

Voorzitter

samenleving. Uiteraard denken wij vandaag in de eerste plaats aan zijn kinderen, kleinkinderen en overige nabestaanden. Ik wens hun toe dat de vele en dierbare herinneringen aan een bijzonder mens en aan een welbesteed leven troost bieden en kracht geven bij de verwerking van dit grote verlies.

(De aanwezigen nemen enkele ogenblikken stilte in acht.)

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is **het mondelinge vrageuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Omtzigt aan de staatssecretaris van Financiën over **het artikel "Schone auto's duurder, vieze slurpers goedkoper"**.

De **voorzitter**: Ik vraag aan u allen begrip voor het feit dat wij een wat korter vrageuur zullen hebben. Ik doe geen enkel voorstel in die richting, maar ik vraag van u zelf de medewerking om het zo kort mogelijk te houden qua vragen en antwoorden.

□

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Het blijft ingewikkeld om tot de orde van de dag over te gaan na de herdenking van de dood van twee militairen.

De vergroening van de auto's krijgt vorm bij dit kabinetsbeleid. In tegenstelling tot alle verwachtingen van een paar jaar geleden van bepaalde kanten van deze Kamer, leidt het tarief van 14% op zuinige leaseauto's tot een "boom" van bepaalde autosoorten die hybride rijden, Toyota Priussen bijvoorbeeld. Auto's die zuinig zijn en een lage CO₂-uitstoot hebben, dalen in prijs, en auto's met een hoge CO₂-uitstoot stijgen in prijs. Autofabrikanten adverteren nu met de CO₂-uitstoot en met de milieueffecten. Wat een verandering in vergelijking met een aantal jaren geleden! Milieumaatregelen in de automobiliteit sorteren effect en de uitstoot van CO₂ door de autosector daalt jaar op jaar op jaar.

Wie schetst dan ook onze verbazing dat een landelijke krant vandaag kopt: "Schone auto duurder dan vieze slurper" en "Koper slurper is het beste af". In het krantenartikeltje wordt de indruk gewekt dat je minder belasting betaalt in een Ferrari California, een Porsche 911 of een Hummer dan wanneer je in een Fiat Panda rondreist. Dat kan om meerdere redenen toch niet de bedoeling zijn, staatssecretaris: dat u voor elke kilometer die u rijdt met een Ferrari minder belasting zou betalen of relatief minder belasting zou gaan betalen dan wanneer u in een kleine Fiat Panda rijdt. Graag de bevestiging dat u ervoor zult zorgen dat die Ferrari fors duurder blijft dan die Fiat Panda.

Het CDA is helder geweest in de debatten over de kilometerheffing. Wij vinden dat de kilometerheffing voor de burger lastenneutraal moet zijn. Hij moet hetzelfde blijven betalen, of wij nu op de ene manier of op de andere manier belasting gaan heffen. En het moet milieuwinst opleveren. Wij hebben een probleem met CO₂-uitstoot in deze wereld. Wij moeten ervoor zorgen dat dit minder wordt. Zorgt u ervoor dat die milieuwinst gehaald wordt. Daarbij moet er overleg zijn met de sector.

Daarom de vragen: hoe zit het met de lastenneutraliteit en de milieueffecten en de rapporten die wij daarover van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving krijgen?

□

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Dank allereerst voor het compliment voor het succes van het fiscale autobeleid van dit kabinet. Ik zeg er wel bij: het ging niet zonder slag of stoot, want de autobranche is daar van het begin af aan sterk tegen geweest. Ik heb moeten aantonen dat de 14% bijtelling wel degelijk zou leiden tot de verkoop in het zakelijk segment van hybride auto's. Men heeft toen voorspeld dat dit eigenlijk niet het geval zou zijn. Wij weten inmiddels inderdaad veel beter. Dat geldt ook voor de slurptaks. De invoering daarvan heeft er wel degelijk toe geleid dat zuinige auto's minder werden belast en onzuinige auto's zwaarder worden belast.

