

Vergaderjaar 2008–2009

31 492

Fiscale vergroening

Nr. 19

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 september 2009

De vaste commissie voor Financiën¹ heeft op 1 juli 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris De Jager van Financiën over:

- **de brief d.d. 3 juni 2009 van de staatssecretaris van Financiën over fiscale vergroening, in het bijzonder de mogelijkheden om via de fiscaliteit energiebesparing in de bestaande woningbouw te stimuleren (31 492, nr. 11).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Blok

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Berck

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Van der Burg (VVD), Tony van Dijck (PVV), Spekman (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP), Sap (GroenLinks) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Pieper (CDA), Aptroot (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), Elias (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen (PvdA), Smilde (CDA), Anker (ChristenUnie), Nicolai (VVD), De Roon (PVV), Kuiken (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven (SP), Vendrik (GroenLinks) en Smeets (PvdA).

Voorzitter: Cramer
Griffier: Basten

Aanwezig zijn 7 leden der Kamer, te weten: Thieme, Vendrik, Bashir, Omtzigt, Tang, Weekers en Cramer,

en staatssecretaris De Jager van Financiën, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris, de medewerkers, de collega's en de luisteraars. Ik stel een richttijd van vijf minuten voor.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Voorzitter. Vergroening van het belastingstelsel is één van de speerpunten van dit kabinet, maar in tijden van een klimaatcrisis, een voedselcrisis, een zoetwatercrisis, een fosfaatcrisis en een biodiversiteitscrisis kom je er niet met een paar woorden of kleine stapjes. De enige mogelijkheid om het tij te keren, is door echt op grote schaal burgers en bedrijven te stimuleren tot het kiezen van een duurzamere samenleving, een samenleving waarin vervuilers moeten betalen voor de maatschappelijke problemen die zij veroorzaken en waarin een duurzame keuze wordt beloond uit de opbrengst van die maatregelen. Vooralsnog lijkt het kabinet niet aan die duurzame hefboomwerking te willen. Onze fractie heeft bij herhaling gepleit voor een verlaging van de belasting op arbeid en een omgekeerd evenredige verhoging van de belasting op grondstoffen, in het bijzonder milieubelastende grondstoffen. Het kabinet lijkt daar echter geen oog voor te hebben of tenminste geen prioriteit aan te willen geven. Kan de staatssecretaris helder aangeven waarom hij nog geen gebruik gemaakt heeft van dit instrument dat de werkgelegenheid en de duurzaamheid fors zal kunnen bevorderen? In de media wordt aangegeven dat de staatssecretaris liever belasting heft op milieuvervuiling en uitputting van hulpbronnen dan op hard werken en succesvol ondernemen. Kan de staatssecretaris voorbeelden geven van die verhoogde belastingen op milieuvervuiling en uitputting van hulpbronnen en acht hij die voorbeelden toereikend? Het kabinet lijkt vooral te willen blijven denken in onmogelijkheden. Een laag btw-tarief voor kringloopwinkels zoals dat in België wordt gehanteerd, wordt op praktische gronden afgewezen door het kabinet, terwijl er toch weinig fantasie voor nodig is om te bedenken dat het bevorderen van recycling belangrijk is en fiscaal aantrekkelijk gemaakt zou moeten worden. Het kabinet wil de bijtelling voor zero-emissionauto's waarmee zakelijk gereden wordt, verlagen tot 10%, maar gaat eraan voorbij dat ook voor de opwekking van elektriciteit van die auto's CO₂ uitgestoten wordt zolang die energie niet gewonnen wordt uit wind, zon of water. Waarom brengt de staatssecretaris ook zuinige en hybride auto's die een vergelijkbaar lage «well-to-wheel»-emissie hebben, niet onder de 10% norm? Het stimuleren van milieuvriendelijke consumptie lijkt te stuiten op heilige huisjes die niet omver mogen. Het verminderen van de productie en consumptie van dierlijke eiwitten is onomstreden als bron van verduurzaming van de samenleving, maar het kabinet lijkt niets te doen om te bevorderen dat een meer plantaardige samenleving dichterbij komt. Met name het CDA verzet zich met hand en tand tegen elke vorm van extra heffing of minder subsidie op de productie van dierlijke eiwitten. Daarmee laat het CDA zijn ware gezicht zien door te kiezen voor de veehouderij en tegen de akkerbouw. Voor één kilo vlees is zeven kilo hoogwaardige plantaardige eiwitten nodig. Hoe inefficiënt! Met die plantaardige eiwitten zouden we veel meer mensen direct kunnen voeden en dit is vele malen klimaat- en milieuvriendelijker. Als iedereen in Nederland slechts één dag in de week geen vlees zou eten, zouden alle klimaatdoelstellingen van dit kabinet voor particuliere huishoudens in één klap gerealiseerd worden. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft berekend dat vlees-

vermindering leidt tot een reductie van 50% tot 70% van de kosten van het klimaatbeleid. Hoe kan het dat vlees door het kabinet benoemd is als het meest milieuvervuilende onderdeel van ons voedselpakket, maar dat er nog steeds geen enkele heffing op vlees is? Hoe kan het dat rundergehakt wordt aangeboden voor € 1 per pond, waarin de maatschappelijke kosten van de productie ervan allerminst zijn doorberekend? Waarom blijven we consumenten milieuvervuilende producten aanbieden tegen onethisch lage prijzen, waardoor ethisch geproduceerde producten extreem duur lijken?

Is het niet de hoogste tijd om plantaardige vleesvervangers onder het btw-nultarief te brengen en dierlijke producten uit de intensieve veehouderij onder het hoge btw-tarief? Het is tijd voor een accijnsheffing op ongezonde en klimaatonvriendelijke dierlijke producten om met de opbrengst daarvan biologische en/of plantaardige producten betaalbaarder te maken. Behoort de milieubelasting van een product niet gewoon in de prijs van elk product tot uitdrukking gebracht te worden? En waarom gebeurt dat dan niet?

Tot slot vraag ik de staatssecretaris om investeringen in de ontwikkeling van plantaardige vleesvervangers onder het regime van de groenfondsen te brengen zodat dergelijke investeringen aantrekkelijker worden of om een eigen categorie toe te kennen aan innovaties op het gebied van de noodzakelijke eiwittransitie, die vergelijkbaar is met de groenfondsvrijstelling en de cultuurfondsvrijstelling.

Een kabinet dat gelooft in marktwerking en zelfregulering, zal de schaarse middelen die het ter beschikking heeft om ethiek en duurzaamheid aan de markt toe te voegen, adequaat moeten benutten. Dat gebeurt op dit moment volstrekt onvoldoende om een duurzame economie werkelijk dichterbij te brengen, hoewel het belang daarvan door vrijwel iedereen gezien wordt of althans met de mond wordt beleden.

Voorts zijn wij van mening dat er een einde moet komen aan de bio-industrie. Een vergroening van het belastingstelsel zou daar een wezenlijke bijdrage aan kunnen leveren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik vervang de vaste fiscale woordvoerder van GroenLinks, mevrouw Sap. Ik ben vandaag haar knechtje.

Laat ik de staatssecretaris gewoon een compliment geven. Het is heel fijn dat dit stuk er ligt. Dat heeft mijn collega Jolande Sap destijds beoogd met haar motie, zodat we op tijd en zonder de hectiek van het najaar de voortgang van de vergroening van de fiscaliteit kunnen bespreken. Ik prijs de staatssecretaris voor het feit dat hij daar op deze manier gebruik van maakt. Hij maakt de stappen kenbaar die hij al wil nemen en legt zijn opties op tafel: die ballen gaan wij er allemaal in schieten. Daar kom ik straks op terug. Hij geeft ook aan wat hij niet gaat doen. Dat is allemaal helder en goed. Complimenten daarvoor! Ik ga ervan uit dat dit een vingerwijzing is voor het Belastingplan 2010. Zoals bekend was de fractie van GroenLinks enthousiast over de versie van 2008. Wij waren zwaar teleurgesteld in deze staatssecretaris naar aanleiding van de versie van 2009. Ook omwille van de zogenaamd oplopende inflatie werd elke vergroening toen even «kaltgesteld». Dat was volgens ons onnodig, zeker als je nu ziet dat die inflatie bijna omgeslagen is in deflatie. Als er een jaar was waarin de vergroening door had moeten gaan, was dat dus wel 2009, als je tenminste vindt dat inflatie een leidend principe is om de wenselijkheid van vergroening in dat jaar daaraan af te meten; dat is ook nog te bediscussiëren. Hoe dan ook: ga door, staatssecretaris. Geef vol gas bij de vergroening van de fiscaliteit. Wij rekenen op u voor 2010.

Ik ga nu in op de voorstellen. Wat ik niet noem, is goed. Ik noem wel de punten 2, 6 en 8. Wat betreft de verlaging van de bijtelling van elektrische auto's naar 10%: wij hebben afgelopen najaar met de VVD een motie ingediend voor een stimuleringsprogramma voor de elektrische auto.

Daar zat een volledige vrijstelling in en die wil ik ook vandaag bepleiten. Maak die stap dus scherper en harder. Dat is ook logisch: als je de aanschafkosten van de elektrische auto vergelijkt met de aanschafkosten van de meer conventionele exemplaren, zijn op dit moment een forsere stimulans en dus een algehele vrijstelling van de bijtelling gewenst. Daarop krijg ik graag een reactie van de staatssecretaris. Dan het punt van de dieselauto's, de bpm en de Euro 6. De staatssecretaris wil het desbetreffende niveau van de bpm gelijktrekken met het niveau voor benzineauto's. Dat is voor mijn fractie een zeer discutabel punt. Ik dring er echt bij de staatssecretaris op aan om zich op deze maatregel te bezinnen, te kijken naar de feitelijke uitstoot van deze categorie auto's en zijn acties daarvan te laten afhangen. Kijk ook niet alleen naar de gangbare normen voor het niveau van fijnstof – PM₁₀ – maar ook naar de kleinere deeltjes, PM_{2,5}. Dat zal de minister van VROM met de staatssecretaris eens zijn.

Dit geldt ook voor de accijnskorting voor E85 biobrandstoffen. Die is pas mogelijk nadat «Europa» echt geleverd heeft op het terrein van het operationeel maken van de zogeheten Cramer-criteria. Mij wordt van allereerste vanuit het kabinet verzekerd dat hieraan verschrikkelijk hard gewerkt wordt, maar ik zie daar eerlijk gezegd nog geen barst van. De betreffende accijnskorting wordt echter al wel aangekondigd. Ik vind dat te vroeg. Ik vind dat dit kabinet de Kamer eerst moet zien aan te geven dat «Europa» op dit punt levert.

Tot zover de voorstellen die al door zouden moeten gaan: zeven voorstellen wel en drie aangepast of niet. Dan de opties. De eerste wil ik met veel plezier in het goal knallen, namelijk de verhoging van de energiebelasting op aardgas. Ik snap dat de staatssecretaris eerst kiest voor een discussie met de Kamer. Wij geven daarvoor vol groen licht. Ik roep de staatssecretaris ertoe op om dit vrij fors te doen. Vandaag zijn de energietarieven van de maatschappijen, bijvoorbeeld voor aardgas, fors verlaagd, in de orde van grootte van 30% à 35%. Dit betekent dat de terugverdientijd voor investeringen in de gebouwde omgeving 50% toeneemt. Dit is dus een enorme desinvesteringimpuls voor wie juist wil dat er duurzaam gebouwd en duurzaam vernieuwd wordt in de woningbouw. Daarom is er nu reden voor een corrigerende actie van het kabinet. Kabinet, doe dat dus ook!

De heer **Weekers** (VVD): Ik begrijp het pleidooi van de heer Vendrik op het punt van de volstrekt vrije keuze van mensen, die in een bepaalde richting worden gestimuleerd. Als dat gaat om energiebesparing, is dat op zich altijd verstandig. Tegelijkertijd vraag ik mij af wat de heer Vendrik ervan vindt dat huurders die keuze vaak niet hebben. Zij zitten met installaties voor de hele flat of zijn voor hun installatie afhankelijk van de verhuurder.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

De heer **Weekers** (VVD): Mijn vraag is of de heer Vendrik de rekening hiermee niet heel eenzijdig op een bepaalde plek legt, die misschien zelfs de kwetsbaarste plek is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit pleidooi houd ik reeds alle jaren waarin wij hebben aangedrongen op verhoging van energiebelasting. Bij dit pleidooi hoort uiteraard het terugsluizen van de opbrengst. Dat is in de geest van een echte vergroening van de fiscaliteit. Voor de huurders hoort daar uiteraard bij dat in het puntensysteem dat gebruikt wordt voor een gerechtvaardigde huur, het achterwege blijven van investeringen in het energiezuinig maken van huurwoningen steeds harder gaat meetellen. Ik ga ervan uit dat de minister voor WWI daarbij onze partner in crime is. Volgens mij is het puntenstelsel vorig jaar op dat punt aangepast. Die lat moet je steeds hoger leggen, zodat de prijs die verhuurders als het ware

moeten betalen in de vorm van een lage huur voor hun verhuurwoning, als het ware steeds hoger wordt als zij niet investeren in de energiezuinigheid van die woning. Dan worden huurders gecompenseerd voor de verhuurders die niet investeren in energiebesparing en die daarmee – daarmee heeft de heer Weekers een punt – hun huurders opzadelen met een te hoge energierekening.

De **voorzitter**: Gaat u verder met uw betoog. De vraag was aan de lange kant, maar het antwoord was zeker aan de lange kant.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het punt van rode diesel is een gouwe ouwe: gewoon doen! Druk het er nou maar doorheen. Trek de minister van LNV maar eens over de tafel heen, roep de minister-president erbij, doe wat nodig is, beste staatssecretaris, maar regel dat een keer! Wij zien graag de eerste afbouw van de rode diesel terug in het Belastingplan 2010.

Tot slot de kilometerheffing en de ombouw van de bpm. Volgens mij moet het kabinet deze zomer nog even kritisch nadenken over de voorziene afbouw van de bpm en het inruilen van die bpm voor de kilometerheffing. Wij zijn eindeloos in gesprek met de minister van Verkeer en Waterstaat en krijgen steeds maar niet het beroemde wetsvoorstel op tafel, waarin de kilometerheffing geregeld wordt. Langzamerhand is mijn taxatie dat het kabinet niet durft, want als je zowel de mrb als de bpm afschaft en dat allemaal via de kilometerheffing terug wilt halen, kom je uit op een tarief van € 0,07 à € 0,08 per kilometer. Dat vindt het kabinet gewoon te veel. Zo zal het waarschijnlijk ongeveer gaan. De afbouw van de bpm moet dus opnieuw ter discussie komen. Dat zal juist een bewindspersoon van Financiën aanspreken. Het is om vele redenen verstandig dat het verdwijnen van de bpm opnieuw door het kabinet bediscussieerd wordt. Dat zal waarschijnlijk de kilometerheffing redden en er zijn tal van milieueffecten gemoeid met de ombouw van de bpm naar die CO₂-heffing. Daar moet juist mee doorgedaan worden: niet afbouwen maar ombouwen. Dan hebben wij twee doelen gediend. Ik vraag de staatssecretaris om daarop te reageren.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ook ik bedank allereerst de staatssecretaris voor de uitgebreide brief. Zoals bekend is ook mijn fractie een groot voorstander van het zwaarder belasten van milieuvervuilend gedrag en het belonen van milieubewust gedrag, maar daarbij moet volgens mijn fractie vooral worden gelet op de progressiviteit van het belastingstelsel, zodat die gewaarborgd blijft. De verschuiving van inkomstenbelasting naar energiebelasting is bijvoorbeeld een goede zaak, maar er moet wel op gelet worden dat er niet te veel progressiviteit uit het stelsel gehaald wordt. Aardgasverbruik is vooral afhankelijk van de mate van isolatie van je huis. Mensen met hogere inkomens hebben over het algemeen meer mogelijkheden om daar invloed op uit te oefenen dan mensen met lagere inkomens, die een huurhuis hebben. Als de verschuiving te ver gaat en als de extra opbrengst van de energiebelasting niet goed wordt teruggesluisd, kunnen lagere inkomens wel eens relatief slechter uitkomen. Daarom vraag ik de staatssecretaris om hiermee nadrukkelijk rekening te houden bij zijn plannen die hij hopelijk zal indienen voor het Belastingplan 2010.

