
3

Autogelateerde belastingen

Aan de orde is het **VAO Autogelateerde belastingen (AO d.d. 13/02)**.

De voorzitter:

Ik heet iedereen van harte welkom, ook de staatssecretaris van Financiën. We gaan het in een VAO hebben over autogelateerde belastingen. Ik geef de heer Laçin namens de SP-fractie als eerste spreker het woord.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter, goeiemorgen. We hebben een goed AO gehad met de staatssecretaris. Ik heb vooral mijn zorgen geuit over de miljoenen die verkeerd terecht zijn gekomen, maar ook over de toekomst, over het ontwerp-klimaatakkoord mobiliteit, waarin de benzinerijder en de dieselrijder toch weer de aanschafsubsidie moeten gaan bekostigen.

Daarom heb ik een aantal moties, voorzitter.

De voorzitter:

Daar zou ik gelijk mee beginnen.

De heer Laçin (SP):

Ja, doe ik.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het ontwerp-klimaatakkoord uitgaat van het subsidiëren van elektrisch rijden;

constaterende dat subsidies in het verleden nauwelijks voor minder CO₂-uitstoot hebben gezorgd;

overwegende dat subsidies terechtkomen bij een kleine groep automobilisten en niet bereikbaar zijn voor mensen met een modaal of laag inkomen;

overwegende dat autofabrikanten beschikken over kennis en technologie om op korte termijn meer elektrische auto's te gaan produceren;

verzoekt de regering om de voorgenomen aanschafsubsidie voor elektrische auto's in het ontwerp-klimaatakkoord te schrappen en in te zetten op aanscherping van eisen en normen die aan autofabrikanten worden gesteld om de productie en beschikbaarheid van elektrische auto's te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Nijboer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 50 (32800).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het ontwerp-klimaatakkoord een aanschafsubsidie van €6.000 in 2021 is opgenomen voor nieuwe, elektrische auto's;

constaterende dat deze subsidie gedekt wordt middels een accijnsverhoging op benzine en diesel;

constaterende dat een nieuwe elektrische auto op korte termijn voor een grote groep, waaronder bijvoorbeeld leraren en verpleegkundigen, onbereikbaar is;

overwegende dat met deze dekking de benzine- en dieselrijder, die de overstap naar elektrisch rijden vaak niet kan maken, op moet draaien voor een subsidie die terecht zal komen bij een kleine groep die de overstap ook zonder subsidie kan maken;

verzoekt de regering om de benzine- en dieselrijder niet op te laten draaien voor het bekostigen van de aanschafsubsidie voor nieuwe, elektrische auto's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (32800).

De heer Laçin (SP):

En dan de laatste, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het ontwerp-klimaatakkoord een stimuleringspakket voor elektrische auto's staat, wat uit het autodomein gedekt wordt;

overwegende dat blijkens de kabinetsbrief van 21 december 2018 naast de basisvariant ook andere varianten worden onderzocht, waaronder een gedeeltelijke dekking buiten het autodomein;

overwegende dat de stimulering van elektrische auto's de afgelopen jaren te veel in de hogere segmenten heeft

plaatsgevonden en dat er de komende jaren steeds meer beter betaalbare nieuwe elektrische auto's op de markt zullen komen;

overwegende dat om de elektrische auto betaalbaar en bereikbaar te maken voor een grotere groep automobilisten, niet alleen nieuwe maar ook tweedehands elektrische auto's gestimuleerd zouden moeten worden, zodat een gevarieerd aanbod van aantrekkelijk geprijsde elektrische auto's voor consumenten gerealiseerd kan worden;

verzoekt de regering om bij het definitieve klimaatakkoord met een gebalanceerd pakket van stimulering en dekking te komen, en daarbij nadrukkelijk rekening te houden met de draagkracht van en het handelingsperspectief voor eigenaren van auto's in de verschillende segmenten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 52 (32800).