Dat blijft inderdaad, kan ik tegen de heer Omtzigt zeggen, absoluut het geval. Er zal juist bij CO₂-belasting altijd meer belasting drukken op een Ferrari, althans de Ferrari uit dit voorbeeld. Die auto ziet er prachtig uit, hoor, maar dat is nu een V8. Als Ferrari een elektrische auto zou uitbrengen, of een heel zuinige auto, zou het anders zijn, maar als Ferrari een minder zuinige auto heeft dan een Fiat Panda, zal er natuurlijk altijd meer absolute belasting drukken op die onzuinige auto dan op een zuinige auto. Dat blijft ook absoluut de lijn.

Het is ook zo dat met steun van de autobranche de bpm wordt afgebouwd vanwege de invoering van de kilometerheffing. In het krantenartikel staat het voorbeeld van de Maybach Landaulet en de Ferrari California, twee uit het hart gegrepen auto's, die misschien bij veel mensen van ons in de garage zullen staan. Meer dan € 700.000 dacht ik dat de Maybach Landaulet ... Wij hebben in de RDW-gegevens tot eind 2008 niet kunnen opsporen dat die was verkocht, maar het zal toch een representatief voorbeeld zijn van de autobranche. Die zou € 90.000 goedkoper worden. Voorzitter. Bij het omzetten naar de kilometerprijs, gaat de hele bpm er af en dan is het verschil nog veel groter. De lijn is heel erg duidelijk: zuinige auto's worden in het algemeen goedkoper en onzuinige auto's duurder.

Een ander voorbeeld dat ons enigszins op het verkeerde been heeft gezet ...

De **voorzitter**: Staatssecretaris, ik verzoek u om beknopt te antwoorden, gericht op de vragen van de vragensteller.

Staatssecretaris **De Jager**: Een ander voorbeeld dat ons wellicht zand in de ogen kan strooien, is dat van de dieselauto's. Op verzoek van de autobranche hebben wij de ombouw over vier jaar uitgesmeerd en nu wordt een voorbeeld gegeven van de situatie na één jaar ombouw. Dat mag niet. Je moet kijken naar de gehele ombouw en dan is het effect heel gunstig, zoals wij ook voorspellen. Ik zeg erbij dat wij er natuurlijk altijd verstandig aan doen om naar de effecten te kijken. Ik zal met name goed naar de effecten van de dieseltolslag kijken.

Tot slot de vraag naar de lastenneutraliteit en de onderzoeksrapporten. Ik bevestig nogmaals in de Kamer dat deze operatie inderdaad voor de automobilist in het algemeen lastenneutraal zal verlopen. De koper van een

De Jager

onzuinige auto zal meer gaan betalen en de koper van een zuinige auto minder. Gemiddeld verloopt de operatie lastenneutraal. Het Planbureau voor de leefomgeving is bezig om de milieueffecten te berekenen. Op basis van de CE-rapportage gaan wij er voorlopig van uit dat de effecten op het milieu heel positief zijn. CE heeft dit in zijn rapport aangetoond, maar het Centraal Planbureau zal daar nog een audit op uitvoeren, die naar verwachting eind september klaar is. Ik zal de Kamer zo snel mogelijk de resultaten daarvan laten toesturen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor zijn opmerking dat hij strikt vasthoudt aan de lastenneutraliteit. Dat blijft voor ons belangrijk. De burger mag niet meer gaan betalen, of er nu op de ene of de andere manier belasting op auto's wordt geheven.

Wij willen graag zo snel mogelijk die rapporten ontvangen. Ze zijn ons met Prinsjesdag toegezegd. Wij zien nu elke dag een andere berekening in de krant. Laat het onderzoek in elk geval onafhankelijk zijn en zorg ervoor dat wij tijdig over de goede cijfers beschikken.

De staatssecretaris heeft iets gezegd over de dieseltoeslag. Kennelijk gaat hij daar verandering in aanbrengen. Wanneer kan de Kamer daar meer over tegemoet zien? Gaat die dieseltoeslag er af of wordt zij aangepast?

Wij hoeven niet alles te weten over niet-verkochte auto's, maar laat de staatssecretaris zich in zijn voorbeelden richten op de veelverkochte auto's. Dan krijgen wij een realistisch beeld van wat er met de automobilititeit gebeurt.

