

Vergaderjaar 2010–2011

32 800

Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)

Nr. 21

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 augustus 2011

De vaste commissie voor Financiën¹ heeft op 30 juni 2011 overleg gevoerd met staatssecretaris Weekers van Financiën over:

- **de Autobrief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 1 juni 2011 over de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's en enkele andere onderwerpen op het gebied van de autobelastingen (32 800, nr. 1);**
- **de brief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 29 april 2011 over de accijnsvrijstellingen voor proefprojecten met puur plantaardige olie als motorbrandstof (32 500 IXB, nr. 19);**
- **de brief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 14 juni 2011 met de reactie op het verzoek van de commissie om een reactie op een rechterlijke uitspraak over btw op vuile leaseauto's (32 800, nr. 2);**
- **de brief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 17 juni 2011 over de btw-heffing op het privégebruik van de auto van de zaak (32 800, nr. 3);**
- **het verslag schriftelijk overleg over de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's en enkele andere onderwerpen op het gebied van de autobelastingen (32 800, nr. 4);**
- **de brief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 9 juni 2011 over de fiscale agenda voor het Belastingplan 2012 en de stand van zaken van de geefwet (32 740, nr. 5);**
- **de brief van de staatssecretaris van Veiligheid en Justitie d.d. 21 juni 2011 over de geefwet (32 740, nr. 6);**
- **de brief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 14 juni 2011 over vrijwilligersvergoedingen (31 066, nr. 105).**

¹ Samenstelling:

Leden: Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), voorzitter, Omtzigt (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Neppérus (VVD), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Tony van Dijk (PVV), Spekman (PvdA), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), ondervoorzitter, Bashir (SP), Sap (GroenLinks), Harbers (VVD), Plasterk (PvdA), Groot (PvdA), Van Bommel (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Van Vliet (PVV), Dijkgraaf (SGP), Verhoeven (D66), Koolmees (D66), Huizing (VVD) en Schouten (ChristenUnie).

Plv. leden: Rouvoet (ChristenUnie), Ten Broeke (VVD), Van der Werf (CDA), Gesthuizen (SP), Van Hijum (CDA), Leegte (VVD), Haverkamp (CDA), Graus (PVV), Bouwmeester (PvdA), Ouwehand (PvdD), Van der Veen (PvdA), Grashoff (GroenLinks), Schaart (VVD), Vermeij (PvdA), Smeets (PvdA), Beertema (PVV), Van Gent (GroenLinks), De Jong (PVV), Van der Staaij (SGP), Koşer Kaya (D66), Pechtold (D66), Ziengs (VVD) en Slob (ChristenUnie).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Dezentjé Hamming-Bluemink

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Berck

Voorzitter: Dezentjé Hamming-Bluemink
Griffier: Giezen

Aanwezig zijn 9 leden der Kamer, te weten: Bashir, Braakhuis, Dezentjé Hamming-Bluemink, Groot, Harbers, Koolmees, Omtzigt, Schouten en Van Vliet,

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

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris en zijn staf en de mensen op de publieke tribune welkom, evenals degenen die digitaal bij ons aanwezig zijn. En dat zijn er nogal wat, want wij krijgen wel eens het commentaar dat wij te veel sms'en. Daar wordt dus goed op gelet! Ik zeg er maar bij dat het soms echt moet.

Er is afgesproken dat de leden per fractie een spreektijd krijgen van maximaal vijf minuten. Het woord is aan de heer Van Vliet.

De heer **Van Vliet** (PVV): Voorzitter. Auto's leven bij iedereen. Je ziet dat ook weer aan de belangstelling op de publieke tribune; er zijn debatten waar minder mensen bij zitten. Ook voor mijn fractie zijn auto's erg interessant.

Op de agenda staan enkele interessante punten. Ik begin met een relatief klein punt, namelijk de correctie aftrek btw op privégebruik. Mijn complimenten voor de staatssecretaris. Naar het oordeel van de belastingrechter was de geldende systematiek niet goed, onrechtvaardig en zelfs discriminerend, als ik het goed begrijp. Ik ben het daarmee eens. De nieuw voorgestelde systematiek, waarmee de staatssecretaris reageert op de rechterlijke uitspraak, doet meer recht aan de wijze waarop je de aftrek van btw wegens privégebruik zou moeten corrigeren. Daarvoor bij dezen alle hulde voor de staatssecretaris. Het is fijn voor hem dat hij aan het einde van het parlementaire jaar nog met een koffertje complimenten naar huis kan!

Ik bespreek nog een aantal kleine punten voordat ik naar de grote boterham ga. Mijn fractie is nooit voorstander geweest van het eurovignet. Plannen die er eventueel zijn om in overleg met andere EU-lidstaten het vignet eruit te mikken, kunnen dus op onze instemming rekenen. Ik verzoek de staatssecretaris daarbij wel, ervoor te zorgen dat de lasten voor het Nederlandse transportwezen niet stijgen door een eventuele verhoging van de motorrijtuigenbelasting. Ik wil dat ze per saldo op hetzelfde lastenniveau blijven, zonder dat eurovignet. Mijn fractie heeft eerder gevraagd welke mogelijkheden er zijn om eindelijk van de rittenregistratie voor bestelauto's af te komen. Bestelauto's worden in de regel nu eenmaal niet privé gebruikt. We moeten samen een modus vinden om het eenvoudiger te maken voor iedereen. Mijn fractie steunt de verdere initiatieven van de staatssecretaris om te komen tot afschaffing van de rittenregistratie.

Ik kom op het grote verhaal van de auto's. Kijkend naar het voorgestelde pakket, is mijn belangrijkste vraag vandaag aan de staatssecretaris de volgende. Als de staatssecretaris deze maatregelen niet neemt, wat gebeurt er dan met het afgesproken totaalpakket van 18 mld. ombuigingen uit het gedoogakkoord? De kosten lopen uit de hand als we de maatregelen niet nemen en de openeinderegeling van vrijstellingen en gunstige tarieven voor de bpm, de motorrijtuigenbelasting en de ib-bijtellings voor auto's van de zaak in de huidige vorm laten voortbestaan. Zouden dan binnen deze kabinetsperiode meer ombuigingen nodig zijn? Mijn gevoel zegt dat het antwoord op die vraag bevestigend is. Als het antwoord inderdaad ja is, kan mijn fractie zich op hoofdlijnen vinden in de voorstellen. Het zal bekend zijn dat mijn fractie niet veel op heeft met fiscale maatregelen die gebruikt worden voor een klimaatvriendelijke

sturing van de maatschappij. «Klimaatvriendelijke sturing» wil ik hierbij vooral letterlijk zien; dat gaat dus ook op voor auto's. Als het antwoord op mijn vraag ja is, kunnen de contouren van het plan op instemming rekenen van mijn fractie. Ik plaats daar twee kanttekeningen bij. In de plannen lees ik namelijk dat de staatssecretaris een nieuwe vrijstellingscategorie wil introduceren voor auto's die minder dan 50 gram CO₂ per kilometer uitstoten. Op de automarkt valt volgens mij al één model daar concreet onder. Ik weet ook zeker dat de fabrikanten en de importeurs samen zullen gaan bekijken hoeveel andere auto's ze straks in die nieuwe categorie kunnen plempen. Het voorstel van mijn fractie is daarom om niet weer met een nieuwe categorie te komen. Het draagt bij aan het vergroten van de zekerheid voor Nederland, autoland als er niet weer een nieuwe categorie komt waarvan de kosten straks weer drastisch uit de hand gaan lopen, zodat we weer met zijn allen moeten gaan bekijken of we daar iets aan moeten doen. Mijn voorstel is dus om er gewoon niet aan te beginnen.

Het vorige kabinet wilde een kilometerheffing invoeren. Die is niet van de grond gekomen. Maar toen iedereen nog dacht dat die wel van de grond zou komen, is de vrijstelling van de wegenbelasting die auto's van 25 jaar en ouder genieten, afgetopt tot auto's tot en met 1987. Nu is het rekeningrijden niet doorgegaan, maar de aftopping wel gebleven. Wil de staatssecretaris de aftopping weer uit de wet halen en de oude situatie herstellen? We hebben een lijstje gehad van de staatssecretaris met dingen die hij wenst te behandelen in het Belastingplan 2012. Ik ben niet van plan, daar nu inhoudelijk in te gaan. Dat doen we wel bij de behandeling van het plan. Hetzelfde geldt voor de geefwet.

Mijn laatste punt betreft de vrijwilligersvergoedingen. Daarvoor is het criterium geïntroduceerd dat de vergoeding, als die betaalbaar is en men ervan afziet, als gift afgetrokken moet kunnen worden. Het Nederlandse stelsel van belastingheffing is altijd gesloten geweest. Als iets aftrekbaar is, is het belast, en als het niet aftrekbaar is, is het onbelast. Mijn extra criterium zou zijn dat een gift bij het afzien van een vrijwilligersvergoeding aftrekbaar is, als die vergoeding belast zou zijn geweest. Dat zou recht doen aan het gesloten stelsel van de Nederlandse inkomstenbelasting.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over de auto's van 25 jaar en ouder. Ik kan mij die discussie nog herinneren, want die werd gevoerd naar aanleiding van een amendement van mijn fractie. Waar denkt de heer Van Vliet de dekking vandaan te halen?

De heer **Van Vliet** (PVV): Ik laat die vraag graag beantwoorden door de staatssecretaris. Als wij het pakket introduceren zoals het nu voorligt, lopen de kosten niet meer uit de hand door de openeinderegeling. Er moet een bandbreedte zijn. Hoe groot die is, kan ik nog niet overzien. Ik heb er echter vertrouwen in dat die groot genoeg is om dit symbolische gebaar naar het publiek te kunnen maken. Dat is punt één. Punt twee: het niet introduceren van een vrijstellingscategorie voor auto's die minder dan 50 gram CO₂ per kilometer uitstoten, zal ook flink bijdragen aan de dekking.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. We doen vandaag de voorwas voor het Belastingplan 2012. Ik ga er snel doorheen. Ik ga achtereenvolgens in op de Autobrief, de geefwet en eigen en vreemd vermogen.

Ik begin met de Autobrief. De staatssecretaris doet een curieus – ik heb er geen ander woord voor – nieuw voorstel voor de autobelastingen. Hij wil de totale autobelastingen constant houden op 1,9 mld., omdat anders de lasten stijgen. Dat heeft tot effect dat auto's waarover nu geen belasting hoeft te worden betaald, duurder worden, terwijl andere auto's door deze systematiek goedkoper moeten worden. Dat heeft tot gevolg dat de

Renault Clio € 1 000 duurder wordt en de Porsche Cayenne € 20 000 goedkoper. Dat begrijp ik niet zo goed.

Ik keer even terug in de tijd. In 2008 waren de totale bpm-opbrengsten voor de staat nog 3,3 mld. Daarna heeft staatssecretaris De Jager beleid ontwikkeld om schonere auto's goedkoper te maken. Dit beleid was zo succesvol dat de belastingopbrengsten, voor een deel onbedoeld – dat is belangrijk om erbij te zeggen – naar beneden duikelden, omdat massaal werd gekozen voor een schonere auto. Dat heeft geresulteerd tot de veel lagere bpm-opbrengsten van uiteindelijk 1,9 mld. in 2011. Maar nu neemt de staatssecretaris juist dit bedrag als uitgangspunt, terwijl het nooit een bewuste keuze is geweest om zo veel lastenverlichting te geven! De staatssecretaris wil juist ingrijpen in dit dossier omdat de lastenverlichting veel groter is dan bedoeld. Er lijkt mij dan ook geen sprake te zijn van lastenverzwaring als je 2008 als uitgangspunt neemt. Dat lijkt me wel relevant voor deze discussie.

D66 snapt dat de staatssecretaris een halt wil toeroepen aan de uitholling van de belastingopbrengsten. Ik deel zijn opvatting dat de regeling ten onder is gegaan aan het eigen succes en dat het geld wellicht efficiënter kan worden ingezet om milieudoelstellingen te halen. Ik sta open voor een discussie hierover. Ik vind het echter niet uit te leggen dat we het fiscaal stimuleren van schone auto's verminderen, terwijl we het rijden in duurdere, benzineslurpende P.C. Hooftractoren veel goedkoper maken. Dat komt door de kaders en de uitgangspunten, en die begrijp ik gewoon echt niet.

De grove inschatting is dat we nu zo'n 500 mln. tot 1 mld. aan belastingopbrengsten mislopen door deze systematiek te introduceren. Dat geld hadden we goed kunnen gebruiken. Ik ken de scheiding tussen inkomsten en uitgaven. De bezuinigingen op het openbaar vervoer of de pgb's kan dat geld niet keren, maar wel de btw-verhoging op de podiumkunsten. Dat lijkt mij een goed doel om het aan uit te geven. We kunnen het geld in deze tijden van bezuinigingen beter gebruiken dan voor het tienduizenden euro's goedkoper maken van Porsche Cayennes of BMW's uit de 5-serie. Ik ben benieuwd of de staatssecretaris dat kan uitleggen.

Ik kom daarmee op de vergroening. Door deze systematiek worden sterk vervuilende auto's een stuk duurder. De staatssecretaris kondigt aan dat hij met een vierde schijf komt. Ik ben daar een groot voorstander van. Ik ben ook voorstander van de introductie van een progressief stelsel: hoe meer uitstoot, hoe meer belasting erop. Ik wacht het voorstel van de staatssecretaris voor de vierde schijf met belangstelling af.

Een ander belangrijk punt voor ons betreft de hoofdstukken over de biogassen en de biobrandstoffen. Duurzame brandstoffen en duurzame mobiliteit zijn belangrijk voor ons en belangrijk voor een duurzamer autobeleid. Tot onze vreugde zijn de laatste jaren grote stappen gezet op dit gebied. Natuurlijk kunnen er altijd nog grote stappen bij. Het gaat ons echter om het doel: een duurzamere toekomst. Het stimuleren van groen gas, biobrandstoffen en elektrische en hybride auto's is daarbij een middel en geen doel op zich. Wij zijn daarom voor een generieke regeling, een generiek systeem dat stabiel en voorspelbaar is naar de toekomst toe, en tegen technologiespecifieke voordelen. Ik begrijp de opmerking van de heer Van Vliet in dit verband over de harde grens van 50 gram CO₂-uitstoot per kilometer. Het gevaar bestaat dan toch dat je weer kiest voor een technologiespecifieke invulling waar de auto-importeurs zich allemaal op gaan richten, met als gevolg dat je een andere technologie niet tot ontwikkeling laat komen.

Ik kom bij de geefwet. De brief van het kabinet laat heel helder zien dat de bezuinigingen op cultuur onnodig hard zijn en veel te vroeg komen, want de geefwet is er nog niet. In het afgesloten convenant staan nuttige afspraken, maar het laat evengoed zien dat er nog een hoop werk aan de winkel is, voordat de culturele instellingen minder afhankelijk van subsidies kunnen draaien. Het convenant beperkt zich tot algemeen nut

beogende instellingen, de ANBI's. De SBBI's, de sociaal belang behartigende instellingen, worden erbuiten gelaten. Dat zijn bijvoorbeeld sportverenigingen. Dit terwijl er een motie van de heer Omtzigt ligt om ze er wel bij te betrekken. Waarom zijn ze erbuiten gelaten?

Dan heb ik een vraag over de definitie van de ANBI's. 90% van hun activiteiten moet gericht zijn op het algemeen belang, maar is dat te combineren met het genereren van meer eigen inkomsten? Hoe verhoudt zich dat tot elkaar? Worden ANBI's die meer op eigen benen gaan staan, bedreigd met het verliezen van hun subsidie of status?

Tot slot maak ik een opmerking over vreemd vermogen/eigen vermogen. Ik vind het positief dat de staatssecretaris bezig is de sprinkhanen aan te pakken; grote steun daarvoor van onze fractie. Het is helemaal in de lijn van onze fractie om bezit te stimuleren in plaats van het hebben van schulden. Ik stel wel een vraag over de proportionaliteit van het voorstel. Het is nu een samenloop van een aanpak van overnameholdings en van de derdenrente die door bijvoorbeeld banken of private equitybedrijven worden aangeleverd. Is die samenloop niet te hoog? De staatssecretaris denkt dat het 150 mln. per jaar gaat opleveren, terwijl ik berekeningen heb gezien waaruit blijkt dat het veel meer gaat opleveren, omdat een veel groter deel van het bedrijfsleven hierdoor geraakt wordt. Ik ben benieuwd of de staatssecretaris daarop kan reageren. En als het zo is, heeft het ook tot gevolg dat de consequenties voor het vestigingsklimaat van Nederland groter zijn dan verwacht. Ook daarop krijg ik graag een reactie van de staatssecretaris.

De heer **Harbers** (VVD): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor zijn zeer uitvoerige uiteenzetting van zijn voornemens in zowel de Autobrief als de fiscale agenda. Ik focus vandaag vooral op de Autobrief en de geefwet.