De voorzitter:

Dit is de laatste keer, meneer Laçin, dat u over uw tijd heen gaat. Volgende keer neemt u die motie mee terug, want iedereen heeft twee minuten, ook u.

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Nijboer.

De heer Nijboer (PvdA):

Ik ben blij dat ik maar één motie heb, voorzitter.

Voorzitter. We hebben gesproken over de autobelastingen. Ik heb, overigens met andere collega's, een pleidooi gehouden om veel meer aan Europese normstelling te doen en minder aan fiscale stimulering. Daarom heb ik de eerste motie die de SP zojuist indiende, medeondertekend.

Ik wil ook graag dat er wat gebeurt, dus dat er niet alleen wat wordt geroepen. Ik heb daarom een procesmotie, waarvoor ik op brede steun hoop.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat partijen van links tot rechts aangeven dat op onderdelen de fiscale stimulering van auto's is doorgeschoten;

overwegende dat door consumenten en bedrijven sterk gereageerd wordt op fiscale prikkels en de Algemene Rekenkamer kritisch is over de effectiviteit;

verzoekt de regering om voor de zomer met voorstellen te komen om de fiscale stimulering van elektrische auto's aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Nijboer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 53 (32800).

De heer Nijboer (PvdA):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Nijboer. Precies binnen de tijd. Dan geef ik nu het woord aan de heer Edgar Mulder namens de PVV.

De heer Edgar Mulder (PVV):

Voorzitter. Autorijden is al belachelijk duur in Nederland. De Nederlandse automobilist betaalt nu al 20 miljard per jaar en deze VVD-coalitie gaat gewoon door met het verhogen van de lasten. Dat moeten we voorkomen. Vandaar de volgende motie, die ik mede indien namens mijn collega's Alexander Kops en Roy van Aalst.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat eerder al 6 miljard euro is gespendeerd aan vergroening van het wagenpark;

overwegende dat het nieuwe fiscale systeem ook weer vele miljarden gaat kosten;

verzoekt de regering te stoppen met deze geldverspilling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Edgar Mulder, Kops en Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 54 (32800).

Dank u wel, meneer Edgar Mulder. Dan geef ik nu het woord aan de heer Omtzigt namens het CDA.



De heer **Omtzigt** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag aan de staatssecretaris, ook naar aanleiding van wat er de afgelopen dagen gebeurd is. Vindt hij het verantwoord dat het model dat gebruikt wordt voor het doorrekenen, het model CARbon-TAX van Revnext, waarvan zelfs het PBL gisteren gezegd heeft dat het niet transparant is en dat er eerder twee keer meer dan 100% naast zat, nog steeds gebruikt wordt door ministeries en planbureaus of vindt hij dat het eerst openbaar gemaakt en gevalideerd moet worden? Graag ontvang ik daarop een helder antwoord.

Voorzitter. Ik heb één motie. In het regeerakkoord staat dat er toegewerkt wordt naar elektrisch rijden, maar dat moet dan wel op een verstandige manier gebeuren. Vandaar de volgende motie die is meeondertekend door collega Lodders.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal verkochte elektrische auto's in 2018 meer dan twee keer zo hoog was als geschat en hiermee zeer aanzienlijke belastinguitgaven gemoeid zijn;

verzoekt de Algemene Rekenkamer een nadere analyse en update te geven van de doelmatigheid van de stimuleringsmaatregelen voor elektrische auto's en dan met name elektrische leaseauto's in de periode van de tweede Autobrief, inclusief de jaren 2019 en 2020;

verzoekt de Algemene Rekenkamer tevens aan te geven of er voldoende opvolging is gegeven aan de eerdere aanbevelingen op het gebied van stimulering van elektrisch en semi-elektrisch rijden;

verzoekt de Algemene Rekenkamer tot slot deze analyse zo spoedig mogelijk te doen toekomen aan de Staten-Generaal en in ieder geval ruim voor Verantwoordingsdag,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Omtzigt en Lodders. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 55 (32800).

