dat deze vraag niet eenvoudig te beantwoorden is met «nou ja, dat is 100% en dan weten we dus wat we moeten doen». Zo simpel is het niet.

De **voorzitter**:

De heer Van Weyenberg.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Dat snap ik niet. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat we het tot 2024 neerzetten en dat we daarna verder kijken. Daarmee zit er volgens mij ook geen stimulering meer in het pad. Dus dat verklaart deels ook de KEV. Er staat vanaf 2025 gewoon nog een clean sheet voor. Het verbaast me wel dat er gerekend is met volgens mij maximaal «plus 15% elektrisch vervoer» in de varianten rekeningrijden die we kregen. Dat roept dan de vraag op waarom er geen varianten zijn doorgerekend die tot 100% optellen. Of is er een keuze gemaakt in de trend van: «Nee, dat wil ik zo niet, of dat wil ik op andere manieren doen. Ik wil meer normeren, of ik ga het in Europa regelen.» Niemand hier wil overstimuleren, maar het doel hebben we wel vastgesteld. Ik had al gevraagd of we gaan normeren. Hoever komen we nou met... Waarom zit er niet in ieder geval één variant tussen de varianten in die doorrekeningen die gewoon optelt tot 100%? Dat had ik eigenlijk wel logisch gevonden, gegeven de doelstelling.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Om die reden zitten er in het advies Anders Betalen voor Mobiliteit wel degelijk varianten die ons dicht bij die 100% in 2030 brengen, als zijlichten op de hoofdvarianten. Daarin kun je vinden wat je daarvoor zou moeten of kunnen doen in termen van belasten of subsidiëren. Daar zou de heer Van Weyenberg die kunnen vinden.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

We hebben dan die zijvarianten, maar ik blijf het wel opmerkelijk vinden dat dit bij niet een van de hoofdvarianten een soort randvoorwaarde was. Dat heeft me wel verbaasd. Ik had nog een vraag gesteld over wanneer je nu met Europese normering komt. Want je kunt ook zeggen: ik begrijp dat een nationaal verkoopverbod voor fossiele auto's niet kan, maar hoe gaat het eigenlijk Europees? Misschien komt de Staatssecretaris daar nog op terug, want die vraag had ik ook nog gesteld.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris gaat daar zo op terugkomen, zie ik. Eerst mevrouw Leijten nog.

Mevrouw **Leijten** (SP):

Ik wil de Staatssecretaris feliciteren dat het duurzaam rijden en het halen van het Klimaatakkoord via fiscale stimulans is geworden. Maar ik denk dat dit dus een doodlopende weg is. Ik vind dat we het moeten hebben over hoe we het doel halen, maar ik zou hier heel graag zeggen tegen GroenLinks en tegen D66, en tegen andere mensen die misschien altijd hebben gedacht dat je dit dus via belastingen regelt, dat dit een idee-fixe is gebleken. We zitten hier met de Staatssecretaris voor Fiscale Zaken. Ik wil graag met hem spreken over doelmatig stimuleren van gedrag. Maar

ik stel gewoon vast dat we in alles zien dat de fiscale stimulans niet de aankoop van kleine auto's voor veel gebruik voor heel veel mensen heeft gestimuleerd. Die heeft eigenlijk enkel de aankoop gestimuleerd van grote dure statussymbolen, om het zo maar even te zeggen. Ik stel vast dat het daardoor volledig uit het lood slaat en dat we daarmee ook niet de gestelde emissiedoelen halen. Dat kan dus ook de conclusie zijn. Dan hoeven we niet van het doel af te stappen, want we willen allemaal natuurlijk naar een schoon Nederland, maar misschien moeten we van het idee afstappen dat het altijd via de belastingen moet. Als de Staatssecretaris gaat nadenken over een volgende Autobrief, dan is dit misschien ook wel een model dat hij mee kan nemen. Want ik denk dat de hoop van een aantal jaar geleden, de gedachte dat je alles kan oplossen met fiscale stimulans, misschien ook wel een beetje doorgeprikt is. Dat zou de SP overigens niet zo erg vinden. Iedereen heeft hier zo zijn stokpaardjes te berijden. Dat is wel duidelijk. Ik zou er wel voor willen waken dat we van dit debat met de Staatssecretaris van Fiscale Zaken een debat maken over een 100% groen wagenpark, want volgens mij moet je dan uiteindelijk bij Economische Zaken en Klimaat zijn.

De voorzitter:

De Staatssecretaris. De Staatssecretaris!

Staatssecretaris Vijlbrief:

Voor Fiscale Zaken en de Belastingdienst, voorzitter. Volgens mij is het «ja» en «nee». Volgens mij heeft het verleden aangetoond dat fiscale stimulansen wel degelijk heel stevige invloed kunnen hebben op keuzes; in de jaren 2010–2015 waren er vrij veel hele stevige fiscale stimulansen. En «ja», want ik ben het met mevrouw Leijten eens dat je doelen vaak niet alleen met fiscale instrumenten kunt halen. Dus normeren kan een weg zijn. Er kunnen andere wegen zijn. Met die constatering ben ik het dus gewoon eens.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat u uw betoog vervolgt.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Dat brengt mij bij het thema van de bpm. De heer Snels vroeg mij: is de Staatssecretaris het met GroenLinks eens dat het onwenselijk is dat er de laatste jaren steeds grotere en minder zuinige auto's worden verkocht? Ja, dat ben ik met hem eens. In het Klimaatakkoord heeft het kabinet een nieuw stimuleringspakket afgesproken om de ingroei van emissievrije personenauto's in de nieuwe verkoop te versnellen. De toename van de verkoop van grote en onzuinige auto's vertraagt de CO₂-reductie. De aanschafbelasting, bpm, is reeds gebaseerd op de CO₂-uitstoot, zoals bekend.

Rond de bpm en de autonome vergroening zijn een aantal vragen gesteld. Ik heb vanmiddag geprobeerd in de brief uiteen te zetten hoe een en ander werkt. Ik zal op twee punten schriftelijk gaan antwoorden, omdat ik dat nu simpelweg niet mondeling kan. Maar laat ik proberen rond de autonome vergroening het volgende te zeggen. De autonome vergroening bestaat al zo'n jaar of tien. Die werkt ook al een jaar of tien op dezelfde wijze. Namelijk, er wordt een schatting gemaakt van het percentage autonome vergroening. Die schatting leidt er vervolgens toe dat er erosie van de grondslag is, en vervolgens wordt het bpm-tarief daarop aangepast. Dat is hoe de autonome vergroening werkt. Nou kun je hier een hele discussie met elkaar over hebben; die hebben we, en die hebben sommigen hier aan tafel ook buiten deze vergadering met elkaar. Je kunt je afvragen of de 4,2% het juiste getal voor 2021 is en of dat eigenlijk wel leidt tot de gewenste uitkomst. Dat zijn eigenlijk de twee vragen die daaromtrent spelen.

De 4,2% is gebaseerd op een onderzoek van TNO. Dat is het beste wat we hebben. De heer Van Weyenberg heeft gelijk. Die zei op een gegeven moment in een interruptie of in zijn eigen termijn: het klopt toch dat die autonome vergroening uiteindelijk het doel uit de Europese normen volgt? Ja, dat klopt. Dat is het terugbrengen van de CO₂-uitstoot. Als je niets zou doen, heb je een derving, en daarom stijgen de tarieven en worden de schijven in de bpm aangepast.

Leidt dat tot resultaten? In de brief van vanmiddag staan een paar zinnen waaraan ik hecht, en waar ik naar kan kijken. Leidt dit nou tot resultaten over het wagenpark die je logisch vindt, qua bpm-stijging in 2021? Ik sloeg vanmorgen mijn favoriete ochtendblad open. Er stonden kleine gezinsauto's met 30% stijging van de bpm in De Telegraaf. Ik ben toen gaan kijken hoe dat bij de andere auto's zit en ja, bij de grotere auto's is de stijging lager.