De heer **Tang** (PvdA): Ik wijs u op bijlage 2 over de verhoging van de energiebelasting op aardgas en het op verschillende manieren terugsluizen van de opbrengst. Volgens mij blijkt daaruit juist dat eerder de tweeverdieners en de grootverdieners dan de alleenverdieners en de «kleinverdieners» de lasten betalen van de hogere energiebelasting op aardgas. Ik neem dus aan dat u zich kunt vinden in het pleidooi van de

heer Vendrik, want een verhoging van de energiebelasting op aardgas is wel degelijk progressief.

De heer **Bashir** (SP): Jazeker, ik heb er alleen toe opgeroepen om nadrukkelijk rekening te houden met het door mij geschetste scenario. Ik vraag de staatssecretaris op dit punt overigens om met een uitvoerige doorrekening te komen van de door de heer Tang genoemde tabel. In de tabel ontbreekt bijvoorbeeld het kopje «modale gezinnen». Bij het Belastingplan zou ik dat nog wat meer doorgerekend willen hebben.

De SP-fractie is tevreden over de conclusie van de staatssecretaris dat een teruggave van de overdrachtsbelasting bij verbetering van woningen te duur en moeilijk uitvoerbaar is. Een milieudifferentiatie in de WOZ klinkt volgens de SP-fractie veel interessanter. Is de staatssecretaris van plan om die milieudifferentiatie in te voeren als er een betrouwbaar energielabel is?

Mijn fractie heeft eerder voorgesteld om ook meer te differentiëren in de energiebelasting door een lager tarief in te voeren voor het verbruik onder 3000 kilowattuur, het gemiddelde verbruik in Nederland, en een hoger tarief bij een gebruik tussen 3000 en 10 000 kilowattuur. Wat vindt de staatssecretaris van dit voorstel? Minister Van der Laan heeft in het algemeen overleg van 28 januari immers toegezegd dat de staatssecretaris van Financiën op dit punt zou terugkomen.

Nu kom ik bij de vergroening van de mobiliteit. Meer differentiatie in de motorrijtuigenbelasting vindt mijn fractie een goed idee, maar kan de staatssecretaris meer details geven? Wil hij het bijvoorbeeld laten bij twee emissieklassen of wil hij in de toekomst meer klassen inrichten? De staatssecretaris is van plan om de 14% bijtelling voor emissievrije auto's te verlagen naar 10%. Ik wil weten wat de budgettaire gevolgen zouden zijn als wij de bijtelling, al dan niet tijdelijk – bijvoorbeeld voor drie tot vijf jaar – verlagen naar nul. Daarmee kun je het gebruik van deze auto's veel beter stimuleren. Je zorgt er daarmee ook voor dat de introductie van elektrische auto's veel sneller zal plaatsvinden.

De SP is het eens met de staatssecretaris dat we de afbouw van de bpm nu niet al moeten vastleggen tot 2018. De kilometerheffing is alweer uitgesteld. In dat licht is het niet logisch om nog verder over het graf heen te regeren. Nu de kilometerheffing weer vertraging heeft opgelopen, kunnen we ons ook afvragen of de reeds ingezette afbouw gehandhaafd moet worden. Wat de SP-fractie betreft, doen we dat niet. Hoe denkt de staatssecretaris daarover? De afbouw was immers gekoppeld aan de kilometerheffing.

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Allereerst dank aan de staatssecretaris voor de uitgebreide brief over fiscale vergroening. Deze staatssecretaris heeft de afgelopen jaren een aantal maatregelen genomen op het gebied van fiscale vergroening, waarbij vooral de fiscale vergroening op het gebied van de automobieliteit tot doorbraken heeft geleid. Dit leidt tot een veel sneller gebruik van milieuvriendelijke alternatieven, zoals hybride auto's en auto's met een lage CO₂-uitstoot. Het is goed dat hij op dat pad een heel stuk verder gaat. De CDA-fractie staat positief ten opzichte van het principe dat de vervuiler betaalt en ten opzichte van het creëren van positieve prikkels ter verbetering van het milieu, maar mijn fractie vindt niet alle voorgestelde maatregelen even wenselijk. We zullen die maatregelen één voor één langslopen.

In zijn brief gaat de staatssecretaris in op de mogelijkheden tot het nemen van energiebesparende maatregelen ten aanzien van de gebouwde omgeving, waaronder een mogelijke verlaging van het btw-tarief voor het verrichten van isolatiewerkzaamheden aan vloeren, muren en daken. Dat is inmiddels geregeld door ons amendement. Wij zijn zeer benieuwd naar de uitvoeringsregeling van dat amendement. Wij dringen erop aan dat onder andere ook traditionelere isolerende materialen, zoals rieten daken,

hierbij worden betrokken. Het amendement moet dus goed worden uitgevoerd, want dit heeft meer effect op de prijselasticiteit dan bijvoorbeeld het verhogen van de energiebelasting met 25%. Tegen de heer Vendrik zeg ik dat in het voorstel ook een forse investeringsimpuls zit voor woningbouwcorporaties die hun woningen energiezuinig willen maken. Zij krijgen een belastingkorting van ongeveer € 11 000 per woning. Ook op dat punt zijn er nu dus aan twee kanten forse impulsen voor besparing. Wij hopen dat dit volledig gebruikt wordt.

Hetzelfde geldt voor de subsidieregeling voor dubbel glas, die mede tot stand is gekomen dankzij mijn collega Liesbeth Spies. Ook op dat punt wachten wij nog op een precieze uitwerking. Kom alstublieft met die uitwerking, want de regeling werkt wel terug maar als zij niet bekend is, legt zij tussen 1 juli en 1 oktober de hele markt voor dubbel glas plat. Als men niet weet hoe men glas moet installeren met subsidie, wacht iedereen immers tot 1 oktober of tot het bekend worden van de regeling. Andere mogelijke fiscale instrumenten voor energiebesparing in de gebouwde omgeving, geanalyseerd in de bijlage, zijn eigenlijk niet uitvoerbaar of controleerbaar. Om die reden acht mijn fractie het niet erg zinvol om hier op dit moment over verder te filosoferen. Wel vraagt mijn fractie zich af wanneer de broodnodige verbeteringsslag van het energielabel van een woning gemaakt kan worden. Wanneer zal dit label volgens de staatssecretaris beter bruikbaar zijn? Kan hij zich hier volledig op richten, samen met zijn collega van VROM?

Een verhoging van de energiebelasting vinden wij, mede gelet op de inkomenseffecten, die lastig te overzien zijn, op dit moment niet wenselijk.

De heer **Tang** (PvdA): Ik begrijp deze opmerking niet helemaal, want volgens mij bieden de inkomenseffecten juist aanknopingspunten. Er zijn misschien ook andere argumenten voor een verhoging van energiebelasting op gas. Het terugsluizen zou immers kunnen leiden tot lagere kosten van arbeid. Juist in deze tijd waarin de werkloosheid hoog gaat oplopen, kan dit bijdragen aan een dringend gewenste hogere werkgelegenheid. Een tweede argument kan zijn dat door minder verbruik van gas onze strategische gasreserve langer op peil blijft, waardoor de voorzieningszekerheid in Nederland langer gewaarborgd is. Spreken die twee argumenten de CDA-fractie niet aan?

De heer **Omtzigt** (CDA): Geen van de drie alternatieven ziet op lagere kosten van arbeid. Alleen de heffingskorting wordt verlaagd en die is voor iedereen beschikbaar. Het tweede argument is vrij marginaal. De berekeningen laten zien dat het langetermijneffect 5% bedraagt van de totale besparing die het kabinet nastreeft in de gebouwde omgeving. We denken dat je die veel beter door bijvoorbeeld een lager btw-tarief kunt binnenhalen.

De heer **Tang** (PvdA): Dat is iets te makkelijk. U zegt feitelijk dat dit wel een kans is om de kosten van arbeid te verlagen, maar die kans wilt u laten lopen omdat dit niet in een brief staat. Dat kan ik mij niet voorstellen. Dat het effect marginaal is, wil ik nog wel even betwijfelen, maar het effect speelt wel degelijk mee, want alle beetjes helpen. Het gaat echter met name om het argument over de arbeid: als dat niet in de brief staat, moet u de staatssecretaris nu verzoeken om te komen tot een maatregel die bijdraagt aan de werkgelegenheid, aan de banen die wij nu hard nodig hebben.

De heer **Omtzigt** (CDA): Op dat laatste punt heeft mijn fractie allerlei voorstellen gedaan. Ik noem nog eens het lage btw-tarief voor het verrichten van isolatiewerkzaamheden en de regeling voor dubbel glas. Die zijn goed voor de arbeid in de bouwsector, die zwaar getroffen is door de economische crisis, en voor de energiebesparing. Dit geeft een forse

prikkel voor mensen «up-front». We hebben het hier wel eens over een leesbaar loonstrookje. Kunt u de energierekening lezen? Als u die kunt lezen, ziet u dat meer dan de helft van de kosten van de energierekening op dit moment al uit de energiebelasting bestaat. Aan de onderkant mag daar weliswaar een stuk van worden afgetrokken, maar we moeten er wel voor zorgen dat er enig draagvlak blijft bestaan voor deze belasting. Mijn fractie twijfelt daaraan. Alles afwegend voelt mijn fractie op dit moment niet voor zo'n drastische verhoging van de energiebelasting.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voor het draagvlak lijkt het mij voor het CDA heel kardinaal dat de prijs van aardgas vanaf vandaag gigantisch gekelderd is. Aardgas is veel goedkoper geworden, in de orde van 35% à 40%. Dat hangt een beetje van de maatschappij af, maar die kant gaat het op. Die prijsdaling wordt zelfs met het voorstel van de staatssecretaris nog lang niet gecompenseerd. Per saldo is de aardgasprijs met het voorstel van de staatssecretaris nog lager dan die was voor 1 juli. Juist nu de aardgasprijs zo sterk daalt, is er, met het oog op dat draagvlak, toch alle ruimte om de energiebelasting daarop te verhogen, ook vanuit het perspectief van vergroening van de belastingen, waar u voor bent en waarvan de staatssecretaris van uw eigen club zo'n grote missie maakt?

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik heb u nog nooit horen zeggen dat wij de accijnzen op benzine of de energiebelasting moeten verlagen op het moment dat de energieprijzen omhoog schieten. Dan vindt u juist dat de accijnzen nog verder omhoog moeten om de globale energieproductie te remmen. U lijkt dus gewoon voorstander te zijn van een verhoging van belasting op energie, wat er ook gebeurt. Als de prijs omlaag gaat, vindt u dat de mensen te weinig betalen en dat de belastingdruk te laag is; dat laatste concept vinden wij sowieso moeilijk te begrijpen. Als de prijs omhoog gaat, wilt u dat de belasting omhoog gaat om ervoor te zorgen dat de globale energievraag wordt afgeremd. Zo kan het ook. Ik kan ze ook allebei precies omdraaien.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zo schiet het niet op. Misschien kunt u gewoon mijn vraag beantwoorden. Dat u vervolgens allerlei veronderstellingen naar voren brengt over hoe ik hierover denk, is volgens mij nu even niet interessant. Ik vraag naar de mening van het CDA. Het CDA zegt hier tegen de eigen staatssecretaris dat de verhoging van de energiebelasting niet doorgaat. Dat vind ik markant. Ik vraag mij af waarom het CDA dat zegt, zeker als u zelf begint over het draagvlak. Als er één keer een mogelijkheid is om de energiebelasting te verhogen, is dat nu, omdat er ontzettend veel ruimte zit in de prijsontwikkeling. Ga daar nou gewoon eerlijk op in!

De heer **Omtzigt** (CDA): Wij hebben natuurlijk geen enkel idee wat er op 1 januari weer gebeurt met de energieprijzen. Ik neem aan dat dat – en niet 1 juli – de ingangsdatum is van de energiebelasting. Wij zetten graag voluit in op energiebelasting met effectieve maatregelen en wij willen het draagvlak daarvoor bewaren.

De heer **Tang** (PvdA): Dit is een belangrijk punt in het debat.

De **voorzitter**: Als u maar kort formuleert.

De heer **Tang** (PvdA): Ik begrijp dit spasme van de CDA-fractie niet. De heer Omtzigt zegt dat we de resultaten van de lastenverlichting niet kennen of dat die niet leiden tot meer werkgelegenheid, maar wil hij de staatssecretaris dan vragen om varianten uit te werken die wél tot werkgelegenheid leiden? Het kan toch niet zo zijn dat de heer Omtzigt de cijfers

niet duidelijk vindt, maar zijn mening al wel heeft bepaald? Wil hij dat verzoek daarom steunen?

De heer **Omtzigt** (CDA): Als u dat verzoek aan de staatssecretaris doet in uw termijn, zal ik u niet interrumpen om dat verzoek niet door te laten gaan. Ik ben altijd geïnteresseerd in dat soort plannen.

Wij zijn benieuwd hoe een en ander in de plannen zich verhoudt tot de financiering van de stimulering van duurzame energie.

Ik kom nu bij het vervoer. Kan de staatssecretaris in den brede ingaan op de verhouding tussen de fiscale behandeling van autobezitters ten opzichte van de zakelijke (lease)rijders? Is er nog evenwicht in de behandeling van beide groepen? Zo niet, welke maatregelen stelt het kabinet dan op dit punt voor?

Hoe kijkt het kabinet op dit moment aan tegen het sturen op CO₂-uitstoot? Hoe verhouden de door de staatssecretaris genoemde maatregelen zich tot de kilometerbeprijzing? Als wij op CO₂-uitstoot sturen, hoe gaat het dan met zaken als fijnstof en NO_x? Daarmee sluit ik mij kortheidshalve aan bij de opmerkingen van de heer Vendrik over PM₁₀ en PM_{2,5}.

Wij steunen het voorstel om in het Belastingplan 2010 de bpm-vrijstelling voor elektrische auto's te verlengen tot 2018. Wanneer komt de staatssecretaris met het voorstel om een bijtelling van 10% voor zero-emission-auto's in te voeren? Kan hij nader inzicht geven in de budgettaire derving? Is dit een voldoende stimulans? Waarom 10% en bijvoorbeeld niet 0%? Op welk scenario van invoering zit het kabinet, indien onderscheid wordt gemaakt naar business as usual, mid range, high range, en extreme range?

De staatssecretaris stipt faciliteiten aan in de VAMIL en de MIA voor ondernemers die een elektrisch voertuig aanschaffen voor bedrijfsmatig vervoer, alsmede voor oplaadpunten. Worden die zaken gebruikt en wanneer zien wij een brede kabinetsvisie op de elektrische auto? Ofwel: zonder stopcontact geen auto en zonder auto geen stopcontact. Hoe krijg je dat van de grond?

Is er al meer duidelijkheid over het standpunt van de Europese Commissie over snellere invoering van een Euro-6 stimulans? Heeft de staatssecretaris nader inzicht in de mogelijkheden om een stimulans te bieden voor de aanschaf van Euro-6 dieselbestelauto's? En wanneer wordt het onderzoek afgerond naar de hoogte van de bpm en de mrb voor dieselauto's die voldoen aan de Euro-6-norm? Wordt daarbij rekening gehouden met praktijkmetingen van dieselauto's en benzineauto's?

