

Vergaderjaar 2019–2020

35 304

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 10 oktober 2019

De vaste commissie voor Financiën, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Anne Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Freriks

Inhoudsopgave

INLEIDING	2
ALGEMEEN	3
1. Inleiding	3
1.1. Klimaatakkoord: op weg naar Parijs	4
1.2. Urgenda	5
2. Klimaatakkoord – mobiliteit	5
2.1. Bijtelling	8
2.2. Bpm en mrb emissievrije voertuigen en Plug-in Hybride Elektrische Voertuigen	9
2.3. Aanpassing van het mrb-tarief voor bestelauto's	10
2.4. Verhogen accijns op diesel	10
3. Klimaatakkoord – Gebouwde omgeving	10
3.1. Verschuiving energiebelasting van elektriciteit naar aardgas	11
3.2. Opslag duurzame energie	12
3.3. Verlaging belastingdeel energierekening huishoudens	14
4. Klimaatakkoord – dekking: verhogen van het tarief van de overdrachtsbelasting voor niet-woningen	15
5. Urgenda	16
5.1. Buitenlands afval in de heffing van afvalstoffenbelasting betrekken	16
6. CO ₂ -effecten	16
7. Budgettaire aspecten	17
8. EU-aspecten	17
9. Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven	18
10. Uitvoeringskosten Belastingdienst	18
11. Advies en consultatie	18
12. Evaluaties	18
ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING	18
BIJLAGE: Uitvoeringstoetsen Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord	18
OVERIG	18

INLEIDING

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het voorstel Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord. De leden van de VVD-fractie benadrukken dat iedereen mee moet kunnen maken dat Nederland verduurzaamd wordt. De maatregelen dienen behapbaar en betaalbaar te zijn. Zij hebben dan ook nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden merken op dat er veel maatregelen genomen worden, die beogen om de uitstoot van CO₂ te verminderen. Daarvoor wordt een groot aantal instrumenten ingezet, zowel fiscale kortingen, belastingen als subsidie.

Elk jaar publiceert de regering een lijst met belastingsubsidies en een lijst met garantstellingen, zodat de Kamer overzicht houdt. Is de regering bereid om elk jaar ook een overzicht te publiceren van alle maatregelen, die gericht zijn op CO₂-reductie, de hoeveelheid CO₂-reductie die elke maatregel heeft opgeleverd en of de maatregel nog wel kosteneffectief is om de gestelde doelen te bereiken?

De leden van de D66-fractie zijn verheugd dat op weg naar Parijs vrijwel alle fiscale afspraken uit het Klimaatakkoord met het Belastingplan direct in de wet worden opgenomen. Ook bevat deze wet een maatregel

waarmee invulling wordt gegeven aan het Urgenda-vonnis. Deze leden hebben daarover een aantal vragen.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarbij nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van voorliggend voorstel. Zij concluderen dat de beloofde lastenverlichting niet zal worden bereikt met enkel de voorgestelde nieuwe verdeling binnen de ODE (opslag duurzame energie/ opslag duurzame energie- en klimaattransitie) en de zeer summiere 100 euro compensatie voor huishoudens. Zij hebben dan ook vragen en opmerkingen bij het wetsvoorstel.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Het staat voor deze leden voorop dat de klimaatdoelen bereikt moeten worden, en wel op zo'n manier dat het voor iedereen te dragen is. Dat betekent dat er goede balans moet worden gevonden tussen stimuleren en belasten. Voor het aanjagen van technologieën is het goed om als overheid voorop lopen te belonen. Beprijzing is juist een uitstekend middel om onwenselijke activiteiten juist uit te faseren. Zij vragen de regering uiteen te zetten welke fiscale maatregelen nog worden verwacht als uitvloeisel van het klimaatakkoord. Voorts vragen zij de regering een analyse te maken van de eerlijkheid van fiscale energiemaatregelen voor mensen die geen invloed hebben op hun energieverbruik thuis, zoals geldt voor de meeste huurders.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de PvdD-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarover een aantal vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben nog wel enkele vragen.

ALGEMEEN

1. Inleiding

De leden van de CDA-fractie lezen dat de voorziene aanpassing van de salderingsregeling en de zogenoemde postcoderoos in de energiebelasting nog volgen. Kan de regering toelichten welke wetstechnische opties worden overwogen ten aanzien van de voorziene wijziging van de salderingsregeling, zo vragen deze leden. Welke acties worden ondernomen om hier een afgewogen besluit over te kunnen nemen, en wanneer wordt dat besluit verwacht? Kan de regering toelichten in welke mate het financiële voordeel bij postcodeprojecten wordt verlaagd door de verlaging van de energiebelasting? Is hierdoor deze regeling voor energiecoöperaties nog wel interessant? Deze leden vernemen graag wanneer de nieuwe regeling voor energiecoöperaties en mogelijk ook het midden- en kleinbedrijf (mkb) komt.

De leden van de D66-fractie vragen de regering om de wetgeving voor de CO₂-heffing zo snel als mogelijk aan de Kamer te doen toekomen. Deelt de regering het streven om deze wetgeving ook zo snel mogelijk maar uiterlijk tijdens het de behandeling van het Pakket Belastingplan 2021 te behandelen? Per wanneer kan de regering de Kamer informeren over het wetgevingsproces inzake de aanpassing van de salderingsregeling en de postcoderoos?