Het probleem met de autobelasting, namelijk de uitholling van de belastinginkomsten, is door de vorige sprekers al genoemd. Ik ben het dan ook op hoofdlijnen eens met de lijn van de staatssecretaris. Een auto legt namelijk beslag op twee dingen: de weg en het milieu. Daarom moeten beide zo transparant mogelijk worden verwerkt in de belastingheffing. De staatssecretaris doet dat door de bpm als uitgangspunt te nemen voor de belasting van het milieu en de motorrijtuigenbelasting voor het gebruik van de weg. Die lijn bevalt ons en is een goede uitwerking van het regeerakkoord op dit punt. Bovendien moet stimuleren per definitie iets tijdelijks zijn. Het is nooit voor de eeuwigheid.

Ik focus eerst op de bpm. Wat de VVD, een partij die de autolasten best hoog vond, bevalt, is dat het nieuwe stelsel uitgaat van de opbrengst die in 2011 moet worden gerealiseerd; in ieder geval aanmerkelijk lager dan enkele jaren geleden. Dat soort lastenverlichting spreekt ons erg aan. Ik wacht net als vorige sprekers wel af wat de staatssecretaris van plan is met de vierde schijf. Het hele Nederlandse wagenpark overziend, lijkt het mij reëel om een vierde schijf in te voeren.

Ik heb een vraag over de absolute grenzen die de staatssecretaris introduceert voor de CO₂-uitstoot, met name voor de onderste schijf, die niet belast wordt. In de schriftelijke ronde heb ik daar al naar gevraagd. Mijn voor gevoel is dat we over een aantal jaren weer precies dezelfde discussie gaan voeren, omdat regelingen door de absolute grenzen weer aan hun eigen succes ten onder gaan. Wat je wilt bereiken met zo'n onderste schijf, is technologie stimuleren, ervoor zorgen dat er steeds meer auto's in het lage tarief voor CO₂-uitstoot vallen. Is het niet veel beter om die grens door de tijd heen te laten differentiëren? Je kunt bijvoorbeeld het nultarief laten gelden voor de 10%, 15% auto's met de laagste uitstoot en periodiek vaststellen welke auto's dat zijn. Zo houd je een prikkel op technologie. Zo houd je een prikkel voor alle fabrikanten en autoleveranciers om in die schijf te vallen. Het risico van niet innoveren is dat je op een gegeven moment uit die categorie valt.

Mijn fractie is blij dat bij de motorrijtuigenbelasting het idee wordt geïntroduceerd dat iedereen betaalt voor gebruik van de weg. Dat roept gelijk de vraag op waarom er dan toch nog een groep auto's is waarvoor, althans tot 2015, een vrijstelling bestaat. Mijn fractie gaat liever uit van het idee dat iedereen gebruikmaakt van de weg en dat dus ook in de onderste schijf een tarief betaald moet worden, al zou het een laag tarief kunnen zijn. Gisteren was er al veel aandacht voor elektrische auto's. Ik las ergens diep in de beantwoording in een bijzin dat tot 2018 vrijstellingen zouden gelden. Dat doet voor mijn gevoel afbreuk aan het idee dat uiteindelijk iedereen wel op dezelfde weg rijdt.

Ik kom op de provinciale opcenten. In het bestuursakkoord is afgesproken om terughoudend te zijn met jaarlijkse verhogingen. Wat is daar de status van, gelet op het bestuursakkoord? Wil de staatssecretaris vasthouden aan dit voornemen?

Aan de gasvormige brandstoffen is al door andere sprekers aandacht besteed. Mij viel op dat er ongelijkheid is in de behandeling van de accijnzen enerzijds en de bpm en de motorrijtuigenbelasting anderzijds. Ik kijk liever naar de emissie. Het onderscheid kan volgens mij dan vervallen. Daarmee wordt het stelsel ook weer wat eenvoudiger.

Over groen gas zegt de staatssecretaris: hier ben je eigenlijk één techniek aan het stimuleren, dus dat kan beter via de SDE-plusregeling. Ik deel dat. Maar nu bereiken mij uit het veld geluiden dat daardoor de prikkel voor groen gas vervalt, zodat dat helemaal niet meer wordt gebruikt. Kent de staatssecretaris die geluiden? Heeft hij overwogen om het nog iets te temporiseren, zodat het gebruik van groen gas in auto's niet gelijk helemaal wegvalt?

Ik sluit mij korthedshalve aan bij wat de heer Van Vliet al heeft gezegd over het eurovignet. De samenwerking rond het vignet heeft nauwelijks toekomst meer. Ik krijg wel graag helderheid over de concurrentiepositie van de Nederlandse wegvervoerders.

De vragen over de bestelauto's zijn al uitvoerig schriftelijk beantwoord door de staatssecretaris. Daarbij heeft hij duidelijk aangegeven in welke richting hij kijkt en dat hij daar voortvarend mee wil voortgaan. Dat kan rekenen op grote steun van mijn fractie. Alles wat de zaak vereenvoudigt en ons de rittenregistratie kan doen vergeten, steunen wij zeer, in ieder geval de Verklaring uitsluitend zakelijk gebruik. Ik ben benieuwd of je nog iets met automatische rittenregistratie kunt doen om het nog makkelijker te maken. De staatssecretaris heeft een experiment daarmee aangekondigd. Ik wacht graag de resultaten af. Te zijner tijd kunnen we bekijken of het misschien ook nog iets is voor personenleaseauto's.

Ik was plezierig verrast door de vraag van de heer Van Vliet over oldtimers. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de staatssecretaris. Ik maak nog een paar opmerkingen over de geefwet. Mij vielen een paar dingen op. Het wordt allemaal erg opgehangen aan cultuur; daaronder staat het ook in het regeerakkoord. Er is echter een heel brede coalitie tot stand gekomen in het convenant filantropie. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar? Komen er ook acties op al die andere terreinen? Of blijft het uiteindelijk in de ANBI-sfeer en daarmee heel erg in de culturele sfeer? Verder worden veel zaken aangekondigd, bijvoorbeeld een overleg over innovatieve financieringswijzen. Daar worden per departement nog afspraken over gemaakt. Mij bekruipt dan meteen het gevoel dat het straks allemaal verwatert over alle departementen en dat de overkoepelende boodschap aan de Nederlandse bevolking – geef alsjeblieft aan al die goede doelen in je omgeving – ook verwatert. Ik verzoek de staatssecretaris, dat strak te coördineren.

De staatssecretaris stelt dat een bijplusregeling het geven meer stimuleert dan de aftrek. Het kabinet heeft echter een aantal redenen om daar nu niet voor te kiezen. Ik begrijp dat, maar betekent nu niet ook nooit niet? Het lijkt mij namelijk interessant om dat in de toekomst eens te verkennen.

Ik kom op de verruiming van de ANBI-regeling. Allerlei culturele instellingen moeten meer commerciële, ondernemersgerichte activiteiten gaan ontplooiën. De staatssecretaris kondigt een onderzoek aan. Ik verzoek hem dat voortvarend op te pakken. Culturele instellingen moeten op korte termijn op allerlei nieuwe manieren aan geld komen. Ze moeten snel de duidelijkheid hebben dat ze niet tussen wal en schip gaan vallen. Ik steun het voornemen van de staatssecretaris om alle geefwetachtige dingen in het Belastingplan te regelen. Dat is de snelste manier om ze in te voeren. Als we moeten wachten op een aparte geefwet, halen we het niet per 1 januari 2012.

Ik wacht op de uitwerking van de fiscale agenda in het Belastingplan. Ik heb wel nu al een vraag. Na de schriftelijke ronde kwam naar voren dat er een groot verschil van mening is over de geschatte opbrengst van de aftrekbeperking voor overnameholdings. Het ministerie becijfert dat op honderdzoveel miljoen en KPMG op achthonderdzoveel miljoen. Hoe gaat de staatssecretaris daarmee om? Kan hij ons nader rapporteren waar hem dat verschil in zit, voordat wij in het najaar de fiscale agenda en het Belastingplan behandelen?

De heer **Koolmees** (D66): Ik heb nog een vraag over het macrobudget voor de Autobrief, de 1,9 mld. Ik heb net gezegd dat de opbrengst van de bpm is gedaald van 3,3 mld. in 2008 naar 1,9 mld. in 2011. Dat was grotendeels onbedoeld, omdat het effect van de lagere belasting op auto's veel groter was dan verwacht. Nu is de inschatting, ook van de staatssecretaris, dat er tussen de 500 mln. en 1 mld. onbedoeld effect is geweest. Dat geeft de staatssecretaris nu terug, vooral aan de Porsche Cayennes en BMW's uit de 5-serie. Dat zijn dure auto's. De heer Harbers zegt dat er lastenverlichting komt. De kleinere, schonere auto's worden veel duurder en de Porsche Cayennes en BMW's worden veel goedkoper. Nu begrijp ik dat dit voor zijn achterban aantrekkelijke auto's zijn, maar is het niet toch aantrekkelijker om dat geld te reserveren voor bijvoorbeeld de btw op podiumkunsten?

De **voorzitter**: De vragen kunnen iets korter.

De heer **Harbers** (VVD): Of het nu bedoeld of onbedoeld is geweest, mijn partij steunt een lastenverlichting op autobelasting. Die komt echt niet alleen bij Porsche Cayennes vandaan. Er is gekozen voor een helder systeem – via de bpm belast je het beslag op het milieu en via de motorrijtuigenbelasting het gebruik van de weg – waarbij de zuinige auto's nog een heel eind meekomen. De dekking voor btw op cultuur steun ik niet. Daar hebben we eerder afspraken over gemaakt. Het is uit den treure in de Kamer besproken. Ik houd het liever binnen het domein van de autobelastingen.

De heer **Koolmees** (D66): De staatssecretaris heeft aangekondigd met een vierde schijf te komen voor de extra benzineslurpende en CO₂-uitstotende auto's. Dat gaat geld opleveren. Moet dat geld dan ook weer terug in lagere belastingen op overige auto's?

De heer **Harbers** (VVD): Ik heb al gezegd dat ik de voornemens van de staatssecretaris voor de vierde schijf met belangstelling afwacht. Ik vind de invoering van die schijf gerechtvaardigd. Over de precieze verdeling, als daar ruimte voor is, komen we wel te spreken als de maatregel echt wordt ingevoerd.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Voorzitter. Er is volgens mij geen thema waarover per kabinetsperiode zo veel gesproken wordt als de auto. Toon mij de Autobrief en ik zeg u welk kabinet er zit. Dat blijkt ook weer uit

de voorliggende Autobrief. Zoals u allen kunt vermoeden, worden wij daar niet heel enthousiast van. Er is al het nodige over gezegd. De tarieven zijn dit jaar historisch laag – dat schrijft de staatssecretaris ook in zijn Autobrief – onder andere door allerlei onbedoelde effecten. Maar dan nemen we uitgerekend dit jaar als uitgangspunt, met als effect dat sommige auto's duurder worden en andere goedkoper. In mijn spreektekst stonden als voorbeeld de Renault Twingo en, inderdaad, de BMW 5-serie. Voor de Twingo ga je meer betalen, voor de BMW 5-serie fors minder. Dat is een keuze, maar ik krijg graag een onderbouwing van die keuze. Kiest de staatssecretaris hier bewust voor? Is het vanaf nu zijn beleid om grote benzineslurpende of vervuilende auto's lager te belasten? Ik hoor dat dan graag. Ook hoor ik graag hoe zich dat zich verhoudt tot alle inspanningen van zijn collega Verhagen om de elektrische auto te stimuleren.

Mijn volgende vraag gaat over de vierde schijf. Ik vind het prima om die in te voeren, maar wij willen niet dat de extra inkomsten teruggestuurd worden naar het verlagen van de bpm-tarieven van andere auto's.

Vorige week kwam de ANWB met een voorstel om een proef met kilometerregistratie uit te breiden voor leaseauto's. Mij fractie werd daar erg enthousiast van. Er is nu veel gedoe en onduidelijkheid over de rittenregistratie. Wij zijn het ermee eens dat het beter kan. De staatssecretaris wil al een proef doen met bestelauto's. Ons voorstel is om die uit te bouwen met een pilot voor het bijtellen per kilometer voor leaseauto's. Ik krijg graag de toezegging van de staatssecretaris dat hij daar echt werk van gaat maken. Hij start immers al met een proef.

Ik heb ook nog vragen over de uitzonderingscategorieën. Er zit nu een aantal uitzonderingscategorieën in de aanschafbelasting. De staatssecretaris wil daarvan af. Ik kan mij voorstellen dat daar veel gedoe aan vastzit. Maar betekent dit dat de brandweer en de politie straks ook bpm moeten betalen? Is dat geen vorm van geld rondpompen? Ik neem aan dat een kabinet dat veiligheid hoog in het vaandel heeft, dat geld niet gaat besteden aan het wagenpark, maar aan ervoor zorgen dat die mensen hun werk goed kunnen doen. Het zou zonde zijn van het geld.

De fiscale agenda is een heel verhaal. Ik heb twee suggesties, met de vraag of de staatssecretaris die wil bekijken in aanloop naar het Belastingplan. Allereerst is de crisisafschrijvingsregeling verlengd tot eind dit jaar. Kun je die niet structureel maken en daartegenover de kleinschaligheidsinvesteringsaftrek afschaffen of inperken? Grosso modo betekent dit de verschuiving van de stimulering van investeringen, van een extra aftrekpost naar vrije afschrijving. Het voordeel is dat je de kleinschaligheidsinvesteringsaftrek dan geheel kunt afschaffen. Dat past ook in de lijn van de staatssecretaris om de belastingen te vereenvoudigen. Mijn tweede suggestie betreft de grondslagversmallers die ten dele bij de invoering van de winstbox zouden moeten worden afgeschaft. Genoemd worden onder meer de bosbouwvrijstelling, de landbouwvrijstelling en de vrijstelling voor bos- en natuurterreinen en landgoederen in box 3, en de cultuurgrond- en natuurvrijstelling voor de overdrachtsbelasting. Is het geen idee om te bekijken of er een allesomvattende fiscale regeling kan komen voor onbebouwd eigendom in het buitengebied? Daarbij kunnen de genoemde huidige regelingen worden betrokken. Je kunt bijvoorbeeld van de Natuurschoonwet een soort landschapswet maken.

Over de geefwet is al het een en ander gezegd. De uitwerking zien wij tegemoet. Wij hebben wel vragen over de SBBI's. Wat gaat daar nu mee gebeuren? Mijn indruk is dat die niet betrokken zijn bij de uitwerking van de geefwet, terwijl er toch duidelijk een motie-Omtzigt c.s. ligt – die hebben wij ook ondertekend – om ze er wel bij te betrekken.

Over de vrijwilligersvergoedingen hebben we al een motie ingediend. Ons standpunt daarover lijkt me duidelijk. Dat punt laat ik hier verder rusten.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Voorzitter. Er moet mij één ding van het hart en dat is dat opvalt bij dit kabinet dat op korte termijn stevig gehakt wordt en bezuinigingen snel worden doorgevoerd, wat enorm veel maatschappelijke onrust veroorzaakt, en dat de compenserende maatregelen die daarbij zouden moeten horen, lang op zich laten wachten. Zo gaan staatssecretaris Zijlstra en staatssecretaris Weekers nu allerlei lastenverlichtingen en -verzwaringen doorvoeren, terwijl we nog steeds wachten op de geefwet. Eerst hakken dus en dan bekijken of we dat deels kunnen compenseren.

In dat licht vind ik het verbazend dat de Autobrief er wel opeens zo snel is. Nu ken ik de passie van dit kabinet voor asfalt. Er ligt binnenkort zo veel asfalt dat de filemeldingen in vierkante kilometers gaan in plaats van in kilometers lengte. Maar het is natuurlijk raar dat de geefwet nog op de plank ligt en dat de Autobrief er nu wel is. In deze Autobrief staat dan ook nog eens het volgende. Het was 3,6 mld. in 2007, op het hoogtepunt van de economische conjunctuur. Dan zakt het met een aanzienlijke dip in 2009. Die dip is logisch, gelet op het inzakken van de autoverkopen en het overhevelen van 500 mln. aan bpm naar de motorrijtuigenbelasting. Dan verwacht je, ook in het kader van de 18 mld., dat de staatssecretaris het gewoon weer naar 3 mld. trekt, zodat we daar in ieder geval alvast 1 mld. vandaan halen. Maar in plaats daarvan wordt de auto heilig verklaard en heeft de burger op andere fronten het nakijken. Ik kom straks nog terug op de geefwet.

De bpm is 1,5 mld. lager dan in 2007. Prima, maar 500 mln. daarvan is overgeheveld van de bpm naar de motorrijtuigenbelasting in verband met de kilometerheffing. Maar de kilometerheffing kwam er niet. Gaat de staatssecretaris die 500 mln. terug overhevelen naar de bpm? Hij staat tenslotte ook administratievelastenverlichting voor en vereenvoudiging van het fiscale stelsel. Me dunkt dat een vaste heffing als de bpm een stuk eenvoudiger is dan de motorrijtuigenbelasting. Is hij dus bereid om die 500 mln. gewoon terug te hevelen?