De **voorzitter**: Ik heb liever zo min mogelijk voorbeelden.

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter, mede gelet op uw laatste opmerking zeg ik de heer Omtzigt toe dat de Kamer die voorbeelden voor de behandeling van het Belastingplan 2010 krijgt. Dan zal blijken dat van de doorsnee auto's die worden verkocht, de zuinige types na de ombouw goedkoper worden en de onzuinige types duurder. Ik zal daarvan een aantal voorbeelden geven.

Ik zeg toe dat ik die rapporten zo snel mogelijk naar de Kamer zal laten sturen. Er moet natuurlijk een goede audit plaatsvinden en daarom zijn er grenzen aan de mogelijkheden om de zaak te versnellen. Als de rapporten klaar zijn, zullen ze naar de Kamer worden toegestuurd. Dit is wel na Prinsjesdag.

De dieseltoeslag is nodig om de verhouding tussen diesel- en benzine-auto's niet te verstoren. Ook vanwege de lagere accijnsdruk op diesel is die toeslag belangrijk. Ik heb echter ook aangegeven dat ik, wanneer daar verstorende effecten van uitgaan, bereid ben om tot aanpassingen over te gaan. Dit zullen overigens effecten in de marge zijn. Ik zal de Kamer dit in ieder geval voor de wetgevingsoverleggen over het Belastingplan 2010 laten weten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Dit is interessant. Volgens mij ontstaat deze commotie omdat het kabinet waar deze staatssecretaris deel van uitmaakt, heeft besloten om de aanschafbelasting op auto's, de bmp, stapsgewijs af te schaffen. Daar komt dan een slurptaks naast. Volgens mij klopt het voorbeeld van de Ferrari California, die zeer modale auto, gewoon. In 2009 betaal je daar een kleine 2,5 ton voor – dat bedrag hebben wij allemaal zo op zak – en in 2010 betaal je daar

een slordige € 236.000 voor; het voorbeeld uit de krant. Dus degene die zin heeft in de Ferrari moet een jaartje wachten en krijgt van dit kabinet € 14.000 cadeau. Kan de staatssecretaris mij uitleggen wat dat nou te maken heeft met milieubeleid?

Staatssecretaris **De Jager**: De heer Vendrik vraagt naar de gevolgen van het afbouwen van de bpm. Inderdaad: hierdoor zal in dit voorbeeld een bpm van € 59.000 verdwijnen, maar die zal worden omgebouwd in een kilometerbeprijzing. Overigens heeft het verdwijnen van die bpm de brede steun vanuit de autobranche. Uiteindelijk gaat het er dan om dat men per kilometer betaalt in plaats van een vast bedrag per auto. Het is uiteindelijk een eerlijker systeem om een belasting te hebben op basis van de waarde, de btw van 19%, met daarnaast in eerste instantie nog een bpm op basis van CO₂-uitstoot en daarna een kilometerbeprijzing die in de plaats komt van de bpm.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik las dat er een bonus komt in het najaar. Hoe hoog die bonus wordt, is nog onbekend. Is het zo dat er een bonus komt? Is die bonus ook al opgenomen in de begroting die wij volgende week hier met elkaar bespreken? Hoe groot is het bedrag dat daarvoor is ingeboekt?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik kan natuurlijk nog niet op het Belastingplan 2010 vooruitlopen dat aanstaande dinsdag wordt gepresenteerd. Ik kan wel zeggen dat er reeds een bonus opgenomen was in het Belastingplan 2009. Wij zullen bezien in hoeverre het nodig is om het eerste jaar, of misschien de eerste twee jaar, nog een soort van bonus ook te hebben om de ombouw van die bpm zo te laten plaatsvinden dat er geen al te gekke effecten ontstaan bij met name de wat kleinere auto's. Laten wij het erop houden dat ik daar de komende weken op terugkom.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ook door het CDA is kennelijk het overleg over het Belastingplan al begonnen. Maar zo kijkend in die krant van vanochtend heb ik toch twee vragen voor de staatssecretaris. Ten eerste: kloppen die voorbeelden nu zoals ze daar allemaal beschreven staan? Ten tweede: als dat zo is, hoe gaat dat dan per jaar? Er is natuurlijk een opbouwtermijn van al die heffingen. Hoe zijn van jaar tot jaar de effecten? Wat gaat er nou precies met de dieselauto gebeuren? Tot slot: wanneer krijgen wij dat allemaal op papier?