De leden van de D66-fractie vragen om toe te lichten welke voortgang wordt geboekt bij Europese afspraken over milieubelastingen, zoals een Europese vliegbelasting. Welke lidstaten steunen het voorstel voor een Europese vliegbelasting? Welke lidstaten nog niet? Naar wat voor soort heffing gaat de voorkeur uit? Een btw op vliegtickets, extra accijns, een tickettax, of een combinatie van verschillende heffingsvormen?

De leden van de D66-fractie vragen de regering om toe te lichten op welke manier zij rekening heeft gehouden met de CO₂-effecten van de maatregelen bij het samenstellen van de Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord. In hoeverre is het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geraadpleegd bij de Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de CO₂-heffing voor de industrie per Belastingplan 2021 naar de Kamer zal worden gestuurd. Zij vragen of het mogelijk is dit voorstel in de loop van komend jaar apart naar de Kamer te sturen, indachtig de motie Hoekstra. Dat geeft de Kamer meer gelegenheid van gedachten te wisselen over de exacte uitwerking van de heffing, en vergroot daarmee het draagvlak voor de heffing.

De leden van de PvdA-fractie begrijpen niet waarom mensen worden geconfronteerd met het afschaffen van de salderingsregeling, terwijl de uitwerking daarvan nog niet klaar is. Veel mensen proberen zelf ook een steentje bij te dragen aan de energietransitie. Het aanleggen van zonnepanelen is daarbij een belangrijke methode. Het afschaffen van de salderingsregeling leidt daarbij tot onzekerheid. Ongetwijfeld is de salderingsregeling niet de meest doelmatige regeling, maar het helpt mensen en vergroot de betrokkenheid. Kan de regering snel uiteenzetten waarom afschaffing noodzakelijk is en hoe mensen betrokken kunnen blijven bij de energietransitie?

1.1. Klimaatakkoord: op weg naar Parijs

De leden van de SP-fractie plaatsen vraagtekens bij de claim dat de lasten nu wel eerlijk worden verdeeld tussen huishoudens en bedrijven. Deze leden vragen om een uiteenzetting waaruit dit zou blijken. Verder vragen de leden van de SP-fractie om enkele rekenvoorbeelden ter verduidelijking: Welk percentage van de omzet gaat het totaal aan klimaatmaatregelen een energie-intensief bedrijf, zoals Shell, kosten? Welk percentage van de omzet gaat het totaal aan klimaatmaatregelen een éénmanszaak kosten? Welk percentage van het inkomen gaat het totaal aan klimaatmaatregelen een gezin met modaal inkomen met twee kinderen kosten? Welk percentage van het inkomen gaat het totaal aan klimaatmaatregelen een gezin met twee kinderen uit de laagste inkomensgroep kosten? Hoe is dit voor een alleenstaande met laag tot modaal inkomen?

De leden van de SP-fractie vragen of naast elkaar kan worden gezet hoe de energiebelastingen en (fiscale) klimaatmaatregelen voor energie-intensieve bedrijven in de ons omringende landen en de Scandinavische landen zijn vormgegeven? Om welke bedragen gaat het? Hoe verhouden deze bedragen zich tot de bedragen die de Nederlandse (energie-intensieve) industrie betaalt?

De leden van de PvdD-fractie vragen de regering waarom het zo lang duurt voordat de (fiscale) klimaatmaatregelen worden ingevoerd. De regering lijkt zich er niet van doordrongen dat er sprake is van een klimaatnoodtoestand. Deze leden roepen de regering op om haast te maken met de voorstellen. Daarnaast wijzen de leden de regering erop dat indien de voorstellen van de regering wel met een bepaalde mate van voortvarendheid worden doorgevoerd, deze voorstellen gericht zijn op een tweegradenwereld. Een tweegradenwereld vergroot de kans op het

bereiken van zogenaamde tipping points en vergroot daarmee de kans op een wereld waarbij de temperatuur met meer dan die twee graden Celsius stijgt. Bovendien is een twee graden wereld een zeer onprettige wereld. Overheidsbeleid zal gericht moeten zijn op een temperatuurstijging van maximaal 1,5 graad Celsius.

De leden van de PvdD-fractie vragen om een reactie van de regering op het voorstel van de taskforce verdienvermogen «Goed boeren kunnen boeren niet alleen» waarin gepleit wordt voor beprijzing van evident belastende emissies als CO₂ en andere broeikasgassen als methaan en lachgas, maar ook andere emissies die het milieu schaden als ammoniak-uitstoot, waarbij de gehele keten en ook importen onder deze heffing vallen. Deze leden vragen of een dergelijke heffing de klimaatdoelstellingen van deze regering in principe dichterbij brengt.

Verantwoordelijkheid nemen en kansen pakken

–

Eerlijk, haalbaar en betaalbaar

–

1.2. Urgenda

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering of zij kan garanderen dat de Urgenda-doelstelling wordt bereikt.

De leden van de PvdD-fractie vragen of de regering nog andere maatregelen heeft overwogen in het kader van het uitvoeren van het Urgenda-vonnis. De aangenomen motie Van Raan/Thieme c.s.¹ verzoekt de regering immers alle door Urgenda geïnterpreteerde maatregelen serieus te nemen en de Kamer per maatregel te informeren over de afwegingen om deze wel of niet te nemen.

