

Vergaderjaar 2015–2016

34 391

Wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001, de Wet op de loonbelasting 1964, de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en de Provinciewet (Wet uitwerking Autobrief II)

C

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR FINANCIEN¹

Vastgesteld 24 mei 2016

Het voorbereidend onderzoek heeft de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

1. Inleiding

De leden van de **CDA**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben nog een aantal vragen.

De leden van de **PVV**-fractie zijn verheugd dat nu ook de regering inziet dat subsidies alleen maar marktverstoring werken. Niettemin stellen zij, ter lering voor de toekomst, een analyse van het fiscale autobeleid van de afgelopen paar jaar zeer op prijs. In dit verband hebben de leden van de **PVV**-fractie de volgende vragen.

De leden van de **SP**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Het beoogt het stelsel van autobelastingen en vooral de duurzaamheidsprikkels robuust, effectief en meer kostenefficiënt te krijgen. De leden van de **SP**-fractie hebben nog een aantal vragen.

De leden van de fractie van de **PvdA** hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Graag maken zij gebruik van de gelegenheid de regering hierover enkele vragen te stellen.

De leden van de **GroenLinks**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben nog een aantal vragen.

¹ Samenstelling: Elzinga (SP), Ten Hoeve (OSF), Knip (VVD), Backer (D66), Ester (CU), De Grave (VVD), (voorzitter), Hoekstra (CDA), (vicevoorzitter), Postema (PvdA), Sent (PvdA), Van Strien (PVV), Vos (GL), Kok (PVV), Bruijn (VVD), Van Apeldoorn (SP), Dercksen (PVV), Van Kesteren (CDA), Knapen (CDA), Köhler (SP), Prast (D66), Van Rij (CDA), Rinnooy Kan (D66), Van Rooijen (50PLUS), Schalk (SGP), Teunissen (PvdD), Van de Ven (VVD) en Vreeman (PvdA).

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel betreffende de uitwerking van de maatregelen uit Autobrief II. Deze leden onderkennen dat de huidige autobelastingen hard toe zijn aan herziening aangezien de huidige vormgeving van de autogerelateerde belastingen niet robuust en niet toekomstvast is met onverantwoord hoge kosten c.q. gedeerde belastinginkomsten per vermeden ton CO₂. Zij maken graag gebruik van de mogelijkheid om enkele vragen aan de regering voor te leggen.

2. Doelstellingen

De leden van de **CDA**-fractie onderschrijven de drie doelstellingen van dit wetsontwerp:

- robuuster maken van de belastinginkomsten voor de auto;
- efficiënter sturen op klimaatwinst en intensiever sturen op luchtkwaliteit;
- vereenvoudigen van de autobelastingen.

Wel vragen de leden van de CDA-fractie zich in navolging van de Raad van State af of de voorstellen wel tot voldoende resultaten zullen leiden voor wat betreft de hierboven genoemde doelstellingen. Is een solide belastingopbrengst niet de belangrijkste doelstelling? Soms lijkt de regering hier op twee gedachten te hinken. De memorie van toelichting is overigens duidelijk. Primair staat de belastingopbrengst voorop. Die keuze betekent dat belastingerosie vanwege (vermeende) milieuwinst altijd secundair is. Kan de regering deze conclusie onderschrijven?

De leden van de CDA-fractie delen de zorg van de Raad van State dat de voorstellen toch niet wederom tot een te grote overstimulering van bepaalde auto's (elektrische en *Plug In Hybride Vehicles* (PHEV)) zullen leiden. Zo blijft de norm CO₂-uitstoot per gereden kilometer de komende drie jaar 2017–2020 een belangrijke norm, zowel voor wat betreft de tariefstructuur van de Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen (BPM) en de motorrijtuigenbelasting (MRB), maar ook voor de bijtelling privégebruik van de zakelijke auto in de inkomstenbelasting- en loonbelasting. Het huidige fiscale beleid ten aanzien van de auto heeft in de periode 2008–2013 tot erosie van belastinginkomsten geleid (€ 2 miljard minder) en een niet te rechtvaardigen discrepantie tussen de belastingvoordelen en de milieuwinst.² Voornoemde leden vragen of de regering deze zorg deelt?