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik heb toch echt twee minuten extra nodig, voorzitter.

De **voorzitter**: Die krijgt u niet. U moet zich richten op zes minuten.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dan even de hoofdpunten. Kan de staatssecretaris ten aanzien van rode diesel aangeven welke bedragen gemoeid zijn met de genoemde fraude, administratieve lasten en uitvoeringskosten voor de Belastingdienst? De staatssecretaris kondigt aan nauw samen te gaan werken met de betrokken sectoren, hetgeen mijn fractie een essentiële voorwaarde vindt. Heeft het overleg met de betrokken sectoren tot suggesties geleid om een terugsluis via groene prikkels te realiseren? Wanneer zal het toegezegde onderzoek worden afgerond? Voor de CDA-fractie is totale overeenstemming met de betrokken sectoren een harde voorwaarde voor welke hervorming van de rode diesel dan ook. Wat de CO₂-taks betreft: is het een idee om voor grote gezinsauto's een aparte categorie te maken? Immers, al gebruikt zo'n auto twee keer zoveel

CO₂, als er gemiddeld zes mensen in zitten, is hij toch 60% zuiniger per persoon. Graag een uitwerking van dit plan.
De maatregel inzake de afvalstoffenheffing is een wens van mijn fractie, maar er is nog een aantal vragen te stellen. Kost het nou zoveel? Hoe wordt de dekking ingevuld? Wat zijn de gevolgen van het laten vervallen van het lage tarief voor gevaarlijke brandstoffen?
Wat natuur en landschap betreft: het kabinet wil met betrokkenen uit het maatschappelijk veld bespreken of er draagvlak is voor een duurzaam coherent pakket voor natuur en landschap waarin de diverse definities op het terrein van natuur en landschap kunnen worden geüniformeerd en of gekeken kan worden naar overlap tussen instrumenten en toetsing.
Wanneer zal dit overleg plaatsvinden en met welk tijdsplan?
Mijn fractie voelt geen enkele sympathie voor het voorstel van de staatssecretaris om een deel van de twee keer 30 mln. die in het aanvullend beleidsakkoord is ingeboekt voor investeringen in duurzame bedrijfsmiddelen, in te zetten voor investeringen in natuur en landschap. Hoe draagt zijn voorstel bij aan verruiming van de liquiditeiten van het bedrijfsleven? Wij zouden graag een alternatief voorstel zien.
Tot slot: welke landen liggen dwars bij verlaging van het btw-tarief op groene producten en diensten?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als wij niets doen, zal het kabinet de reductiedoelstelling voor het klimaat voor de gebouwde omgeving als gevolg van de snelle daling van de aardgasprijs waarschijnlijk niet halen. Die kans is vrij groot, onder meer vanwege het zojuist genoemde effect van een sterke verlenging van de terugverdientijd op energiebesparende investeringen. Als de CDA-fractie de door de staatssecretaris als optie geformuleerde verhoging van de energiebelasting niet accepteert, is zij er dan wel voor te porren om het gat op het klimaatsterrein als gevolg van die dalende aardgasprijs linksom of rechtsom te dichten? Zijn wij het daar dan wel over eens?

De heer **Omtzigt** (CDA): Het CDA staat volledig achter die kabinetsdoelstelling. We hebben niet voor niets alternatieve plannen voorgesteld op het gebied van de sociale woningbouw, namelijk om € 44 000 korting te geven via de EIA voor elke woning die ten minste twee energieklassen beter wordt of ten minste het B-label haalt. Dat betekent een korting van ongeveer € 11 000 op de vpb voor de woningbouwcorporaties die vpb betalen. Wij hebben een lager btw-tarief ingevoerd, dat wij zelf hebben gefinancierd. Er was ook nog een heel klein stukje uit de verhoging van de EB. En wij hebben de dubbelglasregeling voorgesteld. Wij geloven niet dat de meeste mensen uitgebreide berekeningen over omslagpunten gaan doen; dat laat onderzoek ook zien. De mensen moeten een flinke aansporing krijgen om hun woning eindelijk te verbouwen. Ook de woningbouwcorporaties moeten gewoon aangesproken worden op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid, omdat er nog enige honderdduizenden huurhuizen in dit land zijn met enkel glas. Wij kunnen wel denken dat iedereen daarvoor budgettaire modellen gebruikt, maar het is ook een maatschappelijke verantwoordelijkheid die volstrekt niet genomen wordt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Toch krijg ik graag een precies antwoord op mijn vraag, want dat lijkt mij in dit debat relevant. De daling van de aardgasprijs kan een significant effect hebben op het behalen van de klimaatdoelen die dit kabinet – uw kabinet, mijnheer Omtzigt – zichzelf heeft gesteld. Is de CDA-fractie ervoor te porren om tegen het kabinet te zeggen dat de energiebelasting niet moet doorgaan, maar dat het beoogde effect – het halen van de klimaatdoelen voor de gebouwde omgeving – hoe dan ook overeind moet blijven en dat dus een andere

maatregel moet worden verzonnen, omdat het niet halen van klimaatdoelen onbespreekbaar is? Dan moet het kabinet dus met een alternatief komen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Wij staan achter de klimaatdoelen en die moeten gehaald worden. Daarom hebben wij daar in het aanvullend beleidsakkoord twee keer 160 mln. voor vrijgemaakt.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Heb ik het goed begrepen dat u positief staat ten opzichte van een btw-verlaging voor groene producten? Dat noemde u namelijk aan het eind.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ja.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Ik heb daar in mijn bijdrage ook voor gepleit, met name op het punt van consumptie van biologische producten en vleesvervangers, omdat vlees zo vreselijk milieuvriendelijk is. Vind ik u aan mijn zijde als ik daarvoor pleit bij het kabinet?

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik denk dat er, ondanks uw warme steun gisteravond voor het amendement-Koopmans, waarvoor grote dank, nog enig licht zit tussen de definities van milieuvriendelijke doelstellingen. Dat amendement werd overigens door onvoldoende andere fracties gesteund, waardoor we het alsnog verloren. Dat is echt heel vervelend. Nou doen we een keer iets samen met de PvdD!

De **voorzitter**: Blijf oefenen, zou ik zeggen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Aan de definitie moet dus nog gewerkt worden, maar wij denken in eerste instantie vooral aan zuinige elektrische apparaten, aan dingen waarop je een objectief label kunt plakken. Wij gooien niet op voorhand de deur dicht bij het uitwerken van die definitie, maar wij hadden graag gewild dat dit was opgenomen in de nieuwe btw-richtlijn, die op 1 juni van kracht is geworden. Dat is helaas niet gebeurd. Wij zouden graag willen dat in een aantal categorieën in ieder geval geëxperimenteerd wordt met differentiatie aan de hand van het btw-tarief, zoals wij op dit moment de bpm gebruiken om te differentiëren tussen zuinige auto's en niet zulke zuinige auto's. Dat kan ook op dit punt. Daar zouden wij mee beginnen. Wij zouden op dit moment beginnen met bijvoorbeeld apparaten en isolatiemateriaal.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Dus u wilt er op zich wel voor pleiten om in de btw-richtlijn mee te nemen dat er ook wordt gekeken naar btw-verlaging voor vleesvervangers en biologische producten? Wat betreft uw opmerking dat er geen definitie hiervan zou zijn: uw eigen fractievoorzitter heeft, toen nog als staatssecretaris voor Milieu, aangegeven dat vlees het meest milieubelastende onderdeel van ons voedselpakket is. Ook bij het CDA is dat dus erkend. Dan is het zeer inconsistent dat u juist dit onderdeel van het voedselpakket niet wilt meenemen bij de btw-verlaging. Daar hebt u kennelijk nog geen oog voor.

De heer **Omtzigt** (CDA): Bij het vaststellen van de btw hebben wij niet voor niets een verlaagd tarief waaronder ook dingen vallen die wij als eerste levensbehoeften zien. Daar valt een groot gedeelte van het voedsel onder, inclusief vlees. Het zou niet mijn eerste actie zijn om dat onder het hoge btw-tarief te brengen.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. We hebben echt een prima brief. Het lijkt intussen een traditie om in juli te spreken over een vergroeningsbrief die een voorbode is voor het Belastingplan. Die traditie moeten wij in ere

houden. Op het punt van mobiliteit is al heel veel gebeurd. Ik denk dat het belangrijkste misschien al gebeurd is, namelijk de ombouw van bpm naar CO₂-uitstoot, waarover wij onlangs een spoeddebat hebben gehad. Dat is een uitstekende en effectieve ombouw. Een andere belangrijke en uitstekende werkende maatregel is de differentiatie van de leasebijtellingen. Daarbinnen zijn natuurlijk nog wel degelijk verfijningen door te voeren. Ik noem er minimaal drie. De eerste heeft betrekking op de bijtelling voor elektrische auto's. Ook wij vragen ons af of die bijtelling van 10% niet nog te hoog is, omdat de elektrische auto daardoor niet concurrerend is. Voor een TH!INK City is de bijtelling van 10% € 3700, terwijl die voor de Smart met 14% slechts € 1600 is. Daarop krijg ik graag een reactie. Eurodieselauto's krijgen vanaf 2011 een bpm-korting. Daarbij geldt de praktische vraag of deze Euro 6-dieselauto's aan de emissienormen voldoen. Uit de testcycli zou blijken dat dit het geval is, maar uit de praktijkproeven nog niet.

Wij willen ook nog iets meer weten over de fietsregeling, met name over de stimulans voor de elektrische fiets. Daar gaat de staatssecretaris in de brief uitgebreid op in, waarvoor dank. Dit roept wel de vraag op of de fietsregeling niet te onbekend is en of bedrijven voldoende bekend zijn met de mogelijkheden. Ik hoor zeer graag wat de staatssecretaris daaraan gaat doen. Verder hoor ik graag of een verruiming van de afschrijvingstermijn van drie naar vijf jaar kan helpen.

Een hieraan gerelateerd punt is de behandeling van rode en blanke diesel. Een gelijke behandeling zou het uitgangspunt moeten zijn als je het principe dat de vervuiler betaalt, serieus neemt. Er is op dit moment een prijsverschil tussen rode en blanke diesel van € 0,11. Het accijnsverschil is echter ongeveer € 0,16. Als we het accijnsverschil gelijktrekken, zou rode diesel dus duurder zijn. Dat is op zich te begrijpen omdat rode diesel meestal gasolie is die 20 keer vervuilender is dan normale diesel, maar is dit ook de bedoeling van de staatssecretaris? Voor alle duidelijkheid: wij zien graag dat de staatssecretaris stappen zet om het verschil tussen rode en blanke diesel weg te nemen, zo niet te verkleinen. Dat mag in overleg met de sector.

Dan de energiebesparing in de woningbouw. In de bijlage bij de brief worden verschillende mogelijkheden onder de loep genomen. Bij het kabinet bestaat huiver om het energielabel als basis voor de fiscale regeling te gebruiken. Ik zag zojuist de gezichtsuitdrukking toen het woord «energielabel» alleen maar werd genoemd. Dat is tekenend. Er speelt echter wel een probleem en ik hoop dat de staatssecretaris dat erkent. Dit is een kip-en-ei-probleem. Als het energielabel eigenlijk alleen informeel is en als daar geen fiscale regeling of subsidieregeling aan verbonden is, zal het energielabel geen grote groei meemaken. De introductie van het energielabel gaat veel sneller als er ook een fiscale stimulans is. Wil de staatssecretaris die redenering – ik zou zeggen: eindelijk – erkennen? En is er dan niet veel voor te zeggen om toch nog eens te kijken naar differentiatie van de overdrachtsoverbelasting aan de hand van het energielabel, bijvoorbeeld door de overdrachtsbelasting te verlagen als er sprake is van twee energielabels? Juist op het moment dat een huis gekocht wordt, zullen mensen immers verbouwen en investeren in de isolatie. Ik zie dat de staatssecretaris nu al een tegenwerping heeft. Ik hoor dat graag van de staatssecretaris.

Een reeds gememoreerd belangrijk punt is de verschuiving van de lasten op arbeid naar de lasten op milieuvervuilende activiteiten, in het bijzonder gasverbruik. Gas valt immers niet onder het emissiehandelssysteem. Daar valt dus nog iets te winnen. Ik hoor graag van de staatssecretaris – dat mag nu, maar ook later – wat het effect van de energiebelasting op gas kan zijn op de energievoorzieningszekerheid. Ik zie daarbij twee ingangen. Enerzijds hebben wij een strategische gasvoorraad, die wij dan langer in stand kunnen houden. Anderzijds kan dit sowieso bijdragen aan een verminderde afhankelijkheid van energie, zodat onze economie minder

gevoelig wordt voor schokken in de olieprijs. We hebben het afgelopen jaar weer gezien hoe gevoelig wij zijn voor de olieprijs. Het is dus in het belang van de economische veiligheid dat Nederland streeft naar een verminderde afhankelijkheid van energie, in dit geval van gas.

De **voorzitter**: U hebt nog een minuut.

De heer **Tang** (PvdA): Het tweede argument dat ik graag door de staatssecretaris uitgewerkt zou willen zien, is het effect op de werkgelegenheid. De heer Omtzigt is misschien nog niet overtuigd door de voorliggende varianten. Ik verzoek de staatssecretaris om met varianten te komen waarbij de energiebelasting op gas omhoog gaat en de opbrengsten worden gebruikt om de kosten op arbeid te verlagen, waardoor de werkgelegenheid wordt gestimuleerd. Dat kunnen wij op dit moment bij uitstek gebruiken. Ik kan mij niet voorstellen dat het CDA de kans op extra banen in het komende Belastingplan laat lopen. Dat zou wel een heel raar moment zijn. Dat kan ik mij op dit moment niet voorstellen. Wij zien graag deze vergroening. Het motto is bekend: meer groen voor hetzelfde geld. Dat kan uitstekend op deze manier, want dit is een budgettair neutrale verschuiving die goed is. De energieafhankelijkheid wordt erdoor vermindert en de werkgelegenheid wordt bevorderd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): U spreekt heel goede woorden over het thema «energiebelasting». Hoe kijkt u aan tegen wat de heer Omtzigt zojuist heeft gezegd? Vindt u dat jammer en gaat u zaken doen met de oppositie of geeft u het CDA toch nog een kans om tot een beter inzicht te komen?

De heer **Tang** (PvdA): Het is een goede christelijke traditie dat een partij tot inkeer kan komen. Laten wij die traditie in ere houden. Ik vraag de staatssecretaris nu om de effecten op de werkgelegenheid en de energieafhankelijkheid uit te werken. Ik denk dat dat goede argumenten zijn om het CDA te overtuigen, die ook des CDA's zijn. Banen en economische veiligheid zijn immers thema's die het CDA niet kan laten liggen.

