

Vergaderjaar 2018–2019

**32 800**

## **Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)**

**Nr. 56**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 6 maart 2019

De vaste commissie voor Financiën heeft op 13 februari 2019 overleg gevoerd met de heer Snel, Staatssecretaris van Financiën, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 23 oktober 2018 inzake bezwaarschriften aangaande de btw-correctie voor het privégebruik van een zakelijke auto (Kamerstuk 31 066, nr. 436);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 13 december 2018 inzake antwoorden op vragen commissie over de tussentijdse evaluatie van de Wet uitwerking Autobrief II (alleen wat betreft de vragen en opmerkingen inzake de teruggaafregeling voor LNG in de accijnzen) (Kamerstuk 32 800, nr. 44) en de evaluatie van de teruggaafregeling LNG in de accijnzen (Kamerstuk 32 800, nr. 47);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 21 december 2018 inzake bezwaarschriften aangaande de btw-correctie voor het privégebruik van een zakelijke auto (Kamerstuk 31 066, nr. 450);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 31 januari 2019 inzake aanpak van knelpunten bij de import van gebruikte voertuigen (Kamerstuk 32 800, nr. 49);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 24 januari 2019 inzake antwoorden op vragen commissie over de tussentijdse evaluatie van de Wet uitwerking Autobrief II en parallelimport in relatie tot de bpm en het TNO-onderzoek naar de WLTP-testmethode en de bpm (Kamerstuk 32 800, nr. 48).**

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

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

De griffier van de commissie,  
Weeber

**Voorzitter: Snels**  
**Griffier: Boon**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Bruins, Laçin, Lodders, Anne Mulder, Edgar Mulder, Nijboer, Omtzigt, Snels en Van Weyenberg, en de heer Snel, Staatssecretaris van Financiën.

Aanvang 13.33 uur.

**De voorzitter:**

Dames en heren, ik open dit algemeen overleg over autobelastingen. Ik heet de Staatssecretaris, zijn ondersteuning, de woordvoerders en het publiek welkom. Onze vaste voorzitter Anne Mulder heeft vertraging. Zoals het zich nu laat aanzien, is hij hier om 14.15 uur en dan zal hij het weer van mij overnemen. Voorlopig speel ik voorzitter. Ik stel voor dat we met de eerste termijn van de Kamer beginnen. De heer Omtzigt heeft een punt van orde, begrijp ik?

**De heer Omtzigt (CDA):**

Ja, voorzitter. Samen met mevrouw Lodders had ik vragen gesteld over scheiding van de begroting voor de kosten van elektrische voertuigen. We hadden gevraagd of we de antwoorden daarop al voor het AO konden krijgen, zodat ik nu daarover vragen zou kunnen stellen. Die antwoorden zijn nog niet binnen. Ik zou eigenlijk wel een uitleg daarvan willen, want nu moet ik de vragen in dit AO stellen, terwijl ik hier eigenlijk de vervolgvragen had willen stellen.

**De voorzitter:**

Een kort antwoord van de Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Snel:**

Het klopt dat die vragen zijn binnengekomen. Volgens mij was dat afgelopen vrijdag. Zoals u weet zijn wij in het algemeen als een haas in het beantwoorden van vragen, maar dit waren weer heel veel vragen en we hadden het gewoon niet op tijd af.

**De voorzitter:**

Dan stel ik voor dat we toch beginnen met de eerste termijn van de Kamer. Heeft u nog een punt van orde, meneer Laçin?

**De heer Laçin (SP):**

Ik ben geen vaste deelnemer van deze commissie. Ik heb begrepen dat ik daarom toestemming moet krijgen om deel te nemen aan dit debat.

**De voorzitter:**

Die toestemming had u impliciet allang binnen.

**De heer Laçin (SP):**

Ik vraag het toch maar even formeel, voordat we beginnen aan de vergadering.

**De voorzitter:**

Welkom in de vergadering van deze commissie, meneer Laçin. Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen is dat u namens de SP het woord voert. De spreektijden zijn vijf minuten. Het woord is nu aan mevrouw Lodders van de VVD.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Als ik een minuut voor het einde een seintje kan krijgen, dan graag.

Veel mensen zijn voor hun werk afhankelijk van hun auto, gewoon omdat de aard van hun werk dit met zich meebrengt of omdat het ov geen alternatief is. Daarnaast zijn mensen gesteld op hun vrijheid. Het gebruik van een auto om boodschappen te doen, familie te bezoeken of een dagje weg te gaan, past daar goed bij. Een auto is niet voor iedereen een vanzelfsprekendheid. Ik merk dat steeds meer mensen zich zorgen maken of zij hun auto op termijn nog kunnen blijven rijden. Ik begrijp dat. Er wordt veel over het gebruik en het bezit gesproken en de ambities zijn groot, maar er is weinig aandacht voor de betaalbaarheid.

Voorzitter. Ik wil graag bij een aantal punten stilstaan. Allereerst de elektrische auto's. In het regeerakkoord is het streven opgenomen om in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn. Dit doel ondersteunen wij, maar we maken ons wel zorgen over de betaalbaarheid, zeker op korte termijn. We zien dat er veel geld gaat naar het stimuleren van deze vaak heel dure auto's en ik vraag me oprecht af of dat op dit moment de meest zinnige besteding van het belastinggeld is. Ik word hierin bevestigd door het gegeven dat in januari 2019 99% minder Tesla's zijn verkocht. Blijkbaar is deze auto dus alleen interessant om met subsidie te kopen en dat lijkt me niet gezond.

Voorzitter. De stimulering van elektrische auto's mag natuurlijk niet eenzelfde drama worden als die van de hybride auto's. Daar hebben we 6 miljard euro in gestopt en nul klimaatwinst voor teruggekregen. Dat is een citaat van de voorganger van deze Staatssecretaris. Een ander punt is dat deze auto's, die zijn aangekocht met subsidie, na een aantal jaren op de tweedehandsmarkt terecht komen, waarbij een groot deel naar het buitenland wordt geëxporteerd. Dit kan toch niet de bedoeling zijn? Er wordt veel belastinggeld gepompt in de aankoop van elektrische auto's, en zoals het er nu naar uitziet, zijn dit grote bedragen die ver buiten het budgettair kader vallen. De heer Omtzigt wees net al op de vragen die we hadden gesteld. Wanneer kunnen we de antwoorden van de Staatssecretaris tegemoet zien? Daarnaast wil ik van de Staatssecretaris weten welke acties hij in gang gaat zetten om te voorkomen dat de fors gesubsidieerde elektrische auto's naar het buitenland verdwijnen.

Dat brengt mij bij de parallelimport van auto's uit het buitenland naar Nederland. Het is eigenlijk de omgekeerde wereld. We zien dat deze categorie fors toeneemt. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

De Staatssecretaris heeft aangekondigd dat hij de waardebepaling van auto's die geïmporteerd worden wil aanpakken. De VVD steunt deze lijn van harte: in plaats van een steekproefsgewijze controle achteraf een waardebepaling vooraf. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat daarmee ook het gesjoemel – zoals een auto voorzien van een deur van een slooppauto zodat het een schadeauto wordt, en dan na de waardebepaling de originele deur weer terugplaatsen – daadwerkelijk wordt aangepakt? Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer de nieuwe werkwijze voor de waardebepaling een feit zal zijn? Kan de Staatssecretaris al meer duiden hoe deze regeling en de uitvoering ervan er zullen uitzien?

Voorzitter. Dan de bpm. De opbrengst van de bpm is de afgelopen jaren gestegen. Hier liggen meerdere oorzaken aan ten grondslag. Economisch gaat het beter en dus worden er meer auto's verkocht, maar er is ook die andere meetmethode, de WLTP. Dat is een meetmethode die de uitstoot van een auto moet vaststellen. Mijn fractie heeft er al meerdere keren aandacht voor gevraagd dat een nieuwe meetmethode niet mag leiden tot hogere belastinginkomsten. We hebben in het verleden dan ook de afspraak gemaakt dat de tarieven verlaagd zullen worden als nieuwe meetmethoden tot hogere bpm-inkomsten zouden leiden. De Staatssecretaris heeft aan het begin van 2018 aan de Kamer geschreven dat hij de opbrengst van de bpm niet zou laten stijgen als gevolg van die nieuwe

meetmethode. Hij wilde toen snel een einde maken aan de onzekerheid. Dat is een citaat uit zijn antwoorden. We zijn bijna een jaar verder, en de mensen en de branche hebben nu nog steeds te maken met deze onzekerheid. Ik heb begrepen dat er in mei weer nieuwe data beschikbaar komen. Kan de Staatssecretaris dat bevestigen? Wanneer komt hij met een voorstel voor aanpassing van de tarieven?

Voorzitter. Dat laatste is belangrijk voor de mensen die een nieuwe auto willen kopen. Uit verschillende signalen blijkt dat consumenten twifelen bij de aankoop van een nieuwe auto. Dat is niet goed. Als mensen willen investeren in een nieuwe auto, dan moeten zij niet gehinderd worden door zorgen over de hoogte van de bpm. Met de aankoop van nieuwe auto's wordt het Nederlandse wagenpark verjongd en dat zal veelal leiden tot een schoner wagenpark. Dat lijkt mij toch zeker een ambitie die ook deze Staatssecretaris nastreeft.

Voorzitter. Wij willen allemaal ons steentje bijdragen aan het schoner maken van deze wereld. Het lijkt erop dat het kabinet kiest voor de allerduurste maatregelen, zoals het stimuleren van elektrische auto's. Maar we moeten ons realiseren dat dat voor heel veel mensen niet haalbaar is. Mensen hebben geen ton op de bankrekening staan om over te gaan tot aankoop van zo'n auto, ook niet met subsidie. Wat mij verbaast, is dat de tussenoplossingen om het wagenpark schoner te laten rijden eigenlijk niet echt serieus genomen worden. Mijn collega Remco Dijkstra heeft recentelijk vragen gesteld over het gebruik van E10 als brandstof in plaats van Euro95. Zelf ben ik kritisch geweest op het stopzetten van de stimuleringsmaatregel lng voor vrachtauto's. lng zorgt voor schoner en stiller vrachtverkeer. Het stimuleren van deze of andere quick wins kan met veel minder geld ook tot mooie resultaten leiden. Dat geeft meer tijd om te werken aan het behalen van de ambitie in het regeerakkoord.

Voorzitter. Ik begon mijn inbreng met de opmerking dat de auto voor veel mensen noodzakelijk is om zich van A naar B te verplaatsen of om in hun vrije tijd leuke dingen te ondernemen. De auto moet voor deze mensen betaalbaar blijven, nu en in de toekomst. Dat moeten we in ons achterhoofd houden bij alle maatregelen die wij nemen. Het helpt niet dat er een wirwar aan regelingen bestaat en dat deze ook nog gepaard gaan met veel onzekerheden. Kan de Staatssecretaris ervoor zorgen dat er meer duidelijkheid komt, met name voor de consument? Ik bedoel een mooi overzicht, waaruit de consument een keuze kan maken.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Er is een interruptie van de heer Nijboer.

**De heer Nijboer (PvdA):**

Ik ben het met sommige onderdelen best eens: dat de auto betaalbaar moet blijven voor gewone mensen en dat de vergroening op een aantal punten doorgeschoten is. Dus ik zat vanochtend al vroeg bij de brievenbus, want ik dacht dat De Telegraaf wel zou openen met groots nieuws dat de coalitie zaken zou gaan aanpassen. Ik heb eigenlijk geen voorstel van de VVD gehoord ten aanzien van de vraag op welke punten de autobelastingen aangepast moeten worden. Dat had ik eigenlijk verwacht van de vroegvroempartij in campagne-tijd.

**Mevrouw Lodders (VVD):**

Goed om te horen dat de heer Nijboer uitkijkt naar de ochtendkrant. U heeft geen concrete voorstellen gehoord. Waarom niet? Omdat we daar eigenlijk keihard mee bezig zijn. Op dit moment ligt er een ontwerp van het klimaatakkoord en worden er heel veel zaken doorgerekend. We zullen wachten op de uitkomsten daarvan, om die te betrekken bij de afweging die we maken. Overigens adresseerde ik zonet een aantal punten waar we wel quick wins kunnen maken, onder andere de bpm. Dat moet het voor

mensen goedkoper maken en onzekerheid wegnemen, en dat geldt ook voor Ing en E10.

**De voorzitter:**

Een vervolgvraag?

**De heer Nijboer (PvdA):**

Ik ben geen klimaatwoordvoerder, maar ik heb wel even gekeken wat er in het klimaatakkoord staat over auto's. Daarin stond die € 6.000 subsidie voor elektrische auto's. Is dat nou iets dat de VVD een goed idee vindt? Jetten, de fractievoorzitter van D66, heeft die subsidie al een beetje aan de mensen beloofd. Je zou ook kunnen zeggen dat we daarmee nog verder doorschieten, want die subsidie is alleen voor mensen die nieuwe auto's kunnen kopen en die moeten dus al best wat geld hebben. Past dat eigenlijk wel bij uw verhaal? Bent u daar voorstander van?

**Mevrouw Lodders (VVD):**

Zoals ik net bij het eerste deel van de interruptie heb aangegeven, worden op dit moment allerlei voorstellen doorgerekend. Wij wachten op de uitkomsten. Ik uitte terecht mijn zorg over die hoge subsidie voor elektrische auto's. U bent geen klimaatwoordvoerder en ik ook niet. Mijn fractievoorzitter heeft vorige week tijdens het debat wel aangegeven dat je niet alleen naar subsidie hoeft te kijken, maar dat je bijvoorbeeld ook naar een tenderregeling zou kunnen kijken. Dat zou een prima alternatief zijn. Ik ga dus geen voorschot nemen op die maatregelen, maar dit is wel wat ik u kan meegeven.

**De voorzitter:**

De heer Laçin heeft nog een interruptie.

**De heer Laçin (SP):**

Even doorgaand op dit punt. Die € 6.000 komt straks terecht bij mensen die dure elektrische auto's kunnen kopen. Dat zijn toch vooral de Tesla, de Jaguar en auto's uit dat segment. Aan de andere kant zien we ook aan het ontwerp van het klimaatakkoord dat het geld opgehoest moet worden door de accijnsverhoging op benzine en diesel. Volgens mij hoorde ik ook de VVD zeggen dat de gewone man en vrouw moeten kunnen blijven autorijden. Vindt u het dan rechtvaardig dat de gewone man en vrouw, zoals de verpleegkundige en de timmerman, meer accijns moeten betalen en dat dat geld naar de subsidie voor elektrische auto's gaat?

**Mevrouw Lodders (VVD):**

Ik herhaal eigenlijk het antwoord dat ik aan de heer Nijboer heb gegeven. Wij zijn kritisch op de hoge subsidie voor die dure auto's. Nogmaals, we willen betaalbare maatregelen die ook haalbaar zijn voor de mensen. Er worden op dit moment allerlei voorstellen doorgerekend. Laten we die afwachten. Het gaat ons om zinnige besteding. Die vraag kun je oprecht stellen. Dat heb ik zojuist in mijn inbreng gedaan en ik heb dat vorige week ook al een keer gedaan. U mag ons daar dus aan houden.

**De voorzitter:**

De heer Laçin, tot slot.

**De heer Laçin (SP):**

Goed om te horen dat we ons in ieder geval om dezelfde punten zorgen maken, dat vooral de hardwerkende mensen gewoon moeten kunnen blijven autorijden en dat ze daar niet voor gestraft moeten worden, want dat laatste zie ik nu toch wel een beetje in het ontwerp van het klimaatakkoord. Is de VVD bereid om na de doorrekening ook te kijken naar andere maatregelen die wellicht voor een grotere groep bereikbaar zijn?

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Zeker. Zoals ik net al aangaf, heeft onze fractievoorzitter tijdens het klimaatdebat al een suggestie gedaan en zou zo'n tenderregeling een mogelijkheid zijn. Ik denk dat er ook nog heel andere mogelijkheden zijn. Daar moeten we serieus naar kijken. Nogmaals, het moet voor iedereen betaalbaar en behapbaar zijn, zeker voor de mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van een auto, want openbaar vervoer kan niet voor iedereen en is echt niet voor iedereen de uitkomst. Daar moet je op een zorgvuldige manier naar kijken en dat zijn dus hele belangrijke afwegingskaders voor ons, als we de doorrekening van de voorstellen hebben teruggekregen.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Mulder van de PVV.

De heer **Edgar Mulder** (PVV):

Voorzitter. Reagerend op het voorgaande: de PVV is niet alleen kritisch op die onzinnige maatregelen, maar als het kan stemmen wij ze ook weg en dan geeft de VVD meestal niet thuis. We stemmen ze weg, want de Nederlandse automobilist betaalt per jaar al bijna 20 miljard aan belastingen. Autorijden is belachelijk duur in Nederland, zeker in vergelijking met de landen om ons heen. Als het aan deze Staatssecretaris en aan dit kabinet ligt, gaan de lasten alleen nog maar meer omhoog. Een nieuwe manier van burgers uitpersen heet «fiscaal vergroenen». Iedereen moet in een stekkerauto. Waarom is onduidelijk, of beter gezegd: niemand kan het uitleggen met een feitelijke onderbouwing, want elektrisch rijden lost geen enkel probleem op. Zolang elektrische energie nog voor ruim 80% uit fossiele brandstoffen wordt opgewekt, rijdt een elektrische auto dus gewoon fossiel. Maar ach ja, feiten zijn lastig.

Voorzitter. De stekkerauto's kosten schandalig veel geld. Niet voor de gebruiker trouwens, maar voor de Staat. En dat zij wij dan weer met z'n allen. Heel veel geld dus. Dat weten we al een paar jaar. In 2016 werd duidelijk dat er 6 miljard euro verbrand was. Dat vertelde de voorganger van deze Staatssecretaris. Die vertelde de heer Wiebes dat we er nooit aan hadden moeten beginnen, want er was geen klimaatresultaat. 6 miljard belastinggeld weg!

Wat leren we vandaag? Dat een linkse ezel zich wel tweemaal aan dezelfde steen stoot, want we gaan het gewoon nog eens doen. Ook nu is al gelijk duidelijk dat het weer misgaat. De teller staat alweer op 700 miljoen. Het gaat die mensen die in zo'n stekkerauto rijden niet eens om het klimaat. Men wil gewoon goedkoop een patserbak rijden. Met de NRC achterin naar de golfclub. Nul ideologie. Het is gewoon duur doen op de kosten van anderen. Want als die subsidie stopt, neemt niemand meer zo'n Tesla. Wat was er deze maand? 99% minder Tesla's verkocht. Het is geen nieuws dat die elite hypocriet is. Toen destijds de subsidie op de Mitsubishi Outlander stopte, donderde ook die verkoop in elkaar. Principes zijn mooi voor de gutmensch, maar ervoor betalen? Ho maar.

Weet u wat nou echt consequent zou zijn? Als je gelooft in die klimaatverhalen en in een samenhang met CO<sub>2</sub>-uitstoot, als je er echt van overtuigd bent dat er heel veel mensen in Nederland zijn die heel veel voor het klimaat willen doen, dan zet je een systeem op waarin mensen die in zo'n elektrische auto gaan rijden méér gaan betalen. Dan ben je pas een vent. Maar ja, dat gaat natuurlijk niet gebeuren.

Voorzitter. De PVV roept de Staatssecretaris op om te stoppen met deze perverse fiscale prikkels. Laat de Nederlander gewoon zelf kiezen. Laat de markt zijn werk doen. Dat zou eigenlijk ook de VVD moeten aanspreken. De Nederlander kiest dan voor een kleine, goedkope en vooral zuinige auto. Mensen zijn niet gek. Maakbaarheidsprikkels zijn overbodig en, zoals heel erg vaak is gebleken, inefficiënt.

Voorzitter. Er circuleren verschillende berekeningen dat stekkerauto's gesubsidieerd gaan worden door rijders in een gewone benzineauto. Het zou na 2020 gaan om een bedrag van rond de € 10 per maand per auto. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of dit bedrag klopt. Ik wil daar dan graag een onderbouwing bij.

Dan gaan we over naar de grens. Mooi onderwerp, want die moet dicht, maar die domme fiscale prikkels leiden daar tot vreemde situaties. Er is al jaren sprake van een uit de hand gelopen parelimport van allemaal autootjes die Nederland binnenkomen en toevallig allemaal een ongelukje hebben gehad en daardoor goedkoper zijn. Bij de grens kom je nu een stroom van exportauto's tegen en die exportauto's zijn weer allemaal auto's die net uit de subsidieregeling zijn gelopen en verdwijnen.

Nederlands subsidiegeld gaat dus ook nu weer naar het buitenland. Dat kost weer vele honderden miljoenen belastinggeld. Hoe gek wil je het hebben?

Tot slot, voorzitter. In Nederland zouden we de bpm toch met 15% gaan afbouwen? Dat werd ons verschillende keren beloofd, ook in deze commissie. Nu zien we dat we naar een nieuw record van 2,1 miljard opbrengst gaan. Weer een belofte weg. Of noemen we het gewoon falen van de Staatssecretaris? Of was het een leugen? U mag het allemaal zelf kiezen, maar het feit is dat die bpm-opbrengst stijgt, ook door een nieuwe meetmethode. De logische vraag is dan: wanneer gaat deze Staatssecretaris het tarief naar beneden bijstellen?

Fijn dat u er bent, voorzitter.

Dank voor het luisteren.

#### **Voorzitter: Anne Mulder**

De **voorzitter**:

Dank. Ik dank de heer Snels voor het waarnemen van het voorzitterschap en ik geef hem gelijk het woord.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Zeker ook na het betoog van mijn voorganger vraag ik me eigenlijk af welk debat we hier nu eigenlijk aan het voeren zijn. Dat gevoel bekruipt mij vaker als we het over auto's en belastingen hebben. Je zou kunnen zeggen dat dit over een vrij overzichtelijk beleidsdebat gaat: we hebben auto's, we hebben een automarkt en we hebben marktfalen. We hebben marktfalen, want de auto is eigenlijk te goedkoop en er zijn allerlei negatieve maatschappelijke gevolgen van het autobezit en van het autorijden, zoals CO<sub>2</sub>-uitstoot, luchtvervuiling, ongelukken en files. De markt is natuurlijk een beetje complexer, want je hebt de zakelijk rijders en de consumentenrijders, en ook nog de tweedehandsmarkt. Ook het probleem is dus iets complexer, maar als je naar de markt kijkt, zou je uiteindelijk zeggen dat het een vrij overzichtelijk probleem is.

Als je dan met artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet – wat een beetje mijn hobby is – bekijkt wat de doelen zijn, dan zijn dat: minder vervuiling, minder files en minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Je zou dus met artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet moeten zeggen: wat is het doel, welke instrumenten hebben we en hoe doeltreffend en hoe doelmatig zijn ze? Volgens mij zijn dat de hoofdvragen die in dit debat een rol zouden moeten spelen, maar meestal gaan dit soort debatten helemaal niet over het marktfalen op de automarkt. Meestal gaan ze uiteindelijk over de heilige koe. Dan is het geen rationeel debat meer, maar dan lijkt het bijna een religieus debat te worden. Dan gaat het over de sektes, de gelovigen en de ongelovigen. Dan gaat het over de heilige koe die bijna symbool staat voor onze moderne samenleving, waar we niet te veel over mogen praten en waar we zeker ook niet te veel voor zouden mogen betalen.

Daar heb ik eigenlijk een groot probleem mee, want dan raken de doelstellingen uit het zicht. Die doelstellingen delen we volgens mij nu allemaal, op mijn buurman van de PVV na. We moeten ervoor zorgen dat het autogebruik verminderd wordt, dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderd wordt, dat de luchtvervuiling verminderd wordt en dat de files verminderen. Dat zijn de doelstellingen, en op basis van die doelstellingen zet je instrumenten in en organiseer je zo doeltreffend en doelmatig mogelijk het beleid. Dat lijkt mij het doel van dit debat. Het lukt blijkbaar in de politiek maar heel matig om dit debat op deze rationele manier te voeren. Dat valt me iedere keer weer op.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Dan heb ik al een interessante vraag aan de heer Snels. Als we het hebben over de hoofdvragen – wat is het doel, wat levert het op en is een maatregel doeltreffend? – kan de heer Snels dan reflecteren op de subsidie? Eigenlijk hebben we het bij een elektrische auto over € 1.700 per vermeden ton CO<sub>2</sub>-uitstoot, ten opzichte van de marktprijs van € 25 per ton. Kan de heer Snels daarop reflecteren?