De heer **Nijboer** (PvdA):

Ik heb een vraag over de eerste opmerking van de heer Omtzigt. Het staat hem natuurlijk vrij om te vragen naar modellen en weet ik wat; dat moet een parlementariër ook doen. Maar is hij het wel met mij eens dat de regering zelf verantwoordelijk is en zelf wist op basis van welke cijfers de Kamer is geïnformeerd, bijvoorbeeld over de koopkrachtgevolgen van de energierekening, dat die cijfers uit 2017 waren en het volledig de kabinetsverantwoordelijkheid was van staatssecretaris Keijzer, respectievelijk minister Wiebes en het niet de verantwoordelijkheid is of het in de schoenen

geschoven mag worden van ambtenaren van het PBL? Want dat gevoel krijg ik een beetje.

De voorzitter:

Korte reactie van de heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Ik heb niets over energieprijzen gevraagd. Ik heb naar een zeer specifiek model gevraagd en dat is het zeer specifieke model over auto's. Dat is het model dat gebruikt is door de vorige en de voorvorige regering op basis waarvan er bij de autobrief miljarden naar stimulansen gegaan is, waarvan de Algemene Rekenkamer zegt: dat moet je niet doen. Bovendien leidt het bij de Tesla ook tot een behoorlijke overschrijding. Dat model wordt nog steeds door de ministeries en de planbureaus gebruikt. Ik vraag specifiek naar dat model waarvan het PBL gisteren zelf aangegeven heeft en ik citeer: "Op een beperkt aantal terreinen beschikt het PBL niet over een eigen model maar zijn we afhankelijk van externe partijen. Dat geldt onder meer voor het CARbonTAX-model dat eigendom is van de private partij Revnext. Dit is het enige model voor het gebruik van elektrische voertuigen in Nederland. Indien het PBL een berekening wil laten maken ..."

De voorzitter:

U hoeft niet alles voor te lezen.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Het is een stukje van ongeveer een halve minuut.

De voorzitter:

Helder.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Voorzitter, het stimuleren van elektrische auto's heeft miljarden gekost. Ik ben constant afgekapt terwijl ik er iets over wilde zeggen. Miljarden weggegooid volgens de Algemene Rekenkamer. Ik verzoek u dit stukje toe te voegen aan de Handelingen.

De voorzitter:

Dat is prima. Dit is een VAO, dus het moet kort; dat weet u ook heel goed, meneer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Laatste paragraaf.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Voorzitter. Dat was niet mijn vraag. Ik gaf de heer Omtzigt gelijk. Het is zijn goed recht. Het is ook goed dat wij doorvragen over de modellen. Mijn vraag was: is hij met mij van mening dat het kabinet volledig verantwoordelijk is voor de informatie die het de Kamer verstrekt en dat dat niet het PBL is? En dat de staatssecretaris en de minister, in het geval van zowel deze autobelastingen, maar ook de energierekening — wat nu natuurlijk enorme aandacht heeft

gekregen in de publieke discussie — verantwoordelijk waren voor die cijfers en ook voor de informatie die zij de Kamer hebben verstrekt?

De heer **Omtzigt** (CDA):

Het is een tautologie om te vragen of een staatssecretaris of minister verantwoordelijk is voor de woorden die hij of zij uitspreekt in deze Kamer. Het antwoord daarop lijkt mij overduidelijk bevestigend. Maar ik heb hier een betoog houden over autobelastingen. Daar zit wel degelijk een privaat sectormodel. Ik verzoek u dat toe te voegen aan de Handelingen. Het is vrij onluisterend.

De **voorzitter**:

Dat gaan wij doen. Dank u wel.