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter. Ik constateer dat fiscale vergroening nog niet gelijk staat aan CDA-groen. Ik vervang net als collega Vendrik een collega. Normaal doet collega Remkes dit dossier bij de VVD. Wij hebben een aantal jaren geleden met de grootschalige herziening van het belastingstelsel een eerste heel grote stap gezet voor vergroening, verbreding en verlaging. Nu ligt in wezen alleen het eerste element, vergroening, voor. Het zou voor ons een stuk makkelijker zijn als de zaken in samenhang worden gezien en als je niet alleen vergroent, maar ook verbreed en vooral ook verlaagt. Ik ga straks gedetailleerder in op de brief, maar ik wil in elk geval een voorbehoud maken omdat een totaal financieel kader ontbreekt: wat zijn de financiële effecten en waar slaan die uiteindelijk neer? Die afweging zullen wij uiteindelijk moeten maken in het kader van het Belastingplan 2010. Er zijn veel voorstellen gedaan. Tegen de eerste tien genoemde maatregelen hebben wij op zich geen principiële bezwaren. Wel vragen wij ons af of dit op een bepaald moment niet te veel fiscaal geknutsel wordt. Daar moeten wij voor oppassen. Wij moeten het systeem eenvoudig houden. Wij maken ook een nadrukkelijk voorbehoud bij de maatregelen die nader onderzoek of afwegingen vergen. Dat betreft met name de verschuiving van directe belasting naar de energiebelasting. Ik steun wel het verzoek van collega Tang om de effecten op de werkgelegenheid in beeld te brengen, want dat is wezenlijk belang. Ik vraag echter ook nadrukkelijk waar de rekening uiteindelijk komt te liggen. Budgettair kan het neutraal zijn, maar je kunt tegelijkertijd een enorme verschuiving van de rekening

krijgen. Dat willen wij inzichtelijk hebben, voordat wij überhaupt ergens mee akkoord kunnen gaan.
Over de afbouw van de bpm kent de staatssecretaris het standpunt van de VVD. Er is vrij recent een uitvoerig debat geweest met onze verkeerswoordvoerder Aptroot. Daar ga ik nu dus niet op in.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Snap ik uw rustige woorden namens de VVD over een eventuele verhoging van de energiebelasting, ingekaderd in verschuiving, terugsluis, werkgelegenheid en inkomenseffecten, als ik concludeer dat er met de VVD, anders dan met het CDA, te praten valt over verhoging van de energiebelasting, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan?

De heer **Weekers** (VVD): We moeten de zaken ook niet al te positief bekijken. Wij blijven klassiek liberaal. Ik begon niet voor niets met de opmerking dat wij natuurlijk ook willen weten waar de rekening uiteindelijk wordt neergelegd. Dat zult u begrijpen, maar tegelijkertijd hebben wij oog voor de effecten die een bepaalde verschuiving met zich meebrengt. Waarom heffen wij belasting? In de eerste plaats natuurlijk om de schatkist te vullen om daarmee een aantal collectieve uitgaven te bekostigen. Het kan niet zo zijn dat de neveneffecten, bijvoorbeeld het behalen van bepaalde milieudoelstellingen, ineens bovenaan komen te staan. Als die nevendoelelstelling bovenaan staat, kan het effect zijn dat de maatregel bijvoorbeeld in termen van de milieudoelstelling uiteindelijk bijzonder goed uitpakt, maar dat er uiteindelijk niets meer in de schatkist terecht komt.

De **voorzitter**: Dat is niet echt een bondig antwoord, collega Weekers.

De heer **Weekers** (VVD): Oké, maar volgens mij was het wel duidelijk voor de heer Vendrik.

De **voorzitter**: Maar iedereen is de draad kwijt.

De heer **Tang** (PvdA): Er ligt een variant waarbij de belasting op aardgas omhoog gaat en de eerste schijf van de belastingen omlaag gaat, ook al is die variant in de bijlage misschien nog niet voldoende uitgewerkt. Volgens mij is «de vervuiler betaalt» ook een liberaal principe. Voor wie kiest u: voor de hardwerkende Nederlander of voor de hard stokende Nederlander?

De heer **Weekers** (VVD): Ik heb twee positieve opmerkingen in de richting van de heer Tang. Ook de VVD kiest inderdaad voor «de vervuiler betaalt» en wij kiezen voor de hardwerkende Nederlander. Daar gaat het om. In het interruptiedebatje met collega Vendrik gaf ik al aan dat veel mensen vrij weinig keus hebben bij de substitutie van de energievoorziening. Bijvoorbeeld de huurders hebben misschien alleen de mogelijkheid om in plaats van de gasgestookte ketel een elektrisch kacheltje bij te zetten. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Over een samenhangend pakket valt met ons te praten, maar wij willen echt alle effecten heel goed in beeld hebben.

In de brief wordt de invoering van de vliegbelasting goedgepraat: de doelstelling is gehaald, want er wordt minder gevlogen. Ik vraag de staatssecretaris of dit de economische schade van 1,3 mld. waard was. Inmiddels wordt het afschaffen van de vliegbelasting immers alweer als een wapenfeit van dit kabinet gepresenteerd. Daar is deze staatssecretaris ongelooflijk goed in. Chapeau, maar het begint een beetje op een soort wiebeltaks te lijken.

Dezelfde vraag heb ik natuurlijk ook over de verpakkingenbelasting. Zolang die nog bestaat, zal de staatssecretaris daarover vragen krijgen

van de VVD. Ziet het kabinet in dat die belasting vooral economische schade en heel veel administratieve lasten met zich meebrengt en dat het milieu er niet mee wordt geholpen? Kan de staatssecretaris aangeven of er minder wordt verpakt of dat er minder wordt geconsumeerd?

De VVD is voor energiebesparing, maar het kabinet bevestigt op de pagina's 4 en 5 dat het de CO₂-reductie hoger in het vaandel heeft staan dan energiebesparing. De VVD stelt de prioriteiten omgekeerd. Van energiebesparing krijg je in elk geval geen spijt. We weten dat de fossiele brandstoffen opraken. Als je kunt besparen, is dat dus altijd goed. Van de CO₂-reductie weten wij dat niet zeker. Ik ga dat niet bagatelliseren, maar wij weten het daar niet zeker van. Wij kiezen dus een andere prioriteit. Dat wil ik ook bij het kabinet neerleggen.

De VVD heeft zich uitgesproken voor fiscale maatregelen die kunnen worden gekoppeld aan het energielabel, zoals differentiatie van het eigenwoningforfait, maar dan moet je wel een deugdelijk energielabel hebben. Als deze staatssecretaris het energielabel niet deugdelijk vindt, moet het energielabel de prullenmand in. Ik vind dat er een integraal beleid moet worden gemaakt: als er een energielabel komt, moet dat ook deugdelijk zijn voor de fiscaliteit.

De VVD vindt het goed dat de elektrische auto wordt gestimuleerd, maar dat gebeurt nu heel versnipperd: een subsidie hier en een fiscale stimulering daar. Kan dat niet in één totaalpakket worden gerealiseerd?

Ik merk dat mijn spreektijd voorbij, maar ik heb nog twee korte opmerkingen. Over de afvalstoffenbelasting voor de sanering van oude stortplaatsen heeft oud-collega Hofstra de Kamer een brief gestuurd.

De **voorzitter**: Ik kom daarop terug, want dat was ons initiatief. Ik heb dit ook in mijn tekst staan.

De heer **Weekers** (VVD): Ik denk dat ik mij op dit punt kan aansluiten bij de fractie van de ChristenUnie. Als dat niet het geval is, kom ik hier in tweede instantie op terug.

Het komt niet elke dag voor, maar ik wil mevrouw Thieme steunen op het punt van het lage btw-tarief voor kringloopwinkels. Ik vind het buitengewoon merkwaardig dat dit niet is gerealiseerd.

Voorzitter: Vendrik

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Allereerst mijn complimenten voor de vergroeningsbrief en de inspanningen van de staatssecretaris. Er waren buitengewoon veel antwoorden en reacties op voorstellen die mede zijn ingediend door de ChristenUnie. Dat doet ons goed.

De ChristenUnie is altijd voorstander geweest van verschuiving van directe belastingen op goede zaken, zoals arbeid, naar indirecte, vermijdbare belastingen. In dat licht steunen wij het voorstel van de staatssecretaris. Wel willen wij de absolute zekerheid dat het geld wordt teruggevoerd naar de burgers, vooral naar hen die nauwelijks invloed kunnen uitoefenen op hun aardgasverbruik, bijvoorbeeld omdat zij in een huurhuis wonen en omdat de verhuurder geen isolatieverbeteringen toepast. De ChristenUnie gelooft in de elektrische auto. Dat is geen geloofsbelijdenis, maar is gebaseerd op een notitie die wij hebben opgesteld en die wij binnenkort zullen aanbieden. Daarin staan heel veel aanbevelingen om de elektrische auto tot een succes te maken. In aansluiting op wat de heer Vendrik zei en het initiatief van GroenLinks van vorig jaar in de vorm van de motie, denken wij dat er grote kansen zijn om het tarief naar beneden bij te stellen. De ChristenUnie stelt voor om dat tarief voor een aantal jaren op 0% te stellen.

De heer **Weekers** (VVD): De ChristenUnie zet heel sterk in op de elektrische auto. Dat punt delen we, maar het kabinet richt zich in het kader van

de Europese richtlijn die ons verplicht om in 2020 minimaal 10% hernieuwbare energie in de verkeersector te gebruiken, vooral op biobrandstoffen en dergelijke. Vindt u het met de VVD niet veel belangrijker om de elektrische auto als alternatief hiervoor in te zetten? Dat is immers ook mogelijk.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Daar kom ik op terug; dat staat twee blokjes verder.

De **voorzitter**: De heer Cramer vervolgt zijn betoog en geeft vervolgens wel antwoord aan de heer Weekers.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Weekers steunt mijn pleidooi voor de elektrische auto en ik kom straks bij mijn tekst over de E85. De ChristenUnie stelt ook voor om een gunstig afschrijvingsregime te hanteren voor de elektrische auto's, zodat de aanschaf ervan minder onzekerheid met zich meebrengt. Wij zijn blij dat de bpm-grondslag wordt gebaseerd op de absolute CO₂-uitstoot. Daar hebben wij een aantal keren een motie voor ingediend. Uit onderzoek blijkt nu ook dat dit het meeste effect heeft op de CO₂-uitstoot.

Het is prima dat de staatssecretaris stappen neemt voor de vergroening van het wapenpark, zoals de extra bpm-stimulans en de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor zeer zuinige personenauto's. Daar zet ik het geld van mijn amendement graag voor in. Ik heb nog wel een vraag over de Euro 6-dieselpersonenauto's: is er ook gekeken naar de praktijkuitstoot-normen, waaruit zou blijken dat deze auto's toch nog behoorlijk vervuilender zijn dan benzineauto's. Ik sluit mij dus aan bij de vragen van de heer Vendrik op dat punt.

De ChristenUnie is geen voorstander van een accijnskorting op de biobrandstof E85. Het is nog niet duidelijk of de biobrandstof die dan gestimuleerd wordt, aan de gestelde duurzaamheidscriteria voldoet. Bovendien moet de aandacht nu gericht worden op de minder controversiële technieken, bijvoorbeeld de elektrische auto. Ik vraag de staatssecretaris dus om de accijnskorting niet mee te nemen in het Belastingplan. Wij denken dat je daarmee een betere duurzame slag kunt maken.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Omtzigt over rode diesel. Hij legt de nadruk terecht op overleg met de sector. Wat mij betreft, mag er best een prikkel in zitten voor de verduurzaming, maar het lijkt ons op dit moment niet verstandig om die zo door te voeren, nu er zoveel problemen zijn in de transportsector en in de agrarische sector.

De heer **Tang** (PvdA): Laten juist u en uw partij daarmee het principe los dat de vervuiler betaalt?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U hoeft niet zo heel verbaasd te doen, want volgens mij hebben wij over dit punt vorig jaar bij de behandeling van het Belastingplan de degens fors gekruist. Wij hebben altijd gezegd dat dit op dit moment een veel te grote financiële aanslag zou plegen op de marges voor de agrarische sector en de transportsector, waarin de rode diesel het meest gebruikt wordt. Wij vinden wel dat er een verduurzamingsprikkel uitgedeeld moet worden. Ik roep de staatssecretaris er dus toe op om in overleg met de sector te bekijken hoe wij tot verduurzaming kunnen komen. Dan sterft het begrip «rode diesel» vanzelf uit.

Wij zijn zeer verbaasd over de afbouw van de bpm voor motorfietsen. Eerst wilden we de motoren niet onder de kilometerheffing laten vallen, maar daarna willen we wel een bpm-afbouw zoals bij de auto's het geval is. Het is kiezen of delen: als je de bpm wilt afbouwen, moeten de motorfietsen ook onder de kilometerheffing vallen. Als je de bpm niet wilt afbouwen, blijft de bpm.

Eerder heeft de ChristenUnie de notitie «Ruim op, die stort» opgesteld, waarin de afvalstoffenbelasting als knelpunt wordt genoemd voor het opruimen van oude stortplaatsen. In de vergroeningsbrief is daar nu wel aandacht voor, maar de oplossing is niet bevredigend en zeker niet zoals wij hebben voorgesteld. Wij hebben gevraagd om een nihiltarief voor zwaar afval, zodat er een stimulans is om te saneren. Dit zou volgens de staatssecretaris een fiscale derving van 82 mln. betekenen, maar er is geen fiscale derving, want er wordt helemaal niets opgeruimd. Het gaat ons erom dat dit probleem wordt opgelost. Vandaar ons verzoek om een nihiltarief voor afval dat zwaarder is dan 1100 kilogram per kuub. Naar aanleiding van mijn motie is de staatssecretaris ingegaan op een aantal voorstellen over de natuur- en landschapsmogelijkheden. Daar valt nog heel veel over te zeggen, maar dat zal ik doen bij de behandeling van het Belastingplan. Nu beperk ik mij tot het volgende. De staatssecretaris stelt als uitgangspunt dat nieuwe fiscale instrumenten voor het landschap pas kunnen gelden als de oude komen te vervallen. Sinds wanneer is dat een uitgangspunt bij Financiën? Als wij die regel hadden toegepast, zouden wij nu een aanmerkelijk minder complex financieel stelsel hebben, maar dat hebben wij niet. Heeft de staatssecretaris zijn ideeën met de leden van de taskforce besproken? Zo niet, dan stel ik voor dat hij dat voor de behandeling van het Belastingplan doet en ons informeert over de consultatie. Op dat punt krijg ik graag een toezegging. De staatssecretaris geeft aan dat er in de Europese Commissie geen draagvlak is voor een verlaagd btw-tarief voor groene producten, maar er is een nieuwe ronde en er zijn dus nieuwe kansen. Er komt een nieuwe Commissie. Ik zou zeggen: nu de heer Barroso herkozen wil worden, laten we daar dan een aantal voorwaarden aan verbinden. Dit zou één voorwaarde kunnen zijn. Naast het lage btw-tarief voor groene producten wil de ChristenUnie het lage btw-tarief ook voor faire producten. Kortom, wij vragen de staatssecretaris om zich met deze boodschap bij de nieuwe Commissie te melden. Ook op dat punt krijg ik graag een toezegging.

De heer **Weekers** (VVD): Over één ding heb ik de heer Cramer niet gehoord, terwijl ik wel heb begrepen dat hij gevoel heeft voor de werkgelegenheid en dat hij aan het principe dat de vervuiler betaalt, daarom ook wel eens een posterioriteit wil toekennen door dat op een lager pitje te zetten. De heer Cramer heeft destijds een amendement ingediend om de jongtimers en de leasebijtelling hard aan te pakken. Dat amendement heeft heel veel geld opgeleverd dat nu mede wordt ingezet voor de vergroening. Tegelijkertijd dupeert dit enorm veel zzp'ers, die het hoofd toch al moeilijk boven water kunnen houden. Vindt de heer Cramer niet dat een overgangsmaatregel of iets dergelijks op zijn plaats zou zijn?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Daar zijn wij nog naar aan het kijken. Wij studeren in die ronde nog op de zzp'ers, met name omdat het een probleem lijkt te zijn dat zij de auto bijvoorbeeld niet als bedrijfskosten naar het bedrijf kunnen halen. Daar moeten wij naar kijken, maar ik heb dat op dit moment nog niet paraat. Wij zijn hier dus nog naar aan het kijken.

De heer **Weekers** (VVD): Bent u met mij van mening dat wellicht een stukje van de winst van dat vermaledijde amendement in ieder geval gereserveerd moet worden voor een mogelijke overgangsmaatregel? Bent u bereid om daar samen met de VVD aan te werken? Wij hebben destijds tegen dat amendement gestemd vanwege dit soort voorziene effecten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik kan mij uit die discussie niet herinneren dat de VVD toen inbracht wat die «vermaledijde effecten» zouden zijn. De VVD was gewoon tegen dit voorstel. De toenmalige insteek van uw college was dus iets pragmatischer en was zeker niet op cijfers geba-

seerd. Ik zei al dat wij in discussie zijn met de jongtimers. Wij gaan kijken naar de onderbouwing van hun verhaal. Als het nodig is, zullen wij dit aanpassen.