De heer **Snels** (GroenLinks):

Zeker. Daarom noem ik niet voor niks iedere keer weer artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet, want een van de vragen die volgens dat artikel beantwoord moet worden, is hoe je instrumenten zo doelmatig mogelijk inzet. Het gaat hier om een doelmatigheidsvraag. Tegelijkertijd heb ik al die berekeningen op de achterkant van sigarendoosjes gezien en heb ik nog wel wat vragen bij de veronderstellingen bij al die berekeningen die op de achterkant van sigarendoosjes gemaakt zijn. Deze vraag wil ik hier aan de Staatssecretaris stellen, want ook hij gaf in zijn antwoorden eigenlijk een vrij losse berekening bij «per ton vermeden CO<sub>2</sub>-uitstoot». Het ging over de leaserijders met een hele dure Tesla. De veronderstelling was: als je geen Tesla had gekocht, dan had je een andere hele dure auto gekocht. Maar volgens mij is het uiteindelijk zo: bij leaserijders kijk je naar de maandelijkse lasten en dan was volgens mij dat gegeven «per ton vermeden CO<sub>2</sub>-uitstoot» een stuk lager geweest. Ook hier gaat het er dus uiteindelijk weer om: kloppen de berekeningen? Maar het principiële punt is natuurlijk dat het doelmatig moet zijn.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Dan vraag ik de heer Snels toch echt om ook antwoord te geven op de vergelijking die ik hem voorlegde. Ik doe het nog een keer: € 1.700 per vermeden ton CO<sub>2</sub>-uitstoot ten opzichte van de marktprijs van € 25 per ton. Dat zijn overigens geen berekeningen op de achterkant van een sigarendoosje, want volgens mij heeft de Staatssecretaris hier serieus werk van gemaakt. Als we het dan hebben over de vragen wat het doel is, wat het oplevert en of het doeltreffend is, geeft u dan eens antwoord: vindt u deze getallen doeltreffend en doelmatig? Graag een reactie.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Nee, ik had diezelfde vragen. Daarom herhaal ik het. Artikel 3.1 is voor mij echt bijna een geloofsartikel. Het beleid moet doelmatig zijn. Als je het zo zegt, dan lijkt € 1.700 inderdaad veel te hoog en moet je kijken of we niet aan het oversubsidiëren zijn geweest. We weten dat we dat in het verleden wel hebben gedaan. Tegelijkertijd moet je ook zeggen dat het niet een statisch geheel is. Weet je, ook dit is weer een statische berekening. Het kan rationeel zijn om in het begin te veel subsidie te geven, omdat je uiteindelijk dan een markt op gang brengt en technologische ontwikkelingen op gang brengt, zodat je in de wat verder weg gelegen toekomst uiteindelijk de prijs naar beneden brengt en drastisch naar beneden brengt. Er zit dus ook nog een soort dynamisch effect in, dat



in die simpele sommetjes uiteindelijk niet meegenomen is. Maar ik zeg nog een keer: het moet doelmatig zijn.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Het is fijn om dat te horen van de GroenLinkswoordvoerder: het moet doelmatig en het moet doeltreffend. Volgens mij kunnen we hier op z'n minst de vraag stellen of deze belastinginzet wel de meest doelmatige en meest doeltreffende maatregel is, temeer omdat we zien dat de elektrische auto's op de tweedehandsmarkt ook nog eens een keer naar het buitenland verdwijnen. Dat rekensommetje heb ik u nu twee keer voorgehouden.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Zeker. Ook ik heb daar vragen over.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik zal een aantal concrete vragen stellen aan de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

De heer Van Weyenberg heeft eerst een interruptie.

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

Met de heer Snels zit ik mij ook af en toe te verbazen over de toonzetting. Mij valt ook op dat iedereen lijkt te vergeten dat we op dit moment de fiscale facilitering in het klimaatakkoord gewoon aan het aanscherpen zijn en dus minderen, maar dat terzijde. Ik hoor veel collega's over de export. Kan de heer Snels zich herinneren dat er in de behandeling van de Autobrief twee fracties waren die zeiden dat we wat aan die export moesten doen, en dat de VVD-Staatssecretaris Wiebes toen continu zei: dat maakt voor het klimaat helemaal niet uit, dat moet u niet doen en het is prima als die elektrische auto's naar het buitenland verdwijnen? Kan de heer Snels zich dat nog net zo goed herinneren als ik?

De heer **Snels** (GroenLinks):

Net iets minder goed dan de heer Van Weyenberg, want dat was in de vorige periode, toen ik nog geen Kamerlid was. Maar natuurlijk werden er in het verleden ook wisselend in de politieke partijen verschillende standpunten ingenomen. Dat is ook mij wel opgevallen en dat zegt wel iets over de wijze waarop het debat wordt gevoerd.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb een aantal concrete vragen. We hebben eerder natuurlijk al het Rekenkamerrapport gehad over de hybride auto's. Ook mevrouw Lodders sprak daarover. Mij valt op dat we de afgelopen jaren heel veel aan heel veel fiscale knoppen hebben gedraaid. Zeker ook in het kader van inzicht in kwaliteit – de overheid wil leren van het verleden om in de toekomst betere beleidskeuzes te kunnen maken – zou je toch zeggen dat we heel veel lessen uit het verleden hebben geleerd en nu wel ongeveer weten aan welke knoppen we zouden moeten draaien om tot beter beleid te komen, ook in de interactie tussen de zakelijke markt, de consumentenmarkt, de tweedehandsmarkt en de grenseffecten. De tweede concrete vraag die mij dan toch opvalt: hoe effectief is het beleid de afgelopen jaren eigenlijk geweest? Want wat mij opviel in de

stukken is dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de afgelopen jaren eigenlijk alleen maar is toegenomen. Wat ik ook zag, ik geloof in Het Financieele Dagblad, is dat zelfs het rijkswagenpark weer vervuilerder is geworden. De overheid zou eigenlijk het goede voorbeeld moeten geven. Hoe kan dat? Hoe zit dat? Ten derde valt mij op dat we het systeem wel erg complex hebben gemaakt, met ik-weet-niet-hoeveel fiscale regelingen, subsidies en belastingen. Zou het uiteindelijk niet een stuk eenvoudiger moeten? Dat zeg ik bij andere fiscale debatten ook weleens.

Ik had de vraag al gesteld, maar ik neem aan dat de Staatssecretaris ingaat op de sommetjes en de oversubsidiëring dan wel ondersubsidiëring en dat hij een toelichting geeft op de verschillende sommen die nu circuleren.

Dan over de doelstellingen. Het verwacht mij. We willen allemaal dat ook de sector mobiliteit bijdraagt aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Daarvoor is in het regeerakkoord en in het klimaatakkoord afgesproken dat in 2030 alle nieuwe auto's elektrisch zijn. Dat lijkt me inderdaad een goede ambitie. Tegelijkertijd moet je dan wel kijken wat er in de andere markten gebeurt. Wat gebeurt er met de tweedehandsmarkt? Wat gebeurt er met de import van nieuwe auto's en misschien ook tweedehandsauto's uit het buitenland? Als het je echt gaat om de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot, is die doelstelling als zodanig eigenlijk onvolledig en zou je ook nog een soort doelstelling moeten hebben voor het aantal elektrische auto's onder bijvoorbeeld tweedehandsauto's. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan?

We spreken hier bij autobelastingen tegenwoordig eigenlijk steeds over het effect dat ze moeten hebben op de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot en de vermindering van luchtvervuiling. Tegelijkertijd moeten we volgens mij nog steeds blijven nadenken over hoe we ook het prijsinstrument blijven gebruiken om het aantal files te verminderen, anders blijven we straks nog steeds ronkend en rokend stilstaan in de file, ons ergerend aan het feit dat we niet de enigen zijn die op de weg staan. Dat betekent volgens mij dat rekeningrijden, op een slimme manier vormgegeven, toch nog steeds het meest aangewezen instrument is waar we in de toekomst gebruik van zouden kunnen maken. Nou weet ik dat dat een politiek taboe is in deze coalitie. Hoe gaat de Staatssecretaris daarmee om in de voorbereiding op een volgende kabinetsperiode?

Ten slotte, voorzitter, de houdbare overheidsfinanciën. Er zijn nogal wat partijen die bang zijn dat we te veel betalen voor de auto's. Tegelijkertijd zien we dat de accijnzen afnemen. Het zou zomaar kunnen dat de automobilist steeds minder belasting dreigt te betalen, terwijl het wel een hele belangrijke bron van inkomsten is voor de overheid en voor houdbare overheidsfinanciën. Hoe gaat de Staatssecretaris daar in de toekomst mee om?

Dank u wel, voorzitter. Het was iets te lang, hè?

**De voorzitter:**

Ja, dat was iets te lang. De heer Bruins.

**De heer Bruins (ChristenUnie):**

Voorzitter. Het is al eerder gezegd: Nederlanders kiezen nog steeds met hun portemonnee, zeker zakelijk rijdende Nederlanders. Ze kiezen niet met het groene hart, maar nog steeds met de zakjapanner. Dat wisten we, dat weten we, en toch maken we iedere keer weer beleid dat moeilijk langere tijd is vol te houden. Als dat ergens zichtbaar is, dan is dat wel bij het onderwerp dat we vandaag bij de kop hebben.

Het moge duidelijk zijn dat ik vandaag pleit voor volhoudbare maatregelen. Volhoudbaar beleid, of zo u wilt duurzaam beleid. Want het stimuleringsbeleid voor auto's met iets van elektrische aandrijving is het afgelopen decennium best wel een droevige episode geweest. Het enige voordeel voor de staatskas, bij alle nadelen van gedeerde inkomsten, is

dat die hybride bakken zo ontegenlijk zwaar waren en dat er zo ontegenlijk weinig elektrisch mee werd gereden, dat er via de accijns op de benzine toch nog weer een deel werd terugverdiend. Dat is een misschien wat cynische, maar wel terechte samenvatting van Autobrief I. Inmiddels rijden we richting het einde van Autobrief II. Daarin zijn ontegenzeggelijk lessen getrokken uit die eerste episode, maar nog steeds is het beleid niet zakjapannerproof en nog steeds is een ton vermeden CO<sub>2</sub>-uitstoot te duur. Dat is al gezegd. Dan moet je als kersverse koper van de Jaguar I-PACE ook nog eens constateren dat een overstap van een sjoemeldiesel naar een sjoemelstekker, of zo u wilt een sjoemelbatterij, ook niet alles is, zeker niet in de winter, wanneer die batterij een stuk minder range geeft dan er wordt opgegeven. In de zomer wil het nog wel, maar in de winter is het echt helemaal niet zo heel veel. Het bedje gaat niet over rozen en zeker het fiscale bedje van de zakelijk rijder gaat niet over rozen. Maar met die cap van 50.000 in de bijtelling wordt dat fiscale bedje nog een stukje minder gespreid.

Voorzitter. Het CARbonTAX-model is misschien wel wat minder slecht dan de vragen van mijn CDA- en VVD-collega's suggereerden, maar is dat CARbonTAX-model nu echt voldoende gekalibreerd en gevalideerd? Is het model gereed voor Autobrief III, zo vraag ik de Staatssecretaris. Uit de antwoorden blijkt dat bij het optimaliseren van dit model de nodige gerenommeerde instituten betrokken zijn, maar toch rijst bij mij de vraag of daarmee dan ook in voldoende mate sprake is van een second opinion op het recentelijk nog uitgebreid door TNO en PBL herijkte CARbonTAX-model. Hoe dat ook zij, ik besef terdege dat het goed inschatten van de elasticiteit, oftewel de gedragseffecten, gewoon heel lastig is. Terwijl dat natuurlijk heel belangrijk is om een te duur en ineffectief beleid te voorkomen. De enige manier om erachter te komen, is vaak het invoeren van duur en ineffectief beleid, en dat willen we niet doen.

Begrijp me goed, ik veeg hier niet de vloer aan met stimuleringsbeleid. De mobiliteitssector is verantwoordelijk voor 18% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in ons land, om over fijnstof nog maar te zwijgen. Het is dan ook logisch dat de mobiliteitstafel in 2030 op jaarbasis 7,3 megaton CO<sub>2</sub> wil hebben gereduceerd. Maar dat moet dan natuurlijk wel echte winst zijn. Het moet niet zo zijn dat je als autofabrikant hier in Nederland zwaar gesubsidieerde modelletjes verkoopt om elders in de EU relatief meer vervuilende auto's te verkopen, om nog maar te zwijgen over het weglekken naar het buitenland van de fiscale ondersteuning, op het moment dat het financieel niet meer interessant genoeg is om die gesubsidieerde modellen in Nederland tweede- of derdehands te gaan rijden. De huidige exportcijfers van ooit zwaar gesubsidieerde PHEV's, zoals de «Foutlander» en de overigens mooie V60, doen je de haren te berge rijzen. Kortom, ik heb een eenvoudige vraag aan de Staatssecretaris: wat zijn de contouren van een effectief stimuleringsbeleid, dat voorlopig volhoudbaar is en waarbij we niet de gekke henkie van dit continent of van deze planeet zijn? Is dat dan vervolgens beleid dat daadwerkelijk een transitie tot stand helpt brengen, of beleid dat een wereldwijde ontwikkeling hoogstens enkele jaren versneld in Nederland doorvoert? Hoeveel fiscale subsidiëring is dat waard?

De heer **Edgar Mulder** (PVV):

Ik wil de ChristenUnie zeker geen gekke henkie noemen, maar wel een hele nonchalante. Ik zat even te twijfelen of ik deze interruptie wel zou mogen doen. We maken ons hier in de Kamer soms druk over 100 miljoen voor iets. Ik zat laatst bij een debat en daar werd 300 miljoen genoemd, waarmee we voor de komende zes maanden alle MS-patiënten konden helpen. Dan wordt er gezegd: dat past niet binnen het kader en we hebben dat geld niet. We constateren hier achter elkaar dat er eerst 6 miljard wordt weggeflickerd voor een of ander achterlijk ideaal...

De **voorzitter**:

Nou... nee!

De heer **Edgar Mulder** (PVV):

Voorzitter, er wordt gewoon geconstateerd dat er 6 miljard...

De **voorzitter**:

Meneer Mulder, dat soort woorden zou ik niet gebruiken. Dat komt het debat niet ten goede.

De heer **Edgar Mulder** (PVV):

Nee, die woorden neem ik terug. Er wordt 6 miljard euro belastinggeld weggegooid, terwijl daar tijdens dat proces op gewezen wordt. Dan wordt er gezegd dat het zo goed voor de aarde is, en achteraf blijkt dat het 0% voordeel heeft opgeleverd. Nu beginnen we een nieuw traject en dat kost 700 miljoen, en dan zitten er hier een heleboel mensen die alleen maar zeggen: het gaat niet zo lekker en we moeten een beetje kijken of we een beetje kunnen bijsturen. Ik snap die nonchalance niet, ten opzichte van andere hele felle discussies die hier gevoerd worden. Ik zou willen dat iemand me dat eens uitlegt.

De **voorzitter**:

Na een kleine censuur op uw woorden, geef ik de heer Bruins het woord.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik weet niet precies wat de collega wil dat ik uitleg, maar ik kan hem wel uitleggen hoe ik erin sta. Ik zie inderdaad dat er bij eerdere stimuleringsmaatregelen weinig opbrengst is geweest van veel belastinggeld. Ik zie dat daarvan geleerd is in Autobrief II. Voor waar we nu naartoe gaan, zie ik dat er weer geleerd wordt. Ik zie in het klimaatakkoord, dat eraan komt, dat ook daar weer zaken aangescherpt worden. Ik ben kritisch op subsidies en op stimulering, onder andere omdat ik zie dat bijvoorbeeld de prijs van elektrische auto's eigenlijk nauwelijks gedaald is en veel minder snel is gedaald dan we volgens de modellen hadden verwacht. Ik zie dat er nu wel een kentering komt. Bijvoorbeeld, later dit jaar komt de Sono Sion en je hebt de DS3. Het wordt allemaal wat betaalbaarder. Tegelijkertijd wordt met de portemonnee en de zakjapanner gerekend, zoals ook de heer Mulder zelf al aangaf. Je moet stimulering dus heel goed afstemmen op het gedrag, en gedragseffecten zijn lastig. We moeten zorgen dat geld niet wordt weggegooid, maar het moet inderdaad doeltreffend en doelmatig zijn, om met artikel 3.1 van collega Snels te spreken. Er wordt steeds meer over geleerd, maar we zijn er nog lang niet.

De **voorzitter**:

Tot slot, de heer Mulder.

De heer **Edgar Mulder** (PVV):

Als je toch constateert dat er eerst 6 miljard verdwijnt en nu weer 700 miljoen, dat we een bestaande regeling nu alweer moeten gaan aftoppen omdat we zien aankomen dat het nóg meer gaat kosten, en dat we op grond van vragen die hier in deze commissie zijn gesteld weten dat ook na die aftopping nog heel veel geld verdwijnt zonder dat het wat oplevert, wanneer is het dan genoeg? Wanneer zeg je dan: dit werkt niet en laten we als overheid niet met van die perverse prikkels komen, ervan uitgaand dat mensen bereid zijn gewoon een normale prijs te betalen als ze écht iets goeds willen doen? Wanneer is het voor u genoeg? Wanneer zegt u: ik heb mijn lesje geleerd, er is genoeg geld verdwenen en we gaan nu met dit geld dingen doen die wel direct resultaat opleveren?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Stimulering alleen is niet voldoende, want mensen zijn niet zomaar bereid om het goede te doen en dus zal ook regulering nodig zijn. Dat is wat er met het aanstaande klimaatakkoord meer gaat gebeuren. Ik denk dat we tegelijkertijd veel creatiever zijn in hóé we stimuleren. Daarin kan ik zeker met de collega meegaan. Zo zie ik bijvoorbeeld dat vooral de zakelijke markt van hele dure auto's gestimuleerd is, en je kunt je afvragen of dat nou is wat we willen. Ik zou veel liever zien dat het betaalbaar wordt als mensen met een modaal salaris, zoals de agent en de juf, eens een keer elektrisch zouden willen rijden, en dat we daar eens een mogelijkheid voor geven. Dan moet je dus ook gaan nadenken over hoe de tweede- en de derdehandsmarkt eruitziet, want gewone, gemiddelde mensen kopen helemaal geen nieuwe auto. Die kopen een tweedehandsauto waar de kop vanaf is. Ook daar wil je de keuze voor elektrisch mogelijk maken. Als die auto's alleen maar naar het buitenland verdwijnen en die keuze niet mogelijk wordt, dan doe je iets fout. We hebben dus veel meer creativiteit nodig en we moeten veel meer rekening houden met de gedragseffecten. Ik ga ervan uit dat we in Autobrief III en IV en V steeds slimmer worden en dat we dit steeds beter gaan doen. Uiteindelijk zal het variabel en adaptief moeten zijn – ook de heer Snels zei dat – want uiteindelijk moeten er wel belastingen gaan binnenkomen, ook als alles elektrisch is.

De **voorzitter**:

Gaat u verder. O, eerst de heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Ik ben veel enthousiaster over de inbreng van de ChristenUnie dan de PVV. Ik vond dat het heel behartigenswaardige woorden waren. Ik vraag me wel af wat de ChristenUnie van het kabinet verwacht. Ik had zelf eigenlijk al wel voorstellen verwacht om de grootste uitwassen echt aan te pakken en te veranderen. Die uitwassen zien we al. We hebben hele lijsten. De heer Omtzigt heeft die opgevraagd en heeft er heel veel werk aan gehad, net als mevrouw Lodders. Die zijn gewoon onverdedigbaar. Daar gaan tienduizenden euro's naar toe. Ook u hoor ik allemaal termen gebruiken over auto's, Jaguars en wat al niet. Dus dan verwacht ik eigenlijk dat er wat wordt aangepast, en dat voorstel ligt er niet. Wat vindt u daarvan?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

De cap van € 50.000 die er nu is, vind ik een mooie eerste stap, maar het is een eerste stap. Ik zou veel liever zien dat we het meer mogelijk gaan maken dat we gewoon meer betaalbare modellen op onze weg krijgen. Met de zakelijk rijders die een enorm voordeel krijgen omdat ze in een auto van bijna een ton of meer dan een ton rijden, heb ik inderdaad niet zo heel veel compassie.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Daar ben ik het zeer mee eens, maar we staan gewoon stil. We hebben een brief van de Staatssecretaris gekregen waarin wel een onderzoekje naar import, export en het Deens model staat, maar verder eigenlijk niks wezenlijks. Van al die wezenlijke punten die u maakt, is er eigenlijk niks voorgelegd aan de Kamer. Dat betreurt ik toch. Bent u dat niet met me eens?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik denk dat we in de komende jaren, op weg naar de volgende Autobrief, veel meer moeten doen. Er zijn nog veel slimme ideeën nodig, ook in de context van het klimaatakkoord. Daarover wil ik vanuit de ChristenUnie graag helpen nadenken, zodat we slimmere dingen gaan doen dan in de periode van het eerste decennium van deze eeuw, toen er een hele hoop

geld is gegaan naar auto's die uiteindelijk helemaal niet elektrisch bleken te rijden.

**De voorzitter:**

Gaat u verder.

**De heer Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Tegenover de steeds grotere export van hybrides staat een parallelimport vanjewelste. Ook de VVD noemde die al. We hebben kortgeleden een brief van de Staatssecretaris gehad die daarin veel inzicht gaf. In een paar jaar tijd is het aantal geïmporteerde gebruikte auto's gigantisch toegenomen. Wat zaten daar zogenaamd veel schadeauto's bij. Mede geïnspireerd op het Deense model, stelt de Staatssecretaris nu een nieuw toezichtmodel voor om dit probleem aan te pakken. Deze aanpak wordt de komende maanden uitgewerkt. Kan de Staatssecretaris hier nauwkeurig uitleggen waarom zijn voorgestelde aanpak nu wel gaat werken en de bpm-fraude zal laten afnemen? Welke gevolgen gaat dit hebben op de vraag naar auto's uit het buitenland en met name Duitsland? Hoe houdbaar is het heffen van bpm eigenlijk? Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen het idee om de youngtimerregeling te gaan differentiëren naar fossiel en elektrisch, en wel zo dat elektrische auto's daar sneller van gaan profiteren teneinde export en weglek van deze met fiscale subsidie gekochte voertuigen te voorkomen?

Voorzitter, ik sluit af. We weten allemaal dat we meer naar mobiliteit «as a service» moeten gaan kijken, dat de auto voor niemand meer een statussymbool zou moeten zijn, dat we onze automobilititeit moeten gaan elektrificeren, dat waterstof voor zwaar transport een interessante oplossing is, dat er in stedelijke gebieden een schaalessprong van het ov nodig is, dat er bij verdere elektrificatie een extra reden komt om onze automobilititeit te gaan beprijzen naar gebruik in plaats van naar bezit et cetera, et cetera. Ik denk dat er visionaire maatregelen nodig zijn om de volgende sprong in autobezit en autogebruik te maken.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Er is nog een interruptie van de heer Laçin. Gaat uw gang.

**De heer Laçin** (SP):

Goed om te horen dat de ook de ChristenUnie zich zorgen maakt over de betaalbaarheid en de toegankelijkheid voor mensen met een modaal inkomen, zoals werd gezegd. Maar we zien ook dat de ontwikkelingen op de markt en de prijzen ervoor zullen zorgen dat binnen afzienbare tijd veel mensen die omslag naar elektrisch rijden niet kunnen gaan maken. Aan de andere kant zien we in het ontwerp van het klimaatakkoord dat die hardwerkende mensen wel een accijnsverhoging voor hun kiezen gaan krijgen. Dat vroeg ik net ook aan mevrouw Lodders. Dat staat in het concept van het klimaatakkoord, en de doorrekeningen wachten we af. Met de woorden die net zijn gezegd, vindt de ChristenUnie dan ook dat het onrechtvaardig is dat de mensen die de omslag niet kunnen maken daarvoor gestraft worden, en dat de aanschafsubsidie van € 6.000 straks wéér terechtkomt bij de mensen die het eigenlijk helemaal niet nodig hebben?

**De heer Bruins** (ChristenUnie):

Ik ben van mening dat je de stimuleringsmaatregelen heel slim moet gaan kiezen als je dit ook voor gewone Nederlanders met een modaal salaris mogelijk wilt maken. Dan moet je inderdaad zorgen dat juiste prikkels beloofd worden en foute prikkels niet. Daarin moeten we inderdaad nog veel slimmer zijn dan we op dit moment zijn.

De **voorzitter**:  
De heer Laçin, tot slot.

De heer **Laçin** (SP):  
Dan zal ik het toch als een concrete vraag herhalen. Vindt de ChristenUnie het verhogen van de accijns voor benzine en diesel rechtvaardig of niet?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):  
Je hebt hier een langetermijnverhaal en een kortetermijnverhaal. Laat ik als eerste zeggen dat het heel belangrijk is dat de maatregelen in het klimaatakkoord, die in de komende tijd uitgewerkt gaan worden, zo moeten zijn dat gewone mensen dit kunnen gaan meemaken en dat elektrisch rijden op termijn normaal gaat worden. Op de lange termijn zul je uiteindelijk toe moeten gaan naar een kilometerbeprijzing, omdat je dan helemaal niet meer over brandstofaccijns praat. Dat is onontkoombaar. Dat is de variabiliteit of de adaptiviteit die de heer Snels noemde. Uiteindelijk krijg je dus een eerlijke beprijzing, juist wanneer je die overgang maakt van brandstof naar elektrisch. Waar mijn zorg zit, is hoe je daar komt. Ik denk dat ik die zorg deel met de heer Laçin. Hoe ga je in de tussentijd om met de auto's die gekocht worden, eerstehands of tweedehands? Dat is heel lastig en daar moet je echt zorgen dat de stimulering doeltreffend en doelmatig is en zodanig is dat mensen met een modaal salaris dat gaan meemaken.