Zo stelt Urgenda voor de verhuurdersheffing aan te wenden voor het energieneutraal maken van 100.000 woningen. Kan de regering toelichten waarom niet gekozen is voor deze fiscale maatregel en niet gekozen voor andere Urgenda-maatregelen met een fiscale component, zoals het verminderen van het eten van vlees en zoals het stimuleren van anders reizen?

2. Klimaatakkoord – mobiliteit

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de regering voornemens is het beschreven onderzoek naar de Kamer te sturen. De leden van de VVD-fractie vragen naar de lastenstijging die de Klimaattafels voorstelden voor de fossiele rijder. Zij benadrukken met blijdschap dat het kabinetsvoorstel een fors lagere lastenstijging voorstelt.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de uitwerking van hand aan de kraan-systematiek. Op welke manier kunnen we de hand aan-de-kraan-systematiek stevig verankeren? Kan dit bijvoorbeeld door wettelijke verankering of door nu vast maatregelen te nemen voor volgend jaar? Wanneer doet de regering een aanpassing als blijkt dat er substantieel overgestimuleerd wordt? Wanneer is er volgens de regering sprake van substantiële overstimulering? Hoe wordt dit gemeten? Kan de regering toelichten op welke manier er eventueel aan de noodrem kan worden getrokken bij overstimulering van elektrische voertuigen?

¹ Kamerstuk: 32 813, nr. 362

De leden van de VVD-fractie vragen of voor de berekeningen in het Belastingplan gebruik is gemaakt van RevNext.

De leden van de CDA-fractie zien dat er een paragraaf mobiliteit in het Klimaatakkoord gesloten is aan een mobiliteitstafel. Nu is er op 19 september 2019 een brief aan de Kamer gestuurd met de ondertekenaars van het klimaatakkoord. Daarin staan bij de ondertekenaars van de mobiliteitstafel slechts twee namen: Bouwend Nederland en NL Ingenieurs. De leden van de CDA-fractie merken op dat beide organisaties niet aan de mobiliteitstafel zaten. Kan de regering een overzicht geven van de deelnemers aan de mobiliteitstafel, welke achterban zij vertegenwoordigen en wie van de deelnemers uiteindelijk het akkoord ondertekend hebben, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Het CARbonTAX-model is een grote black box en toch is het als onderbouwing gebruikt voor de mobiliteitsmaatregelen uit het Klimaatakkoord. Voor de zomer zegde de regering toe om te kijken of het model in overheidshanden kon komen, of het wetenschappelijk gevalideerd kon worden en of een beter model gebouwd zou kunnen worden. Graag zouden de leden van de CDA-fractie van de regering vernemen hoe het met elk van de drie voornemens staat.

De leden van de CDA-fractie vragen een overzicht van de stimulering in andere Europese landen ten aanzien van emissieloos vervoer. Daarnaast vragen deze leden hoe voorkomen wordt dat emissieloze auto's geëxporteerd worden naar het buitenland.

De leden van de D66-fractie onderschrijven de doelstelling van de regering om te zorgen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn. Deze leden vragen de regering om te bevestigen dat deze doelstelling staat, ook met de aanpassingen van de fiscale stimulering van elektrische auto's.

De leden van de D66-fractie vragen of de regering meer inzicht kan geven in de toenemende verkoop van elektrische auto's. De leden van de D66-fractie vragen om daar specifiek in te gaan op de mogelijke anticipatie op veranderingen in beleid, zoals de aanpassing van de bijtelling en de cap. Welk deel van de toename kan volgens de regering verklaard worden door deze beleidsaanpassingen?

De leden van de D66-fractie vragen de regering om nader te lichten hoe het principe om «de hand aan de kraan te houden» wordt ingevuld.

De leden van de D66-fractie vragen om een nadere toelichting over de aanpassingen van de fiscale stimulering van Plug-in Hybride Elektrische Voertuigen (PHEV's). Deze leden vragen op welke wijze de regering monitort dat verdere fiscale stimulering van PHEV's niet leidt tot soortgelijke situaties als eerder met PHEV's die slechts in beperkte mate elektrisch werden gebruikt. Deze leden vragen in welke mate met PHEV's elektrisch wordt gereden.

De leden van de D66-fractie vragen de regering om te reflecteren op de keuze om de overgang van meetmethode New European Driving Cycle (NEDC) naar meetmethode Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP) budgetneutraal te laten verlopen. De leden van de D66-fractie vragen om hierbij zowel in te gaan op de wens om consumenten, alsmede het milieu, niet de dupe te laten zijn van fouten in meetmethoden. Deze leden vragen of de regering de observatie deelt dat de NEDC steeds meer ging afwijken van de emissies en het verbruik in de praktijk. Deze leden vragen welke schade hiermee aan het milieu en de

volksgezondheid is gedaan. Deze leden vragen in welke mate het terecht is dat fouten in een oude methode nu de mate waarmee milieuvervuiling beprijsd kan worden beperken, omdat afgesproken is om de overgang van meetmethoden budgetneutraal te laten verlopen. De leden van deze fractie delen dat een toename van zwaardere, meer vervuilende auto's niet zouden moeten leiden tot een lagere lastendruk.

De leden van de D66-fractie verwelkomen dat de fiscale stimulering technologisch neutraal is, en daarbij dus ook gebruikt kan worden voor alternatieve en meer innovatieve auto's, zoals auto's waarvan de motor wordt aangedreven door waterstof en/of zonneauto's.