Voorzitter: Cramer

De **voorzitter**: Ik wil straks graag een tweede termijn kunnen houden voor nog openliggende vragen. Als iets echt niet duidelijk is, kan er worden geïnterrumpeerd, maar ik vraag u allen om dat een beetje terughoudend te doen. Ik heb de staatssecretaris dringend gevraagd om de beantwoording in drie kwartier af te ronden; wij kennen zijn bondigheid op sommige momenten. Als we het met z'n allen zo doen, gaan we het redden.

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Dan ga ik snel beginnen, want dat is heel weinig tijd. Ik dank de Kamer voor alle vragen en opmerkingen. Het is voor mij belangrijk om een beetje richting en gevoel te krijgen over hoe de Kamer over een aantal zaken denkt. Het is voor het kabinet ook heel belangrijk om te weten in welke richting wij ongeveer kunnen inzetten tijdens de besluitvorming in augustus.

De brief vormt de voortzetting van het door het kabinet ingezette beleid van fiscale vergroening. Dat zien we terug in het Belastingplan 2008, de vergroeningsbrief van mei 2008, het daarop volgende Belastingplan 2009 en het gisteren door de Eerste Kamer aangenomen fiscale stimuleringspakket dat ook een aantal vergroeningsmaatregelen kent. Dat moeten wij niet vergeten: ook daar zaten een aantal vergroeningsmaatregelen bij. Het Belastingplan 2008 vormde de start met de invoering van een stukje vergroening, dus een verschuiving van de belasting op arbeid naar de belasting op vervuiling, zoals de verpakkingenbelasting en de verhoging van de belasting op milieuonvriendelijke brandstoffen en energie. Dat zeg ik ook tegen mevrouw Thieme, want zij vroeg welke maatregelen er zijn. Er waren ook een stukje rode diesel, een stukje gewone diesel, de energiebelasting op aardgas en/of elektriciteit, de invoering van de CO₂-toeslag in de bpm, in de volksmond ook wel «de slurptaks» genoemd en de 14% – dus veel lagere – bijtelling voor zeer zuinige auto's. Vorig jaar is een flink aantal plannen uit de eerste vergroeningsbrief uitgewerkt in het Belastingplan 2009. Daarmee zijn onder andere ingevoerd een vrijstelling van de bpm voor zeer zuinige auto's, een verhoging van het mrb-tarief voor Euro 0-, 1- en 2-vrachtwagens en een vereenvoudiging van de verpakkingenbelasting. In het beleidsakkoord Werken aan toekomst heeft het kabinet in het licht van de mondiale economische crisis nog aanvullende maatregelen voorgesteld. Ook het fiscale stimuleringspakket had, zoals gezegd, een aantal vergroeningsmaatregelen: de verruiming van de EIA, van de MIA en van de VAMIL. De Eerste Kamer heeft daarin bewilligd. De heer Omtzigt noemde al het lagere btw-tarief op isolatiewerkzaamheden aan bestaande woningen. Dat is toegevoegd met het amendement-Omtzigt in de Tweede Kamer.

Een heel goed succesverhaal van wat vergroening aan positieve acties en reacties kan bewerkstelligen, gaat natuurlijk niet alleen om een lagere belasting op arbeid – dat is een van de elementen – maar ook om het uitgelokte gedragseffect. Dat kun je heel duidelijk zien bij de aanschaf van zuinige personenauto's. Op dat beleidsterrein heeft het kabinet veel gedaan, niet in de laatste plaats omdat ik, zoals hier misschien bekend is, auto's een interessant onderwerp vind. Ik noem bijvoorbeeld de intensivering van de bonus/malusregeling in de bpm, de reeds genoemde invoering van de CO₂-toeslag en de invoering van de vrijstelling van de bpm. Ik ga het niet allemaal noemen, maar er staat hier een hele reeks van maatregelen.

Belangrijker is natuurlijk wat dit allemaal aan resultaten heeft opgeleverd. Ik kan mij nog heel goed de soms wat negatieve brieven vanuit de auto-

branche, maar bijvoorbeeld ook vanuit de VVD herinneren met als strekking dat die 14% totaal niet zou werken omdat er helemaal geen zakelijke auto's werden verkocht in die 14% bijtelling. Ik hoor het de partijgenoten van de heer Weekers in de Kamer nog zeggen, in samenhang met de branche. Het interessante is dat er wel degelijk een effect van uitgaat, zoals ik ook had gezegd. Er werd toen naar de toenmalige situatie gekeken. Toen werden er inderdaad bijna geen zeer zuinige auto's verkocht, maar die verkoop is zeer sterk toegenomen. Met name in het zakelijke segment werden er heel weinig verkocht. In 2007 werden er in totaal – maar dat was met name particulier – nog 24 000 nieuwe zeer zuinige personenauto's verkocht. In 2008 was er al een toename van 70% van het aantal zeer zuinige auto's. Wat 2009 betreft: ik vind het interessant dat ik over de forse toename van de verkoop van hybride auto's net een heel positief persbericht kreeg van de ANWB, die in het verleden soms wel eens tot het kamp van de sceptici behoorde: «In een al maanden dalende automarkt zit de verkoop van auto's met een hybride motor fors in de lift. In de eerste vijf maanden van 2009 zijn er maar liefst 63% meer van verkocht dan in de vergelijkbare periode van vorig jaar.» Dan komen er nog een aantal voorbeelden. Heel bijzonder is met name het zakelijke segment, waarvan de sceptici toen, in 2007, zeiden dat men daar niet in zou gaan rijden. Inmiddels blijkt dit in deze categorie de overhand te hebben: het segment «zakelijk» overtreft inmiddels zelfs het particuliere bezit. Juist die bijtellingsmaatregelen zijn dus enorm succesvol geweest. Het gaat in het zakelijke segment om 300% à 400% meer zeer zuinige auto's in 2008 dan in 2007. In 2009 neemt dat dus nog heel sterk toe. Er is wel eens gevraagd naar de resultaten. Het is belangrijk om te zien dat hier zeer positieve resultaten aan zitten. Het is niet alleen een kwestie van lagere belasting op arbeid – ook al is die verschuiving inderdaad belangrijk – want het is ook heel belangrijk dat je heel positief gedrag uitlokt. We zien dat in Nederland het wagenpark in toenemende mate sterk vergroent, mede dankzij de fiscale maatregelen.

Nu ga ik in op het komende Belastingplan. In deze tweede vergroeningsbrief heb ik tien maatregelen voorgesteld die mogelijk te realiseren zijn in 2010. Ik vind het ook goed om die in 2010 te realiseren en ik bemerk over het algemeen eigenlijk heel Kamerbrede ondersteuning voor die tien maatregelen. Daar ben ik natuurlijk heel positief over. Het gaat onder andere weer om een aantal maatregelen op het punt van de bpm en de mrb, de stimulering van zeer zuinige auto's en de stimulering van de Euro 6-norm. Over dat laatste zijn wel kritische vragen gesteld, met name over de zeer kleine deeltjes. Ik neem de opmerking van de heer Vendrik ter harte. We hebben ook nog even de tijd, want we mogen dit toch pas vanaf 1 januari 2011 doen, omdat dan de Euro 5-norm verplicht wordt en omdat we niet meer dan één norm verder mogen stimuleren. We hebben als ministerie van Financiën natuurlijk ook de roettaks in het achterhoofd. Ik zal bekijken of die zeer kleine deeltjes schadelijker zijn. Dat doe ik overigens niet zelf, want dat is in de eerste plaats natuurlijk een kwestie voor het ministerie van VROM. Tot op heden heeft VROM mij verzocht om dit te doen. VROM wil dit dus graag. Als hierover door voortschrijdend inzicht andere inzichten zouden zijn, moeten wij daar natuurlijk opnieuw naar kijken. Dat is volstrekt logisch.

De heer Vendrik heeft ook een kritische opmerking over de accijnskorting en de E85: er loopt nog onderzoek en je moet zeker de duurzaamheidscriteria hebben. Dat ben ik met hem eens. Dit loopt nu mee in de voorbereiding. Op Europees niveau is regelgeving in voorbereiding die uiterlijk op 1 januari 2011 in nationale wetgeving omgezet zou moeten zijn. Mijn initiële terughoudendheid betreft het feit dat wij de eventuele stimulering van biobrandstoffen moeten richten op positieve en niet op negatieve biobrandstoffen, die in sommige gevallen zelfs negatieve milieueffecten en een negatieve CO₂-footprint hebben. Het is dus even afwachten voor de duurzaamheidscriteria, maar ook op dit punt ben ik volgend op bijvoor-

beeld het ministerie van VROM. Als die criteria helder zijn ontwikkeld en voldoende aangrijpingspunten bieden en als wij daar voldoende vertrouwen in hebben, stel ik de Kamer voor om dit te doen en niet eerder.

De energiebelasting vergt nog afweging. Als fiscaal instrument voor energiebesparing in de gebouwde omgeving is de energiebelasting op dit moment wel het meest efficiënt. Het is een eenvoudige maatregel zonder extra administratieve lasten of uitvoeringskosten. Een voordeel van de energiebelasting op aardgas is dat mensen zelf de vrijheid hebben om te kiezen hoe zij energie willen besparen. Zij kunnen dus zelf de meest kosteneffectieve maatregel nemen. Een eventuele verhoging van de energiebelasting moet natuurlijk wel geheel worden teruggedrukt via lagere belastingen elders. Daarvoor komen de directe belastingen het meest in aanmerking; dat ben ik met de heer Tang eens. Meer specifiek gaat dat bijvoorbeeld om de belastingen op arbeid of, voor zover het om het bedrijfsleven gaat, op winst. Het kabinet heeft gezegd dat wij ons hier in augustus over zullen buigen, wanneer wordt besloten over het gehele lasten koopkrachtbeeld. In bijlage 2 bij deze brief hebben we al wel een aantal mogelijkheden in kaart gebracht: wat zou een verhoging van de energiebelasting op aardgas teweegbrengen, welke belastingopbrengst zou dat kunnen betekenen en hoe kun je die eventueel terugsluizen? Elke variant heeft voor- en nadelen. In het koopkrachtplaatje wordt uitgegaan van het gemiddelde verbruik. Dat zal per geval verschillen, maar dat is natuurlijk ook de bedoeling.

Waarom is de energiebelasting beter dan bijvoorbeeld een energielabel op huizen? Zelfs als we het energielabel op huizen perfect zouden hebben om het fiscaal houdbaar te maken – dat is nu nog niet zo; ik ben het ermee eens dat je, als je een energielabel op huizen hebt, dat label goed moet maken – speelt hierbij hetzelfde als waarom de Kamer mij heeft gevraagd om de fiscale stimulering van auto's te ontkoppelen van het energielabel op auto's omdat dat een grotendeels relatief label is en om die stimulering te koppelen aan de absolute CO₂-uitstoot. Met andere woorden: een groot huis met heel veel verbruik kan toch een heel gunstig energielabel hebben en daardoor een lagere overdrachtsbelasting. Nu roept iedereen hier «doe dat maar», maar ik durf er vergif op in te nemen dat ik dan over twee jaar weer hier zit en als kritiek krijg dat het zo stom is om op die manier te stimuleren. Een veel meer verbruikend huis wordt daarmee immers meer gestimuleerd dan een huis dat veel minder verbruikt. Dat argument speelde met het voorbeeld van de Agila ook bij de auto's. De Agila had een D-malus, terwijl de Corsa een B-bonus had met dezelfde motor, terwijl de Corsa nog iets meer verbruikt omdat die zwaarder is. Dat is niet uit te leggen.

Hetzelfde probleem krijg je met het energielabel voor huizen. En bovendien hebben we een belasting op de absolute CO₂-uitstoot van huizen, namelijk de energiebelasting op aardgas. Het mooie is ook dat je meerdere mogelijkheden aan de mensen zelf laat om tot energiebesparing te komen, nog afgezien van het feit dat het aangrijpingspunt van de overdrachtsbelasting plaatsvindt op het moment van aankoop, terwijl de investeringen in een huis plaatsvinden net na de aankoop. Niemand gaat zijn huis isoleren om het een halfjaar later te verkopen, ook al zou men dan een beter label hebben. Zo denken mensen over het algemeen niet. Ook dat is een reden, maar het belangrijkste is dat het instrument dat direct aangrijpt op het daadwerkelijke verbruik – dat instrument hebben we toevallig bij huizen – erg voor de hand ligt ten opzichte van een differentiatie waarbij het energielabel nu nog niet voldoet. Dat gaat wel komen.

Als een energielabel puur informatief is, hoeft het overigens aan iets minder strenge criteria te voldoen dan wanneer je er echt een keiharde belasting aan koppelt. Bij auto's is er een keihard energielabel, maar bij huizen is het toch ietsje zachter. Ik heb het voorbeeld gezien dat een hoek-

huis dat veel meer verbruikt, een heel gunstig energielabel krijgt. Het is logisch om nu een relatief label aan een huis te plakken ten behoeve van de informatievoorziening, maar als je daar nu een fiscale bevoordeling aan koppelt, kom je echt in problemen op dit terrein, terwijl er dus een alternatief is.

De heer **Weekers** (VVD): U noemt alleen de overdrachtsbelasting, maar juist het eigenwoningforfait zou uitermate geschikt zijn, zeker in verband met de relativiteit van het label. Ook het eigenwoningforfait kent immers een relativiteit met de waarde van de woning. Als de woning duur is, betaal je veel meer aan eigenwoningforfait.

Staatssecretaris **De Jager**: Het eigenwoningforfait heeft twee elementen die op dit punt beter zijn dan de overdrachtsbelasting: het grijpt aan op het bezit en inderdaad op de waarde en niet op de aankoop, het transactiemoment. De waarde is overigens niet een heel betrouwbare indicator voor de grootte of het energieverbruik van een huis. In het westen is de waarde immers veel groter dan in de regio's. Je zou dus wellicht toch een ongelijke verdeling krijgen. Het derde element is dat het eigenwoningforfait een bepaalde fiscale totstandkominggeschiedenis heeft. Het kan kwetsbaar zijn om daar een «indirecte belasting»-achtig element van milieubelasting aan te koppelen, nog afgezien van het feit dat het dan in meerdere marginale schijven valt. Het voordeel en het nadeel van het energielabel hangen dan mede af van de schijf. Al met al lijkt de energiebelasting, indien zij inpasbaar is in het koopkrachtplaatje – dat zeg ik er heel nadrukkelijk bij – en indien zij wordt terugschluisd, een iets beter instrument.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Hoor ik de staatssecretaris beweren dat de verhoging van de energiebelasting nodig is om de bestaande kabinetsdoelen op het punt van energiebesparing en CO₂-reductie te halen?

Staatssecretaris **De Jager**: Dat kan ik niet zeggen, want de minister van VROM heeft niet tegen mij gezegd dat dit noodzakelijk zou zijn voor het behalen van de kabinetsdoelstellingen voor CO₂-uitstoot. Ik heb begrepen dat die doelstellingen zonder deze plannen redelijk op schema liggen. Deze plannen zijn dus niet direct gekoppeld aan die van VROM. Zij zouden daarbij behulpzaam kunnen zijn, maar zij zijn daar niet aan gekoppeld. Voor enkele onderwerpen is al onderzoek aangekondigd, bijvoorbeeld voor rode diesel en het terugsluizen met prikkels. Ik heb goed naar de Kamer geluisterd. Zij zegt iets waaraan ook ik veel waarde hecht: je moet dat doen met draagvlak binnen de sector. Zowel de heer Omtzigt als de heer Cramer heeft daarover een opmerking gemaakt. Wij zullen die opmerkingen als kabinet zeker ter harte nemen.