Dan houden we nog 1 mld. over. Daarvan is mij ook uit de Autobrief niet gebleken wat in deze cijfers nu het aandeel is van de recessie en wat nu werkelijk het aandeel CO₂ is. Doordat de staatssecretaris zich fixeert op de 1,9 mld. – die bandbreedte wil hij – zegt hij eigenlijk: ik geef een heleboel cadeautjes weg aan benzineslurpers, want ik pak de CO₂-uitstoot fors aan. Het succes van de CO₂-maatregelen is voor de staatssecretaris aanleiding om dat succes in de kiem te smoren en te zeggen: daar gaan we zo veel mogelijk een end aan breien, tot 10% van het huidige resultaat. Bieden de cijfers wel dat argument? Is het aandeel van het succes van energiezuinige auto's werkelijk zo groot? Of heeft de recessie in de autoverkopen veel harder toegeslagen en verklaart dat die 1 mld.? Ik krijg daar graag een antwoord op van de staatssecretaris. Ik wil het argument weten achter deze maatregelen.

Wat me ook opvalt, is dat er gesproken wordt over de doelstelling van 2,8% CO₂-reductie per jaar. Die is overtroffen. Er is meer gereduceerd. Dat is dus een succes. Vervolgens zegt de staatssecretaris dat de gedragseffecten die daarvoor gezorgd hebben, niet worden gecompenseerd. Waarom niet? Al met al kom ik tot de conclusie – zo kennen we dit kabinet ook – dat alles wat groen is, stukgemaakt wordt. Dat geldt blijkbaar ook hiervoor.

Ik schakel door naar de accijnzen. Als ik naar de getallen kijk, ook van de landen om ons heen, valt mij op dat er absoluut ruimte is voor een vijf cent verhoging van de accijns op Diesel. Ik geef toe, het verschil met de Belgen is groot – er zijn dus absoluut grenseffecten – maar de Duitsers zitten op dit moment meer dan vijf cent hoger. Is de staatssecretaris daartoe bereid? Wat zou dat opleveren?

Even kort over het eurovignet, ook zo'n post die me wel een beetje verbaast. We spreken hierbij over 148 mln. In Duitsland is met succes kilometerbeprijzing ingevoerd. Kijkend naar dat succes, vraag ik de

staatssecretaris waarom hij nu niet de stap zet om de kilometerheffing door te voeren en het eurovignet af te schaffen. Nederland liep altijd voorop en had een grote mond als het ging om het invoeren van de kilometerheffing. Mijn fractie is er ook absoluut voor. Ik merk echter aan dit kabinet dat het de voorsprong tot een achterstand wil verheffen. Ik vraag aan de staatssecretaris of hij het toch wil overwegen. Ik wil in ieder geval zijn reactie horen.

Ik kom nog even kort op de bestelauto's voor gehandicapten. Het is raar dat er een fiscaal voordeel voor bestelauto's van gehandicapten is – die hebben een vrijstelling van de bpm en een verlaagd tarief van de motorrijtuigenbelasting – maar dat dit niet geldt voor gewone auto's van gehandicapten. Dat is binnen de groep gehandicapten eigenlijk een heel raar verschijnsel. Is de staatssecretaris bereid om dit te bekijken en met een voorstel te komen om dit te compenseren? Maar niet nadat de staatssecretaris ook heeft gecommuniceerd wat de inkomenseffecten zijn van de afschaffing van het verlaagde motorrijtuigenbelastingtarief voor gehandicapten. Want er zitten natuurlijk ook inkomenseffecten aan en we weten door de pgb-discussie dat deze groep al zwaar getroffen wordt. Ik zou daarom graag de optelsom van ongelukkige maatregelen in zijn effect voorgerekend zien.

Binnen de Autobrief wordt geen onderscheid gemaakt tussen groen gas en aardgas. Dat verbaast mij omdat weliswaar de CO₂-uitstoot van beide gassen gelijk is, maar de CO₂-neutraliteit niet. Tenslotte is groen gas klimaatneutraal en aardgas niet, want dat is gewoon fossiel. Dat rechtvaardigt dat voor groen gas een speciale maatregel wordt getroffen en dat dit niet over een kam geschoren wordt met aardgas. Ik roep de staatssecretaris ertoe op, met een voorstel daarvoor te komen of om in ieder geval nu te zeggen of hij dat onderscheid met mij deelt.

Ik sluit af met de geefwet. Ik heb al gezegd dat eerst gehakt wordt – de btw wordt alvast afgeschaft, bezuinigingen doorgevoerd – maar dat de geefwet nog op de plank ligt. Twee van de bezuinigingen die de staatssecretaris doorvoert zijn de schenking op termijn en cultureel beleggen. De staatssecretaris zegt dat we van een culture of asking moeten komen tot een culture of giving. Maar de maatregelen die nodig zijn om tot een culture of giving te komen, worden niet genomen of zelfs afgebroken. Dat is natuurlijk uitermate merkwaardig. Ik vraag de staatssecretaris, zich in te spannen om – al is het maar een pleister op een bloedende slagader – te komen tot het herstel van de schenking op termijn en om het cultureel beleggen weer fiscaal te bevoordelen. Help de culturele sector om de belofte van een culture of giving waar te maken. Dat zie ik nu niet. Ik zie alleen dat verder gefrustreerd wordt. Ik zou dat graag anders willen zien.

De heer **Groot** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris. Ik begin met de geefwet, want die zit me het hoogst. Ik kan mij helemaal aansluiten bij wat de heer Braakhuis hier net over gezegd heeft. Ik ben het ook niet eens met de typering van de geefwet in de brief, dat die in het teken staat van een toekomstgericht cultuurbeleid en een sterke, hoogwaardige en ondernemende cultuursector. Nee, de geefwet – de heer Braakhuis zei het al – is eerder een pleister die de ergste stank moet afplakken van de stinkende wonden die dit kabinet maakt in de cultuursector. Want laten we gewoon eerlijk zijn: afbraak van cultuur is het doel van dit kabinet. Wie de cultuursector echt meer eigen verdiencapaciteit wil geven, zal nooit de btw op podiumkunsten verhogen. En wie echt een vitale cultuur wil, zou de sector de kans geven om zich aan te passen en niet met de botte bijl honderden miljoenen tegelijk weghakken. In de fiscale agenda en in de Autobrief wordt terecht voortdurend gehamerd op het belang van geleidelijkheid en voorspelbaarheid van belastingmaatregelen. Maar waarom gebeurt dat nu juist in de cultuursector niet?

Ik maak mij dan ook weinig illusies over de geefwet. Niettemin wil mijn fractie alle kansen aangrijpen om deze donkere periode door te komen.

Daarbij is hulp in de vorm van giften van het bedrijfsleven van harte welkom, want het kan heel wel zijn dat het bedrijfsleven beter dan dit kabinet in de gaten heeft hoe belangrijk een gezonde cultuursector kan zijn voor ons vestigingsklimaat en voor onze creatieve industrie, die steeds belangrijker wordt voor onze economie.

Momenteel is het zo dat bedrijven die een deel van hun winst schenken aan een ANBI, dit 100% kunnen aftrekken van de vpb. Bij een vpb-tarief van 25% kost een gift van € 1 000 een bedrijf dus € 750 netto. Je kunt die 100% aftrekbaarheid ook ophogen tot bijvoorbeeld 125%. In dat geval kost een gift van € 1 000 een bedrijf nog maar € 687,50. Dat zal bedrijven stimuleren om meer te geven. Wat vindt de staatssecretaris van dat idee? Is hij bereid om het verder te onderzoeken?

De Autobrief bevat veel verbeteringen. Er is zichtbaar moeite gedaan om een intelligent en consistent systeem in elkaar te zetten, met veel aandacht voor het milieu. Mijn complimenten daarvoor. Dat gezegd hebbende, is mijn fractie het niet altijd eens met de accenten die worden gelegd. Mij ontgaat waarom de staatssecretaris de opbrengst van de bpm wil maximeren op 1,9 mld., zeker nu de kilometerheffing niet wordt ingevoerd en zeker ook gezien de geschiedenis, waarin we een veel hogere bpm-opbrengst hebben gekend. Bovendien is de bpm een robuuste belastingopbrengst en ook daar houdt de staatssecretaris van. Ligt het daarom niet voor de hand om de opbrengsten van de nog in te voeren vierde schijf voor vuile auto's, niet terug te sluisen naar andere autobezitters, maar om die gewoon aan de samenleving als geheel ten goede te laten komen? Daarvoor zijn al een paar goede voorstellen gedaan door onder anderen de heer Koolmees.

Mijn volgende punt betreft de zogenaamde verdieseling. Als ik de Autobrief goed lees, krijgen dieselauto's vanwege hun goede CO₂-prestaties nu een enorme fiscale stimulans. We weten echter dat de huidige generatie dieselmotoren nog veel fijnstof en stikstof uitstoten en dat is weer slecht voor de luchtkwaliteit in de steden. Het wordt pas echt beter als de nieuwe generatie dieselmotoren, de Euro 6-motoren, op de markt komt, maar dat duurt nog een paar jaar. Een ander nadeel van verdieseling is dat die de opmars van elektrische auto's dreigt te frustreren. Ik krijg duidelijke signalen van autofabrikanten dat dit een reële dreiging is. Dat zou jammer zijn, want de elektrische auto is een goede doorbraaktechnologie. Een voor de hand liggende oplossing is om de CO₂-gerelateerde dieseltoeslag in de komende jaren sneller te laten toenemen dan in de Autobrief is voorgesteld. Dan houd je vast aan het eindbeeld voor de dieseltoeslag, maar stimuleer je ondertussen de vuile Euro 4- en 5-dieselmotoren minder en geef je de elektrische auto meer kans. Ik hoor graag de mening van de staatssecretaris over dit voorstel. Ook mijn fractie vraagt aandacht voor groen gas. Groen gas is net als de elektrische auto een doorbraaktechnologie. Het verschil met de elektrische auto is alleen dat deze technologie van eigen bodem komt en niet uit Japan of Duitsland of andere landen. Des te merkwaardiger is het dat we nu alles lijken te zetten op de elektrische auto en dat groen gas er bekaaid van afkomt. Kunnen we op zijn minst groengasvoertuigen niet behandelen als dieselvoertuigen maar gewoon als benzineauto's? Is de staatssecretaris bereid om ook voor groen gas een lage bijtelling toe te passen?

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de Autobrief. Daarin kan de CDA-fractie zich op hoofdlijnen vinden. Wij vinden het belangrijk dat zuinige auto's gestimuleerd worden, maar in de afgelopen jaren zijn bijna alle auto's als zuinig aangemerkt. Daardoor is het specifiek stimuleren van zuinige auto's verworpen tot een belastingvrijstelling voor bijna de helft van de auto's. Als we dit willen doen, moeten we jaarlijks de grenzen voor wat een zuinige auto is, bijstellen om ervoor te zorgen dat elk jaar weer die nieuwe, sterke prikkel ontstaat om

een zuiniger auto te krijgen en fabrikanten ernaar streven om opnieuw in die categorie te vallen. Ik geef toe dat het beter zou zijn als alle Europese landen het samen zouden doen, want in zijn eentje beïnvloedt Nederland nog niet de wereldmarkt van zuinige auto's. De scherpe daling van de CO₂-uitstoot per auto in Nederland – op dat punt haalt het kabinet zijn milieudoelstellingen ruimschoots – laat wel zien dat het beleid succesvol is. We zijn blij dat dit wordt voortgezet.

We zijn ook blij dat de staatssecretaris de vierde schijf invoert. Voor de helderheid: de Renault Clio is vrijgesteld en voor de Porsche Cayenne betaal je tien- en tienduizenden euro's CO₂-belasting. De reden van de afname is een motie van de ChristenUnie over absolute CO₂-uitstoot. Die motie is hier breed gesteund, maar wij steunen die vierde schijf, want het is op dit moment niet het signaal waar wij op zitten te wachten. Overigens ben ik benieuwd hoe zo'n Porsche Cayenne eruitziet, want ik heb werkelijk geen idee. Ik laat me er maar een keer mee verrassen!

Ik sluit mij aan bij vorige sprekers op het gebied van groen gas. Dit moet gestimuleerd worden. Wij vragen de staatssecretaris of hij meer kan aansluiten bij de «well-to-wheel»-benadering dan hij doet in zijn brief. Kan hij ervoor zorgen dat iets waar de afgelopen jaren hard aan gewerkt is, niet in een keer wordt afgebroken? Ik krijg graag een toezegging dat een en ander beter wordt ingevuld dan in de Autobrief.

Hetzelfde geldt voor puur plantaardige olie. Er is nog wat subsidie beschikbaar. Dat wordt nu weggehaald, terwijl er bedrijven zijn die ermee aan de slag gegaan zijn. Ik zou het prettig vinden als de subsidiëring voortgezet wordt.

Ik heb een zorg over de nihilbijtelling voor elektrische auto's. We kunnen ons daar op zich best in vinden, maar hoe groot schat de staatssecretaris het risico in dat we hetzelfde effect krijgen als in het verleden, namelijk dat we in een keer een enorme hausse aan elektrische auto's krijgen en dan een soort noodremmaatregel moeten treffen? Kan de staatssecretaris ons regelmatig op de hoogte houden van de werking van de maatregel? Dan kunnen we er rekening mee houden. Een eenmaal aangeschafte leaseauto moet in het nulprocenttarief blijven vallen, maar dan kan de staatssecretaris ook een ander tarief eventueel nog in overweging nemen. Per slot van rekening heeft ook een elektrische auto een privénut. Waarom zou je hem dan niet in enige mate belasten? Normaal zijn we trouwens niet zo'n voorstander van zo veel mogelijk belasten, vierde schijven en slurptaksen, maar in dit geval kan ik mij erin vinden.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Ik heb een vraag aan de heer Omtzigt. Hij voelt hem al aankomen, denk ik. Ik kan mij herinneren dat wij een of twee jaar geleden een amendement hebben ingediend om juist het nihiltarief voor de elektrische auto te verlengen. De fractie van de heer Omtzigt heeft daarmee ingestemd. Hoe verhoudt dit zich tot wat hij nu zegt?

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik heb gezegd dat ik mij erin kan vinden, maar dat ik wel wil weten hoe het de komende jaren uitwerkt. Het is onwenselijk dat het in een keer een enorme hausse wordt en dat we het dan voor de rest van Nederland weer in de belasting verschmerzen. Als deze technologie gaat boomen en de prijs snel zakt, zul je je op tijd moeten afvragen of je de maatregel doorzet of dat je tot enige mate van belastingheffing overgaat. Anders gaat u die Renault Clio van u geen € 1 000 duurder maken maar € 2000.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Ik had het over een Twingo. Dat is toch wel even belangrijk voor de Handelingen! Maar even voor de duidelijkheid: wanneer is het voor de CDA-fractie booming?

De heer **Omtzigt** (CDA): Het is booming als het ver boven de raming stijgt en de staatssecretaris dus bij ons terugkomt en zegt: ik moet andere belastingen gaan verhogen.

Voorzitter. Ik heb nog een laatste vraag en die sluit aan bij de vraag van mevrouw Schouten over de bijzondere regelingen voor de autobelastingen die in de Autobrief worden opgesomd. De staatssecretaris geeft aan dat hij die nog een keer tegen het licht wil houden. Wanneer gaat hij dat doen? Wat gebeurt er al in het Belastingplan 2012 met de vrijstellingscategorieën?

Ik kom op de fiscale agenda. De staatssecretaris heeft daar een brief over gestuurd. De uitgangspunten, eenvoud, soliditeit en fraudebestendigheid, delen wij natuurlijk. Over de omzetting van de zelfstandigenaftrek in de vaste basisaftrek en de rentebeperkingaftrek voor overnameholdings vraag ik de staatssecretaris of hij al voor het Belastingplan met een nadere uitwerking van deze voorstellen kan komen, zodat duidelijk wordt wie wel en niet met de voorgenomen maatregelen te maken krijgen en in welke mate. Voor onze steun aan de maatregel is het belangrijk om dat te weten. Ik vraag de staatssecretaris om bij de nadere invulling van de aftrekbeperking voor overnameholdings in het bijzonder aandacht te besteden aan de samenloop met de bestaande renteaftrekbeperkingen. Het is voor mij onduidelijk of de staatssecretaris van plan is om reeds in het Belastingplan 2012 met een voorstel te komen om alle beboetbare feiten ook strafbaar te maken. Mijn fractie heeft grote bezwaren tegen dit voorstel. Wij kijken uit naar de behandeling van het Belastingplan om de inhoudelijke discussie daar verder te voeren.

De heer **Bashir** (SP): Op het Plein staan vaak demonstranten. Soms komen ze omdat op sociale werkvoorzieningen wordt bezuinigd, dan zijn het weer zorgmedewerkers. Gisteren hadden we de buschauffeurs. Maar één groep hebben we niet gezien: de aandeelhouders van de grote multinationals. Is de heer Omtzigt, gelet op alle protesten op het Plein, er nog steeds een voorstander van om de grote bedrijven een cadeau te geven van 400 mln. door de winstbelasting te verlagen?