De leden van de D66-fractie wachten met interesse op de beantwoording van de vragen, zoals gesteld bij het schriftelijk overleg fiscale stimulering elektrisch rijden².

De leden van de D66-fractie vragen om een overzicht te geven van de gevolgen van de aanpassingen van het beleid ten aanzien van de fiscale stimulering van elektrisch rijden voor ondernemers die rijden in een tweedehands elektrisch voertuig met verschillende cataloguswaarden in de jaren 2019, 2020, 2021 en 2022. De leden van de D66-fractie vragen de regering om een inschatting van de waarde van, en ontwikkelingen in, de import en export van (tweedehands) elektrische voertuigen.

De leden van de fractie van GroenLinks lezen dat de regering wil gaan werken met een «hand aan de kraan»-systematiek waardoor er tussentijds aanpassingen gedaan kunnen worden in de systematiek. In hoeverre wordt hier rekening gehouden met de rol van een betrouwbare overheid?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering of de beperking van de korting in 2020 (ten opzichte van 2019) alleen geldt voor nieuwe gevallen?

De leden van de SP-fractie vragen de regering waarom zij tot de keuze is gekomen de fiscale stimulering van elektrische en hybride auto's door te zetten in plaats van spoedig te beëindigen, welke kosten hiermee gemoeid zijn in 2020 en welke maatschappelijke rechtvaardiging zij ziet voor continuering van deze stimulering. Deze leden zijn benieuwd wat deze fiscale stimulering in de afgelopen jaren heeft opgeleverd en in welke inkomensgroepen de voordelen van deze fiscale stimulering terecht zijn gekomen. De leden van de SP-fractie vragen de regering hierbij tevens de opbrengsten van tweedehands leaseauto's aan andere landen te betrekken. Tot slot vragen deze leden tot welke uitstootreductie het stimuleringsbeleid van de afgelopen jaren heeft geleid, wat de kosten per ton CO₂-uitstoot zijn geweest, afgaande op de kosten uit de Autobrieven I en II, en hierbij tevens de hybride dieselauto's die amper elektrisch rijden te betrekken.

De leden van de SP-fractie vragen de regering of het juist is dat de omzet van Tesla Motors in Nederland met 966 miljoen euro in Nederland het op twee na hoogste, na China en de Verenigde Staten, in de wereld is geweest. Zij vragen de regering of zij met deze leden van mening is dat het fiscale stimuleringsbeleid op basis van dit gegeven grotendeels bij de hogere inkomens terecht zijn gekomen, afgaande op de gedachte dat auto's van Tesla zelden worden aangeschaft door mensen met een laag of middelhoog inkomen.

De leden van de SP-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de accijnzen op diesel verhoogd worden in zowel 2021 als 2023. Deze leden vragen de regering toe te lichten hoe zij tot deze keuze is gekomen, hoe de

² Kenmerk 2019D33493.

lastenverdeling van deze accijnsverhoging uitpakt als gekeken wordt naar het effect op de verschillende inkomensgroepen. Zij vragen de regering of het juist is dat de lagere inkomensgroepen hiermee het hardst geraakt worden, omdat zij vaker in oudere, minder zuinige auto's rijden en omdat zij een groter aandeel van hun inkomen besteden aan brandstof. De leden van de SP-fractie vragen de regering of stimuleringsmaatregelen als degenen die nu bestaan voor elektrische en hybride voertuigen naar haar mening de meest effectieve en rechtvaardige manier zijn om te komen tot een verlaging van de uitstoot door auto's en vragen dit voor beide aspecten toe te lichten. Deze leden vragen tevens waarom niet is gekozen voor bijvoorbeeld een actievere stimulering van gebruik van het openbaar vervoer en wel voor het gebruik van de auto, terwijl naar de mening van de leden van de SP-fractie het openbaar vervoer bij uitstek zorgt voor vermindering van uitstoot tegen relatief lage kosten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering om inzichtelijk te maken wat het gemeten effect is tot op heden (sinds Autobrief I) en het verwachte effect van het nieuw voorgestelde fiscale beleid op de emissies van broeikasgassen en fijnstof van de automobiliteit in Nederland. En wat is het (verwachte) netto-effect van de Nederlandse fiscale inzet op de broeikasgasreductie in de interne markt? Op basis van welke data en analyses beantwoordt de regering deze vragen? Wanneer acht de regering het voorgestelde fiscale beleid succesvol; met andere woorden: wat is de relatie tussen doelen en middelen? Welke lessen zijn geleerd van het stimuleringsbeleid betreffende schonere en zuiniger automobiliteit de afgelopen jaren? Welke prijs per netto vermeden ton CO₂ acht de regering acceptabel in het automobiliteitsbeleid?

De leden van de SGP-fractie lezen dat de mate van stimulering van emissievrij rijden wordt aangepast als de ontwikkeling van emissievrij rijden afwijkt van het beoogde ingroeipad. Bijvoorbeeld als er substantieel meer of minder elektrische auto's worden verkocht dan voorzien. Ook wordt genoemd dat de fiscale maatregelen aangepast kunnen worden als de voorspelling die gemaakt wordt, afwijkt van het eerder voorspelde pad. Kan de regering ingaan op dit «voorspelde pad»? Welke effecten verwacht de regering? Kan de regering inzichtelijk maken hoeveel verkochte elektrische auto's voorzien worden volgens het beoogde ingroeipad?