De leden van de CDA-fractie zijn het met de regering eens dat de daling van de CO₂-uitstoot per gereden kilometer voornamelijk te danken is aan het Europese bronbeleid (scherpere normen die aan de auto-industrie zijn/worden opgelegd). De grenzen voor wat betreft de effectiviteit van de huidige fiscale stimulansen zijn overschreden. Het Nederlandse fiscale beleid van de laatste zeven jaar heeft tot negatieve gedragseffecten geleid waarbij de auto-industrie met name voor de Nederlandse markt bepaalde fiscaal gesubsidieerde schone auto's produceerde om vervolgens elders in de EU «vuilere» auto's te verkopen («waterbed-effect»). Daar komt bij dat veel PHEV's in de praktijk slechts (gemiddeld) 25% elektrisch rijden en voor de rest op benzine, hetgeen leidt tot een hogere CO₂-uitstoot per gereden kilometer, soms zelfs 200% meer.

In de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 5 april j.l. aan de Tweede Kamer³ schreef de Staatssecretaris dat er eind april meer bekend zou zijn over de nieuwe testmethode *Worldwide Harmonized Light*

² Zie rapporten OESO, Algemene Rekenkamer, het Planbureau voor de Leefomgeving en PRC/TNO.

³ Kamerstukken II, 2015–2016, 34 391, nr.15.

Vehicles Test Procedures (WLTP), zulks met name met het oog op de mogelijke hogere CO₂-uitstoot per auto en de consequenties daarvan voor de Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM). De leden van de CDA-fractie vragen of de regering de laatste inzichten kan delen. En kan de regering nog eens precies aangeven waarom zij denkt dat de WLTP tot aanzienlijk minder afwijkingen tussen de norm (test) en praktijk zal leiden dan thans het geval is bij de *New Driving European Cycle* (NEDC)?⁴

De leden van de **PVV**-fractie vragen of de regering een overzicht kan geven van netto CO₂-uitstoot per soort auto per jaar naar brandstof (diesel, benzine, gas, elektrisch). In alle gevallen uitgaande van een gemiddelde auto, qua gewicht en vermogen en een gelijk aantal km's. Het mooist zou zijn als inzicht gegeven kon worden in direct en indirect energieverbruik van de betreffende voertuigen. Maar, tenminste dient in de vergelijking meegenomen te worden dat elektrische auto's uitstoot veroorzaken bij elektriciteitscentrales en dat met transportverlies rekening moet worden gehouden.

Kan de regering aangeven hoeveel minder (of meer) CO₂ is uitgestoten door het gedifferentieerde belastingsysteem dat de afgelopen jaren is gehanteerd? Kan de regering aangeven hoeveel verminderde belastingopbrengst daar tegenover staat.

De leden van de **SP**-fractie geven aan dat vooral de prikkels voor het beperken van de CO₂-uitstoot efficiënter worden ingezet: om te komen tot hetzelfde resultaat worden minder kosten – in de vorm van een belastingvoordeel – gemaakt. Uiteindelijk leidt dat tot een zeer geringe extra uitstoot (1 procent) tegen veel lagere kosten. Die lagere kosten leiden echter niet tot meer opbrengsten voor de overheid die op een efficiëntere manier voor het klimaat kunnen worden ingezet. Deelt de regering de mening van de leden van de SP-fractie dat het hele pakket maatregelen dus geen klimaatwinst oplevert, maar in dit opzicht zelfs een heel klein beetje negatief uitpakt?

Voorts stellen de leden van de SP-fractie dat voor dieselloertuigen met een niet beperkte uitstoot van fijnstof (meer dan 5 mg/km) er een toeslag op de MRB komt van 15 procent. Dit leidt tot een verlaging van de uitstoot van fijnstof door personenauto's van 3 tot 5 procent. Deze leden geven aan dat de regering dit effect voldoende vindt. Zij vragen of de regering kan aangeven hoeveel het effect op de uitstoot zou zijn als deze toeslag twee of driemaal zo hoog is? Kan de regering deze cijfers ook geven voor bestelauto's?