De **voorzitter**:  
Dank. De heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):  
Dank u wel, voorzitter. We spreken over de autobelastingen. We hebben natuurlijk nog niet iedereen gehoord, maar ik heb al wel wat Kamerinbrengen en -vragen gezien voorafgaand aan dit debat. Ik denk dat zo langzamerhand breed wordt vastgesteld dat de autobelastingen op onderdelen zijn doorgeschooten en dat de subsidies voor duurzame auto's niet terechtkomen waar ze terecht moeten komen en ook niet zorgen voor de milieuwinst waar ze voor zouden moeten zorgen. De Rekenkamer heeft berekend dat het meer dan € 1.000 per ton kost. We hebben een hele discussie over de industrie en of die € 20, € 30 of € 40 CO<sub>2</sub>-heffing moet betalen. Die subsidie is dus 25 keer zoveel per gewonnen ton en komt dan ook nog terecht bij mensen die vaak voor een bedrijf en binnen een bv in een auto rijden en daardoor bijna niks betalen voor iets wat toch vervuילend is, namelijk autorijden. Dus daar moet wat aan worden gedaan. We hadden in het verleden de hybrides en die zijn toen wat aangepakt, en nu hebben we weer een volgende set problemen. Wat mij wel verbaast, is dat er geen voorstellen worden gedaan om er iets aan te doen. We hebben nu het grote autodebat. Later komt het nog wel weer een keer in de Kamer terug, maar eigenlijk maakt de Staatssecretaris een overzicht van import en export en hoe dat explodeert. Dat is geen wonder: als je in een Europese markt enorme subsidies geeft op een bepaald soort auto, dan willen ze die in het buitenland op den duur natuurlijk wel kopen. We importeren zo langzamerhand een kwart miljoen auto's die ouder zijn dan tien jaar. Een kwart miljoen! Deels ook nog met kapotte deuren erin gezet zodat je er bij de taxatie goed uitkomt. Dat is gewoon geen goede zaak. Ik vind het dan te mager om alleen maar te kijken hoe we die import en export goed controleren. Ik denk echt dat er iets aan moet gebeuren. Ik snap best dat dat gevoelig ligt en dat is nooit anders geweest, ook niet in voorgaande coalities. Je kunt er wel bij gaan staan en zeggen dat het allemaal niet goed is – ik denk dat dat eigenlijk is wat we als Kamer hier vandaag gaan doen – maar er moet ook wel wat veranderen. Het is echt doorgeschooten.

Ik zou de variant willen voorleggen om veel meer te sturen op het normeren van fabrieken. Zo langzamerhand zie je dat er steeds meer elektrische auto's bij komen, en dat fabrikanten steeds meer middenklasse auto's kunnen maken die een accu hebben en elektrisch rijden. Op den duur komen die dan natuurlijk ook tweedehands op de markt, maar dat zal nog wel enige jaren vergen. Waarom stellen we niet veel vaker een norm waar fabrikanten aan moeten voldoen, in plaats enorme bakken subsidies te geven aan mensen die die auto's kopen? Zou dat niet veel beter en efficiënter zijn? Die vraag zou ik de Staatssecretaris willen voorhouden. Voorzitter. Er zal vandaag veel worden verwezen naar het klimaatakkoord. Dat akkoord heeft al veel aandacht gehad in de Kamer, maar de paragraaf over autobelastingen is natuurlijk best wel mager. Er staat € 6.000 subsidie in. Die is door sommige fractieleiders van de coalitie al aan mensen beloofd, terwijl anderen de handen wat meer vrijhouden; ik zou niet willen zeggen dat ze de handen ervan aftrekken. Daarmee ben je er natuurlijk niet. Het is de vraag of je daarmee de leraar, de politieagent en de mensen die de auto gewoon nodig hebben om dagelijks naar hun werk te komen bereikt, want € 5.000 is voor heel veel mensen al heel veel geld voor een auto. Dus een nieuwe auto met € 6.000 subsidie, waar heb je het dan helemaal over? Dat staat wel heel ver af van wat er nodig is om een groener en milieuvriendelijker wagenpark te bereiken. Ik ben wel bang dat er uit de onderhandelingen uiteindelijk iets komt dat niet optimaal is. De VVD wil autorijders te vriend houden, dus de belasting op autorijden moet eigenlijk omlaag. D66 en ChristenUnie zijn groen. De oplossing is dan vaak om er heel veel geld naartoe te laten stromen. Dan is de VVD blij en kunnen we een groen imago behouden. Dat is wel de slechtste uitkomst die we kunnen hebben, voor het milieu, het autorijden en het bestrijden van files. Dus ik zou tot slot tegen de heer Omtzigt willen zeggen: let op uw zaak!

Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Dank voor die aanmoediging. Ik blijf op mijn zaak letten. Als u bang bent dat de Staatssecretaris de komende tijd geen vragen over elektrische auto's meer van mij krijgt, dan kan ik die angst wel wegnemen. Nu toch even dit. De heer Nijboer begon net met een interessant verwijt aan de coalitie over een gebrek aan plannen. Dus ik moedig nu even de heer Nijboer aan. Stelt u zich voor dat de PvdA vandaag 76 zetels had – niet schrikken, collega van de PVV, dat is uw nachtmerrie – wat zou dan het plan zijn dat de PvdA op tafel legt? In plaats van dat u een verwijt maakt, ben ik benieuwd naar het positieve plan. Mag ik u eraan herinneren dat het niet zo lang geleden is dat bij Autobrief II de motie van uw collega Jan Vos lag, om in 2025 louter nieuwe elektrische auto's te verkopen? De heer Laçin knikt al, want ook de SP steunde die toen. Als we dat toen gedaan hadden, zouden we nu waarschijnlijk drie keer zoveel gesubsidieerd hebben. Prima dus dat het bijgesteld is. Maar wat is nu het plan van de PvdA?

De heer **Nijboer** (PvdA):

Dit blijft een probleem met die subsidies voor elektrische auto's. In de vorige coalitieperiode waren er die hybrides. Toen had je al die auto's die door collega Bruins al «Foutlander» genoemd zijn. Dat hebben we toen helemaal aangepast met tarieven. We hebben toen zelf dat maximum van € 50.000 ingebracht en dat is verstandig. Dat maximum zou ik nog verlagen. Het is ook weleens bespreekbaar geweest dat je de bijtelling voor elektrische auto's kunt verhogen, zodat je het wel stimuleert en vermindert. Mijn pleidooi was dat ik uiteindelijk vind dat je tegen



fabrikanten moet zeggen: u moet elektrische auto's maken, anders wordt het voor mensen wel heel erg onaantrekkelijk om ze nog te kopen. Daar kun je dan een jaartal bij geven, of dat nou 2025 of 2035 moet zijn; ik vind 2025 wel heel dichtbij. Dat vind ik de juiste weg. Zo is dat ook in het verleden gedaan. Als je milieuvriendelijker wilt werken, kun je hele bakken subsidies geven aan de mensen die het meeste geld hebben – dat is wat we nu doen – of je kunt tegen fabrikanten zeggen: dit wordt de nieuwe norm, de accu's ontwikkelen zich, maakt u die auto's maar en maakt u ze betaalbaar. Dat zou mijn weg zijn en dat is dan ook mijn oproep.

**De voorzitter:**

Tot slot, de heer Omtzigt.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Er is hier in de Kamer van links tot rechts redelijke overeenstemming dat de Europese weg op zich een goede is en dat dit met Europese normen goed te regelen is. Maar dan toch even dit. De Partij van de Arbeid heeft tegen ons amendement gestemd om de bijtelling niet op 4% te houden maar naar 11% te laten gaan, waarmee die nog steeds de helft goedkoper zou zijn geweest. Dat heeft u verworpen. De Partij van de Arbeid heeft tegen het amendement gestemd om er een noodrem in te zetten wanneer het te snel gaat. De Partij van de Arbeid trekt nu zijn handen af van 2025 en zegt: 2035 is ook oké. Ik merk het allemaal maar even op, naast het betoog dat ik net van de heer Nijboer gehoord heb. Iedereen kan daaruit zijn conclusies trekken hoe consistent dat betoog vandaag is.

**De heer Nijboer (PvdA):**

Het is helemaal niet zo ingewikkeld, hoor. Ik schetste zojuist de posities in zo'n coalitie. Het is helemaal geen geheim dat de VVD en de PvdA in de vorige coalitieperiode mijlenver uiteen stonden op het punt van autobelastingen: dat de ene het goedkoper wilde en de ander geen cap wilde. Wij wilden een cap onder de € 50.000 en de VVD wilde die eerst niet en toen weer wel, en daar is toen die 50.000 voor gekozen. Je kunt een bijtelling hebben van 0%, van 4% of van 10% en dan kom je op 4% uit. Voor die hybrides liepen de autobelastingen helemaal leeg en dat is aangepakt. Daar is toen een pakket uitgekomen dat wij een verbetering vonden, en dat zie je nu ook. Moet je nagaan wat het antwoord op de Kamervragen van de heer Omtzigt was geweest als die cap er niet was geweest, want dan was het nog veel verder uit de hand gelopen. Dat pakket is uiteindelijk de uitkomst geweest. Dan over 2025: wij zijn er inderdaad voorstander van dat we echt die fabrikanten stimuleren. Dat hebben we toen gezegd en dat zeggen we nu. Daar ziet u dus één grote consistente lijn van de PvdA dat je het vooral bij de fabrikanten moet leggen en minder bij de fiscale stimulering.

**De voorzitter:**

Tot slot de heer Omtzigt.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Nu wordt het toch echt te dol. Het was de Partij van de Arbeid die tegen het amendement voor verhoging van de bijtelling heeft gestemd. De VVD stemde voor. En nu zegt de PvdA: het was een compromis. Het was een compromis omdat de Partij van de Arbeid die elektrische auto's toen nóg goedkoper wilde hebben. Twee. Over het capje en dat er zonder die cap iets anders zou zijn gebeurd: vorig jaar was er helemaal geen cap. En degenen onder u die het lef hebben om de inbreng bij het Belastingplan van vijf maanden geleden nog een keer terug te lezen, zien dat bijna elke partij hier, behalve mijn partij, toen schreef of we alsjeblieft die cap niet konden invoeren, want de elektrische auto's waren toch zo zielig. Dat is nog maar vijf maanden geleden! Ten derde. Ook wij zeiden toen: wij

willen graag dat we op termijn elektrisch rijden mogelijk maken en we willen dat stimuleren, maar 2025 is volstrekt onhaalbaar. Ik ben blij dat de Partij van de Arbeid dat nu ziet. Dat zijn allemaal stemmingen van de afgelopen twee jaar. Had de Partij van de Arbeid toen ingestemd met mijn amendement, dan hadden we hier nu 300 miljoen euro minder over de balk gegooid, want dan hadden we er een meerderheid voor gehad. U had toen de mogelijkheid en u heeft het niet gedaan. Betreurt u dat nu ondertussen niet een keertje?

De heer **Nijboer** (PvdA):

Ik weet dat de heer Omtzigt toen voornamelijk bezig was met de accijnzen in de grensstreek. Wij waren er geen voorstander van om die aan te passen. Het zou mij niet verbazen – maar ik heb die amendementen natuurlijk niet allemaal hier en de heer Groot heeft in de afgelopen jaren al die debatten gedaan – dat dat als dekking werd gebruikt. Daar was de VVD ongetwijfeld voor en daar waren wij ongetwijfeld tegen, want de heer Omtzigt wilde iets met dat geld waar wij geen voorstander van waren. Dat kan. Daar kan hij mij nu scherp op bevragen en dat mag hij ook doen, maar daar ben ik niet zo van onder de indruk. Ik moedig hem vooral aan om die strakke lijn die hij verkondigt straks ook de uitkomst van de onderhandelingen te laten zijn, want ik gaf hem een ondersteunende stem in deze autodiscussie. Die wil ik nog wel een keer geven, want ik vermoed dat het nog niet zo makkelijk zal worden.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Toch een vraag aan de heer Nijboer, omdat ik even schrok van het jaartal 2035. Als ik het me goed herinner, is ook de Partij van de Arbeid medeondertekenaar van de Klimaatwet en deelt ook zij de doelen in de Klimaatwet en het klimaatakkoord om in 2030 de CO<sub>2</sub>-uitstoot met de helft verminderd te hebben, inclusief de mobiliteit die daaraan een bijdrage moet leveren. Nu ben ik het best met de heer Nijboer eens dat je kunt nadenken over normstelling, maar gezien het Europese traject denk ik dat we daar niet voor 2030 uit zijn. Dan is het toch wel belangrijk dat de Partij van de Arbeid het beleid blijft steunen, doelmatig en doeltreffend, om elektrische auto's ook in Nederland te stimuleren. Je kunt best praten over de maatvoering, maar als ik kijk wat er in het klimaatakkoord staat – geleidelijke verhoging van de bijtelling, geleidelijke afbouw van subsidies, een cap op dure auto's en ons meer richten op gewone mensen – dan zou dat toch in hoofdlijnen wel een denkrichting moeten zijn die ook de Partij van de Arbeid zou kunnen ondersteunen. Dat hoop ik toch.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Ja, waarbij je de druk voornamelijk legt op regulering en fabrikanten, en minder op subsidiëring, omdat je ziet dat dat keer op keer uit de hand loopt.

De **voorzitter**:

De heer Van Weyenberg nog?

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

Ik heb er altijd wel waardering voor als mensen in de coalitie en daarna in de oppositie proberen toch nog een beetje hetzelfde te vinden, los van het feit dat je af en toe een compromis moet sluiten. Ik moet zeggen dat het me vandaag heel veel moeite kost om dat compliment aan de heer Nijboer te geven. De heer Nijboer geeft zelf toe dat het vaker gebeurt en dat is ook waar.

Ik heb twee vragen. Staat de heer Nijboer nu wel of niet achter het doel dat het streven is dat er per 2030 alleen nog nulemissie-auto's worden verkocht? Ja of nee? Dat zou mijn eerste vraag zijn.

**De voorzitter:**

De heer Nijboer. Ja of nee, u mag het zeggen.

**De heer Nijboer** (PvdA):

Ik zat me nog te beraden op de eerste zin en of ik ooit weleens een compliment van de heer Van Weyenberg heb gekregen. Want hij begon alsof hij wilde zeggen «ik ben normaal heel complimenteus», maar daar zal ik verder niet op ingaan. Ja, natuurlijk moeten er elektrische auto's worden verkocht en natuurlijk moeten we daar zo veel mogelijk naartoe. Het criterium voor de PvdA is echt of het haalbaar is dat die elektrische auto's uiteindelijk ook betaalbaar zijn voor gewone mensen, die naar school gaan, moeten werken of voor hun werk een auto nodig hebben. Daarom leg ik die druk bij fabrikanten, want dan gaat het veel sneller; dat zie je ook aan tv's, die eerder goedkoper dan duurder worden. Dus ik denk dat dat kan en ik denk ook dat dat per 2030 of 2035 kan. Het liefst per 2030. Als het in die klimaatdiscussies op een jaartal aankomt, wil ik me daar best aan binden. Zonet werd mij 2025 voor de voeten geworpen. Daar heeft de heer Vos inderdaad voor gepleit en voor dat feit loop ik helemaal niet weg. Het lijkt me nu een heel korte termijn, dus als het 2030 kan worden, dan ben ik daar voorstander van.

**De voorzitter:**

En dan de tweede vraag.

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

Om te beginnen heeft de heer Nijboer die complimenten weleens van me gehad, maar dat was misschien vooral toen zijn partij nog in de coalitie zat. In het ontwerp van het klimaatakkoord zit toch al heel veel dat exact is wat de heer Nijboer vraagt? Laten we eens kijken of we het strak kunnen doen. Zelfs een nationaal verbod op nieuwverkoop van fossiele auto's in 2030 staat erin. Ik denk dat dat juridisch heel moeilijk wordt, maar laten we dat proberen. Laten we het in Europees verband proberen; ook dat staat erin. Laten we zorgen dat we al vanaf het eerste jaar dat het in werking treedt langzaam die bijtelling gaan verhogen, zodat we elektrische auto's net zo belasten als andere auto's als het nieuwe eenmaal normaal is geworden. Dan had ik eigenlijk van de heer Nijboer verwacht dat hij zou zeggen: nou, u bent wel op de goede weg, want alles wat ik aan u wil vragen, zit volgens mij in de kabinetsreactie over de mobiliteitsplannen.

**De voorzitter:**

Tot slot de heer Nijboer.

**De heer Nijboer** (PvdA):

Nu brengt de heer Van Weyenberg mij echt in verwarring, want als we vragen naar het klimaatakkoord, dan zegt iedereen: nou, het is geen politiek compromis, er moeten nog plannen komen en we krijgen nog brieven van het kabinet. Ik vroeg net naar die € 6.000 die erin staat en mevrouw Ladders zei ook direct: misschien moeten we naar tenders kijken. Ik heb het opgeschreven: ze noemde tenders als weer een nieuw instrument. Dus ja, ik verwacht van het kabinet dat het maatregelen neemt. Bij de autobelastingen gaat het supersnel. Als je een fiscale stimulans geeft – de heer Bruins zei het zojuist ook – dan zie je dat iedereen in een keer weer een bepaald soort auto gaat kopen. Nu is het kabinet alweer anderhalf jaar bezig. Je ziet dat het op bepaalde fronten misgaat en ik zie geen voorstellen voor aanpassing van de wetgeving. Wel verre doelen in het klimaatakkoord. Daar komen we nog over te spreken, want daar gaat u nog ruzie over maken en dan zien we wel wat eruit komt.

**De voorzitter:**

We gaan naar de heer Laçin.

**De heer Laçin (SP):**

Dank, voorzitter. Ik wil eerst nogmaals iedereen bedanken dat ik überhaupt mag deelnemen aan dit debat terwijl ik geen vast commissielid ben. De gunfactor.

**De voorzitter:**

Wij kijken na afloop van uw inbreng of u nog een keer mag komen. Gaat uw gang.

**De heer Laçin (SP):**

Ik ben benieuwd, voorzitter. Ik ben benieuwd of het gaat bevallen of niet. Ik denk dat mij een deel zal bevallen en een ander deel niet.

Ik wil beginnen bij de subsidies op elektrische auto's. We hebben onze handen eigenlijk gebrand aan Autobrief I. Dat stellen we eigenlijk met z'n allen vast. Daar hebben we van geleerd. Daar heeft de SP in ieder geval van geleerd, want bij de behandeling van Autobrief II was onze kritiek al dat er hierdoor eigenlijk meer en niet minder auto's op de weg zouden komen en dat we eigenlijk de rijken en de auto-industrie zouden gaan subsidiëren. Wat bleek zo'n twee weken geleden? Teslarijders zijn voor honderden miljoenen gesubsidieerd en de eerste echt betaalbare elektrische auto moet nog steeds van de band rollen. Nu de subsidievoorwaarden aangescherpt zijn, zien we dan ook meteen een enorme daling van het aantal verkochte Tesla's in het duurste segment.

Ondertussen zien we in het ontwerp van het klimaatakkoord over mobiliteit dat het subsidiëren van elektrische auto's doorgaat en dat de aanschafsubsidie van € 6.000 opgehoest moet worden door een accijnsverhoging op benzine en diesel. En wie rijden er in die benzine- en dieselauto's? Dat zijn de leraren, de timmermannen, de verpleegkundigen en de mantelzorgers: allemaal mensen die zich keihard inzetten, maar de overstap naar elektrisch rijden gewoonweg niet kunnen betalen. Is het dan niet absurd dat zij die aanschafsubsidie moeten gaan betalen? Ik wil graag op dit punt een reactie van de Staatssecretaris.

Het subsidiëren van managers, dure leasebakken en autofabrikanten ten koste van de leraren en verpleegkundigen moet zo snel mogelijk stoppen. Als we willen dat er snel meer en betaalbare elektrische auto's komen, moeten we beginnen bij de autofabrikanten, zoals ook de heer Nijboer bepleit. Dan moeten we ervoor kiezen dat Nederland er, boven op de Europese regelgeving, voor zorgt dat er sneller minder vervuilende auto's op de weg komen, bijvoorbeeld door het onmogelijk te maken dat vervuilende auto's verzekerd worden. Kunnen we daarover nadenken?

Kan ook de Staatssecretaris daarover nadenken en iets in die richting met ons delen? Welke mogelijkheden hebben we? Is hij bereid om dit soort mogelijkheden te onderzoeken? Ik bedoel mogelijkheden om in dit land aanvullende eisen te stellen, boven op de Europese regels die we hebben, zodat we sneller minder vervuilende auto's op de weg krijgen, zonder dat we miljoenen subsidies weggeven die ten koste gaan van hardwerkende mensen in ons land. Voorzitter. De tweedehandsmarkt is al door velen genoemd. Nadat we eerst honderden miljoenen aan belastinggeld steken in het subsidiëren van hybride en elektrische auto's, zien we die auto's vervolgens naar het buitenland verdwijnen als ze na een paar jaar uit de lease komen. Hierdoor vissen de leraar en de verpleegkundige niet alleen achter het net bij de aanschafsubsidie, maar ook op de tweedehandsmarkt. Door concurrentie vanuit het buitenland is een schonere auto op de tweedehandsmarkt op dit moment gewoon nauwelijks verkrijgbaar. Vindt de Staatssecretaris het niet een enorme kapitaalvernietiging wanneer deze met Nederlands belastinggeld gesubsidieerde auto's naar het buitenland verdwijnen?

We hebben net ook al besproken dat we nu moeten wachten op de doorrekeningen, die over exact een maand komen. In het concept van het klimaatakkoord staat over mobiliteit het volgende: het onderzoeken van de mogelijkheden om de subsidie voor emissieloze auto's te koppelen aan een beperking op de export, waardoor auto's langer in Nederland beschikbaar blijven. Ik denk dat dat een goede denkrichting is. Ik heb eerder ook moties op het vlak van IenW ingediend om dit te stimuleren. Kan de Staatssecretaris ons vertellen welke mogelijke maatregelen hij voor zich ziet?

Tot slot, voorzitter. We willen dat meer mensen schoner gaan reizen. Dat is de inzet. Daarom kunnen we vandaag ook het openbaar vervoer niet links laten liggen. Want terwijl dit kabinet nog steeds de rijken en de autofabrikanten subsidieert en de benzine- en dieselrijders straft, is ondertussen de btw op de trein en de bus met 50% verhoogd. Hoe haalt dit zelfbenoemde groenste kabinet het in zijn hoofd om de leraar en de verpleegkundige te straffen door hen de toekomstige Teslataks te laten ophoesten en daarnaast ook nog eens het ov duurder te maken, terwijl het ov een duurzame vorm van vervoer is? Is de Staatssecretaris bereid om het geld van de aanschafsubsidie te steken in regelingen die schoner rijden en duurzaam vervoer voor een grotere groep bereikbaar maken en de btw-verhoging terug te draaien door het geld daarvoor te halen bij hen die het hebben? Bijvoorbeeld door het invoeren van een miljonairsbelasting, een idee dat mijn fractievoorzitter afgelopen weekend heeft gelanceerd. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank. Meneer Omtzigt, heeft u een interruptie of begint u aan uw betoog?

**De heer Omtzigt (CDA):**

Ik heb een vraag aan de heer Laçin. Hij noemt inderdaad nu een miljonairsbelasting en de Teslataks. Hoe kijkt de SP terug op het feit dat zij een bijtellingstarief van 11% destijds niet gesteund heeft? De bijtelling was 22% op normale auto's en de regering stelde 4% voor. Ik stelde toen samen met de heer Van Vliet 11% voor; dan heb je wel een stimulering, maar niet overmatig. Dat werd toen afgewezen.

**De heer Laçin (SP):**

Dat klopt. Het verbaast mij ook dat de heer Omtzigt hier zonet hele grote woorden gebruikte richting de heer Nijboer, want laten we even de context schetsen. Een paar maanden voordat dat amendement kwam – dat was voor het Belastingplan 2017 – heeft het CDA voor de Autobrief II gestemd; voor die miljoenenbelasting. Wij hebben daartegen gestemd. In april 2016 hebben wij tegen de Autobrief II gestemd. U heeft daarvoor gestemd. De heer Omtzigt kijkt heel moeilijk. Ik heb het hier voor me. U staat toch echt bij het groene vlakje van «voor».

(Hilariteit)

**De heer Laçin (SP):**

Er wordt gezegd dat ik niet de goede lijst voor me heb. Dat wist ik niet.

**De voorzitter:**

Voor wie dat niet ziet: de lijst die de heer Laçin laat zien, is geen stemmingslijst waarop je kunt zien wie voor of tegen heeft gestemd.