2.1. Bijtelling

De leden van de PVV-fractie willen weten met hoeveel procent de bijtelling voor diesel- en benzineauto's omlaag kan, indien met onmiddellijke ingang alle subsidieregelingen voor elektrische auto's worden stopgezet. Hetzelfde willen de leden van de PVV-fractie weten over de situatie dat alle subsidies voor elektrische auto's met een aanschafwaarde boven de € 30.000 worden stopgezet.

De leden van de CDA-fractie merken op dat de regering de afspraken uit het Klimaatakkoord in wetgeving omzet middels onderhavig wetsvoorstel. Daarmee neemt de regering wel een voorschot op de komende autobrief. Daarin worden over het algemeen de percentages vastgelegd voor een periode van vier of vijf jaar.

Kan de regering motiveren waarom zij niet alle zaken in een keer vastlegt in een wet en niet in een autobrief zoals eerder de bedoeling was? Welke fiscale wijzigingen van de autobelastingen komen nog wel in de volgende autobrief?

De leden van de CDA-fractie merken op dat er een ingroeipad is naar 24% van de nieuwverkopen in 2025. Bij een substantiële afwijking van dit ingroeipad treedt de noodrem in werking. De leden van de CDA-fractie

merken tevens op dat de regering in de memorie van toelichting het hand-aan-de-kraan-principe beschrijft ten opzichte van een basispad. Maar dit basispad is niet opgenomen in de tekst. Dat lijkt een wel erg grote omissie. De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering het basispad van verkoop van elektrische auto's op te nemen. Zij vragen dus naar welke percentages elektrische auto's er in de prognoses verkocht zouden worden in 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 en 2025 en om welke aantallen dat ongeveer gaat.

De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering vervolgens te vermelden hoe hoog de realisatie is in 2018 en tot nu toe in 2019, of er afwijkingen zijn in de percentages en wat de regering op dit moment verwacht voor 2020 bij het voorgestelde beleid. Zij verzoeken de regering vervolgens aan te geven of de afwijkingen substantieel zijn of niet en dat met redenen omkleed te doen.

Verder verzoeken zij de regering dit op eenzelfde manier aan te geven voor de andere afgesproken kengetallen.

De leden van de CDA-fractie blijven van mening dat je bij slechte modellen (zoals het CARbonTAX-model) zeker weet dat je er ver naast zit. En dat zal hier dus ook weer het geval blijken. Is de regering al overtuigd dat CARbonTAX zelfs voor voorspellingen van een jaar vooruit een ongeschikt model is, laat staan voor voorspellingen van vijf of tien jaar vooruit?

De leden van de PvdA-fractie vinden het belangrijk dat emissievrije auto's blijven worden gestimuleerd. Maatvoering is daarbij belangrijk. Op termijn moeten alle auto's emissieloos worden, maar in het verleden is er ook sprake geweest van ondoelmatige oversubsidiering. De leden van de PvdA-fractie kunnen het afbouwen van de cap steunen. Met betrekking tot de korting op de bijtelling vinden zij het belangrijk te blijven monitoren of de stimulering zich op het juiste niveau bevindt. Zij vragen de regering hiervan jaarlijks verslag te doen en indien nodig de parameters aan te passen.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering uiteen te zetten waarom de cap niet van toepassing is op waterstofauto's. Dit druist immers tegen de gedachte van techniekneutraliteit in. Zij verzoeken de regering

2.2. Bpm en mrb emissievrije voertuigen en Plug-in Hybride Elektrische Voertuigen

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer het kabinet voornemens is het genoemde wetsvoorstel naar de Kamer te sturen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen naar de milieueffecten van de fiscale maatregelen die ten goede komen aan gebruikers van PHEV's. Kan de regering de maatregelen onderbouwen aan de hand van Artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet 2016? In hoeverre zijn fiscale prikkels doeltreffend en doelmatig in geval van PHEV's?

De leden van de PvdA-fractie vragen of het noodzakelijk is de stimulering voor PHEV's nog zo lang voort te zetten.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat met het voorgestelde beleid het bezit van stekkerloze hybrides belastingtechnisch duurder blijft dan het bezit van conventionele personenauto's, aangezien hybrides ca. 125 kg zwaarder zijn door de aanwezige batterij. In hoeverre acht de regering dit wenselijk? Hoe denkt de regering erover om ook hier een gewichtscorrectiefactor van toepassing te laten zijn, of zijn er geen argumenten voor een dergelijke correctie bij personenauto's?

De leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen bij het voorstel tot aanpassing van de motorrijtuigenbelasting (mrb). De opbrengst van de mrb is voor provincies de enige inkomstenbron. Klopt het dat door de voorgestelde wijzigingen de inkomsten van provincies minder zullen bedragen? Zo ja, worden provincies gecompenseerd door deze inkomstendaling?

Kan de regering een overzicht geven van de verwachte inkomsten van provincies uit de mrb, zonder de voorgestelde maatregelen, en met de voorgestelde maatregelen?

2.3. Aanpassing van het mrb-tarief voor bestelauto's

De leden van de VVD-fractie vragen wat deze aanpassing betekent voor ondernemers.

Deze leden vragen naar de kosten wanneer het bedrag met 1 euro verhoogd of verlaagd wordt.

De leden van de D66-fractie vragen waarom de mrb voor bestelauto's van ondernemers in 2024 wordt verhoogd om in 2025 te worden verlaagd met eenzelfde bedrag.