De heer **Omtzigt** (CDA):

Voorzitter. Ik had ook 35 seconden over. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Lodders, namens de VVD.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Voorzitter. Ik zal mij ook netjes aan de tijd houden. Ik heb geen motie, maar ik vond het toch belangrijk om hier nog een keer te staan. Wij hebben afgelopen week een debat gehad over de autogerelateerde belastingen. Dat houdt mensen natuurlijk bezig. Van de auto zijn mensen afhankelijk voor het vervoer naar hun werk of voor ontspanning en vrijetijdsbesteding. Wij moeten ervoor zorgen dat dat ook zo kan blijven. Ik heb de motie van de heer Omtzigt die zojuist is ingediend ondersteund. Ik denk dat het belangrijk is om van de juiste informatie te kunnen uitgaan, dus ik kijk uit naar de rekensommen die gemaakt gaan worden. In het regeerakkoord hebben we opgenomen dat we streven naar 100% nulmissieauto's in 2030. Dat moet op een haalbare én betaalbare manier plaatsvinden. Dus daar zal zeker het laatste woord nog niet over gezegd zijn.

Tot slot, het laatste punt dat ik naar voren wil brengen. In het debat dat we met de staatssecretaris gevoerd hebben, heb ik aandacht gevraagd voor de bpm. De staatssecretaris heeft mij nog een keer nadrukkelijk toegezegd dat hij in afwachting is van de nieuwe data, die medio mei beschikbaar zal zijn, en dat we dan nader te spreken komen over de bpm en de hoogte daarvan. Dus daar kijk ik met belangstelling naar uit.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Lodders. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Weyenberg namens D66.

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

Voorzitter. Ook van mijn kant geen motie. De staatssecretaris heeft aan collega Eppo Bruins en mijzelf toegezegd ook

nog te zullen kijken of er bijvoorbeeld bij de youngtimers nog iets zou kunnen in een aanpassing van de regeling.

Voor mijn fractie is het helder. We hebben wat mij betreft twee grote doelen in het regeerakkoord. Ook de mobiliteit moet bijdragen aan een forse reductie van CO₂ en tegelijkertijd hebben we het streven om in 2030 alleen nog nulmissieauto's te verkopen. Er ligt een ontwerpklimaatkoord, waarin ook de nadruk veel meer ligt op het ondersteunen van mensen die een tweedehands auto kopen, op kleinere elektrische auto's die er gelukkig steeds meer komen, en dat daarvoor de fiscale ondersteuning per saldo ook wordt afgebouwd. Ik ben erg nieuwsgierig naar de doorrekening van het PBL. Als blijkt dat die doelen met minder budgettaire middelen kunnen worden bereikt, is dat denk ik iedereen welkom.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Weyenberg. Dan kijk ik of de staatssecretaris direct kan antwoorden. Ik kan ook één of twee minuten schorsen als u daar behoefte aan heeft. Nee? Prima, dan geef ik nu het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Snel**:

Voorzitter. Ik was even mijn papierhandel een beetje aan het ordenen. Allereerst dank voor de vragen en ook de moties.

Misschien kan ik het best beginnen met een vraag van de heer Omtzigt. Hij geeft eigenlijk, zoals hij eerder in het AO ook heeft gedaan, een oordeel over de kwaliteit van het ramingsmodel van de carbon tax dat Revnext gebruikt en dat overigens niet alleen door het PBL maar ook door Eco-ry, TNO en Policy Research Corporation gebruikt wordt. Dat wordt door deze bureaus ook erkend als het beste model wat er op de markt is. Het is bovendien gedurende de afgelopen maanden met het Planbureau voor de Leefomgeving en TNO op onderdelen herijkt en getoetst. Dus het korte antwoord op de vraag of het verantwoord was en of ik vertrouwen heb in het model is: ja. En ik heb niet alleen vertrouwen in dit model, maar ook in onze planbureaus bij het opstellen van deze cijfers.