**De heer Laçin (SP):**

In april 2016 heeft de heer Omtzigt samen met de PvdA en de VVD en andere partijen die miljoenen Teslataks mogelijk gemaakt. Wij hebben tegengestemd. In lijn daarmee hebben wij een paar maanden later – in november was het volgens mij – ook tegen dat amendement van het CDA

gestemd, omdat wij een heel slecht idee niet iets minder slecht willen maken. Het blijft een slecht idee. We waren tegen en we zijn tegen. Wij zijn voor het afschaffen van die subsidies. We zijn er niet voor om ze een beetje bij te sturen. Dat is de lijn die wij hanteren en daar zijn we heel consequent in.

**De voorzitter:**

Tot slot de heer Omtzigt. Daarna kan hij beginnen met zijn termijn.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Het zat niet in het Belastingplan. Het zat in de wet die de heer Laçin net voorlas. Ik heb hier de samenvatting van de amendementen. In die wet zaten de amendementen van onder anderen Omtzigt en Van Vliet om de bijtelling te verhogen. Er zat geen enkel amendement in van de SP, noch om de Tesla-cap eruit te halen, noch om de bijtelling te verhogen, noch om enig ander ding te doen. Hier wordt achteraf een doelredenering toegepast, waarvan de heer Laçin – al zat hij toen niet zelf in de Kamer – weet dat die niet klopt, want de SP heeft geen enkel alternatief voorstel gedaan en had in ieder geval gewoon kunnen meestemmen om de schade te beperken. Hij mag het stenogram er rustig nog een keer op nalezen dat de SP dat niet gedaan heeft.

**De voorzitter:**

Tot slot de heer Laçin.

**De heer Laçin (SP):**

Ik wil niet gaan jij-bakken in mijn eerste debat in deze commissie.

(Hilariteit)

**De heer Omtzigt (CDA):**

Daar bent u zelf mee begonnen.

**De heer Laçin (SP):**

Nee, ik krijg een vraag van u en daar geef ik antwoord op. Dat lijkt me heel netjes. Zo doen jullie dat, neem ik aan, in deze commissie. Wat de heer Omtzigt zegt, klopt niet. Dat amendement is in november gekomen voor het Belastingplan 2017. Daarop hebben wij wederom tegengestemd om de redenen die ik net heb genoemd. Het klopt dat mijn voorganger op dit punt – althans de voorganger van mevrouw Leijten op dit punt, de heer Bashir – daar geen alternatieve voorstellen voor heeft gedaan. Had ik daar toen gezeten, dan had ik dat wellicht wel gedaan; dat is achteraf redeneren. Maar we hebben wel tegen die Autobrief gestemd. Dat is wel consequent. Wij wilden die miljoenensubsidie niet. U wel. U heeft die mogelijk gemaakt, zeg ik via de voorzitter. Wij niet. Die lijn houden wij vast en daarom pleiten wij nu ook voor het afschaffen van die subsidies. Wij pleiten ervoor om te gaan kijken naar de fabrikant, om daar een normering in te stellen, zodat ze gewoon veel sneller dan ze nu doen gaan komen met nieuwere en schonere modellen.

**De voorzitter:**

Laten we inderdaad niet gaan jij-bakken. Ik kijk ook naar de tijd, want ik heb ruim interrupties toegelaten en zo gaan we de eindtijd niet halen. Dus graag iets korter. Ik verzoek de heer Omtzigt om zich niet al te zeer uit de tent te laten lokken, maar te beginnen met zijn termijn.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Nee, voorzitter. Ik wil toch een tweede interruptie gebruiken.

De **voorzitter**:

Dat bedoel ik.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Het is het amendement op stuk nr. 20 geweest, van Omtzigt en Van Vliet. De SP heeft gewoon tegengestemd op dit wetsvoorstel. De SP heeft geen enkel alternatief voorstel ingediend om de autobelasting op enige andere manier in te richten. Dus het klopt gewoon niet wat de heer Laçin hier zegt.

De **voorzitter**:

Uw punt is helder. Ik geef de heer Laçin nu het laatste woord, als hij dat wil.

De heer **Laçin** (SP):

Ik kan het blijven herhalen, voorzitter. Wij zijn consequent. We hebben tegen de Autobrief II gestemd. We hebben tegen dat amendement gestemd, of dat nou in april of in november is ingediend. Wij wilden die subsidie niet. U wel. U heeft het mogelijk gemaakt, zeg ik via de voorzitter richting de heer Omtzigt. De heer Omtzigt lacht wel, maar hij heeft voor de Autobrief II gestemd. Ik niet.

De **voorzitter**:

Helder.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is, denk ik, de conclusie die we samen moeten trekken: het CDA heeft het mede mogelijk gemaakt en de SP niet.

De **voorzitter**:

Dat is helder. De heer Omtzigt laat zich niet uit de tent lokken en zou nu met zijn termijn moeten beginnen.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Het is heel bijzonder dat iemand achteraf de redenen geeft die toen niet gegeven zijn. Dat zie ik echt heel weinig. Ik zie het nu van de SP. De heer Laçin geeft nu redenen die toen niet op tafel lagen. Sterker nog, u stemde met alle groene maatregelen mee, inclusief de motie van Jan Vos om in 2025 alleen elektrisch te gaan rijden.

De **voorzitter**:

Nu wil de heer Laçin weer.

De heer **Laçin** (SP):

Uiteraard.

De **voorzitter**:

De heer Laçin tot slot en dan is het echt klaar.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Omtzigt maakt er een groot ding van dat wij voor vergroening zijn. Daar zijn we voor. Die motie van destijds streeft naar elektrische auto's in 2025 en bepleit dat in Europa. Als die motie vandaag zou worden ingediend, zou ik wellicht weer voorgestemd hebben. Het gaat om een streven, het gaat om ambitie en het gaat om een oproep aan het kabinet. Daar sta ik nog steeds achter. Sterker nog – voorzitter, daar sluit ik echt mee af – ik denk dat die motie dit kabinet zelfs vooruit heeft geholpen, omdat het nu voor 2030 is opgenomen. Ik vind dat dus een goede zet en ik ben blij dat wij destijds voor hebben gestemd.

**De voorzitter:**

Mevrouw Lodders dan nog.

**Mevrouw Lodders (VVD):**

Voorzitter, een korte interruptie. Al deze speeltjes richting elkaar uitspreken is hartstikke interessant, maar volgens mij gaat dit debat over de autobelastingen. Dat is iets wat mensen raakt. Ik hoop dat veel mensen dit debat volgen en zij hebben natuurlijk niks aan het over en weer gepingpong over een motie, een amendement of wat dan ook. Dus ik zou eigenlijk wel graag van de heer Laçin willen weten hoe hij aankijkt tegen de bpm.

**De heer Laçin (SP):**

Ik ben geen woordvoerder op dit punt. Ik begrijp dat mevrouw Lodders deze vraag stelt. Wij zijn uiteindelijk voor het afschaffen van de bpm, omdat we voor een bepaalde vorm van rekeningrijden zijn; betalen naar gebruik. Dat is voor uw partij een taboe. Dat weten we en dat hoor ik ook van uw collega Remco Dijkstra in elk debat dat ik met hem voer. Wij zijn uiteindelijk voor een systeem waarin betalen naar gebruik wordt ingevoerd, en waarin we de bpm gewoon niet meer gaan heffen.

**De voorzitter:**

Tot slot mevrouw Lodders en dan ga ik opnieuw naar de heer Omtzigt.

**Mevrouw Lodders (VVD):**

Het is heel gemakkelijk om het op die manier weg te schuiven, maar ik heb respect voor het feit dat het voor de heer Laçin zijn eerste debat in deze commissie is, dus ik zal daar niet verder op doorgaan. Het probleem dat wel bij dit algemeen overleg aan de orde zou zijn, is de verhoogde bpm-inkomsten aan de hand van een nieuwe meetmethode. Ik hoop dat de heer Laçin en de SP ook daarop kritisch zullen zijn.

**De heer Laçin (SP):**

Kritisch zijn wij altijd. Zo kent u ons, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dat klopt inderdaad. De heer Omtzigt begint aan zijn termijn.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Dank u wel. Er staan vandaag een aantal brieven op de agenda. Ik begin even met alle brieven die niet over elektrisch rijden gaan. De eerste gaat over het bezwaarschrift aangaande de btw-correctie. De Staatssecretaris schreef dat het om dik twee miljoen bezwaarschriften gaat. Voor een groot deel zullen dat ondernemers zijn geweest. Die moesten binnen zes weken gegevens aanleveren over kilometers die vijf jaar geleden gereden waren. Dat speelde in de zomer, na een uitspraak. Voor één ondernemer is zes weken een redelijke bezwaartermijn, maar als je een adviseur bent en je hebt honderden van deze ondernemers voor wie je een bezwaar moet indienen, dan is zes weken géén redelijke termijn. De Staatssecretaris wil voor de fase na het arrest van de Hoge Raad afspraken maken met adviseurs, want ook de Belastingdienst is gebonden aan een termijn, namelijk zes maanden na het arrest. Kan er bij zulke grote aantallen voor beide partijen niet gewoon meer tijd zijn? Op deze manier kom je op een onredelijke manier van mensen af die bezwaar maken. Het gaat hier om de btw-correctie voor het privégebruik van zakelijke auto's. Voorzitter. Als tweede de Ing. Dit proces ging wel erg snel. De evaluatie kwam op 19 oktober en er was feitelijk geen tijd voor een goede afweging. Hoe gaat de Staatssecretaris dat in de toekomst voorkomen? Is CO<sub>2</sub> nu de enige afweging geweest voor het niet verlengen van de regeling, of heeft fijnstof ook een rol gespeeld?



In mijn reactie op de WLTP-test sluit ik me even aan bij de eerste twee sprekers. Ik ben wel benieuwd waar die grote stijging van de bpm precies vandaan komt. Gaat de bpm niet pijlsnel omhoog? En hoe kunnen we dat goed borgen?

Voorzitter. Bij de parallelimport kom ik op een punt dat nog niet aan de orde is geweest. Dat is namelijk de btw. We doen een poging om voor een auto die geïmporteerd wordt, de bpm nog te heffen. Veel collega's hebben daarover iets gezegd. Maar en passant geeft de Staatssecretaris toe dat, als je een tweedehandsauto in Duitsland koopt, de btw natuurlijk in Duitsland is betaald en niet hier betaald wordt. Dat scheelt op een gemiddelde auto gewoon 21% van de waarde van de inkoop. Als die auto hier was verkocht, dan was dat geld gewoon in de Nederlandse schatkist terechtgekomen. Is de Staatssecretaris bereid om eens een schatting te maken van wat daarin het totale verlies is? Want onze voorzichtige schatting is dat dat dan in de honderden miljoenen loopt.

Ik ben benieuwd of de aanpak gaat werken. Ik heb er al vaak vragen over gesteld en ik heb de collega's daar gelukkig over gehoord. Ik ben eigenlijk benieuwd of de Staatssecretaris ons over een halfjaar of driekwart jaar een brief wil schrijven met een eerste korte tussenevaluatie van de vraag of zijn maatregelen enig effect sorteren of niet. Het zal wel zoeken blijven, maar het is natuurlijk bizar dat we in een richting gaan waarin bijna de helft van de auto's straks geïmporteerd gaat worden. Dat heeft niks met de markt te maken, maar alles met fiscale arbitrage.

Dan meld ik maar even als bruggetje dat ik persoonlijk echt wel vrees dat wij de komende jaren diesels uit Duitsland gaan importeren en elektrische auto's gaan exporteren naar de rest van Europa. Dat kan echt niet de bedoeling zijn van onze milieubelastingen. Sterker nog, we zien nu al dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van onze auto's niet meer daalt. Kan de Staatssecretaris met een plan komen om ervoor te zorgen dat er geen extra import van diesels uit Duitsland plaatsvindt? Daarbij is enige urgentie, omdat die diesels daar eigenlijk allemaal uit een aantal binnensteden en van een aantal wegen geweerd gaan worden.

Dan kom ik bij de elektrische auto's. Een ton CO<sub>2</sub>-besparing kost volgens de Staatssecretaris € 1.700 en inderdaad, op dit moment kost een ton CO<sub>2</sub> € 23 of € 24 op de markt. Dat betekent dat het 80 keer zo duur is om CO<sub>2</sub>-besparing via auto's te doen, in vergelijking met de situatie waarin je het gewoon uit de markt zou opkopen. Dat laatste is overigens niet de methode die ik voorsta, maar het geeft wel iets aan. De vraag is of dit doelmatig is. Dat heeft ook GroenLinks al gezegd. Ik zou daar graag een klip-en-klaar antwoord op willen hebben. Ik zeg tegen de Staatssecretaris dat ik dat antwoord misschien wel via de Rekenkamer wil. Zou de Staatssecretaris eens aan de Rekenkamer willen voorleggen of het huidige beleid ter subsidiëring van elektrische auto's doelmatig is? Dat gaat over het beleid van vorig jaar en het beleid van dit jaar. Zou de Staatssecretaris daarover een spoedadvies willen vragen en dat over vier of vijf weken aan de Kamer willen voorleggen, zodat we met z'n alleen eens kunnen kijken of dit doelmatig is? Dan zeg ik erbij: als het beleid niet doelmatig blijkt, dan zie ik bij dat advies ook graag suggesties hoe het wel doelmatig zou kunnen zijn. Laat ik helder zijn. We zullen toe moeten naar een elektrisch wagenpark. Het is prima om daarvoor wat prikkels in te zetten, maar geen prikkels die in de tienduizenden euro's per auto lopen.

Bij de doorrekening zou ik graag willen weten hoeveel CO<sub>2</sub> een elektrische auto per kilometer uitstoot. Dat lijkt een technische vraag, maar in de eerdere berekeningen was dat gewoon de hoeveelheid CO<sub>2</sub> die gebruikt wordt voor het opwekken van elektriciteit. Is dat nu in één keer nul geworden omdat we van «wheel» naar «tail» zijn gegaan? Dat lijkt ik een beetje uit de stukken op te maken. Wie heeft dat dan bedacht?

Dan heb ik een vraag gesteld waarop ik geen antwoord kreeg. Is er enig ander model dat er meer dan 100% naast zit in de voorspellingen? Want het CARbonTAX-model zat er meer dan 100% naast bij het aantal

verkochte elektrische auto's. Ik ken dergelijke modellen niet, maar misschien zijn ze er en wat doe je als een model er meer dan 100% naast zit? Dat zeg ik maar even als econometrist.

Tot slot zou ik eigenlijk graag alvast mondeling een antwoord willen hebben op een aantal vragen die ik samen met collega Lodders heb gesteld over hoe de belastinguitgaven voor elektrische auto's zich verhouden tot de Startnota van dit kabinet. Dat is het ijkpunt waar we aan gehouden zijn en ik ben eigenlijk heel benieuwd hoe dat eruitziet. Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Ik geef het woord aan de heer Van Weyenberg.

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

Dank u wel, voorzitter. Een aantal agendapunten. Om te beginnen de parallelimport.

Nee, ik heb geen interruptie voor de heer Omtzigt. Ik zie het: de teleurstelling druipt ervan af. Voorzitter, ik zeg sorry tegen Pieter. Als hij het de volgende keer van tevoren aangeeft, dan ben ik graag bereid.

Voorzitter. De parallelimport stijgt fors, zeker uit Duitsland. Daarbij is het beeld dat er toch regelmatig sprake is van fraude, met die erin gezette en daarna weer eruit gehaalde kapotte deur waardoor het een schadeauto zou zijn. De Staatssecretaris heeft daar nu een nieuw model voor. Ik zou hem toch willen vragen nog wat nader toe te lichten waarom hij er nu echt vertrouwen in heeft dat dat werkt. Ik kan me namelijk herinneren dat de vorige Staatssecretaris eigenlijk heel somber was over wat je wel en niet bij de grens hieraan zou kunnen doen. Opnieuw in het kader van verwachtingenmanagement zie ik graag zo'n toelichting, zodat ik weet wat we er wel en misschien ook wat we er niet van kunnen verwachten. Collega Omtzigt stelde daarbij in het bijzonder de vraag over Duitse diesels, nu er een nieuw Duits beleid is. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen om in de beantwoording dan ook iets te zeggen over die inruilpremie die in Duitsland is ingevoerd. Daar kun je een oude diesel inruilen. Dat zou wellicht een reden zijn waarom er toch minder naar Nederland komen. Ik ben nieuwsgierig of hij dat wil meenemen in de beantwoording. Voorzitter. Er komt een toeslag op de motorrijtuigenbelasting van 15% voor oude en vervuilende op diesel rijdende personenvoertuigen en bestelvoertuigen die een fijnstofuitstoot hebben van meer dan 5 mg/km. Die toeslag zou al in januari van dit jaar worden ingevoerd, maar door uitvoeringsproblemen is dat uitgesteld tot op z'n vroegst 1 januari 2020. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen of hij nu op koers is om 1 januari 2020 te halen, want ik denk dat het ook voor de luchtkwaliteit heel belangrijk is, in het bijzonder in onze binnensteden.

Voorzitter. Ten derde. Collega Bruins stelde de vraag of we de youngtimer-regeling wat zouden kunnen aanscherpen en of we tegelijkertijd misschien ook elektrische auto's van bijvoorbeeld vijf jaar oud van die regeling gebruik zouden kunnen laten maken, om op die manier te kunnen ondersteunen dat die meer in de tweedehandsmarkt komen. Dat laatste is ook van belang voor particulieren, zoals door velen hier is aangehaald. Ik zou daarop graag een reactie van de Staatssecretaris willen hebben. Ik vond dat een interessante gedachte.

Voorzitter. Dat brengt mij tot slot bij de fiscale behandeling van de elektrische auto. Wat mijn fractie betreft heb je daarbij eigenlijk drie uitgangspunten. Om te beginnen hebben we twee heldere doelen. Het eerste is de opgave van de CO<sub>2</sub>-reductie die de mobiliteit volgens het klimaatakkoord moet leveren. Het tweede is het streven om uiterlijk in 2030 alleen nog nulmissie-auto's te verkopen.

Het ideale antwoord van mijn fractie is aan de ene kant meer Europees bronbeleid, tot en met Europese verkoopverboden. Alleen daarmee red je het natuurlijk niet, want als ik kijk naar waar Europa nu staat, dan zal dat

nooit genoeg zijn om deze doelen te halen. Ik wil de Staatssecretaris elke dag wel vragen om in Europa te blijven vechten voor meer ambitie op dat vlak, maar alleen daarmee gaan we het niet redden. Het tweede antwoord is natuurlijk de invoering van rekeningrijden. Het is geen geheim dat mijn fractie dat op lange termijn als een oplossing ziet, ook omdat de belastinggrondslag natuurlijk überhaupt wordt uitgehold naarmate we meer naar nulemissie-auto's gaan. Voor dat laatste streven proef ik in deze Kamer brede steun en je zult dus iets nieuws moeten bedenken. Ik denk dat betaling naar gebruik of rekeningrijden daarin een goede rol kan vervullen, zodat je het gebruik en niet het bezit belast. En wat mij betreft is dat nog steeds het ideale instrument voor die drie doelen: je wilt kunnen doorrijden en de files aanpakken, je wilt wat doen aan CO<sub>2</sub>-uitstoot en je wilt de luchtkwaliteit verbeteren.

Voorzitter. Het is helder dat het dossier van de fiscale ondersteuning van elektrische auto's belast is door het verleden. Veel collega's zeiden dat terecht. De Mitsubishi Outlander bleek eerder een wolf in schaapskleren, oftewel een vervuiler in een groene broek, vooral omdat in de praktijk bleek dat al die zakelijk rijders ze niet elektrisch bijlaadden, maar dat ze gewoon bij de pomp stonden te tanken. Dan schiet het natuurlijk niet op. Nu er steeds meer «minder dure» elektrische auto's – laat ik het zo formuleren – op de markt komen, worden er echt concrete stappen gezet. Per 1 januari is er die cap op € 50.000. Ook de MIA en de VAMIL zijn veranderd: per 2019 is de hoogte van het voordeel van elektrische personenauto's verlaagd en is de aftrek voor plug-inhybrides zelfs helemaal vervangen. Dat lijkt mij verstandig. Is dat genoeg? Nee. Tegelijkertijd zul je wel ondersteuning moeten blijven geven om die stappen te zetten. De heer Snels had het wat mij betreft terecht over het feit dat je bij nieuwe technologie soms de beweging moet ondersteunen, om ook de pioniers te helpen.

In het concept van het klimaatakkoord zie ik een aantal goede dingen. Ik zeg maar eerlijk dat ik vind dat het hier in het debat soms wel heel erg makkelijk en heel erg van «grote passen, snel thuis» gaat. Want wat daar in het akkoord gebeurt, is volgens mij iets wat ook veel collega's eigenlijk gewoon willen: namelijk wél zorgen dat we die doelen rond de stap naar nulemissie-auto's in 2030, minder uitstoot en een betere luchtkwaliteit halen. In dat akkoord staan gewoon concrete voorstellen: dat de bijtelling inderdaad wordt verhoogd, dat er een aanschafsubsidie komt op auto's van maximaal € 40.000, waarbij het doel is om juist ook die tweedehandsmarkt te ondersteunen. Ik heb in mijn hele leven nog nooit een nieuwe auto gekocht en de verwachting is – ik kijk ook naar de Staatssecretaris – dat een aankoopsubsidie ertoe leidt dat die auto later als tweedehandsauto ook goedkoper wordt. Want ik ben het met iedereen eens dat het doel moet zijn dat elektrisch rijden betaalbaar wordt voor particulieren, en niet alleen in de lease, en dat het betaalbaar wordt in de tweedehandsmarkt.

Ik vind dat er in de kabinetsbrief nog een aantal interessante zaken staan over de vraag of het niet nog goedkoper kan. Ik ben het met iedereen eens – voorzitter, dan ben ik klaar – dat we in het verleden heel moeilijk hebben kunnen ramen en dat het dus heel goed is om hier de vinger aan de pols te houden. Niemand hier wil een cent meer uitgeven dan nodig is, maar die doelen staan voor mijn fractie wel voorop. Ideeën als een verbod op verkoop, ook nationaal, en het bijsturen als blijkt dat de accu's sneller grotere afstanden aankunnen – dan hoeft je minder te ondersteunen – zijn fantastisch nieuws, zou ik zeggen.

**De voorzitter:**

Dank. De heer Nijboer heeft nog een korte interruptie en daarna gaan we schorsen.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Zoals u mij kent, voorzitter. Ik heb een vraag over wat er nou precies is afgesproken in de coalitie. Zijn al die maatregelen die in het klimaatakkoord staan ten aanzien van de autobelastingen nou afgesproken? Gaat dat nu gebeuren? Want ik hoor dat de heer Van Weyenberg daar heel blij over is en dat hij zegt: dit gaat gebeuren en waarom moedigt de rest mij niet aan? Maar ik heb het nooit zo begrepen. Zijn die maatregelen nu afgesproken?

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

In de kabinetsreactie staan een paar dingen. Het eerste is dat die doelen, van zowel die CO<sub>2</sub> als dat streven naar 100%, volgens mij niet ter discussie staan. De ideeën van de mobiliteitstafel zijn heel interessant, maar worden nu wel doorgerekend. Als nu zou blijken dat je met minder fiscale ondersteuning de doelen ook haalt, als zo meteen blijkt dat die accu's bijvoorbeeld zoveel sneller beter worden dat je daardoor met minder subsidie toe kan – ik weet dat collega's Omtzigt en Lodders daar vragen over hebben gesteld – dan is dat fantastisch. Er is in die kabinetsreactie ook een aantal alternatieve maatregelen toegevoegd om te laten doorrekenen, bijvoorbeeld dat je nationaal gewoon strengere dingen vraagt aan de fabrikanten. Het lijkt me best ingewikkeld of dat kan, maar ik vind dat natuurlijk wel een hele interessante denkrichting. In de doorrekening vind ik het ook interessant om te kijken of je het in plaats van die bijtelling op een andere manier kan doen met een aanschafsubsidie. Het meest interessante of voor mij misschien wel meest verrassende idee dat werd ingebracht, en dat nu gelukkig in de brief staat, is of je misschien bijvoorbeeld een deel zou kunnen betalen door de vliegbelasting verder te verhogen. Dat laten we nu allemaal doorrekenen, en op basis daarvan maken we de definitieve keuzes. Maar de doelen staan, er is een basispakket dat wordt doorgerekend en dat ik heel interessant vind, en daarbij zijn een aantal modules geformuleerd die ook nog worden doorgerekend. Daarna nemen we de definitieve besluiten.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Dan had ik het dus toch goed begrepen: er ligt een hele batterij aan voorstellen en die worden doorgerekend, maar uiteindelijk is de vraag wat daarvan terechtkomt. Dat is natuurlijk de grote vraag. Wij hebben hier met z'n allen zorgen over wat er is doorgesloten. De heer Omtzigt zei daar al wat over. De heer Van Weyenberg zei er van alles over en die zegt vervolgens: waarom zijn ze niet blij? Ik wil dat er nú voorstellen komen om wat te doen aan de ergste misstanden en de gaten waar het fiscaal helemaal leegloopt, te dichten. Die voorstellen liggen er niet. Ergens op een onderhandelingstafel liggen allemaal varianten, maar dat is heel wat anders.

De **voorzitter**:

De heer Van Weyenberg tot slot.