Nu de specifieke vragen, eerst over vervoer. Mevrouw Thieme heeft iets gevraagd over hybride en zeer zuinige auto's en de bijtelling. Voor de differentiatie in autobelastingen wordt aangesloten bij «tank to wheel»-uitstoot van auto's, ook wel «tail-pipe emission» genoemd. Dat is een objectief aangrijpingspunt dat wordt geregistreerd in de Europese typegoedkeuring en is dus bekend voor alle auto's van na 2001. Bij het bekijken van de milieukeurmerken wordt ook de «well to tank»-uitstoot niet helemaal vergeten. Zeer binnenkort stuurt het kabinet de Kamer de brede kabinetsvisie op elektrisch rijden. In die brief zal worden ingegaan op de milieuwinst van de elektrische auto «well to wheel», want die winst is er absoluut. Daarnaast speelt bij elektrische auto's de specifieke situatie dat zij door de dure accu een hogere catalogusprijs kennen en daardoor een hogere bijtelling. Dat speelt niet of veel minder bij gewone zeer zuinige auto's en bij hybride auto's. Het hangt natuurlijk ook af van waarmee de elektriciteit wordt opgewekt. In Frankrijk, waar relatief veel kernenergie is,

zal een elektrische auto misschien gunstiger voor de CO₂ zijn dan in China, waar veel kolencentrales staan. Enkele Kamerleden hebben een bijtelling van 0% gesuggereerd. Ik ben van mening dat het leasen van een elektrische auto gestimuleerd moet worden. Het ter beschikking stellen van een personenauto door de werkgever aan de werknemer, indien die de auto privé gebruikt, is natuurlijk wel een bepaald voordeel. Ik vind het dus interessant dat de Kamer mijn voorstel om de bijtelling voor elektrische auto's in ieder geval te verlagen, positief beoordeelt. Mij wordt gevraagd om nog een stapje verder te gaan. Mede gelet op de fiscale aspecten die hierbij een rol spelen, vind ik dat er voor het privégebruik wel een bepaalde vorm van bijtelling zou moeten zijn. In alle openheid zeg ik hier dat ik niet vastzit aan 10%, maar 0 is wel een extreem ander percentage. Dan is er geen verschil meer tussen een ter beschikking gestelde auto die alleen zakelijk wordt gebruikt en een ter beschikking gestelde auto waarin onbepaald privé wordt gereden. Zeker omdat ook een elektrische auto wel degelijk iets uitstoot, is het – naast het fiscale aspect van ter beschikking gestelde middelen – misschien toch een beetje overdreven om 0% te hanteren. Ik zal er nog eens over nadenken wat we eventueel kunnen doen. Zelf zie ik bij 10% al een belangrijk voordeel ten opzichte van de huidige situatie, maar als de Kamer mij vraagt om er toch nog eens naar te kijken om dat iets meer te verlagen, wil ik daar best naar kijken, ook al vind ik 0% nogal ver – wellicht te ver – gaan. De heer Omtzigt heeft een vraag gesteld over autobezitters versus zakelijke rijders: is er voldoende evenwicht? Als er iets wordt gedaan met indirecte belastingen of in de sfeer van bijtellingen op basis van milieukenmerken, begrijp ik zo'n vraag. Ik moet echter wel zeggen dat dit ook in fiscaal opzicht twee verschillende groepen zijn. Mensen die in een zakelijke auto rijden, vormen een heel andere groep en vergen een andere fiscale behandeling dan mensen die privé rijden. De privérijder van een zeer zuinige auto wordt op ten minste drie manieren optimaal bediend door dit kabinet. Ten eerste via volledige bpm-vrijstelling, ten tweede – als de Kamer instemt met deze voorstellen – vanaf 1 januari via een volledige vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting, die in haar geheel niet in de catalogusprijs en dus ook niet in de bijtelling tot uiting komt, en ten derde via een veel lager energieverbruik, dus een veel lagere afdracht van benzineaccijns bij benzineauto's. Ook dat komt niet in de bijtelling tot uiting. Ook voor de privébezitters van auto's gelden er dus veel stimulansen op fiscaal gebied. Wij stimuleren beide groepen. Evenwicht probeer je met name te bereiken bij twee vergelijkbare groepen. Deze groepen zijn daarvoor onvoldoende vergelijkbaar. De heer Omtzigt vroeg ook naar het sturen op CO₂-uitstoot, fijnstof en NO_x. Het kabinet heeft de ambitie uitgesproken dat onze energievoorziening in 2020 een van de meest duurzame en efficiënte van Europa zal zijn. Een belangrijk doel is een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in 2020 ten opzichte van 1990. Voor de sector verkeer en vervoer betekent dit een doelstelling van 14 megaton tot 17 megaton minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020. Personenauto's dragen voor de helft bij aan de uitstoot van broeikasgassen, met name via CO₂ van de sector verkeer en vervoer. Personenauto's veroorzaken dus een heel groot deel, de helft, van de broeikasgassen. Daarom is het belangrijk dat de personenauto's via de fiscale maatregelen in toenemende mate zuiniger worden. Ik ben het ermee eens dat ik Euro 6 nader zal onderzoeken en dan pas met voorstellen naar de Tweede Kamer zal komen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dus u bent het met uzelf eens.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik had dat al gezegd, maar ik bevestig dit nogmaals.

Dan het onderzoek naar rode diesel met betrekking tot fraude, administratieve lasten en uitvoeringskosten. Een verdere beperking van de rode dieselregeling heeft inderdaad voordelen met het oog op de bestrijding van fraude en de vermindering van de arbeidsintensieve controle en van administratieve lasten. Kwantitatieve gegevens heb ik niet, maar als de heer Omtzigt dat wenst, kunnen we die meenemen in het aangekondigde onderzoek. Dat onderzoek zal naar verwachting ruim voor de zomer van 2010 zijn afgerond, zodat het eventueel kan meelopen in het Belastingplan 2011.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb de passage op pagina 3 van de brief van de staatssecretaris over rode diesel zo gelezen dat hij het onderzoek en het gesprek met de sector zo voortvarend wil aanpakken dat hij een oordeel klaar heeft voor het Belastingplan 2010 en niet voor het Belastingplan 2011.

Staatssecretaris **De Jager**: Het in de vergroeningsbrief aangekondigde onderzoek naar het gebruik van rode diesel is pas ruim voor de zomer van 2010 beschikbaar. Dat kan ik niet eerder beschikbaar krijgen. Wel zullen we nog proberen om eerder met de sector te bespreken hoe die denkt over eventuele aanpassing van de rode dieselregeling. Als ik heel eerlijk ben en als ik ook kijk naar het draagvlak in deze Kamer en in de sector, verwacht ik echter niet dat we snel klaar zijn met dat uitgebreide onderzoek en de mogelijkheden van terugsluis voor de verschillende sectoren. Rode diesel wordt immers gebruikt in verschillende sectoren, ook in de visserij, de landbouw en het transport. Ik verwacht dat dus pas in het voorjaar van 2010 te kunnen meenemen in dat grotere onderzoek.

Nu kom ik bij de CO₂ en de grote gezinsauto. De afgelopen jaren is reeds de weg ingeslagen om zeer zware auto's zwaarder te belasten. De tariefschijven in de ombouw van de bpm zijn zo gekozen dat zuinige grote gezinsauto's niet onder de hoogste tarieven vallen. We hebben wel een beetje gekeken naar verschillende keuzes. Binnen dat segment zal men dus voor de zuinigste categorie moeten kiezen om niet in de hoogste schijf te vallen, maar dat vind ik heel redelijk en heel fair, want de bpm belast de aanschaf. Bestaande gevallen worden dus niet getroffen. Pas wanneer je een nieuwe auto koopt, kun je kiezen. Dan krijg je een prikkel om te kiezen voor een zuinigere variant. Dat vind ik een positief effect.

De heer **Omtzigt** (CDA): Wat betekent dit voor de grotere gezinsauto als je de absolute CO₂-uitstoot handhaaft?

Staatssecretaris **De Jager**: Zoals ik al aangaf, hebben we gekeken naar de verschillende nu voorgestelde en vorig jaar door de Tweede Kamer geacordeerde schijven in de ombouw van de bpm naar een CO₂-grondslag. Ook het segment van de grotere gezinsauto hoeft niet per se in de hoogste schijven van die tarieven te vallen. Met andere woorden: je kunt ook kiezen voor een grote gezinsauto die relatief zuiniger is. Daarvoor moet natuurlijk altijd meer belasting worden betaald dan voor een heel zuinige auto; dat is logisch. Het is echter niet zo dat de teller enorm gaat aantikken, alleen omdat je een gezinsauto neemt.

Dan de relatie tot de kilometerprijs en de afbouw van de bpm, waarnaar de heren Vendrik en Bashir hebben gevraagd. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd dat het wetsvoorstel na het zomerreces naar de Kamer wordt gezonden. Dit heeft geen gevolgen voor de invoering van de kilometerprijs, want ik heb begrepen dat het wetsvoorstel niet op het tijdskritische pad ligt. Met de Kamer is afgesproken dat de bpm en de mrb worden vervangen door de kilometerprijs. Minister Eurlings heeft al aangegeven dat het, mocht er sprake zijn van vertraging van de invoering van de kilometerprijs, voor de hand ligt om het afbouwschema van de bpm dienovereenkomstig aan te passen.

De **voorzitter**: Zie ik het goed dat u nog twee blokjes heeft, energie en overige?

Staatssecretaris **De Jager**: Ja. Onder «overige» vallen ook natuur en landschap, dieren en afvalstoffen.

De **voorzitter**: U hebt nog twaalf minuten.

Staatssecretaris **De Jager**: De fracties van de PvdD, GroenLinks, de SP, de ChristenUnie en het CDA hebben vragen gesteld over de verschuiving van «direct» naar «indirect». Ik heb al aangegeven dat ik graag de discussie met de Kamer aanga over de wenselijkheid van de verschuiving van directe belasting naar energiebelasting. Ik zeg nog maar eens heel duidelijk tegen iedereen hier dat dat echt volledig lastenneutraal moet zijn; de heer Tang vroeg daarnaar. Ik benadruk dat wij het niet hebben over een verhoging van de belastingen of over een lastenverzwaring, maar over een verschuiving binnen de belastingen. In de beeldvorming is dit soms heel anders naar voren gekomen. Ik zeg op dit moment niet dat het kabinet dit gaat vaststellen. Daar wil ik mij niet op enige wijze op vastpinnen, want we hebben dat heel uitdrukkelijk conditioneel gemaakt aan de besluitvorming in augustus en het koopkrachtbeeld. Hoewel het lastenneutraal is en geen belastingverhoging betreft, kan dit immers op kleinere niveaus natuurlijk wel gevolgen hebben. Daar moet het kabinet oog voor hebben, zeker als het grotere gevolgen zijn. Daar moet je voorzichtig en met beleid mee omgaan en over beslissen. Ik heb wel kennis genomen van het feit dat velen van u – in ieder geval de SP, GroenLinks, de ChristenUnie, de PvdA en volgens mij ook een beetje het CDA – onder bepaalde voorwaarden voorstanders zijn van een dergelijke verschuiving. Zelfs de VVD had onder bepaalde voorwaarden oog voor zo'n verschuiving. Wellicht zijn de condities die de VVD en het CDA aan een dergelijke verschuiving stellen, iets strenger. De lastenneutraliteit is in ieder geval heel hard. Dat blijft het kabinet ook zo hanteren. Dan ligt energiebelasting op aardgas het meest voor de hand. Ik heb al aangegeven dat dit voor de gebouwde omgeving heel goed werkt.

De heer Tang heeft gevraagd naar de terugsluisvariant waarbij de arbeidskosten worden verlaagd en naar het effect op de werkgelegenheid. Ik zal de door hem bedoelde terugsluisvariant laten doorrekenen.

De leveringszekerheid van energie ligt meer op het terrein van de minister van Economische Zaken. In algemene zin en zonder dit te koppelen aan onze eigen aardgasbel, is de afhankelijkheid van onze economie van de energieprijis, met name de olieprijs, gelukkig kleiner dan die van bijvoorbeeld de economie van de VS, omdat de VS heel weinig indirecte belastingen op energie hebben. Daar zie je soms draconische gevolgen en een enorm toenemende olieprijs, terwijl bij ons bijvoorbeeld accijnzen en dergelijke en energiebelasting niet leiden tot een «ad valorem»-deel, zoals sommigen wel eens zeggen. Zij zijn een onderdeel van een vaste prijs, dus een literprijs of een kilowattprijs. Dat werkt dempend in de prijssetting van energie. We hebben gezien dat een jaar geleden in de VS SUV's in brand werden gestoken toen de olieprijs zo verschrikkelijk hoog was, omdat men de benzine niet meer kon opbrengen. Nu lijkt de verkoop van hybride auto's ineens weer in elkaar te zakken omdat de olieprijs ineens omlaag is gegaan.

De SP-fractie vroeg naar de differentiatie van de WOZ-waarde. De WOZ-waarde is een gegeven waarde. De ozb en het eigenwoningforfait zijn gebaseerd op de WOZ-waarde. Op het eigenwoningforfait ben ik al ingegaan na een vraag van de heer Weekers. De ozb is iets van de gemeenten. Daarvoor gelden dezelfde voor- en nadelen als de voor- en nadelen die ik al heb aangegeven.

Welke landen liggen dwars bij het verlagen van btw-tarieven. Zoals gebruikelijk doet het kabinet geen uitspraken over individuele lidstaten in

het kader van onderhandelingen in Brussel. In ieder geval een groot land ten oosten van Nederland is daar mordicus tegen, maar er zijn nog veel meer landen tegen. Dat heeft ook te maken met het feit dat men lagere btw-tarieven als een belastinguitgave ziet. Dat moet door de schatkist worden opgebracht. De effectiviteit van lagere btw-tarieven wordt heel sterk betwijfeld. Dat zeg ik in alle eerlijkheid. Copenhagen Economics heeft dat berekend. Het kost de schatkist veel geld dat je op een andere manier moet goedmaken. Niet een paar landen, maar veel landen verzetten zich tegen dit idee. De Commissie heeft de specifieke maatregel voor groene producten zelfs ingetrokken, omdat uit een onderzoeksrapport bleek dat er mixed results waren, soms zelfs negatieve resultaten. Dat had ook te maken met de levensduur en dergelijke van bepaalde producten. Dat was voor de Commissie aanleiding om dit niet eens voor te stellen. Er is echter ook heel weinig steun in verschillende landen. Ik was er in eerste instantie wel voorstander van, maar eerlijk gezegd vond ik de onderzoeksresultaten een beetje ontluisterend. Dit kan in ieder geval alleen bij unanimititeit en dat zit er echt niet in.

De heer **Omtzigt** (CDA): Kunnen wij de onderzoeksrapporten ontvangen die de bewindspersoon ervan hebben overtuigd dat dit misschien geen geweldig idee is?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik zal dat even bekijken. We hebben het in AO's over de Ecofin meerdere malen hierover gehad. Ik kon dat rapport toen niet geven. Misschien was het dus niet openbaar. Ik zal dat even nagaan en dan kom ik daarop terug bij de Kamer.

De heer Omtzigt heeft ook gevraagd naar de uitvoeringsregeling voor het verlaagde tarief voor isolatie. De toelichting op post B19, waarbij een nadere invulling van en uitleg aan het verlaagd tarief voor isolatie wordt gegeven, is momenteel in voorbereiding en zal binnenkort gepubliceerd worden.