De heer **Omtzigt** (CDA): Wij zijn nog steeds voorstander van een algemene verlaging van de winstbelasting, die volledig gedekt wordt door een grondslagverbreding, onder andere door het dichten van het Bosalgat en het aanpakken van de sprinkhanen. Wij vermoeden dat er dan netto meer belasting betaald mag worden. Ik zie dat zelfs de heer Groot vindt dat er te veel belasting betaald wordt door bedrijven, want hij vindt dat meer dan 100% aftrekbaar moet zijn van de vpb. Dat kan maar een ding betekenen, namelijk dat het vpb-tarief verkeerd is. Wij denken dat uiteindelijk iets meer belasting wordt opgehaald, maar op een eerlijker manier. Wij denken dat de banen die geschapen moeten worden, toch in het bedrijfsleven geschapen moeten worden en niet bij de overheid.

De heer **Bashir** (SP): Ik betreur dat heel erg, ook gezien het feit dat de grote bedrijven op dit moment weer veel winst maken. Je hoeft niet per se de lijn van de SP te volgen om de winstbelasting te verhogen, maar je kunt natuurlijk wel de winstbelasting handhaven. Als je 400 mln. minder weggeeft aan grote bedrijven, kun je veel bezuinigingen, bijvoorbeeld op cultuur, ongedaan maken. Mijn vraag is daarom nog steeds: waarom wel een cadeau geven aan grote bedrijven en waarom de kunst en cultuur zo hard aanpakken?

De heer **Omtzigt** (CDA): De heer Bashir vertelt weer één kant van het verhaal. Hij heeft het wel over de verlaging van het winsttarief, maar niet over de grondslagverbreding. Door het dichten van het Bosalgat, door het aanpakken van de overnameholding en de sprinkhanen, zal volgens mij meer belasting binnenkomen uit de vpb. Ik durf bijna de weddenschap

wel aan dat er aan het einde van deze kabinetsperiode fors meer vpb binnenkomt dan aan het begin ervan. Als je dan ziet dat de autobelasting voor de gewone persoon gelijk blijft, denk ik dat het kabinet best een aardig evenwicht gevonden heeft.

Ik vervolg mijn betoog met de geefwet. Dat is het pièce de résistance voor de CDA-fractie. We hebben hier namelijk een motie over ingediend. In het Europese jaar van het vrijwilligerswerk komt de regering met een uitwerking van de geefwet die niet ingaat op vrijwilligerswerk. Dat is raar, omdat het meeste gegeven wordt in de vorm van loon in natura, zoals deskundigen dat noemen; gewoon door vrijwilligerswerk, niet in de vorm van geld. Daar draaien die zaken op. Daar wordt helemaal geen aandacht aan besteed. We hebben brieven gehad van NOC*NSF, en van musea die tegen zijn omdat ze in historische panden zitten. We krijgen brieven van de Nederlandse Organisatie Vrijwilligerswerk. Iedereen zegt: wat voor concept hebben wij hier van het maatschappelijk middenveld? Voor het CDA horen de SBBI's daar expliciet bij. Het is onwenselijk dat er straks een geefwet ligt waar wel het Concertgebouworkest onder valt, dat een behoorlijke subsidie krijgt, maar niet de lokale harmonie. Het zou behoorlijk onevenwichtig zijn als het Concertgebouworkest een nieuwe viool kan betalen via een aftrek van de vpb maar de lokale harmonie geen fiscale tegemoetkoming krijgt als die een aantal fluiten moet kopen. Ik vraag de staatssecretaris, zeker met zijn Limburgse achterban, hier eens even goed naar te kijken en om een andere toon aan te slaan op het gebied van de geefwet. Kunnen wij een nieuw voorstel tegemoet zien, waarin al die punten uitgewerkt worden?

Om dan toch nog even naar het Symfonieorkest te gaan: dat vraagt om bijvoorbeeld een revolving fund om zelf privaats aan de slag te kunnen. Ook daarvoor stonden in onze motie al een aantal plannen die gewoon uitgewerkt kunnen worden. Die zien wij graag tegemoet. Kan dat in een aparte brief of anders in een apart wetsvoorstel? Wij steunen overigens wel de plannen die zijn uitgewerkt voor de vpb. Misschien kan de staatssecretaris het aan zijn collega Schippers vragen, want die heeft gisteren in een AO gezegd dat zij de sportverenigingen er ook onder miste. Ik neem dus aan dat het kabinet het intern zal rechtzetten.

Wij vinden het jammer dat een convenant met de sector wordt ondertekend dat niet openbaar is en dat pas na ondertekening aan de Kamer wordt toegestuurd. Dit heeft niet geleid tot groot draagvlak in de sector. Het draagvlak waar zo hard aan gewerkt is voor de Autobrief en dat zo knap is gerealiseerd, ontbreekt bij het convenant voor de geefwet. Als de staatssecretaris op dit punt net zo hard werkt aan draagvlak in de sector waarvoor het bedoeld is, hebben we er wat aan.

Mijn spreektijd is voorbij, begrijp ik. Daarom verwijs ik ten aanzien van de vrijwilligersaftrek korthedshalve naar onze motie die ik net gewijzigd heb ingediend.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris en de hardwerkende ambtenaren voor de aangeleverde stukken.

Ik begin meteen met de Autobrief van de staatssecretaris. De stimuleringsmaatregelen om zuinige auto's aan te schaffen zijn zeer succesvol. Dat is hier al een aantal keren opgemerkt. Vier van de tien nieuw verkochte auto's zijn belastingvrij. Tegelijkertijd is dat natuurlijk een klap voor de schatkist, waar door deze succesvolle maatregelen minder belastinginkomsten in stromen. Om het tij te keren komt de staatssecretaris met een aantal maatregelen. De SP-fractie vindt dat met de plannen van de staatssecretaris een enorm belastingvoordeel voor dure auto's ontstaat. Hij geeft tienduizenden euro's weg aan exorbitant luxe wagens ten koste van kleine, energiezuinige auto's. Heeft hij dit gedaan uit medeleven met de villabewoners die flink hebben verloren op de beurs in de afgelopen jaren? Een Toyota Prius of zelfs een lege plek op de oprijlaan

staat toch minder dan een Audi R8 of een Porsche Cayenne. Ik heb overigens een foto opgezocht van die Porsche voor de heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA): Die wil ik graag zien!

De heer **Bashir** (SP): Ik moet zeggen dat die inderdaad mooier staat op de oprijlaan. Maar de maatregelen van de staatssecretaris werken natuurlijk averechts, want ze zijn slecht voor een groen wagenpark. De bewering dat groenere, zuinigere auto's miljoenen kosten kan natuurlijk ook de andere kant op werken, want het verlies aan belastinginkomsten van één Porsche Cayenne staat namelijk gelijk aan die van ruim 30 Fiat Punto's. Dat is volgens mij niet uit te leggen. De SP-fractie stelt dan ook voor om door te gaan met een beleid om de aanschaf van zuinigere en zeer zuinige auto's te stimuleren door de vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting te handhaven, maar om dat wel te beperken tot bijvoorbeeld maximaal twee jaar. Zo blijven mensen zuinige auto's kopen. Dat zorgt ervoor dat er steeds meer zuinigere auto's op de weg komen. Het effect op de schatkist is dan ook tijdelijk, omdat ze na een tijdje toch weer belasting gaan betalen.

De staatssecretaris wil het verlaagde tarief voor de motorrijtuigenbelasting en de bpm-vrijstelling voor gehandicapten afschaffen. De middelen wil de staatssecretaris overhevelen, maar dat is natuurlijk geen garantie dat straks de gemeenten middels de Wmo ervoor kunnen zorgen dat de regeling op een andere manier behouden blijft of dat de mensen gecompenseerd worden. Daarom doe ik de oproep om deze groep mensen, die aan alle kanten gepakt wordt, niet ook hiermee te pakken. Behoud de vrijstelling en het verlaagde tarief voor de gehandicapten. Desnoods zal ik hier een motie voor indienen. Ik vind de cumulatie van alle maatregelen voor de mensen met een laag inkomen, maar ook voor gehandicapten, te veel doorschieten.

Ik kom op de geefwet. De goedbedoelensector is een van de parels van Nederland, maar tegelijk een van de schemergebieden. In een tijd waarin er zo veel discussie is over de effectiviteit van ontwikkelingssamenwerking, is dat kwalijk, maar misschien wel te verklaren door een wirwar van keurmerken en gedragscodes. Op basis waarvan komt het kabinet dan ook tot de slotsom dat het regelen van toezicht en transparantie in aparte wet- of regelgeving als onderdeel van de geefwet niet wenselijk is?

Waarom is er bijvoorbeeld geen evaluatie geweest van de bestaande ANBI-regeling? We hebben overigens een verslag uitgebracht over de giftenregeling. We hebben de reactie daarop niet ontvangen. Kunnen we die nog krijgen? Onze voorkeur is dat er echt toezicht komt op de ANBI's. Wij hebben hier met elkaar vastgesteld dat er een maximum komt aan directiesalarissen voor ANBI's die fiscale voordelen ontvangen. Maar nu zegt de staatssecretaris dat al die punten aan de sector zelf overgelaten worden. Waarom wordt daar ineens van afgeweken? Waarom is geen convenant afgesloten met de hele filantropische sector, maar slechts met een beperkt deel daarvan?

Dan de onderwerpen uit het Belastingplan, allereerst de huurtoeslag. We spreken hier vaak over terugvorderingen op de huurtoeslag, waarbij veel mensen opeens door een kleine inkomenswijziging veel bij moeten betalen of terugkrijgen. Waarom doet de staatssecretaris niets aan die steile afloop bij de huurtoeslag? Dat zou een enorme bijdrage leveren aan de toeslagketen en ervoor zorgen dat de administratieve lasten bij de Belastingdienst verlaagd kunnen worden, want dan hoeven mensen veel minder snel iets terug te betalen of een inkomensregeling te treffen. De staatssecretaris gaat helaas door met sinterklaasje spelen voor de grotere bedrijven en de multinationals. Het belastingtarief wordt verlaagd naar 24%, wat meer dan 400 mln. kost. Terwijl de bezuinigingen op de sociale werkplaats, bibliotheken, zorg en dergelijke zonder emoties worden doorgevoerd, krijgt het bedrijfsleven een groot cadeau. Ik vind dat

ongelooflijk. Waarom wordt in tijden van bezuinigingen het bedrijfsleven zo gespekt? Je hoeft natuurlijk niet de SP-lijn te volgen en de winstbelasting voor grote bedrijven en multinationals te verhogen, maar de tarieven handhaven is in deze tijden van bezuinigingen toch het minste wat je kunt doen. Mijn fractie dringt al jaren aan op maatregelen om de renteaftrek in de winstbelasting te beperken. Bij het Belastingplan 2007 heeft mijn collega Ewout Irrgang al de toezegging gekregen van de toenmalige staatssecretaris dat er voorstellen zouden komen. Het heeft even geduurd, maar gelukkig is er in ieder geval één voorstel. Helaas zijn de lobbyisten ook wakker geworden en wordt er geschreeuwd dat er negatieve effecten kunnen zijn. Ik krijg daarom graag de toezegging van de staatssecretaris dat hij niet afwijkt van of terugkomt op de voorstellen die hij gedaan heeft.

Ik stel nog twee vragen. Is de staatssecretaris nog voornemens om iets te doen aan het Bosalgat? Ik hoop dat hij ondubbelzinnig ja zegt. We hebben bij de behandeling van het Belastingplan 2009 een amendement ingediend voor een zogenaamde «earnings stripping»-maatregel. Wordt die ook nog onderzocht?

Staatssecretaris **Weekers**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor drie dingen. Allereerst dat wij vandaag, op misschien wel de drukste dag van het jaar zo vlak voor het zomerreces, nog kunnen spreken over de Autobrief. Dat is voor mij belangrijk, omdat ik daardoor weet welke richting de Kamer hiermee uit wil en om dat te kunnen verwerken in het Belastingplan. Daarmee wordt namelijk de koers uitgezet voor de rest van de kabinetsperiode en kunnen we duidelijkheid geven aan de autobranche, de autorijders en de autobezitters. Ik bedank de Kamer ook voor de vele vragen én voor de steun die ik grosso modo voor de Autobrief proef. Natuurlijk worden door de verschillende partijen diverse nuances aangebracht, waarbij de een wat meer de ene kant op helt en de andere wat meer de andere kant op. Dat zo overziend, denk ik dat ik met de Autobrief een redelijk evenwicht heb gevonden.

Ik heb driftig aantekeningen gemaakt van de opmerkingen van de Kamer. Ik zal ze in de volgorde van sprekers langslopen. Sommige onderwerpen zijn door meerdere sprekers genoemd. Waar mogelijk, zal ik bekijken of ik dingen kan samenvoegen.

Ik dank de heer Van Vliet voor zijn steun, ook voor de btw-correctie privégebruik naar aanleiding van de rechterlijke uitspraak. Als ik die correctie niet zou aanbrengen, zou dat de schatkist een half miljard kunnen kosten. Vandaar dat ik voor de ongebruikelijke weg heb gekozen om met ingang van 1 juli de zaak aan te passen. Dat moet nog wel in wetgeving worden verankerd, maar ik ben in ieder geval blij met de steun voor de wijze van aanpak.

De heren Van Vliet en Harbers hebben gesproken over het eurovignet. Het is inderdaad mijn bedoeling om af te komen van de hoge administratieve lasten en de daaraan gekoppelde hoge uitvoeringskosten, en te zoeken naar een oplossing waarbij in elk geval de Nederlandse transporteurs niet zwaarder belast worden. Daarom zoek ik ook aansluiting bij collega-landen die dat eurovignet nu ook hebben. Het heeft natuurlijk geen zin om het eurovignet morgen af te schaffen, terwijl landen waar onze transporteurs doorheen moeten rijden, het handhaven. Dat zou betekenen dat onze transporteurs dubbel belasting moeten betalen. Ik denk dat ik wel argumenten heb om collega-partners in het eurovignet ervan te overtuigen dat we het beter op een andere wijze kunnen aanpakken. De heer Braakhuis vraagt of ik niet over wil stappen op kilometerheffing voor vrachtauto's, want Nederland had toch zo'n voortrekkersrol in de afgelopen jaren. Dat klopt, die had Nederland, maar dit kabinet heeft duidelijk een andere keuze gemaakt. Wij zien kilometerheffing onder de huidige omstandigheden en condities niet zitten. Het gaat gepaard met veel te hoge uitvoeringskosten en er zit ook een aantal privacyaspecten

aan vast. Maar die discussie zou ik niet willen voeren met de Kamer; dit ligt meer op het terrein van de collega van Infrastructuur en Milieu. Die route wil ik dus niet bewandelen.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Ik ben een beetje verbaasd over het argument van privacy. Dat kan misschien aangevoerd worden voor particulieren, maar toch niet voor bedrijven? Dat is één. En twee: de staatssecretaris weet dat dit in Duitsland een succes is. Waarom zouden we het Duitse succes niet delen?

Staatssecretaris **Weekers**: De heer Braakhuis heeft gelijk op het punt van de privacy. Dat argument geldt voor particulieren en niet zozeer voor de vrachtauto's. Waarom zouden we het Duitse succes niet delen? De Duitse snelwegen hangen vol met allerlei flitskastjes. Dat zou je in Nederland dan ook allemaal moeten doen. De vraag is wat daar uiteindelijk de kosten van zijn. Een veel beter alternatief is om het eurovignet af te schaffen en de extra heffing die daarin zit, te verdisconteren in de motorrijtuigenbelasting voor deze heel zware vrachtauto's, en om via die route uiteindelijk te differentiëren naar uitstoot. Nu wordt niet gedifferentieerd naar uitstoot. Ik ken de passie van de heer Braakhuis voor een beter milieu. Tot op zekere hoogte deel ik die. Dat zou je via de alternatieve route veel beter kunnen stimuleren.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Het verbaast mij dan toch dat door het vorige kabinet is ingezet op nieuwe technologie die zichzelf niet kon bewijzen. Dan is er een stuk proven technology, zoals dat dan heet, in Duitsland, dat je zo over kunt nemen en waarmee je een heleboel problemen kunt oplossen, en dat zegt deze staatssecretaris dat het te duur is. Ik begrijp heus wel dat er een aanloopinvestering aan vastzit, maar het is natuurlijk een langetermijninvestering. Is dit kabinet nu echt alleen van de korte termijn? Of is er ook nog een stukje visie op de toekomst? Die mis ik volledig, vooral omdat de technologie gewoon op de plank ligt.

Staatssecretaris **Weekers**: De techniek van fotoestellen boven de snelweg hangen, bestaat natuurlijk al enige tijd. Dat kun je overwegen. Het kabinet voelt daar niets voor. Ik heb gezegd dat we een andere weg zien waarbij we juist ook de meest zware vrachtauto's een positieve prikkel geven als ze minder vervuilen dan andere vrachtauto's. Ik denk dat dit een betere route is en ook qua uitvoering een goedkopere route.