Staatssecretaris **De Jager**: Dat zijn veel vragen. Kloppen al die voorbeelden? Nee, dat is niet het geval voor zover wij kunnen zien. Die voorbeelden gaan ervan uit dat die labels zoals wij ze dit jaar hadden, volgend jaar blijven voortbestaan. Inmiddels zijn wij nu al twee jaar aan het bevriezen, terwijl normaal de labels altijd per jaar werden aangepast. Als je niet oppast, heb je straks alleen nog maar a- en b-labels. Daar kun je natuurlijk als autobranche niet van uitgaan. Je kunt niet zeggen dat een Fiat Panda die nu onder het b-label valt met 133 gram CO₂-uitstoot, volgend jaar nog steeds in het b-label zit als die CO₂-ombouw niet plaatsvindt. Dan zouden wij toch echt die labels weer moeten herijken en dan zouden dat soort auto's onder een veel ongunstiger label komen te vallen. Dat geldt naar alle waarschijnlijkheid ook voor de dieselveerbeelden.

De Jager

Het antwoord is dus: ofwel de voorbeelden kloppen niet ofwel ze zetten ons op het verkeerde been. Ik zal het maar even netjes formuleren om het woord "misleiding" te voorkomen. Wat er met dieselauto's gebeurt, kan ik de Kamer veel uitgebreider, in detail, laten zien. Onze bedoeling is niet om het macro-evenwicht tussen de benzine-auto en de dieselauto te verstoren. Dat suggereert het beeld dat hier naar voren komt. Onze bedoeling is wel om de dieselauto niet extreem te bevoordelen ten opzichte van de benzine-auto door alleen te kijken naar de CO₂-uitstoot omdat een dieselauto ook nog bijvoorbeeld NO_x-uitstoot en een aantal dieselauto's meer roetmissie hebben.

Vragen van het lid Jansen aan de minister voor Wonen, Wijken en Integratie en de staatssecretaris van Financiën over **het artikel "Fiscus matst zorgcorporatie"**.

De **voorzitter**: Ik doe wederom een beroep op de leden om hun vragen kort en zonder inleidingen te stellen. Dat geldt niet voor de heer Jansen, maar voor degenen die aanvullende vragen willen stellen.

□

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Woningcorporaties betalen sinds kort winstbelasting over hun sociale activiteiten, maar corporaties hebben geen aandeelhouders en mogen helemaal geen winst uitkeren. De SP vond dit daarom een belasting over de rug van de huurders die de corporaties nog verder de markt opschopt. De minister van Wonen zei tijdens zijn eerste debat met de Kamer, op 25 november 2008, letterlijk: "De Woz-belasting heeft de potentie om averechts te werken." Ik lees nu in De Telegraaf dat het een publiek geheim is dat topambtenaren van het ministerie van VROM de omstreden belasting een onmogelijk onding vinden. Mag ik de minister van Wonen vragen wanneer hij nu eindelijk de daad bij het woord gaat voegen? Als deze belasting een onding is – wat ik ook vind – dan moet zij ook zo snel mogelijk afgeschaft worden.

Een aantal corporaties dat zich bezighoudt met ouderenhuisvesting, heeft volgens De Telegraaf afgesproken met de belastinginspecteur dat zij helemaal geen belasting hoeven te betalen, omdat zij fiscaal worden gelijkgesteld aan verpleeghuizen. Kan de staatssecretaris van Financiën bevestigen dat dit klopt? En kan de staatssecretaris bevestigen dat nu ook alle andere corporaties over hun ouderenhuisvesting geen belasting meer hoeven te betalen? De staatssecretaris zal het toch met de SP eens zijn over het principe van gelijke monniken, gelijke kappen?