Rieten daken kunnen meelopen onder het verlaagde tarief voor isolatie, indien zij aan de overige voorwaarden voldoen. Die voorwaarden zijn bekend: 50% van de totale dienst; er moet sprake zijn van isolatie en van een woning die ouder is dan twee jaar; voor de dakisolatie moet de Rc-waarde, de warmteweerstand van de constructie, minimaal 2,5 kilowatt per vierkante meter zijn.

Kunnen de biologische producten naar een laag btw-tarief of naar een nultarief? Biologische producten vallen, als het levensmiddelen betreft, over het algemeen al onder het verlaagde btw-tarief. Een verdere verlaging van het btw-tarief voor biologisch vlees is op grond van de btw-richtlijn niet mogelijk.

Waarom vallen de kringloopwinkels niet onder het verlaagde tarief? In mijn brief van 27 januari jl. en in het Kamerdebat ben ik daar zeer uitvoerig op ingegaan. Een regeling voor een verlaagd btw-tarief voor kringloopwinkels is niet mogelijk. De Belgische regeling is ook echt een andere regeling. Dat komt door een verschil tussen België en Nederland in de vormgeving van het re-integratiebeleid. België heeft niet op grond van het feit van een kringloopwinkel een verlaagd tarief, maar op basis van het re-integratiebeleid. Voor zover ik het mij kan herinneren uit het vorige debat met de Kamer, betreft het winkels waar specifiek mensen uit het re-integratiebeleid worden ingezet. Het lagere btw-tarief hangt dus niet samen met het kringloopverhaal, maar met het feit dat dit een re-integratieproject is. Het ministerie van SZW heeft daarnaar gekeken en heeft minister Donner van SZW laten weten dat dit niet aansluit op het re-integratiebeleid in Nederland en daarom niet mogelijk is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het biologische voedsel werd zojuist heel snel geparkeerd in het 6%-tarief. Die discussie over groene producten, groene diensten en biologische voedsel loopt al jaren. Is de staatssecre-

taris bereid om in het najaar, bijvoorbeeld in het Belastingplan, een uitgebreidere beschouwing te geven over wat wij de komende jaren nog kunnen verwachten in het hoofdstuk over Europa, btw en vergroening? Daar zit volgens mij toch wat meer ruimte dan de staatssecretaris nu suggereert. Er is in ieder geval een noodzaak om die discussie levend te houden.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik wil in het Belastingplan best nog iets uitgebreider ingaan op deze aspecten, maar ik wil ook een eerlijk en evenwichtig verwachtingspatroon schetsen. We hebben enorm moeizaam een akkoord bereikt over verlaagde btw-tarieven. We hebben er in Europa bijna 20 keer over gesproken. Daar is jarenlang over gesproken. Aan dat akkoord is een verklaring toegevoegd waarin landen duidelijk maken dat zij terughoudend zijn met verlaagde btw-tarieven. In dezelfde politieke deal die toen is bereikt, hebben zij ook aangegeven dat zij niet meer over verlaagde btw-tarieven willen spreken. Het uiteindelijk bereikte akkoord lag zo gevoelig dat men heeft gezegd: nu nog één keer dit en daarna niet meer. Dat zeg ik gewoon maar eerlijk.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Weekers en mevrouw Thieme hun vragen achter elkaar stellen, zodat de staatssecretaris die vragen in één keer kan beantwoorden.

De heer **Weekers** (VVD): De staatssecretaris zegt dat het lage btw-tarief voor kringloopwinkels niet kan, maar kan hij geen list verzinnen? Producten die in kringloopwinkels worden verkocht, zijn immers al een keer in het economisch verkeer gebracht. Daar is dus al een keer volledige btw voor afgedragen. Die producten komen om niet weer ergens in een winkel te liggen. Dan is het niet terecht als daar weer de volledige btw op wordt geheven.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Waarom zou de btw-verlaging dan wel kunnen met auto's? Daarbij wordt er met de bijtelling op een andere manier voor gezorgd dat men minder hoeft te betalen. Dat is een andere fiscale maatregel, maar ook daarmee kun je zorgen voor een verschil tussen de producten van de auto-industrie.

De btw-verlaging voor biologische producten en vleesvervangers zou gepaard kunnen gaan met een btw-verhoging voor producten van de intensieve veehouderij. Dan maak je een differentiatie. Nu vallen beide segmenten onder hetzelfde btw-tarief.

Staatssecretaris **De Jager**: De heer Weekers verzoekt mij eigenlijk om de grondslag van de btw, het begrip «omzet», te wijzigen. Dat kan ik niet, want dat is Europees op de huidige wijze bepaald. Dat geldt overigens ook voor heel veel andere producten. Als particulieren kleine dingen aan elkaar verkopen, valt dat niet onder de btw, maar tweedehands producten die professioneel via een winkel opnieuw in het verkeer worden gebracht, worden opnieuw belast. Over de bpm hebben we veel meer te zeggen, want dat is een eigen, nationale belasting. Over de grondslag van de btw heb ik helemaal niets te zeggen en over de btw-tarieven in beperkte mate, voor zover de richtlijn daar mogelijkheden voor biedt. Die mogelijkheden zijn beperkt.

Wat de vraag van mevrouw Thieme betreft: bij de zeer zuinige auto's hebben we inderdaad heel veel gedifferentieerd, maar niet de btw. Die blijft op 19% staan, net zoals vlees op 6% blijft staan. We hebben de mogelijkheden bij de auto's dus gezocht in de gelukkige omstandigheid – daar zal niet iedereen het over eens zijn – dat er een aparte belasting is op auto's. Daardoor kun je iets vrijstellen en dus een voordeel geven. Bovendien is er een bijtelling, die bij vlees niet aan de orde is.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we de verdere discussie straks in de tweede termijn doen. Informatieve vragen mogen wel.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik heb een informatieve vraag. De staatssecretaris zegt dat hij tweedehands goederen belast. Is dat echt nodig? Hij belast op Marktplaats immers ook niets en ik hoop dat hij dat ook niet van plan is. Kan hij het ook bij de kringloopwinkels zo doen?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik nodig de heer Omtzigt uit voor een werkbezoek aan de Belastingdienst, want er zijn inspecteurs die met speciale software het internet afstruinen, onder andere Marktplaats. Dat gebeurt met heel speciale software, die door Nederland wordt ontwikkeld en met andere landen wordt gedeeld. Volgens mij is dit de eerste keer dat ik dit zeg, want dit is een heel geheim project. Dat realiseer ik mij nu, maar als staatssecretaris mag ik dit hier best meedelen. Daarbij wordt het internet afgestruind. Er kunnen zelfs databasegegevens worden opgevraagd doordat er geautomatiseerd gegevens worden gestuurd. Dat is het zogenaamde «deep web», dus onder het zichtbare internetgedeelte. Er wordt geautomatiseerd ook geprobeerd om relaties te leggen met zaken zoals sofinummers of btw-nummers en ondernemingsnamen. Op die manier zijn wij als Belastingdienst ook bezig met het opsporen van eventuele belastingfraude of -ontduiking op internetfora. Ik hoop niet dat de heer Omtzigt bedoelt dat dit soort belastingontduiking zich nu zou moeten verbreden naar fysieke winkels. We zullen dat in beide gevallen aanpakken.

De huidige fietsregeling lijkt inderdaad niet voldoende bekend te zijn. Ik wil er best eens over nadenken of de Belastingdienst hier informatief iets aan kan doen. Het ministerie van Financiën mag zelf volgens mij geen reclame maken. Dat doen wij in ieder geval nooit. Misschien kan het ministerie van VROM of het ministerie van Verkeer en Waterstaat of anders de Belastingdienst informatie geven over deze regeling, want ik ben het met de heer Tang eens dat deze regeling niet zo bekend is. Dat blijkt ook uit herhaaldelijke vragen vanuit de Tweede Kamer en zelfs uit de inbreng van de heer Tang, want ik kan aangeven dat de afschrijvingstermijn drie jaar is. De werkgever kan elke drie jaar belastingvrij een fiets vergoeden tot een maximum van € 749.

De **voorzitter**: Bent u al aan afronding toe?

Staatssecretaris **De Jager**: De heer Weekers vroeg iets over de vliegbelasting, maar dat is mosterd na de maaltijd, want die is vandaag afgeschaft.

Er werd gevraagd of er als gevolg van de verpakkingenbelasting minder wordt verpakt. Wij brengen op dit moment de stand van zaken met en de gevolgen van de verpakkingenbelasting in kaart.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ontvangen wij die informatie over de verpakkingenbelasting?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik kan de stand van zaken rapporteren. Een evaluatie is een heel beladen begrip. Ik weet niet of ik die heb toegezegd, maar die duurt altijd wat langer. Je kunt een belasting immers niet al na één jaar evalueren, maar volgens mij heb ik eerder al iets toegezegd aan de Kamer over de termijn waarop het redelijk is om een evaluatie te doen. Als ik dat eerder heb toegezegd, zal ik mij daaraan houden, maar de stand van zaken kan ik al eerder, zodra ik die heb, meenemen.

De vraag over het invoeren van een vleesbelasting heeft het kabinet al eerder beantwoord, volgens mij zowel in de Tweede Kamer als in de Eerste Kamer. In de Eerste Kamer is die vraag naar aanleiding van het Belastingplan 2008 of 2009 ook door de PvdD gesteld. Ik heb het antwoord

nu niet paraat, maar wij hebben hierover dus al vragen beantwoord. De conclusie was in ieder geval dat het kabinet niet overweegt om een aparte vleesbelasting in te voeren.

De heer Cramer heeft gevraagd naar de fiscale instrumenten voor het landschap. In de brief heb ik letterlijk gezegd dat bij de eventuele introductie van nieuwe fiscale instrumenten het algemene uitgangspunt geldt dat deze zo veel mogelijk in de plaats dienen te komen van oudere, bestaande instrumenten. Het is mijn doelstelling om het belastingstelsel niet alleen robuuster en groener maar ook eenvoudiger te maken. Dat lijkt mij een goed uitgangspunt. Dat is overigens iets breder dan natuur en landschap. Er is ook wel eens de suggestie gebruikt om bijvoorbeeld de discussie over rode diesel daarbij te betrekken als er daarvoor draagvlak is in de sector. Op 26 juni jl., dus heel recent, is het kabinet via de minister van LNV in een brief aan de Kamer al uitgebreid hierop ingegaan. In die brief is gerapporteerd over de uitwerking van het totale pakket aan maatregelen, inclusief de fiscale maatregelen die door de Taskforce Financiering Landschap Nederland zijn voorgesteld.

De door mij voorgestelde maatregel inzake de afvalstoffenheffing is een wens van de Tweede Kamer, maar er zijn nog enkele vragen over de derving. Het kabinet gaat uit van een derving van 56 mln.; het genoemde bedrag van 82 mln. ken ik niet. In overleg met het ministerie van VROM hebben wij dit anders vormgegeven, omdat de sanering van oude stortplaatsen op dit moment inderdaad nog niet in het gewenste tempo van de grond komt. Dat heeft nog te maken met de hoge saneringskosten, die mede worden veroorzaakt door de afvalstoffenbelasting. Met diverse betrokken partijen is de afgelopen maanden intensief overleg gevoerd. De meerderheid van die partijen staat achter het idee om dit te realiseren door in afwijking van het reguliere tarief van € 89,71 per ton voor afval afkomstig uit oude stortplaatsen het lage tarief toe te passen van € 14,81. Dat is dus een enorm forse verlaging. Omdat de herstort in de nieuwe situatie tegen een lager tarief zal plaatsvinden, is sprake van een budgettaire derving. Omdat wij zouden «ontgroenen» als wij deze derving door iets anders zouden laten dekken, moeten wij binnen deze belasting dekking vinden. Belanghebbenden zeggen dat er nauwelijks derving ontstaat, omdat in de praktijk nog maar weinig oude stortplaatsen zullen worden gesaneerd. Zij gaan echter voorbij aan de conclusie van het NAVOS-rapport dat er concrete plannen zijn voor stortplaatsen in hoogdynamisch gebied, die de komende jaren tot uitvoering zullen komen. Daarnaast wordt bouwgrond in Nederland steeds schaarser, wat naar verwachting zal leiden tot een stijging van de grondprijzen. Het kabinet heeft er uiteindelijk, mede gelet op de discussie over die 56 mln., voor gekozen om dit te budgetteren op 20 mln. Dat is een veel redelijkere en veel kleinere tariefverhoging dan oorspronkelijk werd gedacht en het is een gebudgetteerde regeling.

De heer **Weekers** (VVD): Als stortplaatsen moeten worden afgegraven en als het afval vervolgens elders opnieuw moet worden gestort, dan is daar toch al een keer voor betaald? Ik zou zeggen: zet die drempel op nul. Als u dat nu niet kunt toezeggen, bent u dan bereid om toe te zeggen dat u opnieuw met de branche gaat praten?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik heb al eerder van de VVD gehoord dat hier al een keer voor betaald is. Dan zouden we heel veel belastingen niet meer kunnen heffen, zoals de btw en de box 3-heffing. Wat dit specifieke geval betreft: dit is niet voor niets een stortbelasting. Je wilt bevorderen dat er niet wordt gestort. Als je een afvalstortplaats gaat opruimen en saneren, heb je de keuze tussen het afval opnieuw verwerken, met de huidige stand van de techniek – dat is beter dan storten – en een deel van het afval storten. Dus wat gebeurt er? Zo'n oude vuilnishoop wordt opgepakt. Voor een deel gaat die netjes de afvalverwerking in en wordt die op

een betere manier verwerkt via recycling, verbrand en dergelijke. Voor een deel wordt het vuilnis terug gestort, want dat is soms goedkoper. Om toch nog een prikkeltje over te houden om niet alles rücksichtslos alles terug te storten, is het verstandig om een tariefje over te houden voor het herstorten en om dat niet helemaal op nul te zetten, want dan zou je die prikkel wegnemen. Bovendien zou je de budgettaire derving dan nog breder met het algemene tarief moeten dekken. Het is ook vanuit milieutermen dus wel degelijk gunstig om op dit punt nog steeds een prikkel te hebben.

De **voorzitter**: Voor de tweede termijn geldt een spreektijd van echt maximaal een minuut.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Voorzitter. Ik realiseer me terdege dat ik bezig ben met het wegnemen van een blinde vlek in de Kamer. Dat heeft alles te maken met het feit dat rondom vlees en dierlijke eiwitten enorm veel emotie hangt: kom niet aan mijn biefstukje. Men is bang dat de persoonlijke vrijheid in het geding komt en dat men niet meer zou kunnen kiezen, maar op dat soort emoties zou je geen beleid moeten baseren. Je moet beleid baseren op rationele overwegingen. Als niet alleen de Partij voor de Dieren maar alle internationale en Nederlandse organisaties die zich bezighouden met milieuvraagstukken, tot de conclusie komen dat de vleesproductie en -consumptie 40% meer broeikasgassen uitstoten dan al het verkeer en vervoer samen, kun je alleen maar constateren dat dit kabinet een selectief beleid voert ten aanzien van het klimaat. Dit kabinet zet de hakken in het zand en denkt niet na over de vraag hoe we de methaangassen en lachgassen gaan terugdringen. Ik verwacht van het kabinet dat bij het Belastingplan ook naar die vervuilende productie en consumptie wordt gekeken en dat er wordt gekeken naar de mogelijkheden in plaats van naar de onmogelijkheden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dring er bij de staatssecretaris op aan om de fiscale bijtelling voor elektrische auto's echt voor een aantal jaren te verlagen naar 0%. Zeker de komende periode van ongeveer vijf jaar zal de aanschafwaarde van een elektrische auto ten opzichte van de aanschafwaarde van conventioneel materieel van dien aard zijn dat de bijtelling, hoe laag het percentage ook is, in absolute zin vaak boven de bijtelling van een andere auto uitkomt. Dat moeten we gewoon niet willen. Het hoeft dus niet tot in lengte van jaren, maar voor een periode van bijvoorbeeld vijf, zeven of acht jaar, een beetje vergelijkbaar met wat met de mrb en bpm is gebeurd.