Dus ik ben bereid, als de Kamer dat zou wensen, om nog eens te kijken naar de verdeling van die stijgende bpm. Dat kan ik doen. Dat is ook ongeveer waar mijn vrijheid ligt. Ik kan niet die 4,2% aanpassen, want dat betekent dat ik simpelweg een gat in de begroting schiet. Ik heb daar uitgebreid met de Minister van Financiën over gesproken, maar dit is de systematiek en daaraan heb ik mij als Staatssecretaris van Financiën te houden. Maar ik kan dus kijken of ik het eerlijker en beter kan maken door naar de percentages bij de verschillende auto's te kijken.

Ik zal het even afmaken. Mevrouw Ladders zegt dan: ja, maar als er zo'n grote stijging bij sommige auto's zit, moet het toch zo zijn dat er ook auto's zijn waar de bpm niet stijgt of zelfs daalt, want anders klopt het verhaal niet meer. Dat klopt. Alleen, ik kan die auto's nu nog niet geven, want dat zijn nieuwe auto's. De nieuwe auto's die volgend jaar op de markt komen, die minder CO₂-uitstoot hebben, zullen ook minder bpm gaan betalen. Zo werkt het systeem. Als je terugkijkt, zie je jaar op jaar dit patroon.

Hoe dit systeem werkt, heb ik dus vanmiddag geprobeerd uiteen te zetten in de brief. Waar ik naar kan kijken – ik herhaal mijzelf – is naar hoe dit systeem uitwerkt voor de verschillende categorieën auto's.

De voorzitter:

Als u de microfoon even uitzet, dan kan mevrouw Ladders hier een vraag over stellen.

Mevrouw Ladders (VVD):

Ik had gevraagd naar dat lijstje. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: dat kan ik niet geven want ik weet nog niet wat het is. Tegelijkertijd hoor ik de Staatssecretaris zeggen: ik ben wel bereid om te kijken hoe dat uitpakt naar andere categorieën. Nou, dat kan dan ook niet. Als we dat lijstje niet hebben, kan dat niet. Dus in die zin hoor ik graag wat hij nou concreet bedoelt. Wat ik hem hoor zeggen is gewoon: linksom of rechtsom, we gaan die auto's duurder maken. Het kan niet zo zijn dat deze Staatssecretaris verrast is over het staatje dat hij vanmorgen in De Telegraaf zag, want daarbij hebben we al uitgebreid stilgestaan; ik meen afgelopen maandag. Dat gaat over plus 30%, plus 34%, plus 32%. Ik had het over de Opel Corsa, ik had het over de Golf. Ik mag geen reclame maken, maar over dat soort auto's hebben we het.

De voorzitter:

Gelukkig vallen wij niet onder de mediacode, dus u mag ze gewoon noemen. Maar het is inderdaad fijn als u meer dan één merk noemt. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Mevrouw Leijten (SP):

Het is best wel slim wat mevrouw Lodders doet. Er zijn ook weleens Kamerleden die zo een volgende carrière krijgen. Nee hoor; dit is een grapje. Knipoog.

De voorzitter:

Dit grapje had u beter niet in de microfoon kunnen maken, mevrouw Leijten.

Mevrouw **Leijten** (SP):

Nou, ik dacht: u bent voorzitter. En u kent mij toch, mag ik hopen.

De voorzitter:

Ik wilde het woord gewoon aan de Staatssecretaris geven, en aangezien ik gemachtigd ben om het woord te geven, geef ik het nu aan de Staatssecretaris voor een antwoord op de interruptie van mevrouw Lodders.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Dank u wel, voorzitter. Ik was niet precies genoeg. Je kunt dus lijstjes maken van bestaande auto's. Dat bedoelde ik te zeggen. Dat zag je vanmorgen ook in dat lijstje in De Telegraaf. Daar zag je het lijstje auto's waarop de 30% nog zit. Daaronder zag je twee dure autotypes staan, een dure grote Duitse auto en nog een dure grote Duitse auto, waarvoor de stijging beduidend minder was. Zo'n lijstje kan ik natuurlijk maken. Dus naast het lijstje dat mevrouw Lodders kent, kan ik ook voor andere types aangeven wat de bpm precies doet. Dat vroeg mevrouw Lodders. Ja, dat kan ik en dat doe ik graag schriftelijk...

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Toch even een reactie, voorzitter.

De voorzitter:

Nee, de Staatssecretaris heeft zijn zin nog niet afgemaakt. Ik wil graag dat hij die even afmaakt en dan krijgt u het woord, mevrouw Lodders.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Wat ik niet kan leveren, is het volgende. Ik zei het al. Er komen nieuwe auto's op de markt in het komende jaar. Die nieuwe auto's hebben een lagere CO₂-uitstoot door nieuwe zuinige motoren, maar die ken ik nog niet. Dat lijstje kan ik u nog niet geven. Dat is wat ik zei.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Ik had het maandag al gevraagd, naar aanleiding van een lijstje van volgens mij een stuk of tien auto's. Ik kan het opzoeken, want ik heb het hier bij me. Toen hadden we namelijk dezelfde discussie. Ik heb toen gevraagd: maak nou dat lijstje van waar het wel voordeliger uitkomt. Overigens zag ik die twee auto's staan. Die hebben nog steeds een plus in de bpm. De Staatssecretaris gaf maandag aan dat er auto's zijn die goedkoper worden. Dan wil ik dat ook graag zien. Hij geeft vandaag in de brief aan dat hij dat lijstje niet kan leveren; ik weet niet precies hoe het was geformuleerd. Het is allemaal wel een beetje gehuld in mist, moet ik eerlijk zeggen.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Dat is dan onbedoelde mist. Ik probeer het nog één keer. Dat lijstje van auto's die zuiniger worden kan ik niet maken. Auto's die zuiniger worden kunnen auto's zijn die 4,2% vergroening kennen; dan blijft de bpm nul. Als ze meer dan 4,2% vergroening kennen, dus meer dan 4,2% minder CO₂-uitstoot, dan wordt hun bpm lager. Maar die auto's zijn nog niet bekend, want dat zijn nieuwe auto's, althans auto's met nieuwe motoren die in de loop van het jaar op de markt komen. Zo werkt het systeem. Dat

probeerde ik te zeggen. Dát lijstje kan ik niet maken, maar ik kan u wel een lijstje geven van hoe het huidige systeem uitwerkt voor de verschillende categorieën auto's die er nu zijn, en dat doe ik graag. Ik kan u geen lijstje leveren van auto's die nog op de markt moeten komen. Maar de 4,2% autonome vergroening gaat er natuurlijk van uit dat nieuwe auto's die op de markt komen, gemiddeld genomen 4,2% schoner zijn. Zo werkt het systeem.

De voorzitter:
Gaat u verder.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Ik wil aan de heer Omtzigt toezeggen dat ik schriftelijk ga reageren op zijn opmerking «wat is het toch een rotzooi met die 300 in al die stukken». Die 300 miljoen kwam een aantal keren terug. Ja, het gaat om iets meer dan 300 miljoen – ik dacht dat ik in de brief 315 miljoen had staan – potentiële derving, als je de bpm-tarieven niet zou aanpassen. En er speelt een toevalligheidje, namelijk dat we een ander bedrag in de buurt van de 300 miljoen hebben staan, dat met elektrische auto's en bpm te maken heeft. Als u het goedvindt, stuur ik u een net briefje met een nette tabel, zodat de stukken op elkaar aansluiten. Ik kan het nu niet improviserend aan elkaar praten.

De heer Omtzigt (CDA):

Normaal heb ik niet zo'n moeite met brieven, maar ik krijg voor dit weekend nog een stapel brieven voor het Belastingplan van heb ik jou daar. Ik ben hier op zoek naar een uitleg, zodat conclusies kunnen worden getrokken over of de dingen ongeveer rondlopen. Ik heb al meerdere keren geflagged dat ik het Belastingplan niet rondkrijg. Op de ene plek staat 300 miljoen besparing, op een andere plek staat 300 miljoen extra kosten en op weer een andere plek staat € 0. Dat zijn enorme verschillen, die ik niet verklaard krijg. We zijn al een week of vijf, zes bezig met de behandeling van het Belastingplan. Ik verzoek om duidelijkheid en ik verzoek er heel duidelijk bij te zetten hoeveel elektrische auto's er zonder en met die 300 miljoen correctie zouden worden verkocht. Ik gok zo maar dat dit er dan best veel zijn.