De leden van de **PvdA**-fractie lezen dat voor de regering twee hoofdoelen centraal staan wat betreft fiscaal autobeleid: (1) stabiele inkomsten en verdedigbare en uitvoerbare autobelastingen en (2) wezenlijke ondersteuning van de doelen die zijn gesteld op het gebied van klimaatdoelen en luchtkwaliteit. Met betrekking tot beide doelen verwijzen deze leden graag naar het rapport «Kansrijk mobiliteitsbeleid» van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving.

Met betrekking tot het eerste hoofddoel staat in het rapport dat prijsmaatregelen effectief kunnen zijn om files te verminderen. De beide planbureaus pleiten voor een congestieheffing om files te verminderen: alleen heffing op drukke momenten op bepaalde wegen. Daarbij moet voor automobilisten wel helder zijn waar en wanneer de heffing geldt. Graag ontvangen de leden van de PvdA-fractie een reactie van de regering op deze aanbeveling.

⁴ Zie ook Kamerstukken II, 2015–2016, 34 391, nr. 4, p. 8.

Met betrekking tot het tweede hoofddoel constateert het rapport dat effectief Europees beleid nodig is om auto's zuiniger te maken en de CO₂-uitstoot te beperken. Echter, zo schrijven de beide planbureaus, Nederland kan zelf al op kortere termijn een extra bijdrage leveren door het beperken van de mobiliteit of het extra fiscaal stimuleren van zuinige en elektrische autos. Graag ontvangen de leden van de fractie van de PvdA een reactie van de regering op deze aanbeveling.

Meer in het algemeen vragen de leden van de PvdA-fractie graag aan de regering hoe het voorliggende wetsvoorstel moet worden beoordeeld in relatie tot milieudoelstellingen alsmede het stimuleren van gebruik van het openbaar vervoer. Voorts vernemen de aan het woord zijnde leden graag van de regering welke aanvullende initiatieven zij op deze terreinen mogen verwachten.

De leden van de **GroenLinks**-fractie stellen dat de regering aangeeft dat het primaire doel van autobelastingen de ondersteuning van overheidsuitgaven is. Tevens wil de regering dat met het fiscale autobeleid een wezenlijke ondersteuning wordt gerealiseerd voor de luchtkwaliteit – en klimaatdoelen, via proportionele en goed gerichte fiscale prikkels.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de regering kan aangeven tot welke toename van CO₂-uitstoot de maatregelen in deze wet leiden, in vergelijking met de huidige fiscale automaatregelen? Zij vragen of de regering wil aangeven waarom zij kiest voor een beleid wat tot meer CO₂-uitstoot leidt, terwijl zij zelf als een doelstelling van deze wet het behalen van klimaatdoelen noemt? Ook vragen zij of de regering kan toelichten hoe zij dit ziet in het licht van het Klimaatakkoord Parijs en het Urgenda-vonnis van de rechter?

Voornoemde leden stellen dat de regering van plan is om de afspraken in het Energieakkoord over energiebesparing zonodig via verplichte maatregelen te realiseren. Is de regering hiertoe ook bereid waar het gaat om terugdringing emissies CO₂ door het wegverkeer?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen voorts of de regering bereid is tussendoelen te formuleren, op weg naar het realiseren van uitsluitend emissievrije verkoop in 2025? Welke stappen voorziet de regering na 2020?

De leden van de **ChristenUnie**-fractie geven aan dat hoewel automobieliteit een niet-ETS sector is, het niet eenvoudig is gebleken om een effectief nationaal CO₂-beleid te voeren, in dit geval via de fiscaliteit. Evenals bij ETS-sectoren boeten nationale inspanningen in op effectiviteit door het waterbedeffect: hier de verkoop van relatief kleine, zuinige en gesubsidieerde auto's, elders de verkoop van grotere en minder zuinige modellen, waarmee met dank aan de Nederlandse fiscus autofabrikanten aan de Europese norm kunnen voldoen. Symbool hiervoor staan de veelal grote zware plug-in hybridevoertuigen die dankzij de fiscale stimulering in vergelijking met de rest van Europa als warme broodjes over de toonbank gingen. Daar staat tegenover dat er wel een laadpaleninfrastructuur is aangelegd die zijn gelijke in Europa niet kent, een infrastructuur die helpt om de doorbraak van volledig elektrische voertuigen verder gestalte te geven. Heeft de regering niet alleen de kosten, maar ook dit soort positieve effecten van het dure stimuleringsbeleid op het netvlies? Graag een reactie hierop.