De heer **Groot** (PvdA): Je houdt met het afschaffen van het eurovignet natuurlijk wel dat buitenlandse vrachtwagens niet meer betalen aan de Nederlandse schatkist. Daar loop je dus altijd nettoverlies mee op. Hoe denkt de staatssecretaris dat op te lossen? Je houdt hoe dan ook een budgettair gat.

Staatssecretaris **Weekers**: Wat de buitenlandse auto's meebetalen aan het eurovignet, is grosso modo niet meer dan wat we al kwijt zijn aan uitvoeringskosten. Ik begrijp het punt dat de heer Groot aankaart. Het liefst zou ik natuurlijk ook buitenlandse auto's laten meebetalen. Maar als we daarvoor een systeem moeten inrichten dat zo vreselijk duur is qua uitvoeringskosten, denk ik dat dit per saldo goed geld naar kwaad geld brengen is. Daar kies ik niet voor.

Voorzitter. Over de rittenadministratie voor bestelauto's zijn eigenlijk geen vragen gesteld. Ik hoorde wel steun voor de weg die ik heb gekozen. Op korte termijn zal ik proberen om maatregelen te nemen. Ik wijs op de Verklaring van geen eigen gebruik en de proef die ik wil starten om met een kastje in bestelauto's te gaan werken. Verder zijn we nog druk in gesprek met de brancheorganisaties. We hebben de hoop en het

vertrouwen dat we dit probleem op niet al te lange termijn kunnen tackelen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Het klopt dat ik niets heb gezegd over de bestelauto's. Ik heb echter wel een ander voorstel gedaan. Komt u daarop terug?

Staatssecretaris **Weekers**: Natuurlijk. Ik wil het ook nu wel even doen. Ik heb aangegeven dat ik een proef wil gaan doen met bestelauto's, met mogelijk een gestaffelde bijtelling. Ik heb ook kennisgenomen van de branche van leasemaatschappijen. Die wil graag aanhaken bij de proef. In elk geval heb ik in mijn brief al geschreven dat ik daarvoor opensta. Ik zeg mevrouw Schouten graag toe dat ik zal bekijken of ik met de leasebranche een vergelijkbare proef kan doen. Ik weet niet of die parallel kan lopen, want een proef impliceert dat je op wat kleinere schaal begint. We hebben in Nederland een buitengewoon groot leaseautopark. Ik zal bekijken wat mogelijk is en ik zal niet dralen. Als we iets werkbaars hebben, wil ik daar graag mee aan de slag.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Ik wil het net iets zekerder toegezegd krijgen, anders moet ik een motie indienen.

Staatssecretaris **Weekers**: Ik heb gezegd dat ik een proef wil gaan doen. Mevrouw Schouten zal er begrip voor hebben dat, als je naast het bestaande systeem een gestaffeld systeem zet dat je koppelt aan een automatische rittenregistratie in auto's, er wellicht ook nog een aantal juridische vragen aan vastkleeft. Ik wil dat even uitzoeken. Ik stel voor dat ik in de toelichting op het Belastingplan wat uitvoeriger inga op de vraag wat wel en niet mogelijk is op korte termijn. Ik sta welwillend tegenover de vraag van de markt om een dergelijke proef te doen met personenauto's. Nogmaals, in het Belastingplan zal ik aangeven op welke termijn zo'n proef daadwerkelijk ingevuld kan gaan worden.

De belangrijkste vraag van de heer Van Vliet was wat er zou gebeuren als we deze maatregelen niet zouden nemen. Dat heeft betrekking op de 18 mld. Daarvoor geldt dat ten tijde van de totstandkoming van het regeerakkoord een saldopad was geraamd van uitgaven en inkomsten en een CPB-doorrekening is gemaakt van wat we de komende jaren kunnen verwachten als we welke acties ondernemen. In de raming van de inkomsten zat ook een raming van de bpm van 1,9 mld. per jaar in de periode 2011–2015. Ecorys heeft onderzoek gedaan naar de gevolgen van het huidige beleid voor de inkomsten. Ecorys concludeert dat het risico bestaat dat de inkomsten van de bpm teruglopen naar 1,3 mld. per jaar in 2015. Als we niets doen aan de autobelastingen en de bestaande tarieven en categorieën handhaven, halen we in 2015 ongeveer 600 mln. tot 700 mln. minder op met de bpm. Het lijkt mij in deze tijd van budgettaire consolidatie dat we die weglek van verdere bpm-middelen niet kunnen verdragen. In dat geval moeten we namelijk extra inspanningen leveren om uiteindelijk die 18 mld. te halen. We moeten het beleid daarom aanscherpen om dat te voorkomen. Dat is overigens niet de enige overweging om het beleid aan te scherpen. Een andere overweging is dat je voortdurend een prikkel moet hebben om het meest zuinige te stimuleren. Bij ongewijzigd beleid zou in 2015 meer dan 60% van het nieuw verkochte wagenpark vrijgesteld zijn en bestempeld worden als schoon en zuinig. Dat is natuurlijk niet reëel. Je moet de voortrekkers stimuleren. Ik hoop dat dit een antwoord is op de vraag van de heer Van Vliet. Doe je het niet, dan zul je elders op moeten besparen of elders lasten moeten verhogen.

Ik kan er natuurlijk ook voor kiezen om de bpm terug te brengen op het niveau van 2008, zeg ik tegen de heren Koolmees, Braakhuis en Groot. Dan zouden we 600 mln. à 700 mln. meer ophalen. Dat is echter in

flagrante strijd met de toezeggingen van mijn ambtsvoorganger aan de Kamer, nota bene op uitdrukkelijk verzoek van onder anderen oud-collega Tang van de PvdA. Die zei: het is onwenselijk dat gedragseffecten straks worden afgestraft. Mijn ambtsvoorganger heeft een- en andermaal toegezegd dat het niet de bedoeling is dat gedragseffecten worden afgestraft. Destijds heeft mijn ambtsvoorganger gezegd dat we op enig moment gaan evalueren. Die evaluatie is aangekondigd in het Belastingplan 2011. Dat is nog opgesteld door mijn ambtsvoorganger. Die evaluatie heb ik de Kamer nu toegestuurd en daar heb ik deze conclusie aan verbonden.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Was de 500 mln. die van de bpm naar de motorrijtuigenbelasting is gelopen, gewoon weer teruggebracht naar de bpm, dan was de staatssecretaris bijna on target. Hij zei net dat hij geen kilometerbeprijzing wil. In dat geval kan de maatregel die genomen is om de kilometerbeprijzing te beïnvloeden, namelijk het verschuiven van bpm naar mrb, gecompenseerd worden. Los daarvan, de staatssecretaris zegt dat goed gedrag natuurlijk niet wordt afgestraft. Maar dat is precies wat de staatssecretaris doet! Dat is precies wat hij doet! Door het succes van de regeling zegt de staatssecretaris: ik hef haar goeddeels op. Goed gedrag wordt hartstikke gestraft. Hij had er ook voor kunnen kiezen om elk jaar de CO₂-norm wat aan te scherpen om de ambitie erin te houden, maar we gaan er toch niet voor zorgen dat goed gedrag gestraft wordt? Nogmaals, dat is wat hier gebeurt. Ik ben dus stomverbaasd over die ontkenning.

Staatssecretaris **Weekers**: En ik ben stomverbaasd over de conclusies die de heer Braakhuis aan mijn opmerkingen verbindt. Als 60% van het wagenpark als schoon en zuinig wordt bestempeld, kun je toch niet meer zeggen dat je het topsegment en de voortrekkers beloont die echt schoon en zuinig zijn? Dat kan toch niet waar zijn? Het kan toch niet waar zijn dat de heer Braakhuis straks bijna het gehele nieuwe Nederlandse wagenpark wil vrijstellen van belasting en accepteert dat de grondslag verder erodeert? De heer Braakhuis zegt dat ik elk jaar de normen wat moet opschroeven. De heer Harbers vroeg ook of ik niet elk jaar wat kon gaan sleutelen. Ik schroef de komende jaren de normen op. Ik doe dus eigenlijk precies wat de heer Braakhuis vraagt. Ik doe dat alleen voor de hele kabinetsperiode. Ik wil dat niet doen in september, oktober, voorafgaand aan het volgende jaar. Als ik dat zou doen, blijft er namelijk verschrikkelijk veel onzekerheid in de branche. Dan heb je grote autovoorraden staan die niet meer te verkopen zijn. Ik vind dat het bedrijfsleven en ook de autofabrikanten moeten weten wat het Nederlandse beleid de komende jaren is. Dan kan men daarop inspelen. Ik denk dat het dan ook goed is om uiterste ambitieuze grenzen te stellen. Ik ben op de AutoRai geweest – u lacht, mijnheer Braakhuis, maar dat zou u ook eens moeten doen. Ik ben onder de indruk van de nieuwe technologie die er is, met name op het gebied van schoon en zuinig. Het beleid is erop gericht om juist de meest schone en zuinige te stimuleren. Als je niet voortdurend de lat hoger legt en nu voor de komende jaren aangeeft wat de koers is, is straks 60% van het autopark vrijgesteld – nogmaals, ik kies daar niet voor – of je laat de autobranche in onzekerheid over wat er de komende jaren gaat gebeuren. Ik denk dat ik een goed compromis heb gevonden.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Er is een groot verschil tussen een giant leap, die nu gedaan wordt en waarbij het aantal auto's dat nog in aanmerking komt, ontzettend klein is, en een periodieke opschaling, de small steps. Dat is natuurlijk waar de waarheid in het midden ligt en dat is waar ik de staatssecretaris toe oproep.

Staatssecretaris **Weekers**: Dit jaar is een derde vrijgesteld, volgend jaar 25% en in 2015 en verder ongeveer 12%. Ik vind het een behoorlijke stap als je zegt dat ook nog in 2015 ongeveer 12% van het nieuw te verkopen autopark is vrijgesteld. We hebben daar diverse middelen voor, waaronder voor de zakelijke markt de nulbijtelling voor de zogenaamde supercredits; onder de 50 gram uitstoot per kilometer. Ik heb dat juist gedaan om techniekneutraal een grens te stellen en niet alleen elektrische auto's eronder te laten vallen. Ik wil de markt net ietsje meer ruimte geven om aan innovatie te doen en de echt zuinige auto's op de Nederlandse markt te krijgen. Tegelijkertijd wil ik niet dat het een budgettaire «bleeder» wordt. De bpm-vrijstelling voor dit soort auto's heb ik dus tot 2018 gegarandeerd in de Autobrief. De motorrijtuigenbelastingvrijstelling heb ik gegarandeerd tot 2015. Het bericht hierover in De Telegraaf van gisteren koppelde de maatregel aan de heer Verhagen. Dat klopte niet helemaal. Het is een fiscale maatregel die de staatssecretaris van Financiën neemt. Van het nultarief in de bijtelling hebben diverse Kamerleden gevraagd of dat nog wel beheersbaar is. Dat is zeker beheersbaar. Ik heb er namelijk voor gekozen om de nulbijtelling te koppelen aan de gemiddelde leasetermijn, zo'n vier à vijf jaar. Dat wordt nog concreet uitgewerkt in het Belastingplan. Je hebt nu een aantal voortrekkers, consumenten en bedrijven maar ook autofabrikanten, die hiervoor hun nek uitsteken. Zodra de markt ietsje volwassener wordt en zo'n vrijstelling niet meer nodig is, omdat door meer vraag uit de markt de prijs vanzelf omlaag kan, kan ik de regeling onmiddellijk dichtschroeven door te zeggen: vanaf volgend jaar geldt een normale bijtelling. Er is gevraagd of ik de Kamer op de hoogte kan houden van de ontwikkelingen en van de aantallen in de markt. Ik doe dat graag, want je moet de vinger aan de pols houden, zodat het beleid dat is uitgezet, handhaafbaar en verantwoord is.

De heer **Koolmees** (D66): Ik ben het helemaal eens met de staatssecretaris dat we de uitholling van belastingopbrengsten moeten voorkomen. Daarom begrijp ik de stap die de staatssecretaris nu zet. De staatssecretaris zegt dat de gedragseffecten niet moeten worden afgestraft, maar dat is nu juist wat wel gebeurt in dit plan. Mensen die een schone auto kopen, moeten nu meer belasting gaan betalen dan vroeger en mensen die een vuile auto kopen, krijgen juist een groot voordeel. De Porsche Cayenne is genoemd, de BMW 5. In de stukken las ik over de Volvo XC90. Ik maak een vergelijking met de inkomstenbelasting. De staatssecretaris zegt: de belastingopbrengsten worden uitgehold, ik verhoog het tarief in de eerste schijf, maar de totale belastingopbrengsten mogen niet toenemen en daarom ga ik het tarief in de vierde schijf verlagen. Die redentatie past hier toe. Dat is toch een heel rare redentatie? Je kunt ook denken: hier worden meer belastingopbrengsten opgehaald en omdat ik een lastenkader heb, ga ik dat op een andere manier teruggeven, bijvoorbeeld via de btw op de podiumkunsten, groene beleggingen of het aantrekkelijker maken van duurzame energie. Dat zou echt groen beleid zijn. Waarom heeft de staatssecretaris daar niet voor gekozen?

Staatssecretaris **Weekers**: Dit kabinet heeft er inderdaad niet voor gekozen om de auto als melkkoe te gebruiken. Als ik de heer Koolmees zo beluister, wil hij de belastingen op auto's verder verhogen. Ik heb dit jaar een kleine 2 mld. aan bpm-opbrengsten. Ik heb gezegd dat ik het mij niet kan permitteren om daarvan de grondslag verder te laten uithollen, waardoor de auto de facto minder gaat bijdragen. Ik kan mij dat, gelet op de budgettaire situatie, niet veroorloven, hoewel ik het graag zou willen. Daar staat tegenover dat dit kabinet ervoor heeft gekozen om de auto niet als melkkoe te gebruiken, zoals in de voorstellen van de heer Koolmees. Dan nog even het volgende. De heer Koolmees zegt dat sommige auto's duurder worden – waar je nu geen bpm voor betaalt, moet je straks een heel klein beetje voor betalen – en andere auto's goedkoper, doordat je

daar minder bpm voor moet betalen. Dat is het gevolg van een uitspraak van de Kamer. Dat wil ik de heer Koolmees toch wel even voor houden. In de motie van de heer Cramer van de ChristenUnie, die met uitzondering van de fracties van de PVV en de VVD is gesteund door de hele Kamer, is gevraagd om de bpm te baseren op de CO₂-uitstoot. Ik weet niet wat voor progressie de heer Koolmees verder in gedachten heeft voor de CO₂-uitstoot. Ik zal twee auto's noemen. De bpm voor een kleine auto als de Peugeot 107 met een uitstoot van 103 gram per kilometer, is € 648. Voor een Volvo X90 die 270 gram uitstoot, betaal je straks, in 2015 – nu betaal je er meer voor – € 20 468. Daarvoor betaal je dus € 20 000 meer aan bpm. De zwaardere auto stoot 2,6 keer meer uit, maar daarvoor betaal je 32 keer meer aan bpm. In de huidige situatie bevallen bepaalde uitkomsten mij ook niet, omdat bepaalde bpm-bedragen een behoorlijke daling laten zien, met name in het topsegment. Ik wil daarom een vierde schijf invoeren. Dat is een behoorlijke stap voor deze liberale staatssecretaris. Ik breng dus nog meer progressie in het systeem. Ik wil de Kamer echter wel een spiegel voorhouden. Er is bewust voor gekozen om de bpm om te bouwen van een luxebelasting naar een milieubelasting. Dan moet je ook consequent zijn, zeg ik tegen de Kamer. Als luxeauto's milieuvriendelijk worden, moet je niet vanuit andere overwegingen ineens zeggen: die luxebelasting was toch wel zo prettig. De Kamer moet dan consistent zijn. De Kamer heeft gezegd: maak er een milieubelasting van in plaats van een luxebelasting. Ik maak het nog een stukje progressiever. Wat wil de Kamer nog meer? Wees alstublieft consistent.

De heer **Bashir** (SP): Bij fiscale stimuleringsmaatregelen moet je altijd nadenken over wat het doel is. Het doel is volgens mij dat er meer zuinige auto's gekocht worden en dat er meer schone auto's op de weg rijden dan vervuilende auto's als de Porsche Cayenne. Waarom houden we de stimuleringsmaatregelen niet zoals ze zijn, bijvoorbeeld geen motorrijtuigenbelasting, maar dan gekoppeld aan een tijdbestek? Na twee jaar vervalt het voordeel bijvoorbeeld. Zo stimuleer je de aanschaf van die auto's en zijn de risico's voor de schatkist gering.