De leden van de SGP-fractie vragen waarom in 2024 het mrb-tarief wordt verhoogd, terwijl deze in 2025 weer wordt verlaagd, waardoor in 2025 het niveau van 2023 weer wordt bereikt.

2.4. Verhogen accijns op diesel

De leden van de VVD-fractie vragen of deze verhoging getoetst wordt op grenseffecten en zo nee; of het kabinet dat zou kunnen doen.

De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel de verhoging van diesel totaal vanaf 1 januari 2021 oplevert. Tevens willen de leden van de PVV-fractie weten hoeveel deze verhoging vanaf 1 januari 2023 oplevert.

De leden van de PvdA-fractie hebben vragen over de maatregel van het verhogen van de dieselaccijns. Ten eerste vragen deze leden in hoeverre deze maatregel past in het klimaatbeleid, nu diesel op het punt van CO₂ niet per se meer uitstoot heeft dan benzine. Ten tweede vragen zij in hoeverre er rekening mee is gehouden dat diesels zeer snel schoner zijn geworden. Is het niet doelmatiger om gericht oudere diesels te ontmoedigen?

3. Klimaatakkoord – Gebouwde omgeving

De leden van de VVD-fractie vragen hoe gemonitord wordt op de lastenneutraliteit.

Voorts vragen zij wanneer het warmtefonds uitgewerkt wordt en operationeel is.

De leden van de D66-fractie vragen om meer inzicht te geven in de wijze waarop de aanpassingen in de energielasting de energierekening voor een aantal voorbeeldhuishoudens beïnvloeden. Deze leden vragen om nader toe te lichten wat de gevolgen van overige invloeden, zoals een koude winter, kunnen zijn op de energierekening.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering wat voor perspectief er wordt geboden aan huishoudens die wel willen maar niet kunnen verduurzamen (bijvoorbeeld in het geval van huurders).

De leden van de SP-fractie vragen dit te specificeren met de volgende concrete voorbeelden. Hoeveel huishoudens met lager tot modaal inkomen hebben de afgelopen jaren hun woning zo weten te verduurzamen dat deze schuift tot een lagere energierekening zou hebben geleid? Hoeveel huishoudens met lager tot modaal inkomen gaan de komende jaren hun woning zodanig verduurzamen dat deze schuift tot een lagere energierekening leidt? Wordt erkend dat juist gezinnen met lager (tot zelfs ruim modaal) inkomen helemaal niet kunnen verduurzamen zonder schulden te maken, willen de leden van de SP-fractie weten.

De leden van de PvdA-fractie vinden het verstandig dat de lastenverdeling ODE is aangepast ten voordele van huishoudens en ten nadele van bedrijven. Zij maken zich wel zorgen over mensen die niet in de gelegenheid zijn om hun huis aan te passen. Het gaat hier vooral om huurders en ouderen. Wat gaat de regering eraan doen om te zorgen dat deze mensen er niet op achteruit gaan? Hoe kunnen corporaties worden geholpen de gebouwde omgeving te verduurzamen?

3.1. Verschuiving energiebelasting van elektriciteit naar aardgas

De leden van de VVD-fractie vragen de regering verschillende voorbeeld-huishoudens uit te werken en de effecten van de veranderingen in de energierekening op deze voorbeeldhuishoudens te laten zien.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of zij goed zicht heeft op de publieke delen van de mutatie energierekening. Zo ja, wat zijn hiervoor de specifieke gevolgen? Zo nee, hoe kan dit worden verbeterd?

De leden van de CDA-fractie begrijpen de wens om te verduurzamen via de energiebelasting. Maar deze reeks van meerderjarige verschuivingen in de energiebelasting van elektriciteit naar aardgas heeft forse financiële gevolgen voor gebruikers van aardgas zonder handelingsperspectief. De leden van de CDA-fractie denken dan niet alleen aan de huurder van een oude woning zonder centrale verwarming, maar ook aan zwembaden, ziekenhuizen en scholen.

Ten aanzien van de huurder van oude woningen vragen deze leden in hoeverre deze categorie in beeld is en wat de gevolgen van de verhoging van de energiebelasting op gas voor hen zijn. Ook vragen zij of het wetsvoorstel ten aanzien van de positie van huurders en verhuurders bij verduurzaming nog voor de zomer van 2020 aan de Kamer wordt aangeboden.

Met betrekking tot ziekenhuizen en scholen wijzen de leden van de CDA-fractie erop dat energiekosten steeds een van de belangrijkste stijgende kostenposten zijn. Lokale zwembaden staat het water aan de lippen, want een zwembad kun je niet op elektriciteit verwarmen. En kleinere zwembaden, die van groot belang zijn voor de samenleving omdat er zwemles wordt gegeven, hebben geen hoge winstmarges om deze hogere kosten mee op te vangen. Kan de regering aangeven wat het handelingsperspectief is van instellingen, zoals zwembaden, ziekenhuizen en scholen? Op welke wijze zijn de gevolgen voor dergelijke instellingen meegewogen bij deze opeenvolgende schuiven in de energiebelasting?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering waarom een huishouden komend jaar gemiddeld negen keer zoveel energiebelasting moet betalen per m³ gas dan een grootverbruiker?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering waarom een huishouden komend jaar gemiddeld elf keer zoveel energiebelasting moet betalen per kWh elektriciteit dan een grootverbruiker?