Als ouderenhuisvesting vrijstelling krijgt van de winstbelasting omdat hier geld op wordt toegelegd, kunnen de minister en de staatssecretaris mij dan uitleggen waarom een sociale huurwoning die vrijstelling niet krijgt? Immers, een woningcorporatie moet voor iedere sociale huurwoning van € 500 nieuwbouwkosten, gemiddeld € 200 op de kostprijs huur toeleggen. Voor dure woningen zoals maatschappelijke opvang of daklozenopvang is dat nog meer. Het Centraal Fonds Volkshuisvesting zei vorige week dat onder meer door de winstbelasting, corporaties minder betaalbare en meer dure huizen gaan bouwen, waardoor mensen met lage

inkomens nog langer op hun woning moeten wachten. Waarom laat dit kabinet de huurders de crisis betalen?

□

Minister **Van der Laan**: Voorzitter. Ik behandel de eerste en de laatste vraag. De staatssecretaris van Financiën gaat daarna in op het aspect van wat er precies in de Wet op de vennootschapsbelasting is geregeld. De eerste vraag was: wanneer voegt de minister voor WWI de daad bij het woord? Daarna gebruikte de heer Jansen het woord "afschaffen". Ik heb de brief van juni over het woningcorporatiestelsel er nog even bij gepakt, omdat daar over deze vraag geschreven staat. Het gaat om een analyse van de problemen waarin de woningcorporaties de laatste jaren zijn terechtgekomen en hoe die de verhouding met het kabinet en anderen op scherp hebben gesteld. Daarna volgt een conclusie die ook het antwoord is op deze vraag: "Het kabinet staat voor deze beslissingen, maar realiseert zich ook dat hiervan effecten uitgaan op het draagvlak voor dat beleid bij woningcorporaties. Ik wil daarom, zoals uw Kamer gemeld, in goed overleg met de woningcorporaties bezien hoe het partnerschap tussen overheid en woningcorporaties kan worden verbeterd. Inmiddels heeft het kabinet daarover al stappen gezet, waarover uw Kamer op verschillende momenten separaat is geïnformeerd." Dit schreef ik in juni en ik zou het nu nog steeds schrijven. Wij zijn namelijk nog bezig met de uitwerking van het corporatiestelsel.

Er is nog overleg over de gevolgen van de Vogelaarheffing in relatie tot de grote context, waar ook deze vennootschapsbelasting bij hoort. Dat alles niet in de sleutel van afschaffen, maar in de sleutel van het tot stand brengen van een totaalbeleid en een totaalpakket, waar corporaties en het Rijk elkaar als partner zien. Dat is het eerste. Hiermee is dan meteen het antwoord gegeven op de laatste vraag van de heer Jansen. Ik heb het rapport met het sectorbeeld doorgestuurd en de heer Jansen beloofd dat hij een beleidsreactie zou krijgen. Die ligt klaar; de Kamer zal die deze week ontvangen. De conclusie van de beleidsreactie is echter allerminst dat het kabinet de rekening van dat beleid bij de huurders van de corporatie laat neerdalen. Dat wordt in de brief in allerlei technische opzichten uitgewerkt, maar ik betwist dat dat het geval zou zijn.

□

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Ik zal de vragen over de vrijstelling voor zorginstellingen beantwoorden. Dat is een vrij eenvoudig verhaal. De Belastingdienst heeft dat niet zelf geregeld, maar de wetgever heeft dat heel expliciet in de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 geregeld voor een algemeen nut instelling die uitsluitend of nagenoeg uitsluitend werkzaamheden verricht die bestaan uit het verschaffen van een onderkomen aan bejaarden, gebrekkigen en wezen. Deze bepaling stamt uit een vroegere tijd, maar is nog wel actueel. Op grond van dat artikel 5, 1c is er dan een vrijstelling. De feiten en omstandigheden zullen moeten uitmaken of er sprake is van een zorginstelling of gewoon een woningcorporatie die eigenlijk aan het verhuuren is. Het enkele feit dat je aan bejaarden verhuurt, is dus absoluut niet voldoende om voor die vrijstelling in aanmerking te komen. Je moet inderdaad