Daarnaast ging mijn vraag niet over de voorspellingen inzake de bpm, want die kennen we wel, maar over de uitkomst. We doen elk jaar een voorspelling. Meestal kijken we dan terug op het jaar of de voorspelling ongeveer klopte. Er had een afname van 2% per jaar moeten zijn. Sterker nog, de afname had groter mogen zijn, want het aantal nieuw verkochte auto's is afgenomen. Dat aantal is netjes opgeschreven. Het is niet zo dat in die periode meer auto's zijn verkocht. Sterker nog, er werden er minder verkocht. Daar kan het niet aan liggen. Het kan alleen liggen aan het feit dat er per auto steeds meer bpm wordt opgehaald. De afspraak was om daar juist minder van te maken. Als we dat niet doen, lopen we met een bak parallelimport en onhoudbare autobelastingssystemen tegen de muur. We nemen een besluit in de Kamer. Waarom kijken we niet even terug? Er is de afgelopen vijf jaar door allerlei meetmethoden links en rechts geen nettovergroening geweest. Ik kan een betoog van een halfuur houden, maar is de Staatssecretaris het met mij eens dat de bpm-opbrengst tussen 2015 en 2019 is verdubbeld, terwijl de bedoeling was dat die met 10% zou afnemen?

Mevrouw Lodders zegt nu «micro», maar ik kijk nog even naar het macroniveau. Macro zou het 10% omlaaggaan, maar het is 100% omhooggegaan. Een beetje ramen vanwege onzekerheid snap ik, maar is dit de bedoeling van de Autobrief II geweest?

Staatssecretaris Vijlbrief:

Er is hier sprake van een samenstellingseffect. Ik heb een en ander zojuist even gecheckt. De bedoeling van Autobrief II was zes keer 2%, dus 12%. Dat is meer dan 10%. Wat erdoorheen is gelopen, is dat de samenstelling van het wagenpark anders is geworden. Steeds meer auto's zijn zwaarder geworden en hebben een groter vermogen. Dat zie je ook op de weg. Doordat er ook nog eens progressie in de bpm-tabel zit, krijg je dit effect. Dat is het samenstellingseffect. Als u de som wilt zien, kan ik die nog een keer uitschrijven, maar zo zit de som in elkaar. Er ligt een pad onder van zes keer 2% geplande daling, maar daaroverheen is een zeer sterk samenstellingseffect geweest.

De voorzitter:

Meneer Omtzigt, een vervolgvraag.

De heer Omtzigt (CDA):

We hebben dus een samenstellingseffect van meer dan 100%. Een gemiddelde auto heeft door dit effect waarover we nu ineens horen, dus een verdubbelde bpm ten opzichte van wat we dachten. Dat is nogal wat.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Dat komt niet alleen doordat de auto's zwaarder, groter en duurder zijn, maar ook omdat de auto's in een bpm-tabel komen waarin de progressie van de bpm-tabel heel hoog is. Dat is precies waar we het zojuist over hadden bij de auto's van 2020. Als je over een grens gaat, ga je opeens heel erg omhoog in bpm. Dat is wat hier aan de hand is.

De heer Omtzigt (CDA):

Waar is die extra belasting van 1 miljard dan naartoe gegaan? Is die gewoon leuk binnengehaald? We zitten dus 1 miljard boven de planning in de autobelastingen. Dat is dan wat we hier zien.

De voorzitter:

Als u uw microfoon weer uitzet, meneer Omtzigt, kan de Staatssecretaris antwoorden.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Volgens mijn informatie heeft u gelijk dat de macro-bpm sinds het jaar dat u pakte, 100% hoger is dan in dat jaar zelf. De stijging is 100%. Ja, dat klopt.

De heer Omtzigt (CDA):

Dus er is ten opzichte van de raming een miljard extra aan autobelastingen binnengekomen?

Staatssecretaris Vijlbrief:

Ik zal de som maken in hetzelfde briefje waarin ik iets over de aansluiting zeg.

De voorzitter:

Mevrouw Lodders heeft ook nog een vraag hierover.

Mevrouw Lodders (VVD):

Ik wil op ditzelfde punt doorgaan. Ik constateer dat er een verschil zit van min 12% naar plus 100%. Dat verschil vind ik vrij fors. Ik heb het nu even niet bij de hand, maar ik had van tevoren uitgedokterd dat in het TNO-rapport een verschil van 5 gram zit; dit gaat over die omzetting. Ik zou het misschien niet mogen zien, maar ik zie de achterban van de Staatssecretaris instemmend knikken. In het TNO-rapport wordt 3 gram verklaard door sterkere en zwaardere auto's. Die 2 gram wordt niet verklaard. Als ik de Staatssecretaris was, zou ik daar eens naar teruggaan,

want we blijven discussie houden. Niet alleen met de Kamer, maar ook met de autobranche. We blijven constateren dat het wagenpark niet verjongt. Het is misschien geen primaire doelstelling, maar het is wel belangrijk om het park te verjongen. Waarom gaan we niet op zoek naar een oplossing om die 2 gram te schrappen? Je bent er dan niet helemaal, maar dan wordt er in ieder geval een sympathieke beweging gemaakt. Het verschil is namelijk niet te verklaren in het eigen rapport van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Als ik de vraag van mevrouw Lodders goed begrijp, kan ik deze vraag het beste oplossen door de som te maken. Dat kan ik laten zien hoe dit in elkaar zit.

Ik keek zojuist nog even in de cijfers die me werden aangeleverd. Het jaar waarop werd geijkt voor de verwachte 2% daling van de bpm per jaar, was een jaar waarin de bpm toevallig op een absoluut dieptepunt stond. Er loopt ook nog 1,1 miljard doorheen. Het kan een jaar met een dalletje naar beneden zijn geweest, door crisis of wat dan ook. Dat moet ik even nakijken. Ik zal het keurig uit elkaar halen, zodat ik goed antwoord kan geven op de vragen.

De voorzitter:

Voor u verdergaat, heeft meneer Van Weyenberg een vraag.

De heer Van Weyenberg (D66):

Ik lees in de brief dat mensen hebben gekozen voor zwaardere auto's met meer uitstoot en daarmee meer opbrengst via de bpm, dat er meer auto's zijn verkocht dan verwacht en dat het relatieve autobezit toenam. Volgens mij zei de heer Snels dat laatste ook in zijn eigen termijn. Ik zie de aansluiting graag, maar ik neem aan dat die twee factoren allebei leiden tot een hogere bpm-opbrengst ten opzichte van wat de verwachting was. Het is goed om een soort Inspector Clouseau te zijn, maar dit staat in de brief. Als mensen zwaardere, duurdere en meer auto's kopen, vind ik het niet heel raar dat de bpm-opbrengst stijgt.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Ik ga de som maken.

De voorzitter:

Heel graag, want anders krijgen we welles en nietes in de zaal.

Mevrouw Lodders (VVD):

En dan ook graag een verwijzing naar die 5 gram waarvan maar 3 gram in TNO-onderzoek wordt verklaard door de sterkere en zwaardere auto's, want dat is namelijk precies het antwoord op de vraag van de heer Van Weyenberg.

De voorzitter:

De Staatssecretaris heeft het gehoord en gaat een briefje maken. Gaat u verder.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Voorzitter. We hebben in het begin al kort een gesprek gehad over het stimuleren van EV. Het kabinet stimuleert de verkoop van elektrisch rijden, omdat de transitie naar een emissievrij wagenpark bijdraagt aan het klimaatdoel van Parijs. Dat is allemaal logisch. De stimulering wordt richting 2025 versoerd en wordt meer gericht op de lagere segmenten. Mevrouw Leijten vroeg hoeveel Tesla's er eigenlijk rondrijden. Dat zijn er 34.000 van model 3 en 12.000 van model S; dat is die grote. Er is nog een groter model, maar daar weet ik het aantal niet van.

Zowel de heer Van Weyenberg als de heer Snels vroeg of we op schema liggen met het doel van 100% nul emissie van nieuwverkoop in 2030. We hadden het daar zojuist al even over. De groei van EV is op grond van het Klimaatakkoord 32% van de nieuwe verkopen in 2030. We gaan in 2021 tussentijds evalueren en in 2024 doen we een integrale evaluatie of het voldoende is.