Deelt de regering de opvatting van de leden van de GroenLinks-fractie dat, ondanks de verbeteringen die de regering in 2020 maakt ten opzichte van 2019, bovenstaande verhoudingen (factor 9 en factor 11) nog steeds niet uitlegbaar zijn? Zo ja, hoe gaat de regering deze verhouding verder verkleinen?

De leden van de SP-fractie vragen of het klopt dat bij de schuif in energiebelasting van elektriciteit naar gas de aanname is gedaan dat huishoudens zullen verduurzamen. Welke cijfers liggen aan deze aanname ten grondslag? Is bekend hoeveel huishoudens hun energieverbruik met hoeveel verminderd hebben door het nemen van verduurzamingsmaatregelen? Welke cijfers of trends zijn hierin de afgelopen vijf tot twee jaar te zien?

De leden van de SP-fractie hebben ook enkele vragen over de gesuggereerde tijdelijkheid van de verhoging van de belasting op gas. Op welke wijze wordt bezien of de stijging van de belasting op gas het voor het kabinet gewenste effect heeft, vragen de leden van de SP-fractie. Welke criteria worden gehanteerd? Welke inkomenseffecten worden acceptabel geacht? Worden deze inkomenseffecten ook gemonitord? Hoe verhoudt de compensatie van belastingvermindering zich tot de (gemiddelde) prijsstijging, vragen deze leden.

Wat wordt bedoeld met het bijstellen van de terugsluis van de opbrengst van de belasting op gas naar een lagere belasting op elektriciteit en hogere belastingvermindering in 2026 en 2028, vragen de leden van de SP-fractie. Wordt hiermee gesuggereerd dat de belasting op elektriciteit dan weer verder omhoog kan gaan en de belastingvermindering omlaag, willen deze leden weten.

De leden van de PvdD-fractie vinden het degressieve karakter van de energiebelasting, dat jaar na jaar gehandhaafd blijft, een element dat lijnrecht tegen het idee van fiscale vergroening ingaat. Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat het verwijderen of verminderen van de degressie in de energiebelasting een bij uitstek fiscale klimaatmaatregel zou zijn? Zo niet, waarom niet? Voorts vragen deze leden waarom er opnieuw niet is gekozen voor een inputbelasting die differentieert naar de milieubelasting die gepaard gaat met de opwekking van energie. Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat dit een gemiste kans op verdere vergroening van het fiscale stelsel?

3.2. Opslag duurzame energie

De leden van de VVD-fractie vragen naar een toekomstvisie op de ODE-heffing. De leden van de VVD-fractie constateren dat de ODE, ook met de voorgestelde wijzigingen, de komende jaren zal stijgen. Welke plannen heeft de regering om de stijging van deze heffing in de hand te houden? Wat is de toegevoegde waarde van een aparte heffing naast de energiebelasting? Wat zouden de effecten zijn als deze twee vormen van belastingen en heffingen samengevoegd zouden worden?

Kan de regering een toelichting geven op de tariefverdeling opslag elektriciteit? Waarom is juist gekozen voor het doorvoeren van een relatief grote mutatie in de categorie tussen 50.000 en 10.000.000 kWh?

De leden van de CDA-fractie vragen ten aanzien van de wet opslag duurzame energie- en klimaattransitie of bedrijven die meer gaan bijdragen aan de ODE ook al op de kortst mogelijke termijn in aanmerking gaan komen voor de subsidies van de verbrede Stimulering Duurzame Energieproductie (SDE+). Kan inzichtelijk gemaakt worden welke technieken en daarmee welke sectoren wanneer aanspraak kunnen gaan maken op de verbrede SDE+, zo vragen deze leden. Daarnaast vragen de

leden van de CDA-fractie of in de hoogte van de ODE rekening gehouden wordt met mogelijk lagere benodigde subsidies door een hogere elektriciteitsprijs. Ook vragen deze leden wanneer de begrotingsreserve duurzame energie ingezet gaat worden om de hoogte van de ODE te verlagen.

De leden van de CDA-fractie hebben een aantal vragen over tabel 4 over de tarieven van de ODE in het Klimaatakkoord. Het valt deze leden op dat de ODE in de derde schijf van elektriciteit veel sterker verhoogd wordt dan in de andere schijven, namelijk met wel 180%. Uit welke afspraak in het Klimaatakkoord of andere afspraak volgt deze verhoging, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Welke rechtvaardiging is voor het verschil in de verhoging tussen de derde en de vierde schijf? Welk effect heeft deze verhoging op het beoogde gebruik van Warmte Kracht Koppeling-toepassingen in de glastuinbouw? Is overwogen om energie die opgewekt is uit duurzame bronnen vrij te stellen van de ODE?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen welk deel van het opgebrachte ODE geld ten goede komt aan huishoudens en welk deel aan bedrijven.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de regering tabel 3 kan aanvullen. Om welke chemiebedrijven gaat het in deze tabel? Kan de regering de 12 grootste industriële vervuilers opnemen in deze tabel?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen naar de gevolgen voor het mkb van de geplande ODE-verschuiving. Daarnaast vragen zij de regering hoe de verhoging van de derde en vierde schijf neerslaat bij grootverbruikers en hoe dit is terug te zien in tabel 3.