Met dit wetsvoorstel verkleint de regering de nationale kop op het Europese bronbeleid. Aanscherping van dit bronbeleid krijgt prioriteit. Welke inspanningen verricht de regering om tot aanscherping van het

bronbeleid te komen, hoe succesvol zijn deze inspanningen tot op heden en welke acties hieromtrent worden concreet in deze periode van het Nederlandse EU-voorzitterschap ondernomen, zo vragen de leden van ChristenUnie-fractie. En zijn de afspraken voor verkeer en vervoer in het Energieakkoord – 25 megaton CO₂-eq in 2030 – met dit wetsvoorstel en zonder aanscherping van het Europese bronbeleid nog realiseerbaar?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij dat de milieufocus in de autobelastingen voortaan niet alleen op CO₂, maar ook op de luchtkwaliteit ligt. De in de Tweede Kamer aangenomen amendementen versterken deze beweging. Tegelijk vragen deze leden zich wel af of vanuit het grootstedelijke luchtkwaliteitsperspectief de kabinetsmaatregelen afdoende zijn. Wil de regering hier nader op ingaan? En kan de regering een inschatting geven van de gevolgen van het voorliggende wetsvoorstel voor de CO₂-uitstoot in de praktijk en van de gevolgen voor de luchtkwaliteit? In welke mate draagt dit wetsvoorstel bij aan meer emissievrije kilometers en minder oude dieselkilometers? Wat zijn hier de kwantitatieve doelstellingen?

3. Werkprogramma

De leden van de **CDA**-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de antwoorden op de vragen van de heer Omtzigt voor wat betreft de implementatie van de nieuwe testmethode (WLTP) in de BPM en de twee geschetste scenario's⁵. Wel vroegen de leden van de CDA-fractie zich af waarom de het door u aangekondigde dienovereenkomstige wetsvoorstel (voorzien voor eind 2016) niet op de lijst van de te verwachten wetsvoorstellen 2016 staat?⁶

4. Belastingerosie

Met instemming hebben de leden van de CDA-fractie kennisgenomen van de antwoorden van de Staatssecretaris op de vragen van de heer Omtzigt en Van Dijck om een herhaling van grondslagerosie te voorkomen. Met name de toezegging om al in het voorjaar van 2018 te monitoren hoe groot de eventuele belastingerosie zal zijn naar aanleiding van de verkopen van nul-emissie auto's in 2017. Zou de regering een beter inzicht kunnen geven op basis van de huidige cijfers (31 januari 2016; 91.340 PHEV's) welk deel puur elektrisch is en welk deel PHEV? Zouden er al extrapolaties gemaakt kunnen worden in de zin wat de belastingerosie zal zijn (minder belastingopbrengsten), wanneer het aantal PHEV's eind 2017 verdubbeld zal zijn tot 182.000 en welk deel toegerekend kan worden aan nul-emissie auto's?

5. Budgettair neutrale herziening

De fiscale vormgeving van de autobelastingen heeft als gevolg van gedragseffecten tot een budgettaire derving geleid van enkele miljarden euro's. Nu wordt een budgettair neutrale herziening van de autobelastingen voorgesteld. De leden van de **ChristenUnie**-fractie vragen of het kabinet heeft overwogen de autobelastingopbrengsten niet alleen robuuster te maken, maar ook hoger aangezien de opbrengsten nu lager liggen dan voorheen door het fiscale stimuleringsbeleid. En zo nee, waarom niet? Speelt hierin ook het feit mee dat de autobelastingen en brandstofaccijnzen de negatieve externe effecten van personenauto's en de uitgaven aan infrastructuur meer dan volledig compenseren, zo vragen deze leden. Gaat deze stelling over het volledig compenseren van de

⁵ Kamerstukken II, 2015–2016, 34 391, nr. 15, p. 3 en 4.

⁶ Kamerstukken II, 2015–2016, 34 391, p.4.

negatieve externe effecten overigens ook op voor bedrijfs- en vrachtwagens? En zo nee, wat zijn beleidsopties voor de regering om daar wat aan te doen? En welke opties hebben de voorkeur?