Ik wil ook nog een opmerking maken. De miljoenen en miljarden blijven wat door elkaar heen schieten; dat gebeurt wel vaker in het debatten. Percentages worden soms in procentpunten en soms in procenten gebruikt. Ik hoor keer op keer terugkomen dat dit model er meer dan 100% naast zat. Toch wil ik dan even terugkijken naar de cijfers. Er is een model waarmee je voorspelt hoe je wagenpark zich ontwikkelt en er is een model dat voorspelt hoeveel van dat wagenpark bijvoorbeeld elektrisch zal zijn, of semi-elektrisch. In 2015 is het Autobrief II-model opgesteld. Daarin werd geraamd dat de omvang van het elektrische voertuig in het wagenpark 0,4% zou zijn. De uitkomst is nu inmiddels — en dan hebben we ook nog te maken met het jaar 2018, waarin er heel veel elektrische auto's zijn verkocht, omdat we in 2019 de subsidie zouden afschaffen, dus daar zit dat waterbedeffect in — dat het percentage EV in het wagenpark 0,5% is. Nou kan je zeggen "in aantallen en zit het er 100% naast", maar dat is echt een onterechte claim. Het is niet alleen zo dat in de jaren hiervoor de

ramingen lager waren dan we verwachtten. Het aantal elektrische auto's in het wagenpark was lager dan het model voorspelde, terwijl dat in 2018 om de redenen die ik heb genoemd hoger was.

Ik heb verder al eerder tegen de heer Omtzigt gezegd: er zijn natuurlijk ook consequenties aan dat budget verbonden. Daar hebben we het over gehad in eerdere debatten. En ik vind het echt prima dat we het daar over hebben. Dan ga ik met de heer Omtzigt mee: we moeten het doelmatig doen. Ik zie een aantal moties dat daar vandaag om vraagt. Daar ben ik het helemaal mee eens. Maar keer op keer wordt het Planbureau weggezet alsof zij het 100% fout heeft of naast de raming zit. Als je kijkt naar wat er geraamd wordt, is dat gewoon onterecht. Ik heb dus nog steeds vertrouwen in het model. Ik heb vertrouwen door het feit dat onze verschillende onderzoeksbureaus erachter blijven staan en ik heb er vertrouwen in dat het PBL deze raming prima samen met dit onderzoeksbureau kan doen.

De heer Omtzigt (CDA):

Deze raming was niet van het PBL, edoch van het ministerie. Twee. Vorig jaar zijn er 25.000 elektrische auto's verkocht, voornamelijk in het dure segment, waarvan de minister zelf gezegd heeft dat het over de komende jaren tot 700 miljoen belastingsubsidie leidt, waar er 11.000 voorspeld waren. Dus hij zat er meer dan 100% naast met dat CARbonTAX-model II van Revnext. Ook het CARbonTAX-model I zat er bij de Mitsubishi Outlander meer dan 100% naast. De reden dat er niet meer elektrische auto's zijn, is dat er een grote export van tweedehands Mitsubishi Outlanders op gang gekomen is. Dus we kopen heel veel nieuwe — veel meer dan gedacht — en we exporteren ze weer. Terecht dat mijn collega's van bijvoorbeeld D66 ook zeiden: dat is onevenwichtig. Maar dan wordt er gezegd: omdat het totale auto's niet klopt, neem ik een overschrijding van miljarden voor lief. Ik stel de vraag dus nog een keer: staat de minister voor dit CARbonTAX-model en vindt hij het verantwoord om het model, dat geheim is en dat niemand mag kennen, waar geen wetenschappelijke validatie op plaatsgevonden heeft en dat er twee keer meer dan 100% naast gezeten heeft, te gebruiken?