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

Dat is onjuist en dat weet de heer Nijboer ook. Ik noemde zelf een aantal zaken die zelfs al zijn ingegaan, zoals de aanscherping in de MIA en de VAMIL voor zakelijk rijders, en de cap van € 50.000. Binnen vier weken ligt er hier een doorrekening van het ontwerp van het klimaatakkoord. Er ligt een heel pakket maatregelen van de mobiliteitstafel met heel veel draagvlak. Volgens mij waren alle partijen hiermee akkoord, en er ligt een aantal specifieke aanvullingen of het misschien op een andere manier nog slimmer kan, of het misschien nog goedkoper kan. Dus volgens mij wordt de heer Nijboer op zijn wenken bediend, tenzij hij zegt: ik wil eigenlijk niet wachten op die doorrekening van het Planbureau voor de Leefomgeving. Maar dat lijkt mij heel onverstandig. In die plannen van de klimaattafel en

de mobiliteitstafel zitten ook een heel aantal aanscherpingen van de fiscale facilitering en ik heb hier niemand horen zeggen: dat gaat mij te ver.

**De voorzitter:**

De heer Laçin wil nog iets zeggen. Ik kijk even naar de tijd, want we gaan in een tijdperk komen. Weegt u allemaal even goed af of uw interruptie echt nodig is, anders komt er geen tweede termijn en dat wilt u niet.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Als je ons dat individueel laat toetsen, dan weet je wel wat de uitkomst is.

**De voorzitter:**

Nee, dat is ook een beetje eigen verantwoordelijkheid. Dit is een beetje liberaal sturen.

(Hilariteit)

**De heer Omtzigt (CDA):**

Dat liberalisme werkt niet, hè?

**De heer Laçin (SP):**

Bij mij niet.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Dat laissez-fairegedoe.

**De heer Laçin (SP):**

Als u ons gewoon de vrije hand geeft, voorzitter, dan lossen wij het, denk ik, zelf wel op.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Communistische spreektijd, voorzitter,...

**De voorzitter:**

Kort, de heer Laçin.

**De heer Laçin (SP):**

We hebben alle tijd. Ik heb een korte vraag, voorzitter. Als enige partij van de huidige coalitie heeft D66 destijds bij de Autobrief II de enige juiste keuze gemaakt en tegengestemd. Dat is heel goed. Ik verwacht eigenlijk dezelfde kritische houding van D66 ook bij het ontwerp van het klimaatakkoord. Vooral op het punt dat ik al eerder heb aangehaald, namelijk dat we die mensen die de omslag naar elektrisch rijden niet kunnen maken, gewoonweg omdat het ook met die aanschafsubsidie te duur is, gaan straffen en dat we de accijns op benzine en diesel gaan verhogen. Vindt D66 het een goed en rechtvaardig plan om mensen te straffen die die omslag niet kunnen maken?

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

Ik geloof dat ik wel om iets andere redenen tegen de Autobrief heb gestemd dan de collega's van de heer Laçin. Dat zeg ik er eerlijk bij. Ik ga dat klimaatakkoord en de doorrekening straks beoordelen op de doelen, maar ook op de vraag of het effectief genoeg is om te zorgen dat juist particulieren met een tweedehandsauto die niet de prijs heeft van een Tesla in de komende tien jaar de stap naar elektrisch kunnen gaan maken, en op de vraag of we niet oversubsidiëren waar dat niet nodig is. Die twee toetsstenen mag u mij aanrekenen. Maar waar u eigenlijk zegt dat u dat al opgegeven heeft, denk ik dat dat perspectief wel mogelijk is. Overigens vind ik de variant om een deel van de bpm of de innovatietoeslag niet te

doen en dan het vliegverkeer zwaarder te belasten, ook nog heel interessant. Dus volgens mij zit daar veel moois in het vat.

**De voorzitter:**

Dank, dan ga ik zo een kwartier schorsen. Even het volgende. Er zijn veel vragen gesteld. Mijn voorstel is om de Staatssecretaris zo meteen even te laten uitpraten en hem niet bij elk antwoord dat u krijgt gelijk te interrumperen, anders gaan we de eindtijd niet halen en is er geen tweede termijn. Mevrouw Lodders laat zich verontschuldigen in verband met een ander debat.

De vergadering wordt van 15.03 uur tot 15.22 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Als iedereen wil gaan zitten, dan gaan we beginnen met de eerste termijn van de Staatssecretaris. Ik wil de Staatssecretaris verzoeken om even de opbouw van zijn betoog neer te leggen en ik wil de leden verzoeken om nu discipline te gaan betrachten, want anders gaan we 16.30 uur niet halen.

Er zijn veel vragen gesteld. Dat betekent dat we niet vraag op vraag gaan stellen, maar dat we vooral de Staatssecretaris aan het woord laten, die om te beginnen zal vertellen hoe hij zijn betoog zal opbouwen. Gaat uw gang.

**Staatssecretaris Snel:**

Zeker. Dank u wel, voorzitter. Laat ik meteen maar beginnen met de blokjes die wij hebben geprobeerd samen te stellen. Allereerst zal ik zo meteen wat vertellen over de parallelimport en de daarover gestelde vragen. Daarna komt het, denk ik, dikste blokje: over alles wat gaat over het stimuleren van elektrisch rijden of semi-elektrisch rijden. Dan hebben we nog een aantal vragen omtrent de bpm. Er waren eigenlijk twee ideeën: hoe is de algemene ontwikkeling rond de bpm-ontvangsten en hoe zit het met die omgang van het ene validatiemodel naar het andere? Daarop heb ik, als het goed is, een aantal antwoorden voorbereid. Dan, zoals te doen gebruikelijk, noemen we het vierde blokje het blokje overig. Dat betreft alle andere autovragen die u nog had en waarop ik hopelijk een antwoord kan formuleren. Dus dit zijn de vier blokjes.

Misschien kan ik beginnen door in het algemeen te zeggen dat uit de eerste termijn van uw Kamer weer helder is geworden dat het onderwerp van de autobelastingen, en van auto's in zijn algemeenheid, veel discussies, emoties, meningen en heel veel cijfermateriaal oproept. Ik heb soms de neiging om een aantal cijfers die ik heb gehoord, te verbeteren. Het zit er soms een factor tien naast of zo. Tegelijkertijd weet ik dat ik als ik daarmee begin, weer een andere bron terugkrijg en we in een cijfergevecht terechtkomen. Dus ik zal proberen me in te houden en zal bilateraal nog wel tegen deze of gene zeggen dat een aantal cijfers niet helemaal juist waren. Maar dat maakt niet uit.

Dit om te beginnen. Ik zeg meteen dat het ook niet raar is dat er veel vragen zijn. Toen ik nakeek wanneer het laatste AO over de autobelasting was geweest, bleek dat al meer dan drie jaar geleden te zijn geweest. Er is natuurlijk veel heen en weer gesproken en gedaan, maar een echt AO over autobelasting in zijn algemeenheid was alweer een aantal jaar geleden. Gezien de tijd – we hebben nog een uur – zal ik proberen vooral de beleidslijnen te geven waarmee we bezig zijn. Ik kan me voorstellen dat er soms wat meer precieze vragen zijn, bijvoorbeeld over welke modellen van Kia het precies betreft, maar ik kan me voorstellen dat, als we te veel in die techniek terechtkomen, ik dan zeg: zullen we daar anders nog een schriftelijk rondje over doen? Dat kan het debat misschien wel wat bespoedigen. Al was het maar, voorzitter, omdat ik lang niet zoveel modellen uit mijn hoofd ken als sommige Kamerleden.

Dit was even vooraf. Laat ik maar snel beginnen met de parallelimport. We hebben hierover inderdaad al een keer eerder in een vragenuurtje gesproken. Ik denk dat het goed is om te zeggen dat parallelimport op zich een normaal verschijnsel in een interne markt is. De mensen mogen kiezen welke spullen ze kopen. Dat is op zichzelf niet verkeerd. We zijn dus als kabinet niet tegen parallelimport an sich, maar we willen er wel voor zorgen dat er in ieder geval een gelijk speelveld is. Importauto's moeten dus fiscaal niet gunstiger worden behandeld dan auto's op de binnenlandse markt. Wij beseffen ook dat het gelijke speelveld eigenlijk continu onder druk staat.

Zoals we weten, is er een praktijk ontstaan waarbij er een soort incentive was om soms tot een combinatie van importeur/taxateur te komen om de prijs van het voertuig zo laag mogelijk te houden, zodat er minder bpm over moest worden betaald. Nederlanders hebben dat in zich. Als je ergens je best kunt doen om de belastingprijs naar beneden te krijgen, dan wordt de creativiteit groot; soms zelfs zo groot dat die over de wettelijke grenzen heengaat. En dan wordt het natuurlijk tijd voor ons om in te grijpen. Dat was wel een doorn in het oog.

De heer Omtzigt heeft daarover een jaar geleden vragen gesteld en gezegd dat we daar echt wat aan moesten doen. We zijn toen bezig gegaan om te kijken wat we konden bedenken. Dat was nog niet zo gemakkelijk, omdat we allerlei Europese regels hebben, bijvoorbeeld rond de interne markt. Je kunt niet zomaar allerlei dingen verbieden, maar waar men echt over de grenzen van de wet heengaat, kunnen we wel wat doen.

Daarvoor hebben we nu een soort oplossing gekozen waarover een aantal vragen waren. Er werd gevraagd of die oplossing gaat werken en of de Staatssecretaris er misschien nog iets meer over kan vertellen. In een nutshell is het systeem als volgt. Het is nu zo dat je een auto kunt importeren. Daar wordt een waardebeoordeling van gegeven, je krijgt een kenteken en je gaat ermee rijden. Dan kan het nog steeds zo zijn dat, terwijl je als aankoper van die auto allang rondrijdt, er achter jouw rug om – soms weet je het wel, maar vaak ook niet – nog steeds een discussie is over de waardebeoordeling van de auto en er bezwaren zijn ingediend. Als er uiteindelijk een andere taxatie wordt vastgesteld dan de taxatie van bijvoorbeeld de Belastingdienst, is er niet alleen een verrekening, maar moeten er ook allerlei proceskosten betaald worden. Dit gebeurt niet een beetje, dit gebeurt massaal. Sterker nog, dit gebeurt massaal door een vrij klein aantal personen die zich hiermee bezighouden en die echt alles op alles zetten om zo veel mogelijk taxaties te vinden die anders zijn dan uiteindelijk wordt besloten.

Deze prikkel is natuurlijk niet goed. Wat we met de nieuwe opzet proberen te doen, is het volgende. Een auto wordt geïmporteerd, maar voordat die auto de weg op kan, moet eerst de fiscale behandeling en dus de taxatie helemaal rond zijn. Dat kun je doen op het moment dat je toch al bij de RDW bent, wanneer de auto wordt gekeurd om toegelaten te worden tot de Nederlandse markt. Denk dan aan een voorbeeld als: er komt een auto binnen, wij weten via de VIN-kenmerken van zo'n auto keurig wat er allemaal in zit, bijvoorbeeld een airconditioning, maar toch zie je dan dat mensen handig denken te zijn en dan zo'n dingetje afplakken zodat het lijkt alsof er geen airconditioning is. Nou, dat kan bij de RDW gecontroleerd worden. Als blijkt dat het verkeerd is, zeggen die «dat is geen schade» of «hier zit geen beperking aan» en dan wordt er een taxatie opgemaakt. En pas als de taxatie, inclusief de bezwaarperiode, is afgerond, kan die auto de weg op met een kenteken en is het ook fiscaal klaar.

Het voordeel hiervan is dat je niet achteraf nog eens een keer bezwaar kunt maken. Het nadeel daarvan – of misschien is dat juist ook het goede ervan – is dat we alle auto's vooraf onderhevig gaan maken aan deze

keuring, inspectie en waardebeoordeling, terwijl dat nu maar voor een deel van de auto's en achteraf geldt.

Ik heb gezegd dat dit onze bedoeling is. Dat willen we dus gewoon per 1 januari van het komend jaar inregelen. We zijn nu bezig met de RDW om het vorm te geven. Die gesprekken zijn bemoedigend. We denken dus dat we het kunnen, omdat die keuringen er nu al zijn. Kunnen we helemaal uitsluiten dat er toch weer handige trucjes worden verzonden of dat er toch weer ergens in de bezwaarfase iets geprobeerd wordt? Nee, niet helemaal, maar het gaat natuurlijk enorm uitmaken dat de auto pas de weg op kan als de taxatie is afgerond. En iedereen die een auto wil verkopen, wil natuurlijk graag dat die auto uiteindelijk wel kan rijden, want anders heeft de klant er weinig aan.

Het heeft ook een voordeel voor de taxateurs die goed zijn in hun vak, zeg maar de echt bonafide taxateurs. Die willen zo snel mogelijk een taxatierapport hebben dat ook door de RDW en de Belastingdienst, indirect, wordt goedgekeurd. Die auto's kunnen sneller de weg op en worden sneller verkocht. Kortom, hiermee zetten wij de goede incentives neer voor de juiste taxatiewaarde en geven we de keuringsexperts meteen de ruimte om de auto niet alleen technisch te keuren maar ook van een waardebeoordeling te voorzien. Daarmee hopen we door de aanpassing van het toezichtstelsel een hoop af te vangen. Dat is het idee. De prikkels zijn goed. We hebben er hoge verwachtingen van. Ik was toevallig begin deze week in Maastricht, waar het onderdeel van de Belastingdienst zit dat de bpm doet en dus met al deze grappen en grollen te maken krijgt. Die verwachten hier ook veel van. En natuurlijk gaat het in goed overleg met de RDW, want zij zijn uiteindelijk ook belangrijk.

Dit met betrekking tot de parallelimport en wat we doen. Het zijn inderdaad grote getallen. Nog even heel snel: het gaat niet om een kwart miljoen auto's van tien jaar of ouder, zoals de heer Nijboer zei. Het is minder. De totale parallelimport is inmiddels inderdaad iets meer dan 200.000, maar die zijn niet allemaal meer dan tien jaar oud. Grofweg is ongeveer 10% hiervan meer dan tien jaar oud, dus dat is niet meer dan een kwart miljoen, maar een stuk minder. Dat wou ik toch even zeggen, maar ik zou het verder niet over cijfers hebben.

Ik denk dat ik daarmee de vragen heb beantwoord. Misschien nog een beetje indirect is de vraag over de Duitse diesels. Ik zeg inderdaad dat we met dit systeem een aantal fraudegevallen kunnen voorkomen, maar het zou natuurlijk best nog steeds een heel aantrekkelijke regeling kunnen zijn om Duitse diesels naar Nederland te halen. Het is inderdaad zo dat diesel in Nederland over het algemeen niet zo populair is en waarschijnlijk ook niet zal worden, omdat je namelijk ontzettend veel bpm en mrb op dieselauto's betaalt. Dat is de reden waarom deze auto's op dit moment niet massaal naar Nederland komen. Omdat die incentives niet anders zijn, verwachten we ook niet dat er opeens een heel grote vlucht van Duitse diesels naar Nederland komt. Het kan natuurlijk best zijn dat er wel iets van een markt ontstaat, omdat mensen het mooie auto's vinden of wat dan ook, maar wij verwachten niet dat dat massaal zal gebeuren. Ik heb vorige keer in een debat ook gezegd dat ik samen met mijn collega van IenW de importstromen blijf volgen. Dit is onze verwachting, maar we willen het goed in de gaten houden, zodat we zo nodig maatregelen kunnen nemen. En nogmaals, het is EU-rechtelijk niet zomaar toegestaan om allerlei belemmeringen in die stroom op zichzelf in te stellen. Als iemand zegt «het maakt niet uit wat het kost, ik wil het heel graag hebben», is het in de interne markt heel moeilijk om te zeggen dat het niet mag. Datzelfde geldt overigens vice versa. Als je auto's wilt exporteren vanuit de interne markt, is het ook niet zo gemakkelijk om te zeggen «dat is allemaal heel mooi, maar dat mag niet». Maar goed, het belangrijkste is dat we niet verwachten dat dit massaal gaat gebeuren.

De heer Van Weyenberg had nog een vraag, die ik hier niet bij zie zitten, maar misschien komt die nog later in het setje. Hij vroeg of die Duitse



omruilbonus nog iets uitmaakt. We verwachten inderdaad niet alleen dat de vraag vanuit Nederland niet massaal zal toenemen, maar voor zover we het overzien, verwachten we ook niet dat het aanbod opeens heel grote vormen zal aannemen. Ik zal kijken of ik er later of in de tweede termijn nog iets over kan zeggen, maar dat is in ieder geval de stroom omtrent die parallelimport. Dan kom ik bij het volgende blokje.

**De voorzitter:**

Eens even kijken. Eén vraag over de parallelimport?

**De heer Omtzigt (CDA):**

Eén vraag die ik gesteld heb, maar die niet beantwoord is. Dat is de vraag of er in het volgend voorjaar een tussentijdse evaluatie van deze maatregelen gegeven kan worden. Want we willen weten of ze een beetje effectief zijn. Dat hoopt iedereen hier.

**Staatssecretaris Snel:**

Sorry, voorzitter, dat had ik inderdaad nog kunnen zeggen. Ja, zoals bij elk nieuw beleid geldt natuurlijk dat we op het moment dat we het doen, willen weten of het werkt, zeker bij deze maatregelen. Normaal gesproken gebruiken we daar ongeveer minimaal een halfjaar voor, omdat we het anders nog niet weten. Niet alleen wij moeten het weten, maar ook de andere kant. Ik denk dat als we er een halfjaar mee aan de slag zijn, dat een prachtig moment is om erover aan de Kamer te rapporteren. Dan hebben we er iets meer zicht op.

**De voorzitter:**

Dit was de parallelimport. Zijn er nog meer vragen over de parallelimport? Zie dit niet als een uitnodiging. De heer Nijboer nog en dan de heer Bruins. Daarna gaan we door naar elektrisch rijden.

**De heer Nijboer (PvdA):**

De Staatssecretaris begon zelf over die cijfers. Er staat toch in de stukken dat er 255.208 auto's parallel geïmporteerd zijn in 2017? Die zijn natuurlijk niet allemaal ouder dan tien jaar; een deel daarvan is ouder dan tien jaar. Wellicht is daar het misverstand uit ontstaan.

**Staatssecretaris Snel:**

De heer Nijboer zegt het nu perfect.

**De heer Nijboer (PvdA):**

Maar dat is toch veel? Dat is toch een probleem? Dat gaat toch om een kwart miljoen auto's?

**Staatssecretaris Snel:**

Daar ging de discussie niet over. Wat ik zei, is dat we in zijn algemeenheid in principe niets tegen parallelimport hebben. We zien alleen wel dat het om allerlei redenen – daar hebben we het al uitgebreid over gehad en daar zullen we het zo meteen ook nog over hebben – een behoorlijke toename is. Sterker nog, volgens mij is het een vervijfvoudiging als je naar een aantal jaren terug kijkt. Je ziet het echt oplopen. Uit mijn hoofd: in totaal worden ongeveer meer dan 2 miljoen auto's aangeschaft en inmiddels betreft meer dan 10% daarvan parallelimport. Dat is dus echt iets waar we op moeten letten. Een deel van de reden van de aantrekkelijkheid zat in het feit dat je met die schadeauto's een heel groot voordeel kon hebben met betrekking tot de bpm. Dat ontwikkelt die markt dus. We denken dat we door de maatregelen die we nu nemen, een groot deel van deze stroom van schadegevallen tegenhouden, omdat die straks allemaal langs een keuringsstation gaan in plaats van dat dat bij een van de zoveel

auto's achteraf gebeurt. Maar het zal nu eenmaal zo zijn dat er iets van parallelimport blijft bestaan.

**De voorzitter:**

Het getal klopt. De heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dank aan de Staatssecretaris voor de uitleg van de nieuwe aanpak. Ik vraag me af of hij voldoende mensen bij de RDW of keurmeesters heeft om dit te doen. Maar mijn eigenlijke vraag is de volgende. Deze methode pakt de overduidelijke schadegevallen aan, maar niet de schadegevallen van een prima auto in een perfecte staat die over de grens gebracht wordt met een missend portier dat via de grensovergang Venlo in een busje naar Nederland wordt gebracht. Hoe kijkt u daarnaar?

Staatssecretaris **Snel:**

Het is het bekende voorbeeld en ik ben daar mede schuldig aan, want ik heb het zelf ook weleens genoemd. Gekker kan je het bijna niet verzinnen. De meeste schadeauto's zijn niet zo mal. De meeste schadeauto's zijn vaak heel dure auto's, waarop dus een hoog bpm-voordeel kan zitten, waarvoor allerlei schadetjes worden aangegeven die we nauwelijks met het blote oog kunnen zien. Eens in de zoveel gevallen hebben we dan die controle en dan zien we dat. Sterker nog, soms hebben we schades die opgeteld bij de tweedehandswaarde de auto duurder maken dan de nieuwe auto. Dan weet je eigenlijk al dat je iets te pakken hebt. Voor veruit het grootste gedeelte zijn dit soort schades eigenlijk gefingeerd of overdreven. En die haalt de RDW er meteen uit. De RDW zal zeggen: «Ja, u krijgt hier een auto van drie of vier jaar oud. Ik zie inderdaad een lichte slijtplek op de linkersitplaats, maar dat is niet zo gek als de auto vier jaar oud is. Dat is geen schade, dat is gewoon gebruik». Heel veel van dat soort gevallen kunnen we er hiermee uithalen. Omdat nu niet alles gecontroleerd wordt, denken veel importeurs die dit massaal doen: misschien word ik één keer teruggefloten, maar acht keer ga ik erlangs. Dat maakt echt veel uit.

Wat betreft de vraag over het aantal mensen bij de RDW: dat zijn we met de RDW aan het bekijken. Natuurlijk betekent het extra werk. Aan de andere kant – dat is dus het voordeel – moeten ze al een keer langs het station om een kentekenplaat te krijgen en ze worden dan al een keer gekeurd. Dat is volgens mij wat we nu willen doen. De RDW stelt uiteindelijk ook de waarde vast. Als je het er niet mee eens bent, moet je ook bij de RDW tegen die waardebepaling in beroep. Daarna volgt, soort van logisch, de bpm op de waardeaanslag, waarvan het bezwaar en het beroep dan al geweest zijn. Ik denk dat dat de kracht van het nieuwe systeem is.

**De voorzitter:**

Dan gaan we naar het blokje stimuleren elektrisch rijden.

Staatssecretaris **Snel:**

Ja. Zoals ik al zei, is dat het dikste stuk van het verhaal. Ook hierover zijn een heleboel specifieke vragen gesteld, maar misschien is het goed om een en ander nog even kort neer te zetten. Het versnellen van de transitie naar emissievrij rijden is een belangrijk speerpunt van het kabinet. Dat is helder. We hebben er allerlei doelstellingen voor. Een van de bekendste ambities is natuurlijk dat we willen dat alle nieuwe auto's die in 2030 worden verkocht, emissievrij zijn.

De bestaande fiscale stimulering van de elektrische voertuigen levert op dit moment een belangrijke bijdrage. Wij hebben ook, samen met de meeste Kamerleden, geconstateerd – daar kom ik zo op – dat de fiscale stimulering fors is. Dat is gewoon een feit, maar tegelijkertijd komen er

allerlei berekeningen en wordt er gevraagd of die stimulering alleen bedoeld is vanwege de CO<sub>2</sub>-reductie, zoveel euro per ton, en of die wel doelmatig is. Het is belangrijk om aan te geven dat we dit niet alleen vanwege CO<sub>2</sub>-reductie doen, maar dat er ook andere redenen voor zijn. Dat laat onverlet dat de hoeveelheid fiscale stimulering die erop zat, echt groot is.

Laat ik een andere doelstelling nemen. Elektrische auto's hebben geen uitstoot van andere schadelijke stoffen. Ze produceren ook minder geluid dan conventionele auto's. Bovendien – ook niet onbelangrijk – hebben we altijd gezegd dat de ontwikkeling van emissievrije technieken ook kansen biedt, juist voor het Nederlandse bedrijfsleven en dat we daar als kabinet op inzetten. Daar horen dus initiële investeringen bij om de markt op gang te helpen. Vandaar. Dus ook die fiscale stimulering hoort daarbij.

Maar goed, ik denk dat ik vooral moet zeggen dat ik alle begrip heb voor de zorgen die meeste leden hebben geuit over de verhouding tussen de investeringen uit het verleden en de nu gemeten effecten. Uiteindelijk blijft de fiscale stimulering voor deze elektrische voertuigen een beetje laveren tussen het belang van een versnelling van de transitie – die zien we allemaal, want we willen graag naar emissievrij rijden – en anderzijds een redelijke verdeling van de kosten. Als het zo is dat we alleen het kopen van heel dure auto's stimuleren zonder dat het massaal overgaan naar elektrisch rijden wordt geholpen, dan hebben we niet de juiste balans te pakken.