Dan was er een uitgebreide set vragen over de conclusie van de Rekenkamer. Mij werd gevraagd of ik het eens ben met de algemene conclusies van de Rekenkamer. Mevrouw Ladders vroeg wat ik ervan vind, omdat ik in mijn brief – of in antwoord op Kamervragen, zei zij volgens mij – zeg dat ik het er niet mee eens ben. Het zit als volgt. Het fiscaal autobeleid is gericht op een stabiele inkomstenstroom en op vergroening. Aanvullend op de Autobrief II heeft het kabinet in het Klimaatakkoord de ambitie opgenomen dat in 2030 alle nieuwe verkopen emissievrij zijn.

Wij zijn het echter niet eens met het punt van de kosteneffectiviteit in het ARK-rapport. Ik doe dit uit mijn hoofd, dus ik weet niet of ik de eenheden helemaal goed heb, maar ik meen dat de ARK een sommetje maakte waarin iedere ton CO₂ € 1.700 kost, bespaard via de stimulans. Als wijzelf ernaar kijken, in een eigen rapport dat door ons is aanbesteed, komen we uit op een veel lager bedrag. Dat is een van de redenen waarom ik zeg dat wij het niet met alles van de ARK eens zijn.

Hoe zit het dan met de conclusie van de ARK dat de doelstellingen sluipenderwijs zijn verbreed? Volgens mij was het ook mevrouw Ladders die dat vroeg. Ik weet niet wat ik daar eerder over heb gezegd, maar ik denk dat we hier dichterbij zitten bij wat de Rekenkamer vindt. Ik antwoordde zojuist al dat ik vind dat er geprobeerd wordt om met één instrument wel heel veel tegelijkertijd te bereiken. Dat is volgens mij ook wat de Rekenkamer zegt. Dat is weer in spiegelbeeld van de opmerking van mevrouw Leijten dat je dit soort dingen misschien niet alleen met fiscale instrumenten moet proberen te doen. Dan zijn we weer terug bij de grote vragen van het begin.

Dat wat betreft het elektrische rijden en de Rekenkamer, hetgeen mij brengt bij betalen naar gebruik.

De voorzitter:

Voordat u doorgaat, heeft mevrouw Ladders nog een vraag.

Mevrouw Ladders (VVD):

Ik vind het laatste wat de Staatssecretaris zei wel interessant. Mevrouw Leijten trok die conclusie eigenlijk ook. Althans, zij vroeg of je niet inzichtelijk zou moeten maken hoe je het op een andere manier kunt stimuleren. Ik vind het wel interessant om daar iets meer over te vernemen, met name vanwege de conclusie van de Algemene Rekenkamer.

Voorzitter. Ik had nog een vraag gesteld, namelijk over de gemiddelde levensduur van elektrische auto's. Het kabinet houdt rekening met een gemiddeld gebruik van achttien jaar. De Algemene Rekenkamer houdt het op vijf jaar. Dat is een heel groot verschil. Dat kan niet zomaar het verschil zijn.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Voorzitter, dit weet ik niet uit mijn hoofd. Ik heb daar nu geen antwoord op. Dit weet ik echt niet. Als er een tweede termijn is, kan ik de vraag in tweede termijn beantwoorden.

De voorzitter:

Het lijkt me inderdaad handig om de vraag naar een tweede termijn te brengen. U wilde verdergaan met betalen naar gebruik.

Staatssecretaris Vijlbrief:

De heren Van Weyenberg en Snels vroegen of ik meer info kan geven over de gehanteerde CO₂-prijs, over de MKBA bij het 2°C-opwarmingsscenario, en over de discontovoet. Het basispadscenario is gebaseerd op de door het PBL en het CPB gemaakte scenario's. Ik kom graag schriftelijk terug op de specifieke vragen, met name op de vraag wat de MKBA bij het 2°C-scenario is. Ik kan dat niet zo uit mijn hoofd. Dat kan volgens mij niemand uit zijn hoofd. Ik moet daar preciezer naar kijken en vragen hoe het zit.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Dat snap ik. Mijn vraag ging over 2°C en 1,5°C. De MKBA verbetert fors naarmate je het klimaatbeleid aanscherpt. In debatten over wat voor die 2°C nodig is, gaat het in Europa nu om 55 of 60. Het lijkt me goed om de informatie op tafel te hebben. Ik wacht het schriftelijke antwoord af.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Voorzitter. Dan kom ik op de vraag van de heren Van Weyenberg en Snels waarom de benodigde voorbereidingen voor het betalen naar gebruik zo ontzettend lang duren, namelijk tien jaar. Het is eigenlijk een quickscan. Ik moet eerlijk zeggen dat toen ik het rapport de eerste keer las, ik ongeveer dezelfde sensatie had, namelijk dat dit niet waar kan zijn. Er wordt nu beter naar gekeken. Er komt nog een deel twee van het rapport aan. Daarbij wordt de quickscan vervangen door – even in fiscale termen gezegd – een echte uitvoeringstoets. We krijgen dan een beter beeld. Ik kan mij niet anders voorstellen dan dat de werkelijke introductie minder tijd kost dan dit.

De **voorzitter**:

Voor u verdergaat, heeft meneer Snels een vraag.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over de feitelijke informatie en de veronderstellingen. In de MKBA gaat het over de CO₂-prijs en de discontovoet. Ik kreeg er geen vinger achter hoe de welvaartsverliezen zich verhouden tot het woon-werkverkeer, de economische ontwikkelingen en nu de coronatijd. Mensen werken steeds meer thuis, wat tot weinig economisch verlies leidt; in ieder geval in de sectoren waar gewoon wordt doorgewerkt. Het gaat niet alleen over de feitelijke informatie over de veronderstellingen die achter de MKBA zitten, maar zijn de veronderstellingen ook logisch? Zouden ze niet ter discussie moeten kunnen staan? Die vraag hoeft nu niet beantwoord te worden. Het antwoord kan ook schriftelijk worden meegenomen. Ik had er echter veel vragen bij, vooral over de logica.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Voorzitter. Ik kom de vraag nu ook tegen in mijn set antwoorden. Mijn antwoord zou zijn: ik ga er zelf over nadenken. Ik denk dat de heer Snels gelijk heeft en dat de effecten anders zullen zijn. Ze zijn structureel anders als bijvoorbeeld het woon-werkverkeer anders geworden is. Dat kan gunstig zijn voor het anders betalen voor mobiliteit, maar het kan ook minder gunstig zijn. Je zou kunnen zeggen dat een van de welvaartseffecten was dat je files oploste met het anders betalen voor mobiliteit. Die files staan er nu niet en misschien blijven die wel weg. Dat weten we niet precies. U heeft volgens mij dus gelijk dat de structurele effecten van corona – ik bedoel dus niet alleen de tijdelijke effecten, maar ook de structurele effecten van corona – invloed zullen hebben op de uitkomst van de MKBA. Ik kan alleen heel moeilijk voorspellen in welke richting die zullen gaan. Dat vind ik een heel lastige vraag. Ik denk dat dit voor onderzoekers ook bijna niet te doen is. Dit kun je alleen maar in scenario's doen. Ik kan me er iets bij voorstellen dat je dit in scenario's doet. Je hebt dan bijvoorbeeld een scenario waarin het woon-werkverkeer heel stevig

wordt aangepast. Nou ja, het ligt voor de hand hoe je dit zou kunnen doen. Dat is mijn antwoord op de vraag van de heer Snels.

De voorzitter:
Gaat u verder.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Voorzitter, ik heb nog twee vragen over. De heer Snels vroeg waarom er voor vervuilende auto's nog steeds fiscale vrijstellingen in de bpm zijn. En waarom geeft de overheid nog steeds fiscale vrijstellingen voor vervuilende bestelauto's? Dat zijn terechte vragen. De Rekenkamer heeft daarover ook een aanbeveling gedaan. Het is verstandig om nog eens een keer naar die bijzondere regelingen te kijken. Het is wel zo dat veel ondernemers voor een deel drijven op dit soort regelingen. Dat wil ik wel zeggen. We hebben dit in de landbouw ook gehad met de rode diesel. Het zijn allemaal van die specifieke regelingen. Als econoom denk je: waarom bestaan die eigenlijk? Maar dan ga je ze proberen af te schaffen en dan blijken ze enorme effecten te hebben op zo'n sector. Dit is typisch zo'n soort afweging waar we het in het begin ook over hadden. Maar de Rekenkamer wijst hier ook op en het zijn er inderdaad veel. Ik zie dat de fiscale regelingen in de Wet bpm en de Wet mrb volgend jaar allemaal worden geëvalueerd. Dan komt dit dus vanzelf terug.