Staatssecretaris Snel:

Dit is het bekende boekenkastmodel. De heer Omtzigt gooit nu veertien boeken tegelijk over mij heen. Hij haalt de Outlander en de elektrische voertuigen door elkaar. Nogmaals, we moeten even netjes blijven afpellen. Rond die voertuigen en de Outlander hebben we eerder discussie gehad. Daarbij gaat het over PHEV's. We hebben het vandaag gehad over de ramingsfouten rondom de elektrische voertuigen. Ik heb a gezegd: als je het in aantallen bekijkt, hadden we verwacht dat er 11.000 zouden rijden en het zijn er 25.000 geworden. Het is niet zo raar dat dat vorig jaar is toegenomen, omdat we weten dat er dit jaar een stuk minder auto's worden verkocht. Dus daar zit al dat waterbedeffect in. Maar kijkend naar hoe groot de fout dan is, wordt er gezegd: je zit er 100% naast. Het wordt in percentages van het wagenpark wordt berekend; dat is echt een stuk minder. Dan blijft de vraag hangen of ik daar vertrouwen in heb. Het antwoord is ja. Dat vertrouwen heb ik.

De voorzitter:

Dat heeft u al gezegd. Tot slot, de heer Omtzigt.

De heer Omtzigt (CDA):

Ik heb gesproken over dit model omdat er met hetzelfde model twee keer eerder voorspellingen gedaan zijn. Die eerdere voorspellingen gingen over de Mitsubishi Outlander. Dat was inderdaad een semi-elektrische auto. Maar het gaat om hetzelfde model; daarom vroeg ik het. Dus het is niet appels met peren, maar hetzelfde model vergelijken. Ik vind het niet fijn als de staatssecretaris zo'n opmerking daarover maakt. Ik hoop dat hij erkent dat ook toen het model er zeer behoorlijk naast gezeten heeft. Twee. Vindt de staatssecretaris met het Centraal Planbureau — dat dit gisteren gezegd heeft — dat dit model in principe ook openbaar zou moeten zijn, zodat het verifieerbaar is, en ten minste wetenschappelijk gevalideerd moet worden?

Staatssecretaris Snel:

Dat laatste is echt een andere vraag. Ik heb daar al eerder wat over gezegd. Dit model is niet van ons. Wij nemen de verantwoordelijkheid voor alles wat eruit komt en we nemen de verantwoordelijkheid voor het beleid dat we daarop voeren, maar het model als zodanig is niet van mij. Ik kan het dus niet openbaar maken. Tegelijkertijd zeg ik niet dat het model geheim moet blijven. Ik heb al eerder aan de heer Omtzigt aangegeven dat als hij met de ontwerpers van het Revnext-model in overleg wil, ik dat zeker zal aanmoedigen. Ik zal daar niet tegen zijn. Ik heb daar niets op tegen. Het is alleen niet aan mij om weg te geven wat niet van mij is. Vandaar dat ik dit heb gezegd.

De voorzitter:

Goed. Ik wil dat u naar de moties gaat.

Staatssecretaris Snel:

Ja, dan ga ik snel door naar de moties, voorzitter. Ik begin met de eerste drie moties van de heer Laçin op stukken nrs. 50, 51 en 52, die ik tegelijk wil behandelen. Ze vragen volgens mij om een aantal elementen. We moeten kijken naar normeren. In het debat heb ik gezegd dat we dat al doen, ook in Europa, en dat Nederland daarin vooroploopt. Bovendien zitten andere elementen als het gaat om de aanschafsubsidies en het meer doelmatig maken daarvan, in de plannen die wij op dit moment in het kader van het conceptklimaatakkoord aan het bekijken zijn. Zoals u weet, worden die doorgerekend. Om die reden ontraad ik deze moties, want we zijn hard bezig met deze elementen.

De motie van de heer Nijboer op stuk nr. 53 zegt ook dat de fiscale stimulering is doorgesloten. Hij vraagt de regering om voor de zomer met voorstellen te komen om de fiscale stimulering aan te passen. Dat doen we. Dit is namelijk precies wat wij ons in het conceptklimaatakkoord hebben voorgenomen. We laten die maatregelen doorrekenen. Daarin zit ook een afbouw van de fiscale stimulering. Naar ik begrijp leidt dat bij een deel van de Kamer tot vreugde. Dat zijn we aan het doen. Om die reden moet ik ook deze motie ontraden.