Staatssecretaris **Weekers**: Voor de helderheid: het doel van belastingheffing, vanuit mijn verantwoordelijkheid, is om de schatkist te vullen, om vandaar uit publieke voorzieningen te bekostigen. Dat is het hoofddoel van belastingheffing. Het kan een nevendoeel hebben. Ik heb aangegeven, ook in mijn fiscale agenda, dat ik vind dat we moeten oppassen met allerlei fiscaal instrumentalisme, dat we het fiscale instrument te pas en te onpas gebruiken om het gedrag van mensen te beïnvloeden, maar daarbij heb ik aangegeven dat dit soms wel zinvol kan zijn. Het kan zinvol zijn voor een schoner milieu. Daarom is mijn Autobrief volgens mij een gebalanceerde afweging tussen enerzijds ervoor zorgen dat de schatkist wordt gevuld en anderzijds de meest schone auto's belonen en de meest vervuilende auto's bestraffen. Voor auto's in de derde schijf betaal je, terwijl ze maar 2,6 keer meer vervuilen, 32 keer meer belasting, en daar doe ik nog eens een schepje bovenop. Maar op een gegeven moment is de grens bereikt.

De heer Bashir vraagt of ik schone auto's toch nog twee jaar kan vrijstellen van de motorrijtuigenbelasting. Er zit al een behoorlijke stimulans in het pakket dat ik voorstel. Mijn ambtsvoorganger heeft toegezegd dat de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor schone auto's tot 2013 zou gelden. Ik heb gezegd dat ik daar nog een jaar ruimhartiger mee ben, zodat mensen die deze auto's hebben gekocht of die de komende twee jaar deze auto's kopen, weten dat ze ook nog van een vrijstelling mrb kunnen genieten. Tegelijkertijd heb ik een taakstelling van 400 mln. te vervullen bij de Belastingdienst. Dat betekent dat ik ervoor moet zorgen dat ik geen onnodige administratieve lasten en uitvoeringslast op de Belastingdienst leg. Als ik zeg dat in de toekomst iedereen

die een nieuwe auto koopt die voldoet aan bepaalde milieunormen, twee jaar een vrijstelling krijgt en daarna niet meer, moet ik daar behoorlijk wat capaciteit van de Belastingdienst op zetten. Ik acht dat niet zinvol. Ik zet de Belastingdienst veel liever in op handhaving. Daar hebben we in ander verband met de Kamer discussies over. Zadel mij dus niet op met dingen die de uitvoeringslast verder bemoeilijken, om vervolgens in een ander debat te zeggen dat ik ook andere prioriteiten voor ogen moet houden. Ik probeer een evenwicht te vinden. Dat heeft zich neergeslagen in de brief.

De heer **Bashir** (SP): Ik betreur dit. Op deze manier wordt het belastingvoordeel van mensen die hem al hebben, verlengd, terwijl het doel van de stimuleringsmaatregel niet wordt bereikt. Kan de staatssecretaris onderbouwen waarom het koppelen van de stimuleringsregeling aan twee jaar tijd vanaf aanschaf van de auto, niet mogelijk zou zijn of veel geld zou kosten?

Staatssecretaris **Weekers**: Ik kan er natuurlijk in het Belastingplan op terugkomen, maar de heer Bashir is de enige geweest die zegt: geef iedereen na aanschaf van de auto twee jaar een mrb-vrijstelling. Tegelijkertijd zegt hij dat ik te ruimhartig ben door tot 2014 bestaande vrijstellingen te handhaven. Daaronder vallen dus ook auto's die tot die tijd worden verkocht en aan de normen voldoen. Ik heb geprobeerd een goed compromis te vinden, om de mrb-vrijstelling, ook voor nieuw te verkopen auto's, nog een tijdje te handhaven zonder dat het de Belastingdienst extra uitvoeringslast bezorgt. Ik heb andere Kamerleden hier niet over gehoord. Ik denk daarom dat het weinig zinvol is, hier nog een hele exercitie aan te wijden.

De heer **Omtzigt** (CDA): Mag ik de staatssecretaris op het punt van het aantal vrijstellingen en de indeling in categorieën zo begrijpen, dat hij jaarlijks bij het Belastingplan een korte rapportage geeft van de aantallen die onder een vrijstelling of een gunstige categorie vallen, zodat we in plaats van de ingreep die we nu krijgen, de komende jaren gewoon de vinger aan de pols kunnen houden bij de jaarlijkse cyclus van het Belastingplan?

Staatssecretaris **Weekers**: Ik ben graag bereid om de Kamer de meest recente inzichten in de ontwikkelingen van de autoverkoop en de categorieën te sturen. De heer Omtzigt zal begrijpen dat ik daar twee kanttekeningen bij moet plaatsen. Ten eerste heb je een na-ijleffect. Ten tweede zal ik een zekere grofmazigheid moeten betrachten. Ik begrijp de vraag echter goed. In de doorwrochte studie die Ecorys samen met TNO heeft gemaakt, is al een prognose gemaakt van de technologische ontwikkelingen in de komende jaren en de reactie van de markt daarop. Het blijft echter een ex ante theoretische studie. Ik denk daarom dat het goed is om ook feeling te houden met de praktijk. Tegelijkertijd zeg ik erbij dat we zo'n overzicht niet elk jaar moeten gaan aangrijpen om de normen bij te stellen, want de autobranche heeft ook duidelijkheid nodig. Als we zien dat de zaak gaat ontsporen of dat er helemaal niets meer gestimuleerd hoeft te worden, moet je bereid zijn om je beleid bij te stellen, in goed overleg met de sector natuurlijk. Dat zeg ik graag toe.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dat betekent dat we jaarlijks bij het Belastingplan op hoofdlijnen op de hoogte gehouden worden? Alstublieft niet op modelniveau; dat is heel leuk maar ...

Staatssecretaris **Weekers**: Dat heb ik aangegeven: op hoofdlijnen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Er is heel veel gewisseld. Ik heb een aantal vragen. Ik hoorde de heer Harbers zo-even zeggen dat de omzetting

van de bpm een lastenverlaging is. Deelt de staatssecretaris die mening? Verder zegt de staatssecretaris dat de Kamer krijgt waar zij in de motie-Cramer om vroeg. In de motie-Cramer is echter niet gevraagd om de CO₂-tarieven in de komende jaren te verlagen, en dat is wat er nu wel feitelijk gebeurt. Dat kan de staatssecretaris de Kamer dus niet in de schoenen schuiven. De staatssecretaris zei ook dat de Kamer een milieubelasting wilde in plaats van een luxebelasting. Ik constateer echter dat het een Henk-en-Ingridbelasting wordt, zeg ik tegen de heer Van Vliet, want zij betalen de rekening, zij krijgen te maken met een hogere bpm.

Staatssecretaris **Weekers**: Eerlijk gezegd begrijp ik mevrouw Schouten niet helemaal. Ik heb de heer Harbers niet horen zeggen dat hij constateert dat sprake is van lastenverlichting. Ik heb hem horen zeggen dat de VVD graag een lastenverlichting voor automobilisten had gezien. Daarvan heb ik gezegd: ik zou dat ook graag zien, maar het zit er niet in. Tegelijkertijd heb ik tegen de heer Koolmees gezegd dat ik niet bereid ben om belastingen macrogezien te verhogen, zoals hij wil; als ik het verkeerd heb, moet de heer Koolmees het maar zeggen. Ik constateer dat we nu een kleine 2 mld. ophalen met de bpm. Ik wil dat de komende jaren stabiliseren. De heer Koolmees wil het terugbrengen naar 2,7 mld., wat het ooit was. Dan maak ik een heel simpel rekensommetje: dan haal je meer belastingen op bij de automobilist. Dat wil ik niet. Mevrouw Schouten zegt verder dat de heer Cramer niet heeft gezegd dat de CO₂-tarieven moeten worden verlaagd. Maar wat vindt zij dan wel een acceptabele progressiefactor? Vindt zij misschien dat je 100 keer of 1 000 keer meer moet gaan betalen als je 2,6 meer uitstoot? Daar kun je voor kiezen, maar ik acht dat disproportioneel. Ik heb de indruk dat bij sommige Kamerleden het gevoel bestaat dat het eigenlijk jammer is dat door de motie-Cramer het element luxebelasting eruit is gehaald. Als de Kamer dat vindt, moet zij dat zeggen. Dan moet je weer terug naar een luxebelasting. Maar het is of een milieubelasting of een luxebelasting. Het kan ook beide, maar dit is uitvoering van de motie-Cramer.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): De staatssecretaris gaat op zijn manier de motie-Cramer interpreteren. Daar wil ik een stokje voor steken. Wij wilden dat er een belasting kwam op de absolute uitstoot, dat klopt, maar wel met een CO₂-tarief dat daar ook navenant was. Dat is wat de staatssecretaris nu aanpast. In die zin gaat hij zelf knutselen met de milieunormen. Ik kom nog even terug op het punt van de heer Harbers. Hij heeft gezegd: dit betekent lagere lasten. Lagere lasten lijken mij toch een soort lastenverlichting.

Staatssecretaris **Weekers**: Ik blijf mevrouw Schouten niet begrijpen. De ChristenUnie heeft bij motie-Cramer, die met uitzondering van de PVV en de VVD door de Kamer is gesteund, gevraagd om de bpm, wat een luxebelasting was, om te bouwen naar een volledige milieubelasting met een absoluut CO₂-tarief. Wat is dan naar het oordeel van mevrouw Schouten de vertaalslag daarvan? Had er een andere progressiefactor in moeten zitten? Welke progressiefactor acht zij dan gewenst? Ik wijs erop dat er auto's zijn die in de perceptie als buitengewoon luxe worden ervaren, maar die minder CO₂ uitstoten dan auto's die in de perceptie veel minder luxe zijn, maar waar een groot gezin mee reist. Waar leg je dan de grens? Als je er een CO₂-belasting van maakt, moet je ook consequent zijn. Ecorys heeft de suggestie aangereikt om er een bepaalde progressie in aan te brengen. Je kunt er ook een proportioneel tarief van maken; dan waren de uitslagen weer heel anders geweest.

De heer **Koolmees** (D66): Nogmaals, ik steun de stap naar een schoner stelsel. Die vind ik goed. Wij hebben daar onze steun voor uitgesproken, ook via de motie-Cramer. Waar het om draait, is dat de staatssecretaris de

opbrengsten maximeert op het niveau van 2011. Dat is het cruciale punt. Daardoor worden de auto's niet duurder, maar gemiddeld € 1 500 per stuk goedkoper. Nu is 21% van de auto's vrijgesteld van bpm. Die gaan straks wel bpm betalen. Het gevolg is echter dat de 67% van de auto's dat niet vrijgesteld is van bpm, nu een voordeel krijgt. Ik zeg niet dat de auto als melkkoe wordt gebruikt, maar ik vind het wel raar dat door de systematiek die de staatssecretaris heeft gekozen, auto's goedkoper worden. Dat is het gevolg van onbedoeld beleid. Het is naar mijn idee niet te verdedigen dat auto's in deze tijd van bezuinigingen, goedkoper worden.

Staatssecretaris **Weekers**: Dat is een micro-/macroverhaal natuurlijk. De heer Koolmees lacht, maar zo simpel is het toch? Hij moet dat als geen ander weten. Als je niets doet, heb je in 2015 nauwelijks nog een grondslag om bpm te heffen. Ik wil de grondslag verbreden, verstevigen. Als ik had gezegd «we hanteren dezelfde tarieven, want dan haal ik macro fors meer op», had de heer Koolmees gezegd dat ik de lasten verzwaar.

De heer **Koolmees** (D66): Ik vind het prima om de lasten neutraal te houden. Sterker nog, ik ben daar een groot voorstander van. Dan kun je een discussie voeren over hoe je dat geld effectief kunt inzetten om milieudoelstellingen te halen. Die discussie had ik graag met de staatssecretaris gevoerd, maar dat maakt hij onmogelijk door dure vervuilende auto's goedkoper te maken. Ik snap dat echt niet in deze tijden.

Staatssecretaris **Weekers**: Dat komt – ik heb dat al een- en andermaal uitgelegd – doordat er nog een ander element in zit. We zijn het beleid aan het herijken. In de tussentijd wordt de vluchtheuvelroute gestopt. Dat weet de heer Koolmees ook als geen ander; het ombouwen in verband met de kilometerheffing is gestopt. Tegelijkertijd is hierin de motie-Cramer verweven. Dat leidt uiteindelijk tot dit resultaat. De Kamer kan een andere keuze maken. Zij kan zeggen dat de bpm meer moet opleveren en dat er in plaats van een factor 32 een factor 100, 1 000 of 10 000 komt. Ik zie de leden nee schudden. Dan weet ik het ook niet. Dan hoor ik graag concrete voorstellen hoe de Kamer het wel had gezien. Dat kan misschien in tweede termijn.

De **voorzitter**: Volgens mij is er genoeg gezegd over dit onderwerp. U bent het niet met elkaar eens, ik hoor dat goed. Ik stel voor dat de staatssecretaris zijn beantwoording van de overige vragen vervolgt.

Staatssecretaris **Weekers**: De heer Van Vliet heeft gevraagd of we het amendement-Cramer over oldtimers niet kunnen terugdraaien. Hij vraagt eigenlijk om terug te keren naar het oude systeem, waarin elke auto van 25 jaar en ouder wordt vrijgesteld. De heer Cramer wilde dat een beetje uitfaseren en elk jaar de leeftijd optrekken om voor vrijstelling in aanmerking te komen. Terugkeer naar het oude systeem kost de eerste paar jaar niet zo gek veel, maar structureel kost het 55 mln., zeg ik uit mijn hoofd. Op zichzelf kun je dat goed in het totaalpakket versleutelen. Als de Kamer mij daarom vraagt, ben ik bereid om het in het totale pakket mee te nemen. Ik denk wel dat de bal bij de Kamer ligt om een eerdere Kameruitspraak aan te passen.

De heer Braakhuis vraagt of de dieselaccijns niet met vijf cent omhoog kan. Hij trekt de vergelijking met Duitsland en kijkt niet naar België. Op zichzelf is er voor diesel wel een klein stukje ruimte. Tegelijkertijd zou je dan ook de motorrijtuigenbelasting voor dieselrijders moeten verlagen om het evenwicht te handhaven. Ik ben daar niet a priori op tegen. Ik wijs er wel op dat je dan goed moet bekijken wat het betekent voor de Nederlandse transportsector, want je kunt niet alles compenseren. Zou je een fundamentele stap willen zetten in de variatie van autokosten – meer accijns en minder kosten op aankoop of op motorrijtuigenbe-

lasting – dan moeten Duitsland en België de accijnzen toch eerst echt verhogen. Ik houd goed in de gaten wat er in de buurlanden gebeurt, maar op dit moment zie ik dus weinig ruimte.

Er zijn nog vragen gesteld over de bestelauto van gehandicapten. De heer Braakhuis zei: kijk dan ook eens naar de personenauto's. Er bestaat nu een stukje oneerlijkheid: de ene auto is voor een gehandicapte wel vrijgesteld en de andere niet. Ik moet erbij zeggen dat de autobelastingen zich niet lenen voor vrijstellingen voor bepaalde categorieën gebruikers. Tegelijkertijd is het niet mijn bedoeling om gehandicapten die nu van een bepaalde vrijstelling gebruikmaken, in de portemonnee te treffen. Ik wil samen met de collega van VWS bekijken of wij zaken die niet in de fiscaliteit horen, daaruit kunnen halen, en bijvoorbeeld via de Wmo maatwerk kunnen leveren aan mensen die een aangepaste auto nodig hebben en daardoor met extra kosten worden geconfronteerd. Het zal mij niet lukken om dat in het Belastingplan 2012 te regelen; dat is te kort dag. Ik wil dit goed uitzoeken. Ik zeg toe dat ik daar op een dergelijke wijze mee aan de slag ga. Ik wil uitzonderingen bij voorkeur uit de fiscaliteit halen daar waar de fiscaliteit niet geëigend is voor die uitzonderingen, maar dat doe ik pas als er een goede oplossing voor de kwetsbare groep is gevonden.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Op zich sta ik sympathiek tegenover wat de staatssecretaris zegt. Ik ben mij er echter ook van bewust dat we met continue zorgoverschrijdingen zitten. Deze groep wordt ernstig getroffen. Dat weten we uit de pgb- discussie. De staatssecretaris probeert alsnog een oplossing te vinden met mevrouw Schippers om te bekijken of het naar haar ministerie kan worden overgeheveld. Dat lijkt mij op dit moment nauwelijks een reëel scenario. We kijken hier aan tegen de optelsom van een paar maatregelen die mij in ieder geval zorgen geven. Wil de staatssecretaris met een brief komen waarin hij dit onderzoekt, de inkomenseffecten onderzoekt en passende maatregelen aankondigt, desnoods fiscaal?

Staatssecretaris **Weekers**: De Wmo valt onder de verantwoordelijkheid van VWS en wordt uitgevoerd door gemeenten. Je moet dus ook afspraken met gemeenten maken. Dat maakt het aan de ene kant gecompliceerder, maar aan de andere kant is het juist de gemeente die maatwerk kan leveren. Dat red ik allemaal niet voor het Belastingplan 2012. Ik ga in het Belastingplan 2012 nog niets doen aan de vrijstellingen voor gehandicapten. Ik kan de heer Braakhuis toezeggen dat ik terugkom op zijn vraag en dat daar een goede brief over komt. Maar geef mij daar wel wat ruimte voor, simpelweg omdat het ook niet nodig is om het binnen nu en enkele maanden te regelen. Ik zeg in elk geval toe dat er niets gaat gebeuren totdat er een fatsoenlijke oplossing is. We moeten mensen niet de stuipen op het lijf jagen.