Dan de meer specifieke vragen op dit punt. Laat ik beginnen met de € 1.700 per teruggedrongen ton CO<sub>2</sub>. Omtzigt had dat in een Kamervraag gezet, bij elkaar opgeteld. Ik heb daarop gereflecteerd. De heer Van Weyenberg vroeg ernaar. Een aantal andere leden vroegen er daarnaast ook naar. Laten we allereerst nog een keer helder maken dat € 1.700 per vermeden ton sowieso fors is. Daarbij gaat het overigens niet om subsidies. Dat hoorde ik net een beetje. Het gaat om derving van belastinginkomsten. Wat het verschil is, is een beetje een technisch verhaal. Maar om het met een voorbeeld aan te geven: de bpm is een belasting die we helemaal hebben omgebouwd naar een belasting op een grondslag van CO<sub>2</sub>. Dus het is niet zozeer een subsidie, maar als je geen CO<sub>2</sub> uitstoot, val je gewoon niet onder de grondslag. Daarover kunnen we allerlei lange technisch fiscale discussies hebben. Die zou ik uiteraard met liefde tot in de late uurtjes willen voeren, voorzitter, maar ik begrijp dat u dat niet wilt.

Het gaat meer om de omvang van het bedrag en de vraag of het kosteneffectief is. Het is ingewikkeld om definitief vast te stellen of iets kosteneffectief is, omdat we meerdere doelstellingen hebben. Als je vraagt of dit de meest kosteneffectieve methode is om CO<sub>2</sub> terug te dringen, is het antwoord «nee». Vinden we het kosteneffectief met het oog op de doelstelling dat we straks in 2030 voor alle nieuwe auto's emissievrije aankopen willen? Dan zou het antwoord veel meer «ja» kunnen zijn, want we moeten dat verhaal ergens kunnen vertellen. Nogmaals, de fiscale voordelen zijn dus vooral bedoeld om deze initiële markt verder te brengen.

Ook de heer Snels vroeg naar de berekening van opgeteld 700 miljoen. Is die 700 miljoen de moeite waard en zijn in die berekening elektrische auto's te vergelijken met fossiele auto's met dezelfde aanschafprijs? Ik denk dat dat zijn vraag was. Die is niet alleen vandaag, maar ook in de media een aantal keren heen en weer gegaan. Je kunt er van alles van vinden, maar ik zal proberen uit te leggen hoe wij het doen. Wij kijken eigenlijk heel simpel naar de kenmerken die van toepassing zijn, namelijk catalogusprijs en gewicht van de werkelijk verkochte EV's. Vervolgens zeggen we: stel dat die auto's niet gestimuleerd werden, wat had je dan moeten betalen? Dat is het fiscale verschil. Dus we doen niet aan referentieauto's. We gaan niet uit van «dan zal hij wel auto X gekocht hebben». We bekijken het gewoon heel gemakkelijk, en zo doen we dat bij

alle fiscale maatregelen. We hebben een fiscale stimulering. Je hebt een auto A; wat is de fiscale stimulans nu? Stel dat we de regeling zouden schrappen, wat zou dan de fiscale stimulans zijn? Dan kom je op het verschil van 700 miljoen over die vijf jaar dat die stimulering loopt. Dus wij maken geen gebruik van referentieauto's. Heel veel leden zeiden dat Financiën dat doet. Dat doen we helemaal niet. Wij kijken puur en alleen naar de aan- en uitgang van de fiscale stimulering.

Dan kan er iemand zeggen: ja, maar voorzitter, zo'n elektrische auto is best wel zwaar vanwege de accu; dus zou je in de werkelijke wereld, als die fiscale stimulering er niet was geweest, die auto ook hebben gekocht? Daar kun je dan van alles over zeggen. We kunnen eindeloos over de gedragseffecten praten, maar dat heeft volgens mij niet zo veel zin. We meten bij onze fiscale belastinguitgaven altijd het fiscale effect van de maatregel op zichzelf en niet het alternatieve gedrag dat daaruit voortkomt.

**De voorzitter:**

De Staatssecretaris gaat eerst dit blokje afmaken. Daarna kijk ik naar eventuele vragen. Anders zitten we hier om 19.00 uur nog. Sommigen willen dat misschien, maar het lijkt me niet handig. Dus de Staatssecretaris maakt eerst dit blokje af.

**Staatssecretaris Snel:**

In veel van de voorbeelden wordt uitgegaan van wat het in vijf jaar betekent, terwijl we weten dat bijvoorbeeld de levensduur van een elektrische auto gemiddeld langer is dan die van een benzineauto. Dus als je dan dezelfde bedragen gaat uitrekenen over een periode van tien tot vijftien jaar, krijg je weer heel andere bedragen, en eigenlijk lager dan gesuggereerd werd. Maar ook hierbij zal ik proberen niet te veel in te gaan op alle precieze getallen.

Mevrouw Lodders vroeg of we de export van de Outlanders, de PHEV's, en de EV's kunnen voorkomen. Ik geloof dat dat, zoals ik het paraphraseer, ongeveer de vraag was. Het is in ieder geval niet mogelijk om die export fiscaal te ontmoedigen. Dat is in strijd met de marktregels. We mogen niet fiscaal een soort exportheffingen opleggen. EV's en PHEV's kunnen inderdaad interessant zijn voor de tweedehandsautokoper vanwege de voordelen van bijvoorbeeld de mrb. Elektrische voertuigen zijn hiervoor vrijgesteld. Voor de hydride voertuigen, de PHEV's, geldt voorlopig nog het halve tarief. Het is dus niet zo dat die helemaal niet meer gestimuleerd worden. Voor de mrb is het nog steeds gunstig om een PHEV te rijden. Maar uiteindelijk is het van belang dat de instroom van de nieuwe elektrische voertuigen vanuit de zakelijke markt qua prijs meer aansluit bij de tweedehandsmarkt. Dat is uiteindelijk wat je wil.

De begrenzing – dat is vandaag ook al aangegeven – van de milieukorting en de bijtelling is inmiddels gezet op 50.000. Dat was niet zo, dus alle berekeningen van 2018 en daarvoor gingen nog uit van een wereld waarin we die begrenzing niet hadden, zoals de heer Omtzigt terecht zei. Dus ook de impliciete subsidie op een Tesla van anderhalve ton was in 2018 heel anders dan in 2019. Dan sluit ik meteen maar even aan bij de vraag waarom het er in januari ik geloof 99% – ik heb het niet gecheckt – minder zijn. Dan kun je natuurlijk vragen waarom het via de zakjapanner of het groene hart gaat. Ik geloof dat dat de quote van de heer Bruins was. Ik denk in ieder geval via de zakjapanner; dat weten we als het gaat om incentives. Maar je ziet natuurlijk ook een waterbedeffect, als je de cijfers van december op januari vergelijkt. Je mocht verwachten dat, toen we eenmaal aankondigden dat de bijtelling hoger werd en het dus onvoordeliger werd om ze aan te schaffen, mensen er juist heel veel hebben gekocht in de maanden daarvoor en dus een stuk minder in januari. Ik denk dat dat effect, die 99%, een beetje overdreven is, maar ik verwacht wel dat er veel minder van deze auto's op de markt komen.

Mevrouw Ladders vroeg ook of we een beetje zicht hebben op de ontwikkeling van de elektrischevoertuigenmarkt. Het antwoord is kort, namelijk «ja». We houden via RVO.nl maandelijks alle cijfers bij: nieuw verkocht, import, export. De hele vloot wordt bijgehouden. Dat is ook precies de reden waarom we kunnen kijken of we uiteindelijk effectief en doelmatig zijn in wat we doen. Die cijfers publiceren ze elke maand, begrijp ik. Vervolgens is het wel zo dat de prognoses voor de komende jaren een stuk minder zeker zijn, zeker als het gaat om gedragseffecten. Dat werd net ook door een aantal leden terecht aangegeven. Dat is ontzettend moeilijk. We komen straks nog op het model dat er dan ook naast zat, en wat ik daarvan vind. Wij houden in ieder geval de vinger continu aan de pols. We hebben nu eenmaal te maken met het feit dat we prognoses nodig hebben om beleid op te voeren. Maar als blijkt dat die prognoses heel anders zijn dan we denken, moeten we de vinger aan de pols houden en maatregelen in de zak hebben om te kijken wat we eraan kunnen doen.

Als ik het goed heb, vroeg de heer Mulder of het klopt dat het voor de fossielebrandstofgebruiker, dus voor de mensen die een klassieke auto hebben, ongeveer € 10 per maand duurder was per auto die ze bezitten. Ik kon die € 10 per maand niet helemaal terugvinden. Als je kijkt naar de maatregelen die worden genomen in het ontwerpklimaatakkoord, zie je dat daar inderdaad ook iets van een accijnsverhoging in zit. Bij de mrb ging het om € 0,50 per maand. Het zijn geen enorme bedragen die erbij komen, € 0,50 per maand voor de mrb. Hoe hij precies aan die € 10 kwam, konden wij niet zo snel beredeneren, maar de orde van grootte klinkt mij niet vreemd in de oren. Afhankelijk van hoeveel kilometers je rijdt en wat voor auto je hebt, zou dat best kunnen. We gaan nog kijken of we dat getal ergens vandaan kunnen fietsen, maar in grote lijnen kan ik u zeggen dat het best kan kloppen dat er een soort gemiddelde is genomen van het een en het ander.

De heer Bruins vroeg mij om een soort van contouren van het effectieve stimuleringsbeleid. Mag ik het zo samenvatten? We moeten nog slimmer doen dan we doen en nog beter kijken wat het betekent. Wat zijn de werkelijke transitie-effecten? Hij had een aantal heel goede, open en terechte vragen, die je vervolgens moet koppelen aan een fiscale subsidiëring. Ook hiervoor wil ik een beetje verwijzen naar het conceptklimaatakkoord. Zoals de heren Omtzigt en Van Weyenberg daarnet al zeiden, staan er in het klimaatakkoord heel veel precies omschreven maatregelen met betrekking tot de auto. Je kunt zeggen: is dat nu al voorgenomen beleid? De heer Nijboer vroeg dat een beetje. Nee, dat is het niet, maar het is wel wat wij in de planning hebben staan. Natuurlijk zijn we aan het afwachten wat het voor je rekening betekent: of het voldoende is, of we het moeten aanpassen of dat we het harder moeten doen. In het klimaatakkoord staan heel veel vrij precies omschreven maatregelen op het gebied van de stimulering van elektrische auto's, en overigens ook hoe we dat gaan financieren. Daarmee is ook rekening gehouden. Je kunt je altijd afvragen of we dat slim genoeg doen. Dat was eigenlijk de vraag van de heer Bruins. Dat hopen we wel. Het is wat meer gedifferentieerd. Er zit bijvoorbeeld ook een bepaalde overgang in. Nu is het stimuleren van elektrisch rijden met de bijtellingsvoordelen vooral gericht op de zakelijk rijder. In dat conceptklimaatakkoord zie je dat we het veel meer willen omslaan naar de gewone gebruiker. Vandaar die aankoopsubsidie. Die loopt inderdaad op tot € 6.000. Vervolgens loopt hij aan het eind ook weer een beetje af. Maar dat zit allemaal in het pakket van die ongeveer 1,5 miljard die is vrijgemaakt. Daarbij hebben we overigens meteen rekening gehouden met het feit dat we accijnsderving hebben, zeg ik in de richting van de Kamer. Dus dat is in één keer meegenomen. Is het slim genoeg? We zullen het zien, maar het is wel de bedoeling dat we hier een zo breed mogelijk pakket hebben neergezet.

Dan het CARbonTAX-model. De heer Bruins vroeg daarnaar. Hij vroeg of het nu voldoende is gekalibreerd en of het voldoende gevalideerd is. Kortom, kunnen we het gebruiken in onze volgende Autobrieven? Want de modellen waren niet overal correct in hun voorspellingen. Hij constateerde ook nog dat het model overigens ook door andere planbureaus was getest. Dat is zo. Het is niet zo dat ze maar iets doen. Onze eigen planbureaus maken wel degelijk gebruik van de kennis die uit het model komt. In die zin zit er dus een validering in. Bij eigenlijk alle grote beleidsstudies van de rijksoverheid maken we gebruik of maken we in ieder geval mede gebruik van het CARbonTAX-model. Wat ons betreft komt de meest actuele en betrouwbare inschatting die we denken te kunnen hebben, uit dat model. Veel parameters van dit model zijn in de zomer en het najaar van 2018 uitvoerig onder de loep genomen, juist met het oog op de verdere berekeningen van het ontwerpklimatekkoord, die we nodig hadden. Ze zijn ook getoetst op onderdelen, herijkt en gevalideerd door het PBL en TNO. Dus zijn we er klaar voor? Ik denk dat we klaar zijn voor alles wat we nu kunnen bedenken wat we in het model moeten stoppen. Of de gedragseffecten over drie jaar precies zo zullen zijn als we op grond van het model veronderstellen, durf ik niet te voorspellen. Die glazen bol heb ik niet. Maar dit is het beste wat we hebben. Dit is de uitkomst van de meest logische verwachtingen die we op basis van de data die we nu hebben, kunnen zien.

De heer Omtzigt vroeg er ook naar. Ik hoop dat ik ook voor hem hiermee de vraag heb beantwoord. Wat hij precies vroeg – hier heb ik de vraag – was hoe we omgaan met een model dat er meer dan 100% naast zit. Dat is eigenlijk wat hij zei. Nogmaals, we hebben geprobeerd dat model zeer goed te valideren en we hebben het weer aangepast naar aanleiding van de eerste inzichten. We hebben inderdaad ook nieuwe inzichten gekregen. De verwachte aantallen die we nu gebruiken in het model, zijn ook aangepast ten opzichte van de eerdere modellen. Dus we sluiten aan bij de werkelijkheid die we nu zien. En nogmaals, ik denk dat het model dat we gebruiken, het meest logische en het meest relevante model is wat we op dit moment op het terrein van de autobelastingen hebben.

Overigens hebben we ook – dat staat niet in dit antwoord – een beetje naar de aantallen gekeken. Als we zo'n model gebruiken, gaat dat een percentage van de totale automarkt beschrijven, bijvoorbeeld het percentage dat naar verwachting elektrisch gaat rijden. Dat is een percentage X. Die automarkt kennen we; er rijden behoorlijk wat auto's rond in Nederland. Dus zelfs als je er in procenten een heel klein beetje naast zit, omdat de teller zo ontzettend klein was, leidt zelfs een over- of onderschatting van 1% of 2% op het totale aantal auto's uiteindelijk tot de grote misvatting: u zit er 100% naast. En dat is een beetje gevaarlijk. Laten we zeggen: je hebt 10 miljoen auto's rondrijden en je zegt dat 1% daarvan elektrisch is, maar dat blijkt uiteindelijk 1,1%. Dan kun je naar de aantallen kijken en zeggen: dat is een enorm verschil; er zit zoveel verschil tussen. Maar procentueel is het wel iets minder. Ik zeg het een beetje als relativering. We moeten oppassen dat we niet doen alsof dit model kansloos is. Maar ja, het is absoluut waar – dat geldt niet alleen voor dit model maar ook voor onze verwachtingen met betrekking tot het aantal verkopen van elektrische voertuigen in Nederland – dat het echt sneller is gegaan dan we verwachtten. Dat hebben we ook in de begroting kunnen zien.

De heer Omtzigt vroeg ook of we nog een ander model kennen dat er meer dan 100% naast zat.

#### **De voorzitter:**

Mijnheer Bruins, de Staatssecretaris maakt eerst zijn blok af. Daarna kijk ik of er behoefte is aan het stellen van vragen. Ik kijk ook naar de klok. U heeft ruimschoots de tijd gehad om elkaar te interrumperen in de eerste termijn. Nu eerst de antwoorden op de vragen.

Staatssecretaris **Snel**:

De heer Omtzigt had me dat al eerder gevraagd en vroeg nu weer of ik een ander model ken dat er meer dan 100% naast zit. Op eerdere vragen van hem heb ik al gezegd dat ik geen foutenmarge-inzicht heb of ken in alle modellen die we gebruiken bij de rijksoverheid. Het is wel zo dat dit model in staat is om te leren. Dus als je een grote foutmarge hebt, probeer je het model aan te passen en hoop je dat je het model daarop beter maakt.

Dan heb ik nog een vraag van de heer Snels. Hoe kijken wij aan tegen de doelstelling van de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de tweedehandsmarkt? Naast fiscale maatregelen wordt er ook op andere wijze gestuurd op vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot in de tweedehandsmarkt. In het ontwerpklimatekkoord worden onder andere voorgesteld: een koppeling tussen een exportbeding en een aanschafsubsidie, een batterijcheck en -garantie, en ook tweedehandsleaseregelingen. Dus we zijn een aantal maatregelen aan het bekijken. Fiscaal helpt de vrijstelling op de mrb voor elektrische voertuigen en het halftarief voor de PHEV's. De nieuwe markt en tweedehandsmarkt moeten beter op elkaar aansluiten. Om de tweedehandsmarkt verder te vergroenen, wordt gestuurd op de instroom van zuinige auto's via de bpm en de bijtelling.

De heer Laçin had een vraag over het exportbeding. Het exportbeding is gekoppeld aan de aanschafsubsidie. Wat houdt dat precies in en zitten er maatregelen onder? Ik zeg hier maar even dat de aanschafsubsidie dus alleen geldt voor particulieren. Dat is anders dan we in het verleden deden. Met dit beding beogen we te voorkomen dat elektrische voertuigen, gekocht met een aanschafsubsidie, vroegtijdig naar het buitenland verdwijnen. Dat is volgens mij ook de wens die de heer Laçin aanhaalde. Nader te bepalen is de termijn waarop we dit beding kunnen opnemen. Wordt het voertuig vroegtijdig verkocht, dan moet de particulier de subsidie terugbetalen. Nou, daar kan dan wat inzitten. De vormgeving en haalbaarheid moeten nog worden onderzocht. De heer Laçin vroeg: wat voor ideeën zitten erachter? Dit soort ideeën dus. Zijn we er al helemaal? Nee, we moeten echt nog even kijken naar de juridische haalbaarheid. We zullen zeker ook onze collega's in het buitenland raadplegen, waar in het verleden ook aanschafsubsidies en bedingen zijn toegepast. Dus dat zijn we nu ook aan het doen.

De heren Bruins en Van Weyenberg vroegen naar de youngtimerregelingen. Zij vroegen of we die misschien ook kunnen toepassen op elektrische auto's, maar dan niet van vijftien jaar, maar zoals bij de youngtimers van vijf jaar. Kortom, een aanscherping van die regelingen of juist een verruiming naar een nieuwe categorie. Ik begrijp die wens goed. Ik had het zelf nog niet bedacht, zal ik hier maar meteen toegeven. Tegelijkertijd moeten we ons ook realiseren wat dat betekent. Ik kreeg daarnet al wat voorzichtige signalen uit de Kamer dat het misschien wat minder succesvol zal zijn dan het lijkt. Laat ik gewoon bekijken wat het precies is en wat het kost, voordat ik er hier nu een paar eerste gedachten over opneem. Het zou best weleens heel duur kunnen zijn. En we moeten oppassen, want als we iets geleerd hebben van fiscale regelingen voor auto's, is het wel dat we vaak heel handig zijn in het zetten van allerlei stapjes, maar dat de kosten kunnen oplopen. We kennen de effectiviteit hiervan niet. Ik kom er dus op terug, beloof ik in de richting van beide leden.

Ik wil nog één vraag doen. Dat is een vraag van de heer Omtzigt. Hij vroeg mij of ik de Rekenkamer wil vragen om te onderzoeken of de subsidie per ton vermeden CO<sub>2</sub> doelmatig was in de autoregelingen. Laat ik eerst het volgende zeggen. Je kunt terugkijken naar wat we allemaal deden, maar het belangrijkste is dat we straks gaan bekijken wat we doen in de plannen. Ik wil echt vooruitkijken. We hebben nu een heel setje nieuwe plannen die een stuk minder riant zijn dan de eerdere regelingen. Natuurlijk moeten we de beleidsagenda gewoon laten testen. Overigens

heeft de Rekenkamer een aantal jaren geleden al vrij uitgebreid onderzoek gedaan naar de kosteneffectiviteit van elektrisch rijden. Ik denk echt dat de Rekenkamer nu verzoeken om terug te kijken naar iets wat we al niet meer hebben, niet het meest voor de hand ligt. Aan de andere kant, de Rekenkamer bepaalt zijn eigen onderzoeksagenda en ik kan me voorstellen dat de Kamer, als ze dat wil, het rechtstreeks kan vragen. Maar mijn suggestie zou zijn om ons vooral te richten op de toekomst, op de plannen die we nu maken, in plaats van terug te kijken.

Nog kort een vraag van de heer Laçin. Voorzitter, er zijn een hoop vragen en ik probeer ze zo goed mogelijk te beantwoorden. De heer Laçin vond de aanschafsubsidies die we in het ontwerpklimaatkoord hebben, niet zo'n goed idee. Hij zei dat wij het heel anders moeten doen: gewoon de btw verhogen en een miljonairstaks invoeren. Dat kan, maar ik zeg tegen hem dat ik dát niet zo'n goed idee vind. Maar hij mag het een goed idee vinden.

Mevrouw Ladders en de heer Omtzigt vroegen wanneer ik van plan was de aan mij gestelde vragen te beantwoorden. In ieder geval binnen de gestelde termijnen; dat proberen we altijd te doen. Ik zal mijn best doen om begin volgende week – dan heb ik zelfs nog wat marge binnen de gestelde termijn – de antwoorden te hebben, maar het lukte mij echt niet meer om het nu te doen.

Voorzitter, dit was het tweede blokje.

**De voorzitter:**

Ik kijk even. Dit was pas het tweede blokje. We hebben nog twee blokjes te gaan. Korte vragen graag. Eerst de heer Snels, dan de heer Bruins, en dan de heer Laçin.

**De heer Snels (GroenLinks):**

Een korte vraag, voorzitter. Het gaat over de € 1.700 per ton vermeden CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ik begrijp nu de som van de Staatssecretaris en dat het altijd zo gebeurt. Tegelijkertijd gaat het nog steeds om veronderstellingen, dus zonder gedragseffecten, want wat er in werkelijkheid gebeurt, weten we niet. Is het voor de veronderstelling niet logischer om niet te kijken naar de aanschafwaarde elektrische auto en de aanschafwaarde fossiele auto, maar naar de maandlasten elektrische auto en de maandlasten fossiele auto? Ik denk dat je dan op andere cijfers uitkomt bij CO<sub>2</sub>-uitstoot. Volgens mij zou dat in ieder geval logischer zijn als veronderstelling.

**De voorzitter:**

Een heldere vraag. De Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Snel:**

Ik denk dat dat echt onverstandig is. We kunnen wel zes ingangspunten gebruiken om te kijken wat dan het alternatief is. Volgens mij doen we gewoon precies wat het is. Er is voor een bepaald gedrag een fiscale subsidie. We kijken of je iets hebt, een bepaald gedrag of een eigendom. Wat is de fiscale subsidie waard? Dat rekenen we toe. Als we een inschatting moeten maken, wat is dan uiteindelijk belangrijk? Is dat het comfort van de auto? Is dat hoe de auto eruitziet? Zijn dat de maandlasten? Is het het aantal kilometers dat hij rijdt? Krijgt ie een laadpaal? Het lukt bijna nooit om iets te krijgen waarvan iedereen zegt: o, dat is het. Dat is helder. Ik waardeer de creativiteit van de heer Snels, maar ik raad het hem af om te proberen dit te bereiken.

**De voorzitter:**

Meneer Snels, heeft u antwoord gehad?



De heer **Snels** (GroenLinks):

Nog heel kort. Ik probeer heel kort te zijn. Die gedragseffecten: dat snap ik allemaal. Maar het ging hier volgens mij nog steeds om de leaseauto's. En wat heb je bij leaseauto's? Je hebt iets per maand. Dat is volgens mij namelijk het contract voor een leaseauto. Dan is het: wat zijn de maandelijkse kosten voor een leaseauto en wat zijn de maandelijkse kosten voor een fossiele auto? Dus als veronderstelling zonder gedragseffecten lijkt dat me nog steeds logischer.

Staatssecretaris **Snel**:

Ik waardeer de vasthoudendheid op het punt van hoe je zou moeten kijken naar de vraag op basis waarvan een leaserijder iets doet. Maar nogmaals, er zijn meerdere invalshoeken om dat te bekijken. Het belangrijkste is eigenlijk wat ik ook hier weer aangeef. Kijk, je kunt blijven terugkijken naar hoe het zat en of het doelmatig was of niet. Eigenlijk heb ik hier vrij ruimhartig proberen te zeggen dat ik het ook niet doelmatig vond.

Maar laten we vooral kijken, als we straks een hele nieuwe set neerzetten, wat dat betekent. Dat is volgens mij veel nuttiger. Dan ben ik het met iedereen eens, en zeker ook met de heer Snels, dat doelmatigheid van beleid en doeltreffendheid van beleid ontzettend belangrijk zijn. Dus niet alleen doelmatigheid maar ook doeltreffendheid, en die moeten we met elkaar vaststellen. Als de maatregel puur CO<sub>2</sub>-reductie is, is het iets anders, maar ik heb net al aangegeven dat we ook andere doelstellingen hebben. Elektrisch rijden is niet alleen goed voor CO<sub>2</sub>-reductie, maar ook voor een aantal andere dingen. Ook daarvoor geldt dat het de moeite waard kan zijn.