De voorzitter:

Ja. Even de heer Laçin over de vorige moties. Kort, graag.

De heer **Laçin** (SP):

Dat ging heel snel. De motie op stuk nr. 50 en de motie op stuk nr. 51 gaan er vooral om dat wij de benzinerijder en de dieselrijder die de overstap niet kunnen maken, laten betalen voor de aanschafsubsidie. Kan de staatssecretaris daarop reflecteren en ook toelichten of hij bereid is naar een ander model te kijken, zonder dat we de benzine- en dieselrijders gaan pesten?

Staatssecretaris **Snel**:

Dat is geen onderdeel van het pakket dat wij hebben voorgesteld. Het zou ook niet mijn voorkeur hebben. Ik snap prima dat er een vraag is bij de aanschafsubsidies, maar dat is nu de keuze die even gemaakt is, om te kijken wat de CO₂-effecten daarvan zijn. Daar gaan we naar kijken. Als blijkt dat de CO₂-effecten niet werken of niet doelmatig zijn, is er altijd een moment voor reflectie. Maar dat komt pas nadat we hebben gezien wat de pakketten doen.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Dit is wel een nieuwe variant: we gaan het doen, dus ik ontraad de motie. De staatssecretaris kan wel naar het klimaatakkoord verwijzen, maar wat ik steeds heb begrepen van coalitiepartijen is dat er niets zeker is van die maatregelen. In deze motie staat dat er wél voorstellen moeten komen.

De **voorzitter**:

Dus de vraag is ...?

De heer **Nijboer** (PvdA):

De vraag is dus: u kunt wel zeggen "we doen het", maar dat is niet wat er steeds wordt aangegeven. Ook zou ik de staatssecretaris ertoe willen oproepen om moties die in het verlengde van zijn beleid liggen, niet al te lichthartig te ontraden. Er was net ook al een discussie met een andere collega. Dat is toch niet echt productief. We krijgen vanavond nog een debat.

Staatssecretaris **Snel**:

Dit zal wel een deel van het spel zijn, maar het is op zich wel opmerkelijk. We hebben allerlei voorstellen. Daar zijn we ook transparant in: die zijn openbaar en we laten ze op dit moment doorrekenen. Daar zitten ook aanpassingen bij van de fiscale stimulering van de auto's. Vervolgens komt er een motie die de regering oproept dit voor de zomer te doen. Dan zeg ik, volgens mij terecht, dat we dat al doen met datgene wat u al weet. Dus ja, ik kan dan wel zeggen dat het oordeel Kamer is — dat vind ik ook goed — maar eigenlijk denk ik: dat heeft niet zo veel zin. Maar goed, misschien is mijn "ontraden" dan te hard. Maar als we al iets doen en het wordt nog een keer gevraagd, dan denk ik: ja, oké.

Voorzitter. Ik ga verder met de motie van de heer Mulder op stuk nr. 54. Hij wil dat we helemaal gaan stoppen met het stimuleren van de vergroening van het wagenpark. Daar ben ik het mee oneens, dus ik ontraad deze motie.

Dan de laatste motie, van de heer Omtzigt en mevrouw Lodders. Die motie is, denk ik, niet heel erg aan mij gericht. Als de motie inderdaad niet aan mij gericht is, hoef ik er ook niet zoveel van te vinden. Als je de Algemene Rekenkamer vraagt om een doelmatigheidstoets te doen, kan ik het mij wel voorstellen dat dat lastig is voor jaren die nog voor ons liggen. Ik ben geen wetenschapper, maar dat lijkt mij een merkwaardige stijflijn. Ik ga er verder niet over, dus ik laat het zitten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit VAO.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Over de moties zullen we vandaag bij aanvang van de middagvergadering stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.