Ten slotte de laatste vraag die nog over is in de set. Die is van de heer Omtzigt. Klopt de berekening dat er btw wordt misgelopen over 69.000 auto's met een prijs van € 10.000 per auto? Dat kun je zo niet stellen. We zitten in een vrije markt en er is in de EU afgesproken dat de btw wordt afgedragen in de lidstaat van aankoop. Dat weet de heer Omtzigt ook. Dat gebeurt andersom ook. Je zou dan dus de per saldo-som moeten maken en die is denk ik nooit gemaakt.

Dat was mijn ronde antwoorden.

De voorzitter:

Meneer Van Weyenberg heeft nog een vraag.

De heer Van Weyenberg (D66):

Ik zit nog even te kauwen op wat we nou precies gaan doen rondom die invoeringstermijn. Dit was de quickscan, en ik heb het nog niet helemaal scherp. Ik kan me nog herinneren dat ik ooit ergens over de invoering van de vrachtwagenheffing mocht praten, de Maut. Daarbij kwamen toen ook opeens de meest draconische invoeringstermijnen voorbij. Ik zit me dus af te vragen hoe we dat de komende maanden wat scherper kunnen krijgen. Het is evident dat dit kabinet dit allemaal niet meer gaat doen. Maar we moeten sommige vragen niet pas voor het eerst bij invoering gaan stellen. Dit is tien jaar. Ik geloof dat het op dit moment ongeveer net zo lang duurt voor we dit kunnen invoeren als de periode sinds gedeputeerde Cora van Nieuwenhuizen in Brabant ervoor pleitte in – uit mijn hoofd – 2009. Dat lijkt me toch wel een heel lange tijdspanne.

De voorzitter:

Heeft de Staatssecretaris daar een reactie op?

Staatssecretaris Vijlbrief:

Ik hoorde niet echt een vraag, althans niet aan mij.

De heer Van Weyenberg (D66):

Een oproep heet dat.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Nee, dat is flauw; ik zal een antwoord geven. Ik denk dat het antwoord is gelegen in het feit dat die quickscan nu wordt omgezet in iets serieuzers.

Ik neem aan dat men in dat serieuze traject ook serieuzer kijkt naar een aantal dingen die hier heel lang duren. Ik heb toen naar die volgordes zitten kijken en naar al die fases. Het viel me toen op dat voor sommige voorbereidingsdingen heel veel tijd werd genomen. Ik denk dus dat de heer Van Weyenberg niet zo bang hoeft te zijn dat het nog meer dan tien jaar duurt, als dat zijn angst is.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Nee, dat is mijn angst niet. Dat zouden sommigen wel willen. Mijn angst is meer dat ik dan straks weer met allerlei dingen word geconfronteerd en dat we dan pas moeten gaan speuren of het niet sneller kan. De Staatssecretaris zegt dat dingen nu worden omgezet vanuit quickscans en zo. Ik ben nieuwsgierig of we hier op enig moment nog iets over het tijdspad horen. Dat kan via de Staatssecretaris, maar het kan ook via lenW. We zullen dit ook bij de lenW-begroting bespreken. Maar laat ik het zo formuleren: ik wil dit beter begrijpen en ook kijken wat er aan lucht uit te meppen is.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Het onderzoek is aan het eind van het jaar beschikbaar, hoor ik net van Irene.

De **voorzitter**:

Dit kalenderjaar, bedoelt u daarmee?

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Ja.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Er kan mij veel verweten worden, maar niet dat ik nooit sommetjes gevraagd heb over wat de kosten van parallelimport zijn. Dat begon al voordat deze Staatssecretaris Staatssecretaris was, dus ik zal het hem niet euvel duiden dat hij niet het hele archief gelezen heeft. Maar ik zou toch echt wel een keer een kosten-batenanalyse willen zien van de parallelimport. Ik ben me er volledig van bewust dat je in een interne markt gewoon een auto in een ander land mag kopen. Dus als er een mooi model staat vlak over de grens bij mij in Gronau, dan koop je die auto in Gronau. Echt waar, dat maakt me allemaal niet uit. Maar bijna de helft van de auto's die in Nederland geregistreerd worden, komt op dit moment uit het buitenland. Dat is er op dit moment aan de hand. En dan wil ik gewoon een keer een nettoanalyse zien van wat dat kost. Die nettoanalyse heeft te maken met btw, met de bpm en, heel flauw, ook nog met de juridische capaciteit van de Belastingdienst voor het voeren van rechtszaken over de bpm op import. Misschien kan de Staatssecretaris zo'n analyse toezeggen. Ik heb namelijk zo'n donkerbruin vermoeden dat zijn juridische dienst aan de lopende band rechtszaken aan het voeren is over de bpm op import, en dat dit niet lekker loopt.

Dit zeg ik niet omdat ik het leuk vind om een belasting af te schaffen of zo. Ik zeg dit omdat we hier kijken of dit de optimale manier is om belasting te heffen. Daar gaat het mij om. Anders moeten we een andere mix vinden. We zeiden een aantal jaren dat we dat niet vonden en dat we daarom de bpm wat wilden laten aflopen, en dan blijkt de bpm in een keer weer verdubbeld te zijn. Aan de andere kant lekt het aan alle kanten, moeten we koerslijsten maken, komen er auto's met kleine beschadigingen binnen die dan weer gekeurd moeten worden; als de keuring niet op tijd is, dan krijgt iedereen weer een schadevergoeding, en als er wat anders is, dan gaan ze weer met z'n allen naar de rechter. Het gevolg is dat de juridische dienst van de Belastingdienst werkelijk disproportioneel veel rechtszaken aan het voeren is – en verliest, zeg ik er maar even bij – in het autodomein. Daar zit niemand op te wachten. Dus mogen wij daar

alsjeblieft een keer een analyse van zien? Dan kunnen we kijken wat we eraan kunnen doen en of het wenselijk is om zo met de parallelimport door te gaan.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

De heer Omtzigt geeft mij nu de kans om aan te geven dat we wel degelijk een aantal dingen aan het doen zijn aan parallelimport. Maar dat weet hij, want ik heb de Kamer daarover geïnformeerd. We gaan het belastbaar feit verschuiven, we gaan veranderen wie de belastingplichtige is. Er zijn een aantal dingen die hierbij beter moeten worden en die hierbij moeten helpen. We gaan proberen fysiek beter te controleren op het vervangen van autodeuren door oude autodeuren zodat de auto minder waard is, en dat soort praktijken. Maar de heer Omtzigt heeft gelijk: dit wordt altijd begrensd door capaciteit. Ik zal dit doen. Ik weet niet of ik het kan laten neerslaan in een kwantitatieve analyse in de zin van «iets kost x». Maar ik kan in ieder geval de plussen en minnen op papier zetten, en dat is denk ik wat de heer Omtzigt vraagt. En ik kan ook zeggen wat we er al aan gedaan hebben en wat er nog aan te doen valt. Die toezegging kan ik doen.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Dat zie ik graag tegemoet. Ik hoor ook iets over meer fysieke controles. Hoeveel van de 100 auto's die geïmporteerd worden zullen fysiek gecontroleerd worden op dit soort grappen?

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Dat zal ik dan ook melden. Dat weet ik gewoon niet uit mijn hoofd.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Dat hoor ik graag vrij snel. Op dit moment wordt bijna geen enkele auto gecontroleerd. En zelfs als je daar een stijging van 100% op doet, dan worden nog maar 1 of 2 van de 100 auto's gecontroleerd. Er is gewoon geen net. De RDW heeft geen capaciteit om honderdduizenden auto's per jaar te gaan controleren. Die is er gewoon niet. We zeggen dus wel dat we meer gaan controleren, maar we controleren bijna niet. En een aantal mensen lacht zich helemaal suf.