6. Hybridisering & elektrificering

De verdere aanscherping van het Europese bronbeleid van gemiddeld 130 g/km in 2015 naar 95g/km in 2021 zal naar alle waarschijnlijk tot een hoger aanbod van hybride en elektrische auto's aanleiding geven. De leden van de **CDA**-fractie vragen of de regering nog eens de niet-fiscale maatregelen kan samenvatten die de verdere hybridisering en elektrificering van het wagenpark zullen stimuleren? En hoe worden consumenten op een samenhangende wijze daarover geïnformeerd?

De leden van de **GroenLinks**-fractie geven aan dat de regering aangeeft dat haar eerdere doelstelling van minstens 200.000 elektrische voertuigen in Nederland in 2020 met deze Autobrief niet gehaald gaat worden, en het aantal zelfs lager zal worden dan met het huidige fiscale autobeleid, namelijk slechts 100.000 elektrische voertuigen in 2020, waar met het huidige beleid een aantal van 185.000 werd verwacht.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom de regering kiest voor het fiscaal aantrekkelijker maken van reguliere vervuilende voertuigen? Zij vragen of de regering het eens is met de leden van GroenLinks-fractie dat het goedkoper maken van vervuilende auto's, en het duurder maken van elektrisch en hybride, tot benadeling van schonere vervoersmiddelen ten opzichte van vervuilende vervoersmiddelen leidt? Kan de regering toelichten waarom zij daarvoor kiest, en hoe dit zich verhoudt tot haar luchtkwaliteit- en klimaatdoelen?

Voorts vragen de leden van de GroenLinks-fractie waarom de regering niet bereid is om voor plug-in hybrides, als second-best in een overgangsperiode naar volledig elektrisch vervoer, de MRB minder te verhogen dan zij nu van plan is, en bijvoorbeeld een kwarttarief MRB voor PHEV's te hanteren in de jaren 2017 en 2018? Wil de regering toelichten hoe zij het risico ziet dat milieuwinst die geboekt is met plug-in-hybrides, snel zal verdampen door het verhogen van de MRB?

Waarom is de regering niet bereid een effectievere fiscale prikkel in te voeren gericht op het versneld uitfasen van oude vervuilende dieselbestelauto's, en wil de regering niet verder gaan dan het verhogen van de toeslag met 15%, vragen voornoemde leden.

De leden van de GroenLinks-fractie stellen dat landen als Noorwegen, Frankrijk en Engeland, en ook diverse gemeenten kiezen voor een aanschafpremie voor volledige elektrische auto's. Is de regering daartoe bereid? Zo nee, waarom niet?

7. Moties Neppérus, Schouten/Groot en Jan Vos

De leden van de **CDA**-fractie vragen zich af of de regering kan aangeven hoe de regering de moties Neppérus⁷ en Schouten/Groot⁸ gaan uitvoeren? Zal één en ander al in het Belastingplan 2017 worden opgenomen, hoewel er in beide gevallen sprake is van de invoering van de dieseltoeslag voor de MRB (zowel bij dieselpersonenauto's als dieselbestelauto's zonder af-fabriek roetkap) in 2019? Kan de regering in het antwoord tevens een tijdschema meenemen waarin uitvoeringstech-

⁷ Kamerstukken II, 2015–2016, 34 391, nr. 24.

⁸ Kamerstukken II, 2015–2016, 34 391, nr. 29.

nische punten zijn verwerkt, zoals het tijdig beschikbaar zijn van de fijnstofuitstootgegevens van dit type auto door de RDW?⁹

De leden van de **ChristenUnie**-fractie stellen de vraag op welke wijze de regering de door de Tweede Kamer aangenomen motie Schouten/Groot over een opkoopregeling voor oude dieselbestelauto's uitvoert? Hoe gaat de bedoelde opkoopregeling eruit zien en vanaf wanneer wordt deze van kracht?

De leden van de **GroenLinks**-fractie vragen hoe de regering denkt met deze wet Autobrief de in de Tweede Kamer aangenomen motie Jan Vos c.s.¹⁰ uit te voeren, die uitspreekt dat er in 2025 alleen nog emissievrije voertuigen verkocht mogen worden? En hoe verhoudt zich deze wet Autobrief tot de afspraken in het Energieakkoord over verminderen van emissies en emissievrij verkeer en vervoer? De leden van GroenLinks concluderen dat de regering de elektrificatie van het wegvervoer met deze wet Autobrief op een lager pitje zet. Is deze constatering juist? Graag een reactie.