En nu verval ik in herhaling, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer Bruins. Ook kort.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Zeker. Dank, en een vraag. Dank voor de toezegging om te kijken naar een youngtimerregeling en hoe zoiets eruit zou kunnen zien. Daarbij geef ik graag de suggestie mee om het kostenneutraal uit te werken, dus een verbreding voor elektrisch die wordt gefinancierd met een aanscherping op fossiel. Dit was natuurlijk een vraag, maar anders krijg ik commentaar van de voorzitter. Toen ik vroeg of dat CARbonTAX-model voldoende geijkt is, kreeg ik een soort reactie van «nou ja, we gebruiken in ieder geval hetzelfde model als het PBL gebruikt». Dat is een soort cirkel. Zou je ook een soort second opinion kunnen hebben, of zou je het internationaal kunnen vergelijken met modellen die in andere landen worden gebruikt, zodat we een indruk kunnen krijgen van de realiteitszin van het model?

Staatssecretaris **Snel**:

Dit was geen cirkelredenering. Nogmaals, zoals ik net al zei, de validatie van hun verhaal is gedaan door bijvoorbeeld TNO en het PBL met hun kennis. Het is niet zo dat het hun model is en dat ze bij de validering zeggen dat het wel zal kloppen. Nee, dat gaat anders. Dit is echt een apart model. Dat vragen we aan, en voordat we het gebruiken, laten we het nog een keer valideren door die mensen, waarvan we weten dat ze best veel verstand hebben van dit soort modellen. Ik heb dus geen enkele reden om aan te nemen dat die modellen verkeerd zijn. Dan kun je natuurlijk zeggen: als de uitkomst in het verleden verkeerd was, dan klopt het model niet en moet je het niet gebruiken.

Alleen, we kunnen – ik kan het niet vaak genoeg zeggen – eigenlijk voor alle belastinguitgaven heel vaak proberen om uit te rekenen hoe effectief een bepaalde maatregel is. Dan kun je jarenlang zien dat een bepaalde maatregel fiscaal niet aanslaat. We hebben het de laatste twintig jaar bij sociale zekerheid heel erg vaak gezien. Totdat er soms iets ontstaat als een

soort groepsgevoel en er een gevoel van «men is er klaar voor» in de lucht hangt. Dan zie je opeens dat met bijna dezelfde financiële voorwaarden een maatregel opeens ongelooflijk effectief wordt. Dat heeft te maken met de verkoop. Dat heeft ook te maken met de maatschappelijke stand van zaken. Rondom elektrisch rijden zat niet alleen dit bureau ernaast, maar zaten alle voorspellingen van alle bureaus, inclusief van de carbon tax, ernaast. Ik vind het dus een beetje... Ik wil het woord «flauw» niet gebruiken, maar we moeten oppassen dat we niet de schuld geven aan het gebruik van dat ene model, als we er met z'n allen naast zaten. Dat is eigenlijk mijn verhaal. Dus zijn verzoek om het internationaal te vergelijken: u merkt dat ik een beetje terughoudend ben. Ik kan wel weer een heleboel onderzoek laten doen naar hoe het in het buitenland gaat, maar dan zul je zien dat het altijd weer onvergelijkbaar is. Dan zijn we een heleboel tijd kwijt om een eventuele misrekening uit het verleden weer terug te valideren. Ik neig ertoe te zeggen: we hebben zoveel belangrijk werk te doen, laat ik me vooral daarop richten.

De **voorzitter**:

De heer Laçin nog, en de heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

En de kostenneutrale suggestie die ik meegaf voor de youngtimers?

Staatssecretaris **Snel**:

Ik zag de mensen naast me schrijven. Dus ik heb die suggestie goed gehoord.

De **voorzitter**:

De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

De Staatssecretaris vatte mijn woorden een beetje samen. Hij begon goed. Hij zei dat ik de aanschafsubsidie een slecht idee vind. Dat klopt.

De **voorzitter**:

Graag een korte vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, voorzitter. Ik zal het beperken tot één, misschien iets langere vraag. Ik vind het een slecht idee. Waarom? Eén, omdat die bij de verkeerde mensen terechtkomt. En twee, en dat is meteen mijn vraag, want dat heb ik niet echt gehoord in de beantwoording: waarom kiezen we er in het ontwerpklimaatpakkoord voor dat de accijnzen op benzine en diesel al in 2021 omhooggaan, terwijl we net Kamerbreed hebben vastgesteld dat op korte termijn een elektrische wagen voor heel veel mensen, de verpleegkundigen, de leraren, gewoon niet bereikbaar is? Waarom moeten zij betalen voor de subsidie die wij aan de toch wat rijkere gaan geven?

Staatssecretaris **Snel**:

Ik ben even in verwarring wie de «wij» hier zijn. Gaat het om «u en mij» of «u en ik»?

De heer **Laçin** (SP):

Nee, ik bedoelde meer dat het politieke besluit nu vastligt in het ontwerpklimaatpakkoord. Niet «wij»; ik zal daar nooit voor kiezen. Het is meer uw akkoord dan mijn akkoord.

Staatssecretaris **Snel**:

Ja, oké. Weet u, in de maatregelenkeuze die we gemaakt hebben in het ontwerpklimaatpakkoord gaan we uiteindelijk nog steeds uit van een

stimulering van elektrisch rijden. Dat heb ik net geprobeerd uit te leggen. We proberen dat te verzetten van «vooral voor het zakelijk rijden» naar «meer voor het gewone gebruik». Er zullen gegarandeerd mensen zijn die geen elektrische auto kunnen aanschaffen en overigens ook mensen die geen andere auto kunnen aanschaffen. We proberen iedereen die op de rand van de marge zit en dit zou willen doen, met een aankoopsubsidie te helpen. Natuurlijk kun je zeggen dat het betaald moet worden uit een miljonairstaks. Ja, ik weet dat u dat vindt. Ik gaf net aan dat ik dat niet zo'n goed idee vind. Bovendien hebben we bij de klimaattafels ook afgesproken dat elke tafel binnen het eigen domein probeert te zoeken naar de oplossingen. Ik moet zeggen dat ik echt onder de indruk ben van deze klimaattafel. Hierin zaten alle groeperingen uit de maatschappij, zowel van de mensen die voor de auto zijn als de mensen die voor minder auto's zijn. Zij zijn uiteindelijk met een, vind ik, vrij evenwichtig voorstel gekomen van hoe we het zouden kunnen doen, en dat laten we nu doorrekenen.

**De voorzitter:**

De heer Laçin, tot slot, kort. En dan de heer Omtzigt.

**De heer Laçin (SP):**

Dat plan dat er nu ligt, stelt dus dat juist al die mensen die de elektrische auto niet kunnen kopen – dat zijn er heel veel, kan ik de Staatssecretaris zeggen – die subsidie gaan bekostigen. Vindt de Staatssecretaris het niet gewoon een slecht plan dat al die hardwerkende mensen die niet zoveel verdienen en dus geen elektrische auto kunnen kopen, die € 6.000 moeten gaan bekostigen? Dat is toch een rare logica?

**Staatssecretaris Snel:**

Dit is een opmerking. Ik heb al aangegeven dat ik dacht dat het een vrij gebalanceerd pakket naar de toekomst was. De heer Laçin is het daar niet mee eens. Dus dan, ja, zo is het.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Dank dat de Staatssecretaris aangeeft dat het afgelopen jaar de belastingaftrek niet doelmatig was. Ik had gevraagd om het voor te leggen aan de Algemene Rekenkamer. Is hij bereid om het voor te leggen aan de Algemene Rekenkamer en te vragen een oordeel te geven over wat er het afgelopen jaar is gebeurd en hoe de situatie er de komende twee jaar, de rest van dit jaar en volgend jaar, dus in de rest van Autobrief II, uitziet? Of het dan doelmatig is of niet? En dan natuurlijk inclusief het feit dat het de nieuwe technologie moet stimuleren. Graag zou ik daar het oordeel van de Algemene Rekenkamer over horen. Is hij bereid dat te doen?

**Staatssecretaris Snel:**

Ik verkeer een beetje in de veronderstelling dat ik daar net antwoord op had gegeven.

**De voorzitter:**

Tot slot. De heer Omtzigt. Kort.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Het antwoord dat ik net hoorde, was dat hij het niet over het verleden wilde doen. Maar mijn vraag ging niet alleen over afgelopen jaar. Dat komt vanzelf in het jaarverslag dat we over twee maanden krijgen, dus ik snap dat hij zegt: waarom zou ik dat apart doen? Mijn vraag ging ook over de komende twee jaar van de Autobrief, dus nog niet over wat er met het klimaatakkoord gebeurt. Ik dacht: ik preciseer die vraag, omdat we dan ook beleidsrelevante informatie hebben over de vraag of het zinnig is waar we mee bezig zijn.

**Staatssecretaris Snel:**

Als ik het goed begrijp, zegt u: volgens mij helpt het enorm als je cijfers hebt over de doelmatigheid van het beleid, dat je gegevens hebt om je op te baseren. U vraagt mij dus om nu bij de Rekenkamer het verzoek neer te leggen om alvast in hun werkprogramma ruimte maken om dat gedurende twee jaar te bekijken. Ik begrijp dat dat uw verzoek is. Dat is misschien ook een beetje vreemd, als we nog niet weten welk pakket we aan ze gaan voorleggen. Laat één ding helder zijn. Ik ben, met de heer Omtzigt, helemaal niet tegen een toets op doelmatigheid. Daar ben ik hartstikke voor. Dat is volgens mij een standardeigenschap die je op het Ministerie van Financiën moet hebben. Als je geld uitgeeft, wil je weten of je uitgave doeltreffend en doelmatig is geweest. Alleen, om dat nu alvast aan de Rekenkamer te vragen, is misschien een beetje als mosterd voor de maaltijd.

**De voorzitter:**

Meneer Omtzigt, nee, u heeft nog een tweede termijn. Die wil ik u ook gunnen, maar we gaan nu door met de Staatssecretaris.

**De heer Omtzigt (CDA):**

De vraag wordt gewoon verkeerd begrepen. Het gaat erom...

**De voorzitter:**

Nee, meneer Omtzigt. Ik zeg nee. U heeft daar uw tweede termijn voor. Nu de bpm.

**Staatssecretaris Snel:**

Ja, de bpm. Dat is een wat minder dik pakketje. Daar had ik verschillende vragen over. Laat ik beginnen met de heer Mulder. Die sprak over record-bpm-ontvangsten, die nog nooit zo hoog waren geweest. Dat is echt een misvatting. Om even aan te geven: in 2007 ontvingen we meer dan 3,6 miljard. Dat is inmiddels teruggelopen tot iets meer dan 2 miljard in 2017 en – wat zal het zijn? – bijna 2 miljard in 2018. Het is dus niet zo dat we een soort recordopbrengsten hebben gehad. In het cijfergedeelte wou ik dat toch even rechtzetten. Zijn vraag ging niet alleen over het niveau. Hij vroeg ook: wanneer gaan we die bpm nu eindelijk eens afbouwen, zoals beloofd? Het klopt dat in de Autobrief een bpm-tariefverlaging van 14,7% over de periode 2017–2020 was vastgelegd. De bpm-tarieven worden overigens gewoon afgebouwd conform de afspraak. Ik zal even de percentages noemen: in 2017 zitten we op ongeveer –1%, in 2018 op –4,4%, in 2019 is het –7,3% en in 2020 is dat –2,8%. Het feit dat de bpm-ontvangsten als zodanig toenemen ondanks het feit dat de tarieven naar beneden gaan, heeft te maken met de hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot. We kopen op dit moment in Nederland gewoon grotere en viezere auto's. Dat wil niet zeggen dat we ons niet houden aan de afspraak van de tariefsverlaging, want dat doen we wel. Die is keurig opgebouwd, precies zoals afgesproken. Alleen, we kunnen die bpm-tarieven niet achteraf gaan aanpassen, als blijkt dat mensen een ander soort auto kopen. Overigens kun je je eerder de vraag stellen hoe het kan dat wij niet in staat zijn geweest om met deze incentives mensen... We hebben een aantal jaren gehad waarin Nederland koploper was met betrekking tot de reductie van CO<sub>2</sub> per auto. Helaas is dat de laatste jaren omgedraaid en zie je dat het weer toeneemt. Het is dus niet dat wij tegen onze beloftes ingaan. We houden ons op dit punt wel degelijk aan onze eigen beloftes.

**De heer Edgar Mulder (PVV):**

Voorzitter, ik wil alleen weten hoe... Ik krijg geen antwoord...

**De voorzitter:**

Nee, meneer Mulder, even niet doen. Ik wil even weten of het blokje bpm klaar is.

**Staatssecretaris Snel:**

Nee, zeker niet. Ik heb nog een aantal vragen over. Zo vroegen verschillende Kamerleden, zoals meneer Omtzigt en mevrouw Lodders, waardoor die stijging van de bpm dan precies komt. Ik gaf al een beetje een voorschotje. Ze vroegen ook: hoe voorkomen we dat de bpm niet verder doorstijgt? Een paar dingen hierbij: in 2017 zijn er ruim 30.000 meer auto's verkocht dan in 2016. En los van de tarieven heb je niet alleen de klassen waarin auto's worden verkocht, maar ook gewoon de aantallen. Als er meer auto's verkocht worden, gaan de bpm-ontvangsten omhoog. Daarnaast hebben er nog twee verschuivingen in de nieuwoop plaatsgevonden. Nogmaals, enerzijds was er weliswaar een verschuiving naar auto's met een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar anderzijds was er ook een verschuiving naar vooral grotere en duurdere auto's met een hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot. Eigenlijk zagen we beide verschuivingen tegelijkertijd plaatsvinden. Maar juist omdat die laatste groep, dus de mensen die een grotere en duurdere auto kopen, door de progressieve bpm-tarieven een groter effect heeft, was het totaaleffect op de bpm een toename. Het is niet zo dat je bij een 10% hogere waarde maar 10% meer bpm betaalt. Het is een progressief tarief. We hebben echt geprobeerd daar ons best voor te doen. Maar als er een verschuiving in de groep is, zie je, ook al is het systeem misschien per saldo gebalanceerd, dat wij met de bpm-ontvangsten in de plus zitten. De bpm is ook een CO<sub>2</sub>-belasting. Als er meer nieuwe auto's met een hogere uitstoot worden verkocht, is het dan ook niet raar dat de bpm-ontvangsten stijgen. Overigens is de bpm – dat zei ik net al – historisch gezien helemaal niet zo ontzettend hoog. Mevrouw Lodders zei: ja, maar we hebben ook nog de omzetting naar dat nieuwe model gehad, die WLTP. Dit verhaal was dus blok 1; dat ging over de totale bpm-ontvangsten die zijn gestegen. Dat is waar, en ik heb net uitgelegd hoe dat zat: samenstellingseffecten en de omvang. Mevrouw Lodders vroeg dus: «Maar we hebben toch ook de omzetting naar de WLTP? Het kan toch niet de bedoeling zijn dat we op basis daarvan ook hogere bpm-ontvangsten hebben?» Zij quoteerde mij volledig correct dat wij altijd hebben aangegeven dat wij van een oud systeem naar een nieuw systeem gaan. Ik heb altijd gezegd dat we voor het feit dat we overgaan van het oude naar het nieuwe systeem, geen euro extra bpm hoeven te ontvangen. Dat oude systeem willen we om allerlei redenen niet meer. We willen naar het nieuwe systeem. Dat meet beter dan het oude systeem waarmee we, zoals u weet, allerlei problemen hadden. Maar we hoeven geen winst te maken op de omzetting als zodanig. Daarvoor hebben we een soort conversie moeten maken. Wat betekent, gemiddeld genomen, een vroeger label of een bpm-niveau en wat heb je dan in het nieuwe model? Die conversie houden we keurig aan.

Nu is het natuurlijk altijd zo dat er een paar modellen... Dat zal je altijd zien. En die werden natuurlijk ook door de branche naar voren gehaald. Die zei: de BMX X5 kocht je eerst voor zoveel en die is nu zoveel; dus je ziet wel degelijk een bpm-toename, terwijl het toch dezelfde auto is. Maar als je kijkt naar de technische aspects van die BMX, dan zijn die vaak helemaal niet hetzelfde. Dus dat is al een beetje appels en peren vergelijken. Maar stel dat je dat bij al die auto's tegelijk zou doen, dan zie je nog steeds dat er een gemiddelde conversiefactor is, en die hebben we keurig gebruikt. Dus ik zeg nu ook weer helder toe: de conversie als zodanig hoeft van mij geen euro extra bpm op te brengen als het gaat om systematiek, tenzij blijkt dat al die nieuwe auto's, die misschien hetzelfde modelnummer hebben, allemaal een hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben of zwaarder zijn of andere aspects hebben. Want dan gaat gewoon de algemene bpm werken. Ik hoop dat ik het hiermee nog een keer heb

verduidelijkt. Ik blijf het ook zeggen: dit is gewoon de afspraak die we hebben gemaakt, ook met de sector, en daar houden we ons aan. Dan kom ik bij de vraag van de heer Nijboer over het stellen van normen aan fabrikanten. Hij zei: dat is toch veel effectiever? Overigens speelt dat in de hele vergoedingsdiscussie die we hebben. Soms wil je gedrag beïnvloeden en dan ga je van alles straffen of stimuleren, en soms moet je gewoon lekker normen stellen: het ouderwetse command and control. Het is weinig liberaal, maar het kan enorm effectief zijn in sommige beleid. Gelukkig hebben we ook een dergelijk Europees beleid. Dat is het Europees bronbeleid. Dat houdt in dat alle autofabrikanten al in 2021 een gemiddelde uitstootverlaging moeten realiseren van 95 gram per gereden kilometer. Dat is eigenlijk al een vorm van afdwingen. Als ze deze norm niet halen, volgen er forse Europese boetes voor de fabrikanten. Het is dus niet gratis om zich niet te houden aan die normen. Volgens TNO moeten fabrikanten voor 2021 ongeveer 20% van de beloofde CO<sub>2</sub>-reductie realiseren. Dus we zijn er nog niet, maar ze gaan wel een beetje die kant op. Door dit Europees bronbeleid worden fabrikanten ook gestimuleerd om juist zo veel mogelijk elektrische voertuigen te produceren. Die hebben namelijk een lagere uitstoot en dat is goed voor hun gemiddelde. In het huidige systeem zit dus al een incentive voor fabrikanten om elektrische voertuigen te produceren. Dus waarom stellen we geen normen voor fabrikanten? Dat doen we wel. Is het effectief? Dat is afhankelijk van je doel, maar ze zijn een redelijk eind op weg naar het doel dat we hebben afgesproken. Nederland zet zich overigens al jaren in – dat zeg ik er ook bij – om deze normen verder aan te scherpen en dat zullen we ook blijven doen. We zitten daar dus niet in een afwachtende houding. Overigens zijn we ook succesvol geweest, want het Europees bronbeleid is erg effectief en zal de komende tien jaar nog verder worden aangescherpt. Daarmee denk ik de vragen te hebben beantwoord.

**De voorzitter:**

Ik zit even te kijken naar de tijd. Er is nog een blokje overig. Ik denk dat het het beste is om dat nu eerst helemaal te doen en dan een korte tweede termijn te geven aan de Kamer. Als ik nu interrupties toelaat, loopt het uit. Het punt is dat iedereen veel wil zeggen en kort wil vergaderen. Dat is hier het lastige. Gaat u door.

**Staatssecretaris Snel:**

Dan komen we bij het blokje overig. Dat is altijd het leukste blokje. Daarop hebben we ons ook totaal nog niet kunnen voorbereiden, omdat het blijkbaar vragen zijn die we niet helemaal hebben zien aankomen. Mevrouw Lodders vroeg of ik meer duidelijkheid kon verschaffen over alle fiscale regelingen rondom auto's. Althans, dat is hier opgeschreven. Daar kan ik een kort of een lang antwoord op geven. Laat ik zeggen: ja, ik wil altijd duidelijkheid verschaffen over alle fiscale regelingen rondom auto's. Laat ik u anders gewoon nog een keer een brief sturen. We doen natuurlijk al verschillende dingen met onze belastinguitgaven. Met dat alles bij elkaar kan ik prima een brief maken in het voorjaar. Maar ik kan me voorstellen dat ze nog iets anders bedoelde dan wat ik hier uit de vraag lees.

**De voorzitter:**

In de tweede termijn maar even.

**Mevrouw Lodders (VVD):**

Voorzitter, inderdaad. In de tweede termijn zal ik zeggen «geen brief», maar «voor de consument».

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Snel**:

Dat is een goed idee, om dat te doen. Voor het geval het in de tweede termijn zou terugkomen, zou ik zeggen: wat een goed idee.

Mevrouw Lodders, en volgens mij ook de heer Omtzigt, vroeg naar het snelle afscheid nemen van onze lng-teruggaafregeling. Dat punt is, denk ik, ook aan de orde gekomen. Daarvan bleek uit een evaluatie die al eerder was gedaan dat het ook zonder teruggaafregeling een gezonde business-case is voor de lng-trucks. Kortom, de maatregel werd eigenlijk als zeer ondoelmatig beschreven. Dat hebben wij bekeken en de milieubaten van het gebruik van lng wogen niet op tegen de teruggaafregeling. En zoals we al zeiden: als een regeling echt ondoelmatig is en we dat met z'n allen concluderen, is er ook een moment waarop je zegt: willen we hiermee doorgaan? Hierbij hebben we in overleg met het Ministerie van IenW en met de sector over een nieuw stimuleringsbeleid voor bio-Ing gesproken. En het ministerie heeft ook middelen gereserveerd voor een nieuw beleid. Dus deze regeling heeft gewoon op basis van doelmatigheid de eindstreep niet meer gehaald, maar er is wel een soort alternatief voorzien en dat is ook met de sector afgesproken.

We gaan verder met een vraag van de heer Snels. Volgens mij heb ik daar al antwoord op gegeven. Hij vroeg: meer elektrisch rijden zal toch tot een forse afname van accijnsinkomsten leiden? Dat heb ik net al gezegd. In het klimaatakkoord houden we rekening met de afname van die accijnzen. We zullen er dus niet door verrast worden. Aan de klimaattafels hebben we gevraagd om ook binnen het autodomein of desnoods het domein van het vervoer zo veel mogelijk een oplossing te vinden. Daar hebben we dus inderdaad al over nagedacht.

Hij vroeg ook of het stelsel niet eenvoudiger kan. Laat we even rustig de tijd nemen voor een antwoord. Wat zou dat heerlijk zijn, voorzitter, als we het stelsel met z'n allen eenvoudiger konden maken. Als we hier in de Kamer in dit soort debatten gewoon in plaats van een nieuwe maatregel voor te stellen, zeggen: zullen we er gewoon eens eentje schrappen? Dus ik wil hem danken voor deze vraag en met een absoluut uitroepteken antwoorden. Ja, het kan vaak eenvoudiger en dat moeten we doen! Tegelijkertijd weten we ook dat we heel vaak beleidswensen hebben, niet alleen de sector, maar ook uw eigen Kamer. De ervaring leert ons dat sommige van onze complexiteitsreductievoornemens dan als sneeuw voor de zon smelten. Ik maak er nu een beetje een grapje over, maar in de bouwstenennotitie geldt ook voor auto's dat we moeten blijven kijken of we het niet eenvoudiger kunnen maken, vooral voor de burger. Dat vind ik echt en ik denk ook dat dat misschien de inspiratie was voor de vraag van mevrouw Lodders die ze hier vlak voor stelde. Want het is echt ingewikkeld om het allemaal te overzien.

De heer Snels zei dat het wagenpark vervuilerder wordt. Volgens mij zei hij dat het wagenpark van de rijksoverheid vervuilerder wordt. Ik denk overigens dat dat niet zo is. Met de manier waarop wij labels geven – u had volgens mij een referentie aan een aantal labels – is het natuurlijk wel zo dat, als je dezelfde auto blijft rijden, die in de loop van de jaren een slechter label krijgt. Volgens mij is het dus niet zo dat we vervuilerder zijn gaan rijden. In het kabinet bijvoorbeeld hebben we de diesels verlaten en zijn we overgegaan op meer hybrideachtige systemen. Dan kijk ik dus niet alleen naar CO<sub>2</sub>, maar ook naar fijnstof. Ook dat is een belangrijke reden. Ondanks het feit dat ik net zei dat er een kleine stijging was, geldt hiervoor overigens dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van de totale aankoop van nieuwe auto's in Nederland nog altijd een van de laagste in Europa is. Dus we rijden op zichzelf nog steeds relatief schoon met betrekking tot CO<sub>2</sub>, maar het kan nog een stuk beter.