Dus nogmaals mijn oproep aan de Staatssecretaris: kom met een plan waardoor je echt alleen een auto importeert wanneer je toevallig een leuk model ziet, of wanneer je een tijd in Duitsland gewoond hebt en je neemt je auto mee terug naar Nederland als je naar Nederland verhuist. Daar is die binnenmarkt voor bedoeld. Die is ervoor dat je dan niet je auto hoeft te verkopen en hier weer een nieuwe auto moet kopen. Die binnenmarkt is niet bedoeld voor wat er nu gebeurt, waarbij hele showrooms in Rotterdam gevuld worden met auto's die parallel geïmporteerd worden vanuit de dealer vanwege een aantal kostenvoordelen. Dat is wat er in Nederland aan de hand is. Dat is toch onwenselijk?

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Ik ben het met de heer Omtzigt eens. Maar hij erkent toch ook dat een aantal dingen die wij nu doen, daarbij wel helpen, zoals het verschuiven op het belastbaar feit et cetera?

De heer **Omtzigt** (CDA):

Dat gaat marginaal helpen. Dat is nou net het probleem. Hij heeft de tabel net gestuurd. We zien het jaar na jaar na jaar, en elk jaar kondigen we maatregelen aan, en elk jaar neemt de parallelimport als percentage van de nieuw geregistreerde auto's toe. We zitten nu op bijna de helft van de auto's. Een gedeelte is nieuw en een gedeelte is tweedehands, dat weet ik, maar van de geregistreerde auto's is nu bijna de helft parallelimport. Dat is mega! Dat is echt mega. Dat moet echt naar beneden, naar 10% of 20%.

Dit moet alleen gebeuren omdat iemand bijvoorbeeld in het buitenland een mooi model ziet.

De voorzitter:

Dat heeft u gezegd.

De heer Omtzigt (CDA):

Of omdat een Italiaanse diplomaat hier komt wonen en denkt: ik neem mijn Alfa Romeo mee. Dat mag allemaal. Maar...

De voorzitter:

Uw punt is duidelijk.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Ik heb de analyse toegezegd.

De voorzitter:

U heeft een toezegging, meneer Omtzigt. Dan zijn we volgens mij aan het einde van de eerste termijn van de zijde van het kabinet. Dat betekent dat we als een razende Ronnie doorgaan naar de tweede termijn van de Tweede Kamer. De heer Snels is daarbij de eerste spreker.

De heer Snels (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het kan heel kort. Ik kijk vooral uit naar Autobrief III, waarin behalve de autobelastingen vooral ook moet staan hoe de relatie is met de invoering van rekeningrijden. En dan heb ik nog iets daarbij. De Staatssecretaris was wat kort over al die vrijstellingen in het rapport van de Rekenkamer. Dat was een hele grote tabel en de logica ontbrak daarbij. De Staatssecretaris zei: misschien moeten we daar nog een keertje naar kijken. Dus misschien zou dat ook meegenomen kunnen worden in de Autobrief. Laten we nog eens zeer serieus kijken naar al die vrijstellingen voor al die verschillende bedrijfsauto's. Ik snap dat er vast een logica achter zat en wellicht kun je ze in sommige bedrijfstakken ook niet gelijk afschaffen. Daarom vroeg ik ook om een handelingsperspectief voor bijvoorbeeld elektrische busjes. Maar laten we daar serieus naar kijken in Autobrief III.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Snels. Meneer Van Weyenberg.

De heer Van Weyenberg (D66):

Dank u wel, voorzitter. Die elektrische busjes hoeven dan in het begin bij rekeningrijden natuurlijk ook minder te betalen, net als de elektrische auto's, zeg ik tegen de heer Snels.

Dank voor de toezegging om nog een keer goed naar de gevoeligheidsanalyse van de MKBA te kijken en naar hoe die zich verhoudt tot de klimaatambities die we in Nederland hebben en die internationaal spelen. Verder inderdaad een Autobrief. Ik vind dat een soort bouwsteen, of misschien moet ik eerder zeggen een soort auto-onderdeel. Het lijkt me goed dat we daarin zo veel mogelijk materiaal krijgen. Ik zie uit naar de uitwerking die er nog dit kalenderjaar komt, conform de afspraken. Ik hoop echt dat er heel goed naar tijdpaden wordt gekeken. Los van of je ergens voor of tegen bent – we hebben allemaal onze politieke opvattingen – invoeringstermijnen van acht of negen jaar willen er bij mij niet in, zeker niet als je ook naar de voortschrijding van de stand van de techniek kijkt.

Dat was het wat mij betreft. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Weyenberg. Mevrouw Leijten, uw tweede termijn.

Mevrouw **Leijten** (SP):

Voorzitter. De Staatssecretaris gaat nu ordening aanbrengen in de hoeveelheid informatie – zo zie ik de Autobrief III maar even. Ik denk dat dat goed is. Ik denk dat het ook goed is dat we daarbij heel goed voor ogen houden wat de Algemene Rekenkamer zegt. Fiscale stimuleringsmiddelen, behalve accijns, zijn behoorlijk ongericht. Het risico dat ze het doel niet halen, is erg groot en ze kunnen ook nog weleens nevenschade hebben, bijvoorbeeld dat er alleen maar grotere auto's op de weg komen omdat dat segment wordt gestimuleerd. Ik zou het dus heel erg goed vinden dat we ons daarop herbezinnen.

We willen bepaalde doelen halen. Maar ooit zeiden we ook dat we biomassa en biostook een goed idee vonden, want dat was zogenaamd beter voor de uitstoot. Inmiddels zijn we natuurlijk wijzer geworden. Het zou goed zijn als we het beleid daarop kunnen bijsturen. Het gaat uiteindelijk om een schoner wagenpark, en niet alleen om een schoner níéúw wagenpark.

Wat de SP betreft wordt er, bij welke stimuleringsmaatregel dan ook, in ieder geval gekeken naar de mogelijkheid voor mensen om deel te nemen aan mobiliteit. Openbaar vervoer hoort daar ook bij. Hierbij hoort ook de wetenschap dat mensen die wonen in gebieden waar het openbaar vervoer afwezig is en die een auto nodig hebben omdat ze niet op de fiets naar hun werk kunnen, ook mee kunnen doen. En als je dan alleen maar gaat kijken naar bijvoorbeeld de betaling per gebruik en het duurder maken van vieze auto's, dan kan je mensen ook nog weleens enorm benadelen. Dat pad, dat we de afgelopen jaren heel hoopvol zijn ingeslagen bij het klimaatbeleid, moeten we eens gaan verlaten. Dan kunnen we klimaatbeleid maken waaraan iedereen mee wil en kan doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Leijten. Mevrouw Lodders.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Voorzitter. Ondertussen zijn we best heel veel langsgegaan, ook in de interruptiedebatjes. Er zijn nog een aantal vragen, ook bij mij. Er zijn brieven toegezegd en er zijn rekensommetjes toegezegd. Ik hoop dat we dat allemaal voor dinsdag krijgen. Op dit moment is het nog niet echt tevredenstellend; dat moet ik helaas concluderen, in ieder geval voor mijzelf. Ik haal er één punt in positieve zin uit. De doelen zijn sluipenderwijs verbreed. Ik ben blij dat de Staatssecretaris daar aan het bewegen is. In antwoord op vragen van de heer Remco Dijkstra en mijzelf gaf de Staatssecretaris nog helder aan: nee, dat ben ik niet van mening. Vandaag hebben we gehoord dat hij dat wel van mening is en dat hij echt wil kijken hoe het kosteneffectiever kan.

Ik heb nog een concrete vraag. Het antwoord daarop heb ik nog niet gehoord, of misschien komt dat nog in een van de brieven. De Algemene Rekenkamer gaat uit van die € 1.695 per vermeden ton CO₂, afgerond is dat die € 1.700. We hebben het daarover wel even gehad, maar kan de Staatssecretaris uiteenzetten hoe hoog volgens hem de kosten daarvan de komende jaren zijn?