Mevrouw Schouten zegt dat het onwenselijk is dat brandweer en politie straks meer moeten gaan betalen voor hun voertuigen. Daarvoor geldt eigenlijk hetzelfde. De diensten moeten natuurlijk fatsoenlijk kunnen functioneren, maar vervuil je de fiscaliteit niet met allerlei uitzonderingen die er eigenlijk niet in thuishoren? Ik wil die uitzonderingen er graag uit halen, simpelweg om de administratieve lasten en de uitvoeringslast van de Belastingdienst te verlichten, maar dan moet met de collega's in het kabinet een goede oplossing worden gevonden om de diensten er niet de dupe van te laten worden. Als we hier verandering in aanbrengen, kan ik me voorstellen dat daar op een andere manier compensatie voor komt. Het is niet de bedoeling, als ik bepaalde uitzonderingen schrap, om daar meer geld mee op te halen. Het gaat mij alleen om de uitvoeringslast. Kamer en kabinet zouden daarin gezamenlijk kunnen optrekken. Er zijn vragen gesteld over groen gas door de heren Omtzigt, Harbers en Groot. Kan het gebruik van groen gas fiscaal worden gestimuleerd? Er is

gekozen voor stimulering van de productie van groen gas via de SDE-plusregeling. Die gaat morgen, 1 juli, in. Het voordeel van die regeling is dat je met name de productie van groen gas in Nederland stimuleert. Als ik een fiscale stimuleringsmaatregel tref, kan ik die niet beperken tot de productie in Nederland. Dan zou ik ook de productie van groen gas in Rusland stimuleren, waarbij ik er dan natuurlijk geen enkel zicht heb op of dat naar onze maatstaven gebeurt. Het lijkt me eerlijk gezegd ook een klein beetje weggegooid geld. Daarnaast leidt fiscale stimulering tot overstimulering. Ik denk dat het vooral aan marktpartijen is om groen gas te promoten. Ik zie natuurlijk wel het punt van de groen-gasauto. De heer Omtzigt heeft het over de «well-to-wheel»-benadering. De Autobrief en de belastingen zijn opgebouwd conform het concept «tank-to-wheel».

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): We hebben het hier over een fiscale maatregel aan de gebruikerskant, aan de afnamekant, terwijl de staatssecretaris refereert aan de productiekant. Het gaat er natuurlijk om dat je bewustzijn creëert in de markt van gebruikers om te kiezen voor groen gas. Die bewuste keuze willen we stimuleren. Daar roep ik de staatssecretaris toe op.

Staatssecretaris **Weekers**: De vraag is: waar moet je groen gas stimuleren? Het kabinet is van mening dat je dat het beste aan de productiekant kunt doen. Als je het daarnaast ook aan de gebruikerskant wilt stimuleren, moet je aan de pomp onderscheid maken tussen groen gas en ander gas. In de tank kunnen meerdere soorten gas. Bovendien kan een groen-gasauto op benzine rijden. Uiteindelijk weten we dus niet precies waar de auto op rijdt. Ik kom straks nog terug op de stimulans voor groengasauto's.

Wat de accijns betreft: gas is sowieso al heel laag belast qua accijns. Als je ziet wat een volle gastank kost en hoelang je daarmee rijdt, dat is uitermate goedkoop. Als we dan ook nog eens groen gas via de SDE-plusregeling stimuleren, zorgen we ervoor dat via die kant de zaak gestimuleerd wordt.

De heer Omtzigt wil warmere woorden horen over de «well-to-wheel»-benadering en vraagt of ik die niet wat meer body kan geven. In mijn hart zou ik die benadering als uitgangspunt willen nemen, want het is het meest eerlijk en daar is het milieu het meest mee gediend. Ik moet dan echter wel de handvatten hebben om daarmee aan de slag te gaan. Er bestaan op dit moment, jammer genoeg, nog onvoldoende betrouwbare en objectieve grondslagen om het als uitgangspunt te nemen voor belastingheffing. We zullen ons nu nog even moeten behelpen met de «tank-to-wheel»-benadering en allerlei uitstootgegevens die ook Europees zijn vastgelegd. Zodra ik echter mogelijkheden zie om naar «well-to-wheel» te gaan, zal ik die aangrijpen.

Met name de heer Groot heeft gevraagd naar stimulering van het groene gas. Kun je niet iets doen aan de bpm? Kun je de bpm, die nu is gerelateerd aan de dieseltoeslag, niet relateren aan benzine? Er is gerelateerd aan dieseltoeslag omdat de accijnzen op gas heel erg laag zijn. We hebben geprobeerd een evenwicht te vinden tussen de kosten voor auto's die op gas rijden en auto's die op andere brandstoffen rijden. Ik meen dat bij de schriftelijke antwoorden staatjes zaten waaruit blijkt dat rijden op gas na rijden op elektriciteit gemiddeld genomen het goedkoopst is. Ik begrijp echter het punt van de heer Groot. Mensen staan voor een aankoopbeslissing en bekijken wat het kost. Ik ben bereid om ernaar te kijken en te bekijken wat de effecten zijn om met name de aankoopbeslissing wat evenwichtiger te doen zijn. Wat ik eruit wil halen, is concurrentievervalsing. Met name naar dit punt zal ik kijken. Ik denk niet dat het om heel grote aantallen gaat, maar het kan zijn dat we iets moeten corrigeren in de sfeer van accijns. Ik heb het punt goed genoteerd. Ik

spreek uiteraard erover met de branche en met de groengasmensen die ook de heer Groot en de heer Omtzigt wel bekend zijn.

De heer **Omtzigt** (CDA): De groengasmensen zijn ons zeer bekend, van het zuiden tot in Leeuwarden. Begrijp ik goed dat de staatssecretaris zegt dat hij gaat bekijken of we van een dieseltoeslag naar een benzinetoeslag kunnen gaan – wij zijn ons ervan bewust dat dit in 2015 afloopt, omdat de toeslagen gelijk getrokken zijn – en dat hij bekijkt of het verstandig is om de accijnzen op groen gas in een keer omhoog te knallen? Dat geeft namelijk echt het verkeerde signaal af. Als de staatssecretaris zeer zorgvuldig naar deze punten wil kijken, kan hij wellicht het VAO van vanavond een minuutje korter laten duren.

Staatssecretaris **Weekers**: Ik heb toegezegd, er zeer zorgvuldig naar te gaan kijken. Ik weet dat dit voor een belangrijk deel van de Kamer een springend punt is. Ik heb gezegd dat ik zal bekijken of ik de bpm niet onder de benzinecategorie kan brengen, omdat het de komende jaren toch weer gaat uitglijken. De vraag over de accijnzen heb ik niet helemaal begrepen. Als de heer Omtzigt bedoelt dat ik bestaande verschillen tussen accijnstarieven langer moet laten voortbestaan, lijkt mij dat niet zo'n goed idee. Maar misschien kan de heer Omtzigt heel concreet aangeven wat hij wil. Als we een VAO kunnen voorkomen, is me dat een lief ding waard. Ik ben in ieder geval bereid om hier heel constructief naar te kijken. Dat zeg ik de Kamer toe.

De heer **Omtzigt** (CDA): Is de staatssecretaris bereid om met de groen-gassector, die door de provincies en dergelijke zeer goed gestimuleerd is de afgelopen jaren, ook op vraag van de rijksoverheid, om tafel te gaan zitten om ervoor te zorgen dat er ook in de overgang van de accijnzen geen dingen gebeuren waardoor in een keer iedereen denkt: dat moeten we niet meer doen?

Staatssecretaris **Weekers**: Die vraag is helder. Dit kan ik toezeggen. Ik ga dat doen. Dat scheelt vanavond weer wat tijd, minimaal een minuut. De heer Omtzigt heeft nog gevraagd of ik echt geen mogelijkheden zie om de puur plantaardige olie te blijven stimuleren. In het verleden heeft vooral de heer Hofstra zich hier druk over gemaakt. Ik loop tegen Europese wetgeving op. Ik moet zeggen dat puur plantaardige olie leidt tot een beperkt milieuvoordeel tegen hoge kosten. We moeten ook in ogenschouw nemen dat er substitutie plaatsvindt van voedsel naar brandstof. De vraag is of dat gewenst is. Er zitten wat mij betreft grenzen aan. Die discussie zien we overigens in de hele wereld. Voedselprijzen stijgen, simpelweg omdat een belangrijk deel van het landbouwareaal inmiddels wordt gebruikt om van voedsel, mais bijvoorbeeld, brandstof te maken. Nederland heeft ervoor gekozen om biobrandstoffen niet fiscaal te stimuleren, maar om oliemaatschappijen te verplichten, een deel van hun brandstof in de vorm van biobrandstof op de markt te brengen; de zogenaamde bijmengverplichting. Die gaat naar 10% bijmengen. Dat is de meest effectieve manier om ervoor te zorgen dat we een zeker aandeel biobrandstoffen hebben. Het is niet zinvol om aparte fiscale regelingen op te zetten. Er zijn enkele pilots uitgevoerd. Die waren in 2001. Het kenmerk van een pilot is dat die tijdelijk is. Het is nu 2011. Die pilots kunnen op basis van Europese regels niet worden verlengd. Daar heeft de Europese Commissie ons zeer indringend op aangesproken. Er is nog een aantal vragen gesteld over de geefwet. Het doet mij deugd dat de Kamer zo veel belangstelling heeft voor de geefwet. Die geefwet is in het regeer- en gedoogakkoord niet voorzien van extra geld. Dat zullen we ons moeten realiseren: er is geen extra geld voor vrijgemaakt. Sterker nog, als je louter naar de fiscale faciliteiten kijkt ten aanzien van het geven, staat in het regeerakkoord nog een budgettaire besparing van

40 mln. ingeboekt. Daarvan heb ik al eerder in de Eerste Kamer gezegd, met name in antwoord op vragen van de heer De Boer van de ChristenUnie, dat het niet mijn bedoeling is om die 40 mln. te bezuinigen op SBBI's of zo. Dat ga ik niet doen. Ik heb gezegd dat ik ga proberen om, als ik binnen de giftensfeer moet besparen, het oneigenlijk gebruik eruit te halen. Ik denk dat daarmee niemand het oneens kan zijn. Of ik die 40 mln. daarmee haal, is overigens nog maar zeer de vraag. Als de Kamer zegt dat ik extra middelen moet vinden, wil ik graag weten waar zij die extra middelen dan vandaan ziet komen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): De staatssecretaris zegt dat hij de 40 mln. wil ophalen door oneigenlijk gebruik tegen te gaan. Wat verstaat hij daaronder? Ik heb de brief gelezen. Wat er in de brief over de geefwet staat, is dat alleen de vrijstelling voor monumenten wordt aangepakt. Daar haalt hij nooit 40 mln. mee op. Nu spreekt hij over oneigenlijk gebruik. Kan hij dat nader definiëren?

Staatssecretaris **Weekers**: De 25 mln. vrijstelling voor monumenten die in de geefwetbrief staat, is niet bedoeld om de besparing van 40 mln. in te vullen. Die is bedoeld om een extra stimulans te creëren voor cultureel ondernemerschap. Dat is dus gewoon extra geld ten opzichte van het regeerakkoord. Ik moet mij de komende tijd nog met de collega's in het kabinet verstaan over de wijze waarop dit het beste kan worden ingezet. De voorstellen rondom de monumentenpanden zijn er niet om cultuurhistorisch erfgoed minder te bedienen. Het gaat om zaken die andere gebruikers van onroerend goed ook moeten betalen, zoals onroerende-zaakbelasting. Kortom: bepaalde kosten die iedere huiseigenaar heeft en die voor eigenaren van monumentenpanden nog eens extra fiscaal worden beloond. Die overvloedige franje wil ik eruit halen. Tegelijkertijd wil ik het overgrote deel van de monumentenpanden en de fiscale stimulering ervan, overeind houden. Het is namelijk heel erg belangrijk dat monumentale panden in Nederland er ook in de toekomst nog fraai bij staan.

Dan de 40 mln.; hoe zou je wat oneigenlijk gebruik eruit kunnen halen? Er bestaat een periodieke giftenaftrek voor verenigingen met meer dan 25 leden. Er wordt echter op geen enkele manier getoetst of die wel een algemeen belang dienen. Er zijn ook mensen die een keer per jaar pianoconcerten thuis geven met een etentje voor 26 mensen. Daarvoor wordt geld op tafel gelegd dat aftrek is in de sfeer van de periodieke giftenaftrek. Dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn geweest. Op die punten wil ik de zaak inperken om het geven aan charitatieve doelen en cultuur vol te kunnen houden en te blijven stimuleren.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Ik ben het ermee eens dat geen etentjes gefinancierd moeten worden, maar voor ons is wel erg van belang wat de staatssecretaris er precies onder verstaat. Wanneer krijgen we dat te weten?

Staatssecretaris **Weekers**: Dat komt u te weten in het Belastingplan. Dat is de wet waarin dit allemaal moet worden uitgewerkt.

De heer **Groot** (PvdA): De staatssecretaris heeft gezegd dat er geen extra middelen beschikbaar komen, sterker nog, dat er nog besparingen staan ingeboekt op het geven. Hoe moet ik dan de regel in de brief lezen over de geefwet? Daarin staat dat het kabinet naast de genoemde maatregelen beoogt om extra fiscale maatregelen in te zetten voor cultureel ondernemerschap. Ik begrijp nu dat dit soort middelen er dus niet gaan komen. Ik krijg graag uitleg hierover.

Staatssecretaris **Weekers**: Ik ben dan waarschijnlijk niet helder genoeg geweest. Er staat in de financiële paragraaf van het regeerakkoord een besparing ingeboekt van 40 mln. Daar staat bij dat de giftenaftrek – dat zijn de periodieke giften – alleen nog geldt voor ANBI's die aan de Belastingdienst doorgeven van wie ze welke gift hebben gekregen. Alleen dat is dan nog maar aftrekbaar. Daarvan heb ik in de Eerste Kamer al gezegd dat ik het niet op die wijze ga uitvoeren. Dit leidt volgens mij tot veel administratieve rompslomp en het zou ook het geven kunnen ontmoedigen. Ik ga voor die 40 mln. dus gewoon een andere oplossing zoeken. Allereerst door te proberen om mogelijk oneigenlijk gebruik uit de hele giftenregeling te halen. Daar kunnen we het snel over eens zijn. Het is mijn bedoeling om per saldo zeker niet te besparen.

Daar komt bovenop dat collega Zijlstra heeft gezegd dat in zijn culturele domein een fiscale regeling bestaat voor monumentenpanden waarin ook stukjes oneigenlijk gebruik zitten. Het gaat om ongeveer 25 mln. op een regeling van 75 mln. of 76 mln., zeg ik uit mijn hoofd. Als we met een stofkam door die regeling gaan, kunnen we het geld dat daarbij vrijkomt, inzetten voor cultureel ondernemerschap. Dat is dan een plus in het kader van de geefwet.

De culturele sector wordt gevraagd om wat meer de eigen broek op te houden. Dat betekent meer ondernemerschap tonen en meer eigen middelen aantrekken. Toen bedacht ik mij dat het dan niet zo kan zijn dat de Belastingdienst vervolgens zegt: u ontplooit commerciële activiteiten, we trekken de ANBI-status in. Dat zou bezopen zijn. Het beleid moet dus veranderd worden. We moeten zorgen dat het beleid dat collega Zijlstra afgelopen maandag met de Kamer heeft besproken, een-op-een strookt met het beleid dat ik in de fiscaliteit uitvoer. Ik ga dat regelen in het Belastingplan. Als ik nog wat extra's kan vinden om de culturele sector te bevorderen, zal ik dat niet nalaten. Die discussie ga ik in het notaoverleg over en de plenaire behandeling van het Belastingplan graag aan.