De heer Omtzigt vroeg naar de massale bezwaren bij de belastingplichtigen om nadere gegevens bij de Belastingdienst in te dienen om bezwaren af te handelen. Het ging om die btw. Het antwoord dat ik hier heb, is dat de aanwijzing massaal bezwaar is geregeld in de Awir. In deze wet staan ook de termijnen die in acht worden genomen bij de afhandeling van de bezwaren. Dat zijn dus die zes weken. Hij vroeg of we die termijn niet langer kunnen maken, omdat er zoveel bezwaren zijn. Bij grote aantallen bezwaren, zoals bij dit massaal bezwaar, kan de termijn voor de afdoening voor de dienst inderdaad krap zijn. Een langere termijn voor afhandeling massaal bezwaar vergt echter wel een wetswijziging; dat kunnen we niet zomaar even besluiten. Een termijn voor het verstrekken van de aanvullende gegevens is overigens niet geregeld in de Regeling massaal bezwaar. De termijn van zes weken sluit aan bij het Besluit fiscaal bestuursrecht. Dus uiteindelijk dachten wij dat een termijn van zes weken bij dit massaal bezwaar redelijk was. Het indienen van aanvullende gegevens kon namelijk alleen worden voorkomen bij belanghebbenden die reeds aanstonds bedoeld hebben dit aspect in hun bezwaarschrift te betrekken en die daarom geacht worden de gegevens reeds bij de indiening van het bezwaarschrift vervangen te hebben. Dat is een supertekst. Dank voor deze wetstoelichting, zeg ik maar even. Dit is heel ingewikkeld Nederlands om eigenlijk te zeggen: die termijnen staan wettelijk vast. Ik snap het idee dat je, als je het niet zelf doet, zegt: een massaalbezwaarperiode met een aantal adviseurs, moet je dat doen? Dat kunnen wij niet zomaar doen. Overigens is het ook zo dat je juist op deze btw-aangifte ook voor het eenvoudige kunt kiezen. Dat is dat we gewoon de termijnen zouden toepassen. Maar goed, ik kan me voorstellen dat dit antwoord nog niet helemaal bevredigend is voor de heer Omtzigt. Toen ik het antwoord voorlas, had ik dat zelf ook een beetje. Dus daar kom ik dan vast op terug in de tweede termijn.

De heer Van Weyenberg vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot de invoering van de roetaks. Ik heb inderdaad aangegeven in de 22ste halfjaarrapportage dat we alles doen om een implementatie per 1 januari 2020 te doen slagen. We hadden bedacht dat het al een jaar eerder moest gebeuren, maar het is best lastig in onze ICT-systemen om dat stabiel te doen. We zijn er hard mee aan de slag om te zorgen dat het op 1 januari gaat gebeuren. We liggen nog op koers, maar het is een behoorlijke klus. Dat blijkt ook wel uit de manier waarop we ermee bezig zijn.

De heer Omtzigt vroeg hoeveel btw Nederland misloopt door de import van gebruikte auto's, omdat je in Nederland geen btw hoeft te betalen als je die in Duitsland betaalt, terwijl je in Nederland natuurlijk wel btw betaalt. Eigenlijk is het een beetje lastig om het zo te zeggen, om te zeggen: hoeveel btw loop je mis? Er is namelijk wel degelijk btw betaald, alleen niet in ons land. De richtlijn is nu eenmaal zo dat je ergens btw moet betalen. Als je een product in Duitsland koopt, is dat in Duitsland en als je een product in Nederland koopt, is dat in Nederland. Het geldt ook andersom. Er zullen ook een hele hoop producten in Nederland worden verkocht waarvan de Duitsers zeggen: wat zouden we hebben misgelopen als ze bij ons waren gekocht? We houden het niet bij. We hebben dus geen enkele schatting van hoeveel dat is. Je kunt proberen ook hier een slag naar te slaan, maar ik denk dat dat niet zoveel zin heeft. Het is gewoon rechtstreeks het gevolg van het uitvoeren van de btw-richtlijn. Wat we mislopen, beredeneren we niet op een manier alsof het een belastinguitgave is. Dit is gewoon volgens de richtlijn. Voorzitter, ik denk dat dit het blokje overig was.

**De voorzitter:**

Dank. Er is behoefte aan een tweede termijn. Kort, één minuut. Mevrouw Ladders.



Mevrouw **Lodders** (VVD):

Voorzitter. Dank u wel, ik ga mijn best doen. Dank aan de Staatssecretaris voor het beantwoorden van de vragen. Ik denk dat dit niet de laatste keer is dat we over de autobelastingen en -fiscaliteiten hebben gesproken. Ik heb toch nog een vraag over de nieuwe meetmethode die gebruikt wordt bij het bepalen van de bpm. Waarop baseert de Staatssecretaris dat de technische specificaties van de auto's gewijzigd zijn? Als ik goed geïnformeerd ben, is het TNO-onderzoek nog niet klaar en in ieder geval nog niet gepubliceerd. Dus wanneer komt dat TNO-rapport naar buiten? Tegelijkertijd hoor ik de Staatssecretaris zeggen dat we niet vervuilerder zijn gaan rijden. Dan hoop ik wel dat precies dezelfde auto's in de oude meetmethode en de nieuwe meetmethode worden vergeleken. Anders is het nog steeds appels met peren vergelijken. Ik ga dit onderwerp nauwlettend volgen.

Dan de alternatieve Ing: ik ben blij dat de Staatssecretaris aangeeft dat er geld voor gereserveerd is en dat men met de sector in overleg gaat. Tegelijkertijd hoor ik de Staatssecretaris zeggen dat dit niet doelmatig was. Nou, volgens mij zijn er vandaag ook een aantal andere voorbeelden langsgesproken. Als hij die met dezelfde voortvarendheid pakt, zouden er nog wel wat maatregelen kunnen sneuvelen. Dus wanneer kan de Staatssecretaris met een alternatief komen voor die Ing, de vrachtwagens?

De **voorzitter**:

Dank je. De heer Mulder.

De heer **Edgar Mulder** (PVV):

Dank voor het lesje dat het eigenlijk geen subsidie is, maar allemaal derving en belastingheffing. Dan komt dus iemand die in een elektrische auto rijdt heel dicht bij belasting ontwijken. Ik heb hier altijd van iedereen geleerd dat dat het ergste is wat je kunt doen. Dus ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris daartegen aankijkt. Maar die € 6.000 moet natuurlijk wel opgebracht worden en dat via heffingen op benzine en diesel. Als mijn berekening klopt, ga je dus van het kwartje van Kok naar het tientje van Rutte. Soms vraag je je dan af hoeveel een VVD'er nog kan incasseren. De VVD was ooit de partij voor de auto en tegen belastingverhogingen. Het verschil met de VVD van vandaag is enorm. Het is geen kloof meer, het is een ravijn. En dat ravijn is gevuld met heel slecht ruikende bagger. Samenvattend: er klopt helemaal niets van het huidige fiscale autobeleid.

De **voorzitter**:

Dank. De heer Snels.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor zijn technische, zakelijke en feitelijke antwoorden, want ik denk dat dit autodebat wel iets minder emotie en iets meer doelgerichtheid kan gebruiken. Ik kijk schuin naar mijn buurman.

Ik heb nog één vraag aan de Staatssecretaris. We wachten op de sommen van de planbureaus over het klimaatakkoord. Vervolgens krijgen we uiteindelijk heel veel wetgeving, denk ik. Dat akkoord moet omgezet worden in plannen en die plannen moeten worden omgezet in wetgeving. Dat zal nog vrij complex en ingewikkeld zijn. Heeft de Staatssecretaris er een soort beeld van hoe dat in de tijd nu naar de Kamer zou kunnen komen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor zijn toezegging dat hij aan de slag gaat met youngtimers. Misschien kan hij nog een inschatting geven van wanneer we daar iets van gaan zien.

Ik heb nog een vraag over het EU-bronbeleid. De Staatssecretaris vertelde vrij trots en tevreden dat het steeds beter gaat, maar het EU-bronbeleid is een gemiddelde over Europa. Dat betekent dat bij een nationale stimulering, zoals we hier doen, waardoor hier meer en meer schone auto's gaan rijden, er elders in Europa steeds meer ruimte komt om steeds vervuilendere en zwaardere auto's te gaan rijden. Met name Volkswagen en dure Duitse automerken maken daar gebruik van. Heeft de Staatssecretaris nog iets slims in de achterzak om te voorkomen dat onze nationale stimulering eigenlijk tot meer vervuiling in andere EU-landen gaat leiden, maar dat we het beter consolideren, zodat het ook in totaal tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot gaat leiden?

De **voorzitter**:

De heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Daarop voortbordurend: ik weet natuurlijk dat er wel normen zijn, ook omdat er veel discussie over is. Die diesels die 1:20 zouden rijden, maar die nog nooit iemand 1:18 heeft zien rijden, wou ik hier niet bij betrekken, maar dat was natuurlijk mijn oproep. Mijn verzoek was niet om uit te leggen hoe het werkt tot 2021 en dat er al stimulans is voor elektrische auto's. Maar zou dat niet het instrument moeten zijn waarmee je stuurt, in plaats van al die belastingen waarvan de Staatssecretaris er graag een paar wil schrappen, maar waarvan hij in de zin daarna zei: dat wordt heel lastig, want er zijn allemaal belangen? Dat is nu precies het probleem en daar zouden we volgens mij vanaf moeten. Ik heb vandaag nog geen voorstellen gezien. Ik heb wel een beetje richting gehoord van verschillende partijen. Ik wens de coalitie veel succes om hier een wijs besluit over te nemen. Het is wel nodig, want elke maand kan de heer Omtzigt nieuwe sommen maken van auto's die te veel subsidie krijgen, maar elke maand kan er ook wat aan gedaan worden. Ik roep de coalitie op dat snel te doen.

De **voorzitter**:

De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook voor de beantwoording. Ik heb vooral mijn zorgen geuit over het ontwerpakkoord mobiliteit, hoe de elektrische auto's gesubsidieerd worden en dat de verpleger, de timmerman, de leraar dat moet gaan bekostigen. Daar maak ik me zorgen over. Ik vind het een allesbehalve «gebalanceerd» plan, zoals de Staatssecretaris het noemde. Daarom wil ik een VAO aanvragen, want ik proef een Kamermeerderheid die zich ook zorgen maakt over de betaalbaarheid en de haalbaarheid van deze plannen. Dus ik wil alvast een VAO aanvragen, voorzitter. Tot slot op het punt van de heer Nijboer over de fabrikant. Dat heb ik ook aangehaald. Er zijn Europese normen. Dat weten we. Mijn vraag was – die heb ik niet echt beantwoord gekregen – wat we nationaal kunnen doen om die nog verder aan te scherpen. Ik noemde bijvoorbeeld het duurder worden of niet verzekeren van vervuilende auto's. Dat is een denkrichting. Kan dat? Wat kan er nog meer nationaal om die Europese normen nog scherper te stellen?

De **voorzitter**:

De heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Dank, voorzitter. Dank voor de beantwoording. Ik wil nog een keer het voorstel doen. Ik vroeg om een second opinion van de Algemene Rekenkamer op de doelmatigheid van wat er het afgelopen jaar gebeurd is en wat er de komende twee jaar gaat gebeuren. Het gaat niet over het nieuwe klimaatakkoord. Het gaat over de huidige Autobrief en om tussentijds te horen of dat doelmatig uitgegeven wordt of niet. Ik zeg dat met enige nadruk, want het leek erop dat dit niet goed begrepen werd. Wil de Staatssecretaris dit toezeggen?

Ik herinner hem eraan dat hij lng heeft afgerekend op de vraag of dat wel een doelmatigheid had van € 65 per kilogram bespaarde CO<sub>2</sub>. De conclusie was nee. Hij kreeg het rapport in augustus, hield het drie maanden in een la, mikte het in oktober naar de Kamer en zei toen: het is nu te laat om er iets aan te doen. Dat kan niet. Daar houd ik dus echt niet van. Als je dat vind, prima, maar stel het gewoon voor. Daarop zou ik toch een reflectie willen hebben.

Dezelfde reflectie ontbreekt toch echt bij de Belastingdienst over een massaal bezwaar. Kennelijk worden 2 miljoen mensen geacht om hun rittenadministratie van vijf jaar oud in hun kast te hebben liggen en moeten de belastingadviseurs die allemaal opleveren. Ik snap de uitspraak van de Hoge Raad niet helemaal, maar ik ben hierin wel heel makkelijk, namelijk dat de Hoge Raad wordt gevolgd. En dan ga je niet zeggen: o, we doen dat binnen zes weken, dan zijn we er tenminste van af. Dat kan niet. Dat past niet in een rechtsstaat. En daar hebben we meerdere voorbeelden van gehad.

Dus graag krijg ik op die drie punten een wat heldere toezegging.

Overigens dank voor de toezegging dat we de parallelimport wel tijdig gaan evalueren.

De **voorzitter**:

De heer Van Weyenberg.

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

Voorzitter. Ook dank voor de beantwoording en het optimistische antwoord rondom de fijnstofoeslag – dat interpreteer ik toch maar zo – en de toezegging naar aanleiding van collega Bruins en mijzelf over de youngtimerregeling en elektrische auto's. Ik zeg graag collega Snels na dat dit debat wel wat feiten en vooral wat rust kan gebruiken. Ik merk dat er af en toe grote woorden worden gebruikt, maar het beeld is volgens mij toch dat we bezig zijn om de ondersteuning aan te scherpen. In wat er nu ligt in het kader van het ontwerpklimaatakkoord, wordt de ondersteuning nog verder beperkt. We gaan juist de stap maken naar kleinere auto's, naar middenklassers en de particulieren en de tweedehandsmarkt, in plaats van het ondersteunen van de zakelijke markt en de grote, dure auto's. Dat lijkt mij een goede richting. Dat we een en ander heel actief moeten bijsturen, lijkt me wel een juiste conclusie, want het is een soort revolutie en je weet nooit wanneer dingen opeens vleugels krijgen. Dan moet je snel kunnen bijsturen, zodat je niet overstimuleert. Tegelijkertijd moet je misschien soms bijsturen als blijkt dat je de gestelde doelen rondom CO<sub>2</sub>, fijnstof en andere zaken niet haalt. Ik zie uiteraard uit naar de doorrekening van het ontwerpklimaatakkoord.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Snel**:

Voorzitter. Ook dank voor de vragen in tweede termijn. Ik heb geprobeerd mee te schrijven en ik hoop dat ik ze allemaal heb.

Laat ik beginnen met mevrouw Lidders. Haar had ik al beloofd in de tweede termijn nog iets te zeggen over dat overzicht van alle autoregelingen voor de burgers. Dus niet voor u, maar voor de burgers. Het antwoord is: ja, het lijkt me een goed idee. We zullen bekijken hoe we dit samen kunnen doen met de belanghebbenden die weten waarnaar gevraagd wordt. Dat zijn de ANWB, de BOVAG en natuurlijk de Belastingdienst. Het lijkt me gewoon een goed idee. We hebben overigens al een vrij uitgebreide website van de Belastingdienst die daarover gaat, maar we gaan kijken of daarop precies die gegevens staan, met feilloze precisie, die de autobezitters zeggen te willen hebben. We gaan ernaar kijken. Dus het is een positief antwoord, een ja. We gaan ernaar kijken.

Mevrouw Lidders vroeg naar de aanpassing van de WLTP. Ik zei dat we die conversiewaarden hebben bedacht en dat die gemiddeld genomen moeten kloppen. Mevrouw Lidders vroeg hoe dat kon, omdat ik nog bezig was met het onderzoek. Er zijn eigenlijk twee onderzoeken. We hebben in oktober 2018 al een rapport aan de Kamer gestuurd. Daarin geven we aan dat we een aantal waardes hebben. We hebben wel gezegd dat we er nog meer willen. We willen de hele conversie niet doen op basis van te weinig modellen. We hebben dus een wat breder inzicht nodig. Zodra we dat hebben, kunnen we het conversiemodel definitief gebruiken. Daar is ook een discussie over: wanneer kunnen we om naar het nieuwe systeem en wanneer hebben we precies voldoende? In mei volgt het tweede rapport van TNO. Op basis daarvan gaan we kijken – natuurlijk doen we het uiteindelijk in overleg met de sector – of we dan een voldoende beeld hebben om de conversiewaarden goed te bereiken. Dus mijn eerste stelling was op basis van het rapport dat we al hadden en in mei gaan we uitgebreider op zoek naar meer modellen, zodat we deze conversiewaarden nog beter kunnen bekijken.

Mevrouw Lidders vroeg nog naar het alternatief voor Ing. De heer Omtzigt vroeg ook daar nog een beetje op te reflecteren. In de manier waarop wij als Financiën kijken naar beleidstoetsing, kijken we altijd naar doelmatigheid. Vervolgens is er een discussie over mogelijk, ook in de Kamer. Maar goed, een regeling heeft een doel, is misschien niet doelmatig, dus gaat eraan wat ons betreft. Als de Kamer dat echt niet wil, kunnen we daar een overleg over hebben. Ik ben mij er zelf in ieder geval niet van bewust dat we iets ergens doorheen gejust zouden hebben. Deze maatregel was, nogmaals, echt niet doelmatig en ook niet doelmatig te maken. Het ging om een enorm kleine potentie. Het is niet zo dat het hele vrachtwagenpark op bio-Ing zou gaan rijden. Dat wisten we. Om die reden hebben we gezegd: kunnen we het niet anders doen? Vervolgens zijn we met de sector in overleg gegaan. Nogmaals, dat doe ik niet. Uiteindelijk doet IenW dat via de subsidiekant, om te kijken of ze die op een andere manier nuttig kunnen maken. Dat overleg is nog gaande. Maar het is volgens mij allesbehalve een overvaltaktiek van onze kant geweest. Volgens mij hebben we het ook netjes parlementair doorgelopen. Dit is ook alvast even, zeg ik in de richting van de heer Omtzigt, een reflectie op dit punt. Ik kom zo nog terug op zijn andere vragen.

Dan vroeg de heer Snels of we een beeld hadden van hoe het klimaatkoord uiteindelijk in wetgeving zal terugkomen. We doen het natuurlijk echt stapje voor stapje. We krijgen eerst in maart de doorrekening. Dan moeten we kijken of dat voldoende is. Dat hopen we natuurlijk, maar als het onvoldoende is, moeten we kijken wat we nog meer moeten doen. Vervolgens krijgen we de politieke besluitvorming over het pakket of het eventueel aangepaste pakket en dat moet dan in wetgeving omgezet worden. Dat volgt dus gewoon in dat jaar. Dus wanneer is het schema bekend? Zodra we weten en denken dat sommige dingen houvast bieden en doelmatig zijn, en dat ze leveren wat we willen. Dan gaan we in dat jaar gewoon plannen. Ik ben met alle liefde bereid om een planningsoverzicht te maken, zodra we weten welke maatregelen we nemen. Sommige maatregelen zullen we meteen kunnen nemen, voor andere zal het langer

duren. Dat volgt als vanzelf, maar ik ben meer dan bereid om daar wat over te zeggen.

De heer Bruins had nog vragen over de youngtimerregeling. Wanneer hij die precies kon verwachten, inclusief zijn suggestie? Ik weet het niet precies, maar laten we zeggen dat dat best binnen een afzienbare termijn kan, want ik denk dat we de regeling goed kennen. Dus geef ons een maand of twee om even te bekijken wat er gebeurt. Daarna zal ik er in een brief op terugkomen.

Hij had nog een opmerking met betrekking tot het bronbeleid. Het is een Europees gemiddelde, dus je zou zeggen: alles wat wij beter doen, doet de rest minder. Dat is een beetje cynische constatering. Tegelijkertijd vind ik dat wij de maatregelen die wij hebben, moeten richten op het beleid dat wij willen. En wij gaan ervan uit – dat hopen we ook, en daarmee zijn we overigens ook actief bezig – om in Europa onze partners ook beleidsmaatregelen te laten nemen. Het is inderdaad soms zo – dat realiseren we ons allemaal – dat als wij vooroplopen en landen achter ons aan gaan met dezelfde soort maatregelen, je soms dus bijvoorbeeld zo'n Outlander, zoals hier onder andere werd genoemd, bij wijze van spreken de fiscale boxen aftikken. Dat is niet wat je wil. Tegelijkertijd heb ik ook weleens tegen de Kamer gezegd: als een Outlander in Bulgarije een nog vervuillendere dieselauto vervangt, is dat voor het totale klimaat misschien niet eens zo slecht. Alleen, het is gewoon niet zo doelmatig dat wij daar dan het meeste voor hebben betaald. Dus ik ben het wel met hem eens. We zullen dus ook in Europa blijven sturen op aanscherping van die bronnorm, want daar ging het eigenlijk om. Maar we moeten dat niet onhandig gaan doen; dat ben ik met hem eens.

Er was nog een vraag, volgens mij van de heer Laçin, over de Europese normering. Ik dacht dat het ging over deze fabrikantsnormen. Of ging het over andere normen?

De heer **Laçin** (SP):

Het ging inderdaad over fabrikantennormen.

Staatssecretaris **Snel**:

Dat klopt dus. Het probleem hiervan is dat als je nationaal normen zet op een Europese grondslag en het tot een belemmering zou leiden, je heel snel komt aan die vrijheid van je goederen. Het is dus niet zo makkelijk. Ik heb hier bijvoorbeeld ook staan: milieuachtige zones. Die hebben we in het verleden wel gehad, maar die worden door de Commissie steeds verder teruggedrongen, omdat je dan toch nationaal voordeel of nadeel kunt geven; dat doe je dan direct of indirect. Dus het is niet zo makkelijk. Wel wordt er gekeken wat er qua normering mogelijk is via de Omgevingswet. Daar kunnen we wel kijken of wij iets kunnen doen, bijvoorbeeld als het gaat om wat wij toelaatbaar achten dat rondrijdt op de Nederlandse wegen. We kunnen dat niet zomaar doen op het moment van invoering.

Dan kom ik bij de heer Omtzigt. Die had nog vragen over massaal bezwaar. Twee dingen. Allereerst de constatering dat je volgens mij altijd binnen zes weken bezwaar kunt aantekenen en later nog met een toelichting kunt komen. De vraag is of dat het meest effectief is, maar het zou een mogelijkheid kunnen zijn. Laat ik het zo zeggen: ook hiervoor geldt dat ik het punt dat hij maakte, niet helemaal wil wegnemen. Laten we dus kijken of we nog ergens iets van dit soort massale bezwaren na de termijn kunnen bekijken. Ik begreep, nogmaals, zojuist dat dit wettelijk niet zomaar te doen is. Maar laat ik hier ook gewoon een toezegging doen, meneer Omtzigt. Ik neem dit punt nog een keer terug en bekijk of we hiervoor nog een ander systeem kunnen verzinnen om die mensen de kans te geven om een bezwaar in te dienen. Die toezegging doe ik dus bij dezen.

De derde vraag van de heer Omtzigt ging over de Rekenkamer. Ik ben bang dat zelfs nu ik het voor de derde keer heb gehoord, nog steeds niet razend enthousiast ben. Nogmaals, we hebben niet zo lang geleden vanuit de Rekenkamer al een toets hierover gehad. Die gaf ook aan dat er op punten overstimulering was en dat het niet doelmatig was. Ik ben zelf van de conclusie – daar heb ik in alle eerlijkheid de Rekenkamer niet eens meer voor nodig – dat een deel van de stimulering die we de afgelopen jaren hebben gegeven, gewoon te veel was. Die was niet doelmatig. Daar hadden we beter op moeten letten.

We gaan nu maatregelen aanpassen om ervoor te zorgen dat de stimulering minder is. Zelf heb ik nu al een paar maatregelen genomen. Dat betreft niet alleen de cap, de Tesla-cap. Ik heb ook rond de MIA en VAMIL dingen gedaan. We hebben nu in het ontwerpklimaatkoord een aantal maatregelen. Dus ik ben het gewoon helemaal eens met het feit dat we wat we nu doen, doelmatiger moeten doen. Als je heel erg precies wilt redeneren, zou de toets moeten zijn of de hoeveelheid geïnvesteerd geld voor de CO<sub>2</sub>-reductie doelmatig is. En dan zeg ik: dat kun je niet zo toetsen, omdat wij, nogmaals, meer doelstellingen hadden dan alleen die CO<sub>2</sub>-reductie. Nogmaals, ik ben helemaal niet tegen onderzoeken of nog eens een keer goed kijken of iets doelmatig is, maar ik heb echt het idee dat ik hierover al mijn beleidsinformatie al heb. Vandaar dat ik het ook in derde instantie nog steeds niet zo'n goed idee vind.

**De voorzitter:**

Dank. Dan komen we aan het einde van dit debat. Ik zie een vraag van de heer Omtzigt, maar dan zouden we het weer openen, terwijl we op tijd klaar zouden zijn. Dus veel onderling debat, veel vragen, veel antwoorden. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. We gaan verder met een VAO op verzoek van onze debutant, de heer Laçin. Misschien is het verstandig het VAO te plannen na ommekomst van de schriftelijke vragen die nog zijn gesteld door onder andere de heer Omtzigt en mevrouw Lodders. Dat lijkt me verstandig. Die antwoorden komen begin volgende week. Dan rond ik dit debat af. Dank.

Sluiting 16.47 uur.