Ik denk dat we echt op zoek zijn naar hoe we het elektrisch rijden kunnen stimuleren. Ook daarover heb ik een vraag gesteld. We hebben uitgebreide documenten gehad over de hand aan de kraan, maar ik constateer dat het potje dit jaar leeg is en het potje voor volgend jaar al halfleeg is. We kunnen dat openstellen, maar dan ebt het weer weg. Volgens mij gaat een groot deel, wel 70% of 80%, naar de zakelijke rijder die toch wel op verduurzaming van het park inzet. Ik heb eigenlijk voor geen enkele beweging gehoord hoe de Staatssecretaris het hand-aan-de-kraanprincipe

gaat invullen en gaat zorgen dat de fiscale stimulering bij de juiste mensen terechtkomt.

Voorzitter. Ik hoop op een wat uitgebreidere uitleg en mening als het gaat om het macro-microverhaal. Ik heb daarvan een aantal voorbeelden genoemd. Macro mag het dan misschien kloppen. Ik denk dat echter niet, want de heer Omtzigt heeft ook weer een staatje laten zien waaruit blijkt dat de bpm-inkomsten echt heel fors gestegen zijn. Dat was plus 100%, terwijl we uitgaven van min 12%. Ik heb gevraagd om het overzicht op microniveau. Zet nu eens de tien meest verkochte auto's vanaf 2015 op een rijtje, met per jaar het bedrag aan bpm per auto. We moeten daar dinsdag maar weer verder over praten, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Lodders. Tot slot meneer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Voorzitter, dit was nou een debat waar ik echt maanden naar uitgekeken heb. Het is meerdere keren uitgesteld en ik heb er Kamervragen over gesteld. Het is ongeveer mijn favoriete hobby: autobelastingen. We kunnen daar met z'n allen om lachen, maar heel veel mensen kunnen hun auto maar net betalen. Ik herhaal: hun auto is iets dat ze net kunnen betalen. Je hoeft maar even twee landen naar beneden te gaan en je komt in Frankrijk. Je ziet daar wat er gebeurt als je de accijnsverhoging doorvoert in gebieden waar er geen openbaar vervoer is. Mensen gaan dan met gele hesjes de straat op. Dat is niet omdat ze het leuk vinden om in Tesla's op straat te rijden, maar omdat ze net wel of net niet hun derdehands auto kunnen betalen om naar hun werk te gaan en het eind van de maand kunnen halen. Dat is de reden waarom we het hier hebben over autobelastingen. Voor een heleboel mensen is mobiliteit namelijk geen luxe. Dit is niet de skivakantie, maar het in staat zijn om 's avonds naar je werk te gaan, omdat je – ik kijk naar mijn buurvrouw – in Flevoland woont, waar niet zo heel veel openbaarvervoerlijnen lopen. Ja? Daar is het gewoon keihard nodig. Het is niet een soort luxe waarover we het hier hebben.

Ik verwacht dan een serieus antwoord op de vraag waarom er in de begroting een verschil zit tussen aan de ene kant 300 miljoen meer en aan de andere kant 300 miljoen minder ophalen. Dat is geen abstracte vraag, want de verhoging van de accijns die we een paar jaar geleden hadden, heeft ervoor gezorgd dat een aantal tankstations in de grensregio definitief dicht is. Een aantal mensen is daaraan failliet gegaan. Dat kan ook gebeuren met dealers die straks geen kant op kunnen. Dat is de reden waarom we hier serieus over autobelastingen spreken. Ik verwacht dus dat de informatie over wat er precies gebeurt er dan ook is.

Ik verzoek de regering dus om minder lacherig te doen en meer te kijken naar het volgende. He, de belastingen zijn verdubbeld. He, dat levert heel veel parallelimport op. He, het levert nauwelijks milieuwinst op. Volgens de Rekenkamer is dat € 1.600 per vermeden ton CO₂. Duurder dan dat wordt het niet. Ik kan u verzekeren dat zelfs GroenLinks in zijn plannen niet een CO₂-belasting van € 1.600 zou durven voorstellen. Maak dus dat overzicht en kijk wat redelijk is voor normale mensen om te betalen aan autobelasting, ook voor het volgend jaar en de jaren daarop. Een redelijk bedrag is niet nul. Auto's zijn niet gratis en ze hebben een bepaalde milieu-impact, maar het moet wel betaalbaar blijven. Ik wacht dus echt met grote belangstelling die sommen af en ik hoop ze voor maandagmorgen te zien, want als we dan nog punten moeten veranderen of een voorstel willen doen, dan willen we daartoe in staat zijn.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Omtzigt. Ik kijk even naar de Staatssecretaris of hij meteen door kan. Ja, dat is het geval.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Voorzitter. Ik heb geprobeerd hierover niet lacherig te doen. Ik ben er helemaal niet lacherig over. Ik heb zelfs een Autobrief III toegezegd, op verzoek van de heer Omtzigt. Dat meen ik serieus. Ik wil dus dat we even op hetzelfde niveau zitten. Ik ben er niet lacherig over en ik ben het ook eens met de analyse van de heer Omtzigt. Ik heb dat zelf ook weleens gezegd. Dit betreft zijn analyse over de gele hesjes in Frankrijk, die inderdaad daaruit zijn voortgekomen. Dat is ernstig en daar heeft hij gelijk in. Ik ben dat dus met hem eens.

Dan waren er nog een paar concrete vragen in tweede termijn. De heer Snels vroeg of er nog een keer wordt gekeken naar de vrijstellingen. Ja, dat doen we zeker.

Mevrouw Leijten zegt iets dat nog een keer het hoofdthema van het debat betreft. Dat is helemaal geen leuk, lollig thema. Het is wel een interessant thema. Het hoofdthema van het debat is volgens mij de volgende vraag. Ik probeerde dat aan het begin van dit debat ook te zeggen. Je hebt een klimaatdoel en je hebt allerlei doelen die te maken hebben met mobiliteit. Gewone mensen moeten gewoon naar hun werk kunnen. Je hebt iets over eerlijkheid. Dat komt allemaal samen in dat ene dossier, in dat autodossier. Ik heb dat aan het begin ook gezegd. Dat komt omdat een auto heel belangrijk is voor mensen, voor gewone mensen. Ik ben het daar dus gewoon mee eens. Het is goed om te kijken hoe je doelen zo efficiënt mogelijk kunt bereiken. Iedereen die op mijn plek zit, zou dat moeten vinden. Om de stimulering van elektrische auto's als voorbeeld te nemen, als de manier waarop wij dat doen relatief heel duur is, dan moeten we naar een betere weg zoeken. Ik ben het gewoon met iedereen eens die dat hier zegt. We gaan dat dan ook doen.

Mevrouw Ladders vroeg in eerste termijn nog hoe het komt dat de Algemene Rekenkamer met een levensduur voor elektrische auto's van vijf jaar werkt en wij met tien jaar. Daarop had ik toen geen antwoord. Het komt omdat het kabinet ervan uitgaat dat de auto na de vijf jaar lease-termijn gemiddeld nog vijf jaar rondrijdt als particuliere auto. Daaruit komt dat verschil voort.

Mevrouw Ladders vroeg ook: wat gaat het de komende jaren kosten? Ik denk dat ik die vraag toch maar in die schriftelijke set meeneem. Daar kom ik even niet zo snel uit.

Dan vroeg mevrouw Ladders naar het punt van macro-micro en of het macro-micro klopt. Ik heb die som toegezegd. Ze had dat al eerder gevraagd en dat gaan we doen. Macro-micro is een langlopende discussie en die zal ik nog een keer toelichten.

Dan nog een keer het punt van de 300 miljoen. Er lopen twee soorten 300 miljoen. Het kabinet geeft wel informatie over de 300 miljoen, dat is namelijk de autonome vergroening. Dat staat in de brief. Ik heb de heer Omtzigt toegezegd dat ik de verschillende bedragen die in de stukken genoemd worden onder elkaar zal zetten. Hij heeft er namelijk gelijk in dat er verschillende bedragen genoemd worden. Dat is niet handig en we zullen dat uniformeren en netjes aanleveren in de vorm van een tabel. Volgens mij heb ik daarmee de vragen in de tweede termijn ook beantwoord, voorzitter.