8. BPM

Een van de redenen om de BPM geleidelijk te verlagen is om het gebruik tegen te gaan om auto's in Nederland parallel in te voeren met een lagere BPM-grondslag. Volgens de memorie van toelichting – pagina 7 – gaat het om 150.000 op 400.000 nieuw verkochte auto's. De regering is nogal voorzichtig in de voorspelling of de verlaging daadwerkelijk zal leiden tot een vermindering van deze praktijken (zie pagina 11 advies Raad van State en nader rapport). Graag zien de leden van de **CDA**-fractie aan de hand van een aantal concrete voorbeelden toegelicht waar het omslagpunt voor dit soort oneigenlijke praktijken van belastingvermindering ligt?

9. Trekvermogen caravan

De leden van de **PVV**-fractie constateren dat de toename aan Islamitische terreuraanslagen in de gehele wereld de Nederlandse vakantieganger er weer toe brengt meer met zijn caravan op vakantie te gaan. Kan de regering een schatting geven van het moment waarop een elektrische auto (die nog steeds de voorkeur van het kabinet lijkt te hebben) een caravan kan trekken en dat met een actieradius van pak weg 500 km.

10. Bijtellingen

De leden van de **SP**-fractie stellen dat de bijtelling in de loon- en inkomstenbelasting (bijtelling LB/IB) voor alle auto's, behalve zogenoemde nul-emissieauto's, 22 procent wordt. Voor de meer vervuilende auto's betekent dit een verlaging van 25 naar 22 procent. De regering geeft aan dat de bijtelling een waardering is van het genoten voordeel van het voor privégebruik ter beschikking hebben van een auto van de zaak. En dat de verlaging naar 22 procent is gebaseerd op objectieve factoren, zoals gedaald brandstofverbruik en beperkende voorwaarden voor privégebruik. Maar de regering stelt ook dat er in de objectieve berekening marges zijn¹¹. Voornoemde leden vragen of de regering kan aangeven hoe groot deze marges zijn?

⁹ Zie ook Kamerstukken II, 2015–2016, 34 391, nr. 4, p. 11.

¹⁰ Kamerstukken II, 2015–2016, 30 196, nr. 449.

¹¹ Kamerstukken II, 2015–2016, 34 391, nr.7.

De kosten van vrijstellingen van bijtellingen lopen flink op en zijn in de ogen van de leden van **GroenLinks**-fractie moeilijk controleerbaar. Hoe kijkt de regering daar tegenaan? Wat zijn de gevolgen voor de begroting, wanneer dit leidt tot lagere belastinginkomsten dan begroot? Graag een reactie van de regering.

11. Markteffecten

De leden van de **ChristenUnie**-fractie zijn benieuwd naar de markteffecten van het wetsvoorstel. Met het fiscale autobeleid heeft de regering de afgelopen jaren een aanzienlijk effect gehad op de verkoop van auto's. Volgens sommigen was er sprake van een marktverstoring effect. Deelt de regering deze observatie? En zo ja, hoe weegt het dit effect? Welke effecten zal het voorliggende wetsvoorstel hebben op de personenauto-markt volgens de regering?

12. Lange termijn

In het voorliggende wetsvoorstel wordt aan de nodige fiscale knoppen gedraaid voor de periode 2017–2020. De regering stelt dat met de voorgestelde maatregelen het autobelastingstelsel klaar is voor een verdere doorbraak van ultrazuinige voertuigen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering deze stelling te onderbouwen. Tevens zijn zij benieuwd naar het lange termijnperspectief van de regering als het gaat over de autobelastingen. Wat is de stip op de horizon en welke fiscale stappen moeten dit perspectief naderbij brengen? Is hierover overleg met de autobranche en andere stakeholders? Is de milieubeweging hierin betrokken?

De leden van de vaste commissie voor Financiën zien de reactie van de regering – bij voorkeur binnen vier weken – met belangstelling tegemoet.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
De Grave

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Van Dooren