Dan bestaan er nog wat zorgen over de SBBI's, zoals de fanfares. De heer Omtzigt had het over een fluit en een viool. Ik mag, zeker in bepaalde tijden van het jaar, ook graag een schuifrompet horen! Er bestaat volgens mij een misverstand. Giften aan SBBI's die geen ANBI zijn, zijn niet aftrekbaar in de incidentele giftenaftrekregeling. Veel mensen denken dat ze wel aftrekbaar zijn, maar dat is niet het geval. Ze zijn alleen aftrekbaar in de periodieke giftenaftrekregeling. Daarvoor geldt dan dat het een vereniging van meer dan 25 mensen moet zijn. Zojuist heb ik gezegd dat daaronder ook wel wat rare dingen vallen, die ik niet gewent acht. Het moet gaan om datgene wat niet het particuliere maar echt het algemeen belang dient, of dat nu is in het buitenland, in de culturele sector in Nederland of in de buurthuizen of de fanfares op lokaal niveau. Nu heb ik begrepen dat het huidige criterium voor ANBI's van 90% algemeen belang als beklemmend wordt ervaren. Ik heb al gezegd dat ik dat in relatie tot het beleid van staatssecretaris Zijlstra ga bekijken. Ik heb ook de brieven gelezen van de musea en de sportsector. Ik zal zorgen dat daar in de zomer mee gesproken wordt; die ga ik erbij betrekken. Alle goede ideeën die ik krijg om het stelsel te verbeteren, om ervoor te zorgen dat juist giften in het kader van het algemeen belang gestimuleerd worden, wil ik faciliteren. Datgene waarbij vooral het eigenbelang centraal staat, moeten we er zo veel mogelijk uit zien te halen. Dan kom je in een grijs gebied. Dat is bijvoorbeeld de fanfare. Als een muziekgezelschap van 25 mensen alleen bij elkaar komt omdat ze alleen voor zichzelf muziek maken, zit daar geen algemeen belang aan vast. Als dat gezelschap vaak naar buiten toe optreedt, voor het algemeen publiek toegankelijk is en zorgt voor een belangrijk stuk cultuurbeleving in de stad waar iedereen van kan profiteren, moet dat betrokken worden bij dat algemene nut. Ik zit dus nog even met de afbakening: Sociaal Belang Behartigende Instellingen die wel in de sfeer van successie en erfrecht en in de sfeer van de periodieke

giftenaftrek bepaalde privileges hebben maar niet in de incidentele aftrek, en de ANBI's, die ook nog die incidentele aftrek hebben.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Ik wil eerst even wat zeggen over het woord «stimuleren». De staatssecretaris heeft het over prikkels en het stimuleren van de creatieve en de culturele sector. Ik zou eerder het woord «dwingen» gebruiken. Maar mijn vraag is de volgende. Zijlstra zegt: we gaan er zo voor zorgen dat mensen op eigen benen komen te staan. Deze staatssecretaris begint nu toe te zeggen daar ook werkelijk stappen voor te willen zeggen.

Staatssecretaris **Weekers**: Dat heb ik opgeschreven en dat heb ik zojuist gezegd. U hebt al meerdere keren kunnen lezen en horen dat ik die stappen ga zetten, en wel in het Belastingplan. Juist om ervoor te zorgen dat ik instellingen tegemoetkom die nu volledig afhankelijk zijn van subsidie en die vrezen hun ANBI-status kwijt te raken als ze via commerciële activiteiten voor een stuk de eigen broek moeten ophouden. Ik ga dat allemaal goed uitwerken in het Belastingplan. Ik zal daar een aparte paragraaf van maken waar ik de kop «geefwet» boven zet, zodat u allen kunt zien welke faciliteiten ermee samenhangen. Ik denk dat dit ook aan de heer Omtzigt een handreiking is. Zou ik het namelijk in een apart wetsvoorstel doen, dan loop ik het risico dat ik eventuele verbeteringen van de faciliteiten voor het geven niet met ingang van 1 januari 2012 kan realiseren. Vandaar dat ik het in het Belastingplan opneem.

De **voorzitter**: Deze toezegging van de staatssecretaris nemen we mee. Er is dus nog ruim de tijd om hierover te discussiëren. Geeft deze opmerking nog aanleiding tot een vervolgvraag?

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Alleen de vraag of de staatssecretaris dan de premature besluiten over de schenking op termijn en de culturele investeringen wil heroverwegen.

Staatssecretaris **Weekers**: Daarmee doelt de heer Braakhuis erop dat bloot eigendom alvast wordt overgedragen aan bijvoorbeeld een museum, maar dat het vruchtgebruik nog even blijft bij degene die het uiteindelijk wil schenken?

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Ja, schenken op termijn.

Staatssecretaris **Weekers**: Dat heb ik gelezen in een van de brieven die de sector van musea aan de Kamer heeft gestuurd. Ik ga dat bekijken. Dat zeg ik toe. Voor het cultureel beleggen ga ik niet verder dan de toezegging die ik bij de behandeling van het Belastingplan heb gedaan. Destijds hebben we een compromis bereikt, op aandringen van de heer Slob van de ChristenUnie. Hij verdient daar alle credits voor. Er is gekozen voor een bepaald afbouwtraject. Ik heb gezegd dat ik de zaak wil monitoren. Via de route van cultureel beleggen worden nu ook gemeentelijke schouwburgen gefinancierd. Die kunnen ook gefinancierd worden met een lening bij de Bank Nederlandse Gemeenten. Daar hebben we deze fiscale faciliteit niet voor nodig. Mijn doel is om ervoor te zorgen dat we het instrumentarium de komende jaren veel beter richten op waar het echt nodig is. Als het geld nu ergens terecht komt waar het niet terecht moet komen, breng ik het naar waar het wel nodig is. Dat is mijn ambitie.

De heer **Omtzigt** (CDA): Er lag een duidelijke motie, Kamerbreed gesteund, die vroeg om te kijken naar de SBBI's. Ze komen in het hele stuk niet voor. Kijk naar de revolving fund; niet gezien. Is de staatssecretaris bereid om bij het Belastingplan een uitgebreide brief te voegen waarin hij aangeeft hoe die punten wel meegenomen worden? Het gaat

niet alleen om belastingaftrek. Het gaat om het hele mogelijk maken van verenigingen, mensen die iets samen doen. We kunnen heel interessante discussies houden over fanfares. Ik ken zelfs burens die denken dat fanfares een negatief algemeen nut hebben! Ik kan daar een echt mooi discours over houden. Het gaat de CDA-fractie erom dat die belangrijke sector van vrijwilligerswerk en verenigingen niets te maken hoeft te hebben met de Belastingdienst als dat niet nodig is. Er moet een visie op komen. Die mis ik nu.

Staatssecretaris **Weekers**: Ik wijs erop dat de brief over de geefwet door drie staatssecretarissen is ondertekend, als eerste door collega Teeven. Het convenant is gesloten door de premier. Ik heb dat convenant niet gesloten. Wat ik kan toezeggen, is datgene wat ik in de fiscaliteit kan regelen. Ik kan toezeggen dat de Belastingdienst op een bepaalde manier met bepaalde zaken omgaat. Als u daar breder op wilt terugkomen, kan dat, maar niet alleen met mij. Dan moet u ook de collega's in het kabinet uitnodigen die meer over vrijwilligers gaan. Ik kan me voorstellen dat u mevrouw Veldhuijzen van Zanten er ook bij vraagt. Als de heer Omtzigt zegt dat in deze brief niets staat over de SBBI's, terwijl hij daar wel om heeft gevraagd, zeg ik hem toe dat ik daar uitvoerig op terug zal komen in het Belastingplan onder de kop «geefwet», want de heer Omtzigt heeft een punt. Hij heeft dat genoemd in zijn motie. Ik moet er dus op terugkomen.

De **voorzitter**: Ik vraag de staatssecretaris om de beantwoording af te ronden.

Staatssecretaris **Weekers**: De heer Omtzigt heeft ook nog een vraag gesteld over het revolving fund. Een staatssecretaris van Financiën kan geen revolving fund inrichten. Ik heb daar de middelen niet voor. Als een revolving fund moet worden ingericht, moet de collega van OCW dat doen. Ik weet dat er revolving funds bestaan voor bijvoorbeeld historisch erfgoed. Er is zelfs gesproken over de vraag of je daarin ook mobiel historisch erfgoed moet onderbrengen. Ik geloof dat OCW daar niet voor heeft gekozen. Ik vraag de Kamer om de dingen die zij heel concreet wil regelen maar die echt in de portefeuille van mijn collega's zitten, aan hen voor te leggen. Ik kan daarover met u allen van gedachten wisselen en uw wensen doorgeven aan de collega's, maar ik kan het niet regelen. Ik denk dat ik voldoende over de geefwet heb gezegd. Ik ben ervan overtuigd dat we er bij de behandeling van het Belastingplan in volle omvang op terugkomen.

Mevrouw Schouten suggereert om de kleinschaligheidsinvesteringsaftrek af te schaffen en de willekeurige afschrijving structureel te maken. Ik kan daar de budgettaire implicaties niet van overzien, maar ik zeg graag toe dat ik deze suggestie bekijk. Het past namelijk precies in mijn fiscale agenda. Als de Kamer meer van dit soort suggesties heeft en die in een motie neerlegt, voel ik mij daar nog eens krachtiger toe aangezet. Een regeling afschaffen is uitermate moeilijk. Als de Kamer in meerderheid zegt dat ik een regeling kan afschaffen om een wat algemener regeling te verruimen, voel ik mij zeer gesteund en ga ik daar graag mee aan de slag. Ik zie dat er op het gebied van vrijstellingen en natuurschoon ook veel versnipperd is geregeld. Ik kan niet toezeggen dat ik daar in het komende Belastingplan op terugkom, want dat is erg snel. Ik kan wel toezeggen dat ik er serieus naar wil kijken, want de gedachte an sich spreekt mij aan. De heer Groot heeft gevraagd of ik de giften van het bedrijfsleven forfaitair kan ophogen om het daarmee echt uit te dagen tot geven. Ik vind die suggestie constructief. Ik zal haar serieus bekijken. Ik weet niet wat de kosten zijn, maar als we daarmee de geefcultuur kunnen stimuleren, doe ik dat graag.

De heer Bashir heeft gevraagd naar de evaluatie van de giftenaftrek. Die is anderhalf jaar geleden door mijn ambtsvoorganger naar de Kamer gestuurd. De conclusie daarvan was dat niet gesteld kan worden dat de giftenaftrek bijdraagt aan meer geven. De Kamer wil de giftenaftrek meer toespitsen, zodat die daar wel toe uitdaagt. Daar ga ik mee aan de slag. Ik denk dat het weinig zinvol is om met de Kamer verder te praten over een evaluatie die al een paar jaar oud is en waarvan zij zelf de conclusies niet deelt. Laten we die evaluatie en de vragen die er ooit over zijn gesteld, maar achterwege laten en met een blik naar de toekomst kijken hoe we de zaak kunnen verbeteren.

Over de bijplusregeling vroeg de heer Harbers «nu niet of nooit niet?». Dat is een heel andere benadering om de geefcultuur te stimuleren. De Britse regering doet dat. Zij heeft geen fiscale aftrek, maar als mensen geven aan bepaalde instellingen, plust zij er nog wat bij. Het kabinet heeft daar niet voor gekozen. Dat zou leiden tot behoorlijk veel administratie en het zou heel wat jaren kosten om dit ook daadwerkelijk te realiseren. Ik denk dat het beter is dat we de bestaande faciliteiten veel beter gaan richten. Daar bereiken we sneller resultaat mee.

De heer **Harbers** (VVD): De staatssecretaris geeft de reactie die ook al in de brief stond over de geefwet. Ik begrijp dat allemaal. Ik beoog echt niet om het op korte termijn allemaal overhoop te halen. Maar er staat ook een heel intrigerende zin bij, namelijk dat de bijplusregeling elders tot een veel grotere giftbereidheid leidt. Ik denk dat het in dat licht goed is als het kabinet zich wat meer verdiept in de vraag of je op langere termijn niet op een bijplusregeling over moet gaan.

Staatssecretaris **Weekers**: Het kabinet heeft dit overwogen. Ik sta er volstrekt neutraal in. Bij mij bestaat die bereidheid, maar dan zal de Kamer het kabinet daartoe moeten uitnodigen, omdat het kabinet uiteindelijk heeft besloten om die route niet te bewandelen. Ik heb de indruk dat met name de culturele sector daar nog niet echt voor voelt. Collega Zijlstra is niet erg enthousiast over de Britse regeling, kan ik melden.

De heren Omtzigt en Koolmees hebben vragen gesteld over de overnameholding. De heer Omtzigt is even weggelopen. Dan moet hij het verslag maar even nalezen om te zien wat ik daarover heb gezegd. De heer Koolmees steunt de benadering, maar vraagt om te kijken naar de proportionaliteit. Ik zal dat zeker doen, zeker ook in relatie tot de aanpak van de excessen van deelnemersrenteaf trek; het Bosalgat. Ik heb niet voor niets om een opinie gevraagd van de taskforce. Die opinie hebben we inmiddels. We zullen de komende weken en maanden goed moet bekijken wat een afgewogen pakket is. De heer Koolmees en ik denken er exact hetzelfde over: perverse fiscale prikkels moet je uit het systeem halen. Tegelijkertijd moet je ervoor zorgen dat het vestigingsklimaat hier uitermate goed is en blijft. Daar zul je een goede afweging in moeten maken. Als KPMG zegt dat bepaalde maatregelen, zoals de overnameholding, 800 mln. opbrengen, terwijl Financiën denkt dat het maar 150 mln. is, kan de heer Koolmees, zeker met zijn verleden, zich voorstellen dat ik uitermate geïnteresseerd ben in de onderbouwing van KPMG, want als het 800 mln. oplevert en nog steeds proportioneel is ... Voorzitter, volgens mij heb ik hiermee alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Zijn er nog vragen blijven liggen?

De heer **Bashir** (SP): Ik had gevraagd naar de verlaging van de winstbelasting. Ik heb ook nog een aantal vragen over de geefwet. Doen wij nog een tweede termijn?

De **voorzitter**: Wij doen zeker geen tweede termijn. Daar is geen tijd meer voor.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb gezegd dat er geen toezicht is en dat er afspraken waren over de maximumsalarissen bij de ANBI's.

Staatssecretaris **Weekers**: Ik dacht dat ik al vrij uitvoerig op de geefwet en het toezicht was ingegaan. Ik ben ingegaan op de evaluatie van de bestaande giftenregelingen. Er is sprake van een wirwar van keurmerken en gedragscodes. Volgens mij heeft de heer Bashir dat ook gezegd. Ik heb met collega Teeven gesproken. Die gaat over het instituut Samenwerkende Brancheorganisaties Filantropie. Als we een instituut hebben dat keurmerken afgeeft voor fondsverwervende instellingen, filantropie, algemeen nut et cetera, moet dat idealiter sporen met de beoordeling van de Belastingdienst. Daar moeten geen doublures in zitten. Als de ene door de overheid erkende instelling zegt: «dit is goed in het kader van het algemeen nut», moet het goed zijn. We moeten ervoor zorgen dat het goed op elkaar wordt afgestemd. Ik ben daar met collega Teeven mee bezig. Dat zal volgend jaar nog niet geregeld zijn. We gaan er uiteindelijk wel aan werken. Er zijn nog meer vragen gesteld hierover. Ik ga er in het Belastingplan echt heel uitvoerig op in. De discussie aan de hand van de details kunnen we te zijner tijd voeren.

Dan de winstbelasting; het is niet zo dat dit kabinet cadeautjes uitdeelt aan het bedrijfsleven. We kunnen ons dat simpelweg niet permitteren. We geven een klein stukje verlaging van de winstbelasting. Die wordt uiteindelijk volledig opgehoest door het bedrijfsleven zelf. In het regeerakkoord staat dat we de grondslag gaan verbreden. Daarmee kunnen we het tarief verlagen. Dat betekent dus geen netto lastenverlichting voor het bedrijfsleven. We kunnen niemand netto lastenverlichting geven. We moeten eerst het huishoudboekje op orde brengen. Daarna kunnen we pas praten over netto lastenverlichting.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil graag de onderbouwing van de redenatie dat het geen netto lastenverlichting is. De opbrengst van de renteaftrekmaatregel levert 165 mln. op en de andere structurele maatregelen die genomen worden, leveren nagenoeg niets op. De staatssecretaris heeft dat bevestigd in de beantwoording. Dan blijft er dus nog steeds een gat van 250 mln. Hoe gaat de staatssecretaris dat dichten?

Staatssecretaris **Weekers**: De twee maatregelen die concreet benoemd staan in de fiscale agenda, leveren 400 mln. op. Ik heb zojuist al tegen de heer Koolmees gezegd: als marktpartijen denken dat het meer oplevert, ben ik zeer geïnteresseerd in die berekeningen. De maatregelen leveren dus een kleine 400 mln. op. Dat dekt precies de kosten van 1% verlaging van het huidige hoge tarief in de vpb. Of ik daarnaast nog wat doe aan Bosal, hangt af van de vormgeving, waar we de komende maanden naar gaan kijken. De onderbouwing zal ik geven in het Belastingplan. De heer Bashir hoeft echt niet bang te zijn dat wij cadeautjes weggeven. Daar hebben we simpelweg het geld niet voor.

De **voorzitter**: We zijn gekomen aan het einde van dit AO. Het is tevens de laatste samenkomst geweest voor het zomerreces. Het is een veelbewogen financieel jaar geweest. Daar heeft deze commissie alles van gemerkt. Ik wens mijn collega's een heel rustig reces toe. Ik blijf bewondering hebben voor de inzet en de deskundigheid van de commissieleden. Vanavond is er nog een hele trits aan VAO's. Ik begrijp dat de leden naar aanleiding van dit AO een VAO willen. Zij moeten dan niet vergeten zich daarvoor in te schrijven.

Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording, de staf voor de aanwezigheid en de publieke tribune voor haar aandacht.