De heer Omtzigt (CDA):

Ja, die vragen zijn bijna allemaal beantwoord. Als een van die bedragen met de verwachte extra verkoop van elektrische auto's in 2021 te maken heeft, zou ik in die tabel de volgende punten graag precies zien. Wat zou de elektrische autoverkoop zonder de maatregelen zijn, welke maatregelen zijn het en wat zal de verwachte elektrische autoverkoop zijn met de toegevoegde maatregelen? En waarom zou dat dan 300 miljoen kosten?

De voorzitter:

Ik kijk even naar de Staatssecretaris of dat mogelijk is.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Ik kijk even naar achteren of dat mogelijk is. We komen daar wel uit. Mijn ondersteuning heeft meegeluisterd. We gaan ons best doen.

Voorzitter. Er komt nog veel meer aan voor het Belastingplan. Ik ga proberen om de Kamer niet in één keer met 800 bladzijden te verblijden, maar om dit in fasen te doen. Ik doe mijn best.

Dank u voor het debat.

De voorzitter:

Dank aan de Staatssecretaris en aan de Kamerleden. Daarmee zijn we wederom aan het einde gekomen van een algemeen overleg. Het was deze week een snelle week. Complimenten aan iedereen.

Ik heb nog wel een aantal toezeggingen. Ik merk dat dat er door de tijd heen niet minder worden. Ik heb vijf toezeggingen. Ik ga die even voorlezen, zodat iedereen, aan beide kanten van de tafel, kan bedenken of het goed begrepen is.

- Als eerste zegt de Staatssecretaris aan meneer Omtzigt toe om in het voorjaar van 2021 een Autobrief III te sturen, met daarin bouwstenen, geordend op het terrein van de autobelastingen. De Staatssecretaris komt bij de plenaire behandeling van het Belastingplan 2021, die voor volgende week gepland staat, terug op de precieze timing en opzet van de brief. Daar kan hij dan nog even over nadenken in de context van de verkiezingen en de formatie, die we in het volgende kalenderjaar tegemoetzien.
- De tweede toezegging. De Staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vraag hoe de bpm-stijgingen als gevolg van de systematiek rond autonome vergroening uitwerken voor de verschillende categorieën van huidige auto's. Dat betreft hoe eerlijk dat is en of daar iets aan te doen is. Er is gevraagd of dat voor de plenaire behandeling kan. Ik zie een «ja». Dat zal ook moeten.
- De derde is dat de Staatssecretaris schriftelijk terugkomt op de vraag van meneer Omtzigt over de juiste interpretatie van de bedragen van om en nabij de 300 miljoen euro inzake de bpm, die in verschillende stukken terugkomen. In diezelfde brief komt de Staatssecretaris terug op de som achter de tabel op pagina 3 van de brief over de autonome vergroening.

Als u het allemaal snapt, dan... Meneer Omtzigt niet, zie ik.

De heer Omtzigt (CDA):

Het gaat om tabel 4.4.1 in de bijlage van de Miljoenennota. Daarin staat dat er 300 miljoen euro minder belasting opgehaald wordt. In de tabel in de financiële toelichting op het Belastingplan staat € 0. In de tabel van het Centraal Planbureau voor de verificatie van de ramingen staat tussen haakjes plus 315 miljoen. De ene keer kost het dus 315 miljoen en de andere keer levert het 315 miljoen op.

De voorzitter:

Dat had u uitgelegd en in de Handelingen kunnen we nu twee keer nalezen waar we dat allemaal terug kunnen vinden. En reken maar dat ik straks even wat pagina's ga opzoeken, maar dat maakt niet uit.

De heer Omtzigt (CDA):

Ik heb de tabellen erbij genoemd.

De voorzitter:

De Staatssecretaris heeft net in de tweede termijn ook bevestigd dat hij daarop terugkomt.

- De vierde toezegging is dat de Staatssecretaris schriftelijk terugkomt op de vragen van de heren Van Weyenberg en Snels. Die betroffen de mate waarin in de MKBA de resultaten in de scenario's van respectievelijk 2°C en 1,5°C van elkaar zouden verschillen en hoe de veronderstellingen over welvaartsverlies zich verhouden tot de bijzondere omstandigheden waarin wij nu allen verkeren met betrekking tot thuiswerken, waarvan we niet weten in hoeverre dat tijdelijk dan wel structureel is.

Voor de mensen thuis zeg ik erbij dat de MKBA de maatschappelijke kosten-batenanalyse is. Ik hoop tenminste dat dat het is, want andere heb ik nu een verkeerde afkorting gebruikt. De laatste vraag vergt dus een antwoord dat nog niet zo makkelijk is, maar dat had de Staatssecretaris al uitgelegd. Hij gaat er nu nog een voetnoot aan toevoegen, zie ik.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Met het oog op het geestelijk welzijn van de ambtenaren op het departement zou ik hiervoor wel enige tijd willen nemen.

De **voorzitter**:

O, ik had staan: voor dinsdag.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Nee, dat gaat niet lukken.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Dat snap ik ook, maar als er uit de uitwerkingen conclusies getrokken kunnen worden voor de tweede fase, dan zou ik die wel graag willen meenemen. Het is fijn als we het over bijvoorbeeld een maand krijgen, als dat kan.

De **voorzitter**:

Bedoelt u voor het kerstreces?

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Ja, dat is goed. Het punt is dat er een conclusie uit kan komen die ik wil verwerken in een eventuele MKBA, als dat nog aan de orde zou zijn in het vervolg. Dat laatste weet ik niet. Ik denk het niet. In principe is voor de kerst goed. Als dat nou gaat knellen met een mogelijke nieuwe MKBA, dan hoor ik dat graag even. Ik ga daar niet van uit, maar mocht dat zo zijn dan krijg ik graag even een seintje.

De heer **Snels** (GroenLinks):

We noemden voorbeelden van veronderstellingen. Ik noemde ook nog het voorbeeld van de afschrijvingskosten en de kosten voor de invoering. Wellicht ziet de Staatssecretaris zelf ook nog veronderstellingen waarvan hij denkt: daar kan ik een vraagteken bij zetten. Volgens mij was dat de bedoeling van deze informatie.

De **voorzitter**:

En dat vergt tijd, dus we geven de mensen die tijd ook.

- De vijfde en wat mij betreft laatste toezegging is dat de Staatssecretaris op verzoek van meneer Omtzigt naar de Kamer een analyse stuurt van de parallelimport en de mate waarin hierop wordt gecontroleerd. Heeft u daarbij al een tijdhorizon in gedachte, staatssecretaris?

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Het zou mij een lief ding waard zijn als ook dit niet voor de behandeling van het Belastingplan hoeft. Volgens mij heeft dat geen directe consequenties, maar ik kijk even naar de heer Omtzigt.

De voorzitter:

Wat is dan wel haalbaar voor u?

Staatssecretaris Vijlbrief:

Een paar weken is wel haalbaar.

De voorzitter:

Dat is dan ergens voor het kerstreces. Dat klinkt heel ver weg, maar dat is ook best wel snel. Mevrouw Lodders had ook nog een vraag.

Mevrouw Lodders (VVD):

Ik heb ook een paar toezeggingen gehad. Het kan zijn dat u de verwijzing niet helemaal heeft genoteerd. Dat kan. Maar volgens mij heb ik nog een antwoord tegoed op de kosten per ton CO₂-reductie. Dat antwoord zou in de schriftelijke ronde zitten.

Ik heb gevraagd naar de microcijfers van de tien meest verkochte auto's vanaf 2015, per jaar. Dat is dan ook een toezegging mijn kant op. Ik zie een aantal mensen knikken.

Ik heb ook gevraagd naar de WLTP-omzetting en het TNO-rapport over het verschil van 5 gram, waarbij 3 gram verklaard is en 2 gram niet en op welke manier we die 2 gram zouden kunnen schrappen.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Voorzitter, dat is allemaal totaal correct. Dit nemen we mee. Dit zijn drie losse vragen die ik gewoon meeneem voor dinsdag.

De voorzitter:

Het lijstje wordt niet langer, maar wel voller.

Dan dank ik u allen voor uw energieke bijdrage aan dit debat. Ik geef de Staatssecretaris nog de gelegenheid voor een laatste voetnoot. Nee, daarvan wordt geen gebruik gemaakt. Het is duidelijk. Ik zie u weer terug. Volgende week is de plenaire behandeling van het Belastingplan. Tot dan.

Sluiting 20.35 uur.