Ik dring er bij de staatssecretaris ook op aan om met de verhoging van de energiebelasting op aardgas te komen en om dat niet al te bescheiden te doen. Hij overweegt 25%, maar van mij mag dat worden verdubbeld. Dat heeft dit kabinet echt nodig. Ik denk dat de staatssecretaris zich echt vergist als hij denkt dat hij zo'n verhoging niet nodig heeft voor het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Op het punt van de energie-efficiency vraag ik echt duidelijkheid over de afbouw van de bpm en de kilometerheffing. Wat de staatssecretaris vertelde, wisten we al. Dat heb ik allemaal al van de minister van Verkeer en Waterstaat gehoord. Volgens mij is er op dit punt gewoon een politiek probleem. Ik vraag het kabinet om de afschaffing van de bpm te heroverwegen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik zal de vragen van de heer Vendrik niet herhalen, maar ik sluit mij daar wel bij aan. De meeste woordvoerders zijn het eens over het al vaker aan de orde gestelde punt van het btw-tarief voor kringloopwinkels. We hebben daarover een brief gekregen van het kabinet, maar in België is het lage btw-tarief wel mogelijk. In de Kamer leeft de brede wens om dit ook in Nederland zo te regelen. Ik verzoek de

staatssecretaris daarom om hiervoor iets te bedenken. Zoek dit uit en zorg ervoor dat dit mogelijk wordt om ook op die manier uitvoering te geven aan vergroening van de belastingen

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik dank de regering voor de beantwoording. Er is een duidelijke toezegging gedaan over rode diesel: er wordt overleg gevoerd en dit punt komt niet in het Belastingplan 2010. Over energiebelasting hebben we gezegd wat we gezegd hebben. We hebben ook een opmerking gemaakt over de duurzame bedrijfsmiddelen die de economie zouden moeten stimuleren. Daarvoor staat die regeling in het aanvullende beleidsakkoord. Graag horen we bevestigd dat dit niet natuuren milieugelden worden. Die zitten ergens anders. Dat is ook zeer nuttig, maar dit was bedoeld voor duurzame bedrijfsmiddelen. Kan de staatssecretaris dat bevestigen?
Over de vraag of de prikkels voor grote gezinsauto's, de elektrische auto's en de aardgasauto's voldoende zijn, zouden we graag een nader stukje zien in het Belastingplan, zodat we op basis van feiten en voorbeelden kunnen zien of die prikkels genoeg zijn. Mijnheer Vendrik, u wilt de belasting op aardgasauto's toch niet verdubbelen?
We zijn blij dat er geen aparte vleesbelasting komt en we zijn buitengewoon benieuwd hoe die googlemachine voor allerlei declaraties op Marktplaats eruit ziet. We komen dus graag een keer op werkbezoek. Misschien kunnen we het ook zelf downloaden op onze eigen computer, met een beetje software.

De **voorzitter**: Daar zijn sites voor.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Hét punt is natuurlijk de vergroening, de mogelijke verhoging van de energiebelasting op gas. Dat kan de reputatie van deze staatssecretaris maken of breken.

Staatssecretaris **De Jager**: Bij de heer Tang, voeg ik daar even aan toe.

De heer **Weekers**: Ook bij ons, maar dan omgekeerd.

De heer **Tang** (PvdA): Ik vind de staatssecretaris op dit punt iets te terughoudend. Ik vind dat hij het voortouw moet nemen en dit niet moet proberen weg te lachen. Dit is wat hij kan doen en hij moet zich niet verschuilen achter de Kamer. Kom daarmee in het Belastingplan! Ik meen dat de staatssecretaris toezegde – daar krijg ik graag een bevestiging van – dat er een onderzoek komt naar de effecten op de werkgelegenheid. Ik hoop dat hij in het Belastingplan ook wil kijken naar de effecten op de voorzieningszekerheid, bijvoorbeeld dat we minder afhankelijk zijn van de grillen van de oliemarkt.
Ik hoop dat de staatssecretaris in het Belastingplan ook wil kijken naar mogelijkheden om de fietsregeling beter onder de aandacht van de werkgevers te brengen.

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter. De staatssecretaris kent het standpunt van de VVD. Wij zijn erg terughoudend, maar we willen straks wel alle effecten zien. Dan laten we ons graag overtuigen, maar dan zal de staatssecretaris met goede argumenten moeten komen.
De staatssecretaris heeft gewezen op de autoverkoop onder het bijtellingsstarief van 14%. Dat is natuurlijk prachtig. We hebben in het verleden al eens gezegd dat men met de hogere andere taksen op auto's enerzijds wel moet, zeker in deze tijd. Anderzijds ben ik zo ruiterslijk om te erkennen dat dit in dit segment kennelijk toch werkt.
Ik vraag de staatssecretaris echter om dezelfde ruiterslijkheid te tonen op het punt van de verpakkingenbelasting. Als hij straks de mini-evaluatie

bekijkt en als daaruit blijkt dat de administratieve lasten heel zwaar drukken en dat het effect gering is, schaf die belasting dan af. Twee keer belasting betalen voor het storten van afval lijkt ons niet verstandig, want daarmee span je het paard achter de wagen. Ten aanzien van de elektrische auto's willen we graag een samenhangend pakket.

Voorzitter: Vendrik

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het lijkt mij toch verstandig om de bijtelling voor elektrische auto's in ieder geval voor een aantal jaren op 0% te zetten. Ik zie daarvan graag een uitwerking in het Belastingplan.

Als de regering persisteert in het onder de kilometerheffing brengen van de motorfietsen, krijg je de bpm afgebouwd. Als de kilometerheffing niet van toepassing wordt verklaard, moet de bpm daarvoor blijven gelden. Daar zijn wij redelijk «ijzerenheinig» in.

Met betrekking tot de afvalstoffenbelasting ben ik niet overtuigd door de argumenten van de staatssecretaris, want hij gaat uit van de veronderstelling dat er een inkomstenderving is. Er wordt nu niet geruimd; het afval blijft gewoon liggen. Er is dus geen winst en er is ook geen kans, want er wordt nu gewoon niet opgeruimd. Ik herhaal dus mijn dringende verzoek om naar een nihil tarief te gaan voor afval dat zwaarder is dan 1100 kilogram.

Tot slot de opmerking over natuur en landschap. Ik had gevraagd of de staatssecretaris dat punt had besproken met de taskforce. Ik heb de brief van de minister van LNV nog niet gezien, maar ik vraag de staatssecretaris toch om de taskforce hierover te informeren in de richting van de uitwerking.

Voorzitter: Cramer

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Mevrouw Thieme vraagt om belastingmaatregelen niet te overwegen op grond van emoties maar op grond van rationele overwegingen. Daar ben ik het helemaal mee eens, maar volgens mij moet zij toegeven dat het kabinet in de uiteindelijke afweging op grond van rationele overwegingen tot bepaalde conclusies kan komen. Ik weet dat wij juist op grond van zeer koele rationele overwegingen hebben voorgesteld om geen vleesbelasting in te voeren. Daarbij ging het bijvoorbeeld om: weinig effectiviteit, hoge uitvoeringskosten, juridische gronden et cetera.

De heer Vendrik en de heer Cramer vragen om bijvoorbeeld voor vijf jaar toch naar 0% bijtelling te gaan voor elektrische auto's. Laat ik het als volgt zeggen, want anders krijg ik weer ruzie met een klein stukje van de autobranche. Ik zal er de komende twee maanden over nadenken om voor de «zero-emission vehicles» een aantal jaren 0% bijtelling te laten gelden. Zo zal ik die auto's maar even noemen, want ook luchtdrukauto's, waar sommige fabrikanten mee bezig zijn, waterstofauto's en brandstofcellen vallen onder die categorie van auto's die qua tail-pipe emission zero-emission zijn. Bij het Belastingplan zal ik met een voorstel komen. Ik heb het pleidooi goed gehoord. Ik heb aangegeven dat er duidelijke redenen zijn om niet naar 0% te gaan, onder andere dat er dan geen verschil meer zou zijn tussen privégebruik, dat voor het milieu ook belastend is, en alleen zakelijk gebruik. Ik heb de wens echter gehoord, ik ga daarover nadenken en ik kom met een nadere overweging.

De heren Vendrik en Tang pleitten nogmaals voor een verhoging van de energiebelasting. Ik neem dat nogmaals voor kennisgeving aan. Bij de besluitvorming in augustus zal het kabinet, afhankelijk van het koopkrachtbeeld op dat moment, tot een nadere afweging komen.

De heer Vendrik vroeg naar de afbouw van de bpm. Ik heb al aangegeven

dat, als de kilometerheffing later wordt ingevoerd, het afbouwschema waarschijnlijk daarin meegaat. Dat hoeft overigens niet te betekenen dat bij een latere invoering van de kilometerbeprijzing de laatste auto later daarnaar overgaat. Dat weten we natuurlijk nog niet, maar zoals het kabinet altijd heeft gezegd, is het idee nog steeds dat wanneer de laatste auto overgaat naar de kilometerheffing, 75% van de bpm is afgebouwd en dat de resterende 25% in de twee daarna volgende jaren via twee keer 12,5% wordt afgebouwd. Dat beeld hebben wij nog steeds voor ogen. De heer Bashir vroeg nogmaals naar de kringloopwinkels. Ik vraag hem nogmaals om de brief van of mede namens de minister van SZW goed te bekijken, want er is echt een verschil tussen de Belgische situatie, waarin feitelijk sprake is van een re-integratieproject, en de Nederlandse situatie, waarin de kringloopwinkels niet als zodanig te kwalificeren zijn. Dat is heel goed uitgezocht.

De heer Omtzigt vroeg om een bevestiging van het overleg over de rode diesel. Dat kan ik inderdaad bevestigen.

Ik kan ook toezeggen dat de MIA- en VAMIL-intensivering is bedoeld voor duurzame bedrijfsmiddelen. Het is inderdaad het voornemen van het kabinet om die middelen daarvoor in te zetten. Ik heb zojuist even naar de brief gekeken en op grond van die brief begrijp ik de opmerking van de heer Omtzigt, maar het voornemen is inderdaad om de in het beleidsakkoord opgenomen intensivering van MIA en VAMIL in te zetten voor de duurzame bedrijfsmiddelen.

De ministers van Verkeer en Waterstaat en de minister van Economische Zaken komen namens het kabinet binnenkort met een visie op de elektrische auto.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb een vraag over het vorige punt. In uw vergroeningsbrief gaat u uitgebreid en met veel plezier in op de belangrijke CO₂-effecten van een omgebouwde bpm. U gebruikt daar ook de studie van CE voor. Dat is allemaal zeer terecht en daar zijn wij het volstrekt over eens, maar ik constateer dat u dat voordeel straks kwijt bent met de introductie van de kilometerheffing zoals die wordt beoogd. Ik constateer bovendien dat de minister van Verkeer en Waterstaat er maar niet in slaagt om een wetsvoorstel in de Kamer te krijgen. Volgens mij heeft dat alles te maken met een groot probleem waar dit kabinet mee zit, namelijk dat de tarieven voor de kilometerheffing te hoog zijn. Ik schat dat zij in de richting gaan van € 0,07 of € 0,08 per kilometer. Dat betekent dus € 1 per liter. Dat wilt u niet verkopen. Daarom roep ik u ertoe op om de bpm uit de kilometerheffing te halen. Kom met die kilometerheffing, met lage tarieven. Dan hebt u een probleem van de minister van Verkeer en Waterstaat ook al een beetje opgelost. En dan handhaaft u de bpm zoals u die wilt ombouwen; dat is hartstikke goed.

Staatssecretaris **De Jager**: Het zal de heer Vendrik vorig jaar niet zijn ontgaan dat de minister van Verkeer en Waterstaat veel waarde hecht aan het volledig afbouwen van de bpm. De minister wist heel duidelijk wat dat betekent voor het kilometerheffingstarief. Ik zeg hierbij heel duidelijk dat er sprake is van gelijk oversteken. Er is dus niets aan de hand. De bpm wordt in de tussentijd inderdaad omgebouwd op CO₂-basis en tegelijkertijd afgebouwd. In de kilometerbeprijzing zit naar alle waarschijnlijkheid – daar moet inderdaad nog over besloten worden – een milieucomponent, zoals de CO₂-uitstoot. Je zou min of meer kunnen zeggen dat er door de gekozen structuur in die jaren sprake is van gelijk oversteken. De bpm gaat omlaag, maar de kilometerheffing faseert in. We verliezen dus het milieuvoordeel van de bpm, maar daar komt het goede en grote milieuvoordeel van de kilometerheffing voor in de plaats. Ik moet de heer Vendrik dus om enig geduld vragen voordat die operatie kan plaatsvinden. Naar inschatting en naar alle waarschijnlijkheid zal die operatie

nog steeds een positief milieueffect met zich meebrengen, omdat er ook een variabilisering van de kosten in zit.

De door de heer Tang gevraagde bevestiging van het onderzoek kan ik geven, maar de minister van Economische Zaken gaat over de energiezekerheid. Dat punt zal ik dus moeten doorgeleiden, maar de Kamer krijgt van mij een onderzoek naar de werkgelegenheidseffecten van de door de heer Tang voorgestelde afbouw.

Ik moet de heer Weekers nog even corrigeren op het punt van het begrip «boodschappenauto's», want die opmerking vind ik een beetje smalend. Zeker het nieuwe model van de Prius is nogmaals groter en zuiniger geworden. Het zit ver onder de 100 gram CO₂-uitstoot per kilometer. Het is een behoorlijk grote auto. Onder «boodschappenauto» vallen misschien de heel kleine auto's, die ook in die categorie zitten. Het is overigens interessant dat ook daarvan veel exemplaren worden verkocht in het zakelijke segment.

Ik heb de opmerking van de heer Cramer over motorfietsen en de bpm gehoord. De sector heeft voorgesteld om dit budgetneutraal te doen. Ik zal in het overleg met de sector de opmerking van de heer Cramer hierover meenemen.

De heer Cramer zegt dat het afval nu niet wordt opgeruimd, maar het is natuurlijk de bedoeling dat het wel wordt opgeruimd. Dan moet je de situatie in een redelijke mate wegen. Het compromis om er een gebudgetteerde regeling van te maken – dus om niet 56 mln. als uitgangspunt te nemen, maar 20 mln. als gebudgetteerde regeling – is redelijk, ook gelet op het feit dat er de komende jaren veel moet gebeuren op dit terrein. In de recente brief van LNV wordt uitgebreid op de fiscale elementen van de taskforce ingegaan. Daar wil ik dus in eerste instantie naar verwijzen.

De **voorzitter**: Dit was een tussenstandsoverleg. Logischerwijs zijn er dus heel veel afspraken gemaakt over waarop wij terugkomen. Wij hebben een lijst geteld van veertien punten. Als u het goed vindt, zal ik die niet alle veertien voordragen. De griffier zal die punten in afstemming aan het verslag toevoegen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Vindt de heer Tang het noodzakelijk en wenselijk om de staatssecretaris over het thema «energiebelasting» een aanmoedigende motie mee te geven, zodat we dat vanavond of morgen gaan regelen? Zou de heer Tang op dat punt het voortouw willen nemen? Hij moedigt de staatssecretaris immers aan tot groen leiderschap.

De **voorzitter**: Uw vraag is helder. Laten we het kort en bondig houden. Anders wordt het morgenavond nog later. Mijnheer Tang, een uitdaging?

De heer **Tang** (PvdA): Ik denk dat wij de staatssecretaris op dit moment genoeg hebben aangemoedigd.

De **voorzitter**: T-shirts in de plenaire zaal met «Hup staatssecretaris» erop mogen morgenavond niet.