De leden van de SP-fractie hebben enkele vragen over het door de regering verondersteld gemiddeld verbruik. Dit is veel lager dan het verbruik waar bijvoorbeeld energievergelijkingssite Gaslicht.com mee rekent, juist zij bleken de juiste inschatting over de stijgende energierekening te hebben gemaakt waar het kabinet de mist in ging. Ook het CBS en Nibud rekenen met hogere gemiddelden. Wat was in 2016, 2017 en in 2018 het door het kabinet geschatte energieverbruik van een gemiddeld huishouden? Wat waren de uiteindelijke daadwerkelijke verbruikscijfers? Wat gaat dat voor 2019 zijn? Wat gaat de inschatting voor 2020 zijn? Wordt erkend dat gemiddeld verbruik waar de regering mee rekent te laag is, vragen deze leden.

Hoe groot is het verschuldigde bedrag aan ODE op de energierekening bij een verbruik van 4.500 kWh elektriciteit en 1.700 m³ gas, vragen de leden van de SP-fractie.

Verder vragen de leden van de SP waarom ervoor is gekozen scholen, ziekenhuizen en het MKB fors meer ODE te laten betalen. Bij welke verdeling hadden deze groepen van een lager tarief kunnen profiteren en waarom is daar niet voor gekozen? Deze leden vragen ook de teruggaafregeling voor kerken toe te lichten. Waarom worden kerken specifiek uitgezonderd en welke bedragen gaan hiermee gemoeid, vragen deze leden. Waarom is niet gekozen voor een compensatiemaatregel voor scholen, ziekenhuizen en het mkb, willen de leden van de SP-fractie weten.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren met instemming de voorgestelde verandering in lastenverdeling bij de ODE. In hoeverre wordt er bij het vaststellen van de hoogte van de ODE rekening gehouden met de daadwerkelijke kasuitgaven en verplichtingen? Hoe wordt met andere woorden voorkomen dat er een te grote SDE++-pot ontstaat?

Wijziging naam ODE

–

Lastenverdeling

–

Voorgestelde tarieven

–

3.3. Verlaging belastingdeel energierekening huishoudens

De leden van de VVD-fractie vragen welke stappen gezet worden om de lastenstijging na 2021 te beperken.

De leden van de PVV-fractie vragen met hoeveel procent het belastingdeel van de energierekening gestegen is. Graag een overzicht per jaar vanaf 2014 tot 2020.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering naar een overzicht van wat een gemiddeld huishouden (1.180 m³ gas en 2525 kWh elektriciteit) jaarlijks aan belastingen en ODE betaalt in 2018, 2019, 2020 en 2021 (hierbij mag worden uitgegaan van gelijkblijvende energieprijzen).

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering waarom de belastingvermindering in 2026 opeens wordt verlaagd.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering waarom in tabel 6 niks staat opgeschreven over 2027 (en wel over 2028).

De leden van de fractie van GroenLinks lezen dat het belastingdeel van de energierekening in 2020 gemiddeld € 100 lager komt te liggen dan in 2019. Hoeveel hoger of lager zal het belastingdeel in de jaren 2021–2028 verder gemiddeld zijn?

De leden van de SP-fractie zien dat de belastingvermindering wordt verhoogd. De leden van de SP-fractie betwijfelen echter of er werkelijk sprake gaat zijn van een lastenverlichting die gezinnen ook als zodanig zullen ervaren. Zij zijn van mening dat voorgesteld bedrag de stijgende kosten geenszins zullen compenseren. Is de regering bereid hier een stap extra te zetten?

Deze leden vragen uiteen te zetten of er sprake is van een werkelijke lastenverlichting als gevolg van de verhoging van de belastingvermindering, of dat er sprake is van een minder grote stijging van de energierekening. Zij vragen dit met enkele rekenvoorbeelden te illustreren. Kan uiteen worden gezet hoe de energierekening eruit ziet in 2020 voor een gezin met twee kinderen in een typische eengezinswoning, uitgaande van een verbruik van 4.500 kWh elektriciteit en 1.700 m³ gas?

Kan dit worden vergeleken met de gemiddelde energierekeningen voor deze type huishoudens in 2018 en 2019? De leden van de SP vragen om bij elk rekenvoorbeeld duidelijk aan te geven welk deel van de rekening bestaat uit energiebelasting.

De leden van de SP-fractie merken op dat de opbrengsten van de ODE naar de algemene begrotingsmiddelen vloeien. Is de regering bereid de een derde die door huishoudens wordt opgebracht ook gericht voor de verduurzamingsopgave in de woningbouw in te zetten en huishoudens op deze wijze te ondersteunen?

Komt de € 55 belastingvermindering met betrekking tot de ODE (opslag duurzame energie/ opslag duurzame energie- en klimaattransitie) bovenop de belastingvermindering in de energiebelasting of maakt deze daar onderdeel vanuit? Klopt het dat het deel belastingvermindering ODE pas in 2021 in gaat? Hoeveel is de belastingvermindering van de energierekening in totaal? Hoeveel is dit bij verbruik van 4.500 kWh elektriciteit en 1.700 m³ gas?

De leden van de SP-fractie vragen ook om verdere verduidelijking van de specifieke gevolgen van de gestegen tarieven van de ODE. Wat betekent de stijging van de tarieven ODE voor een gezin met twee kinderen in een typische jaren '70-woning? Hetzelfde willen deze leden graag weten voor verschillende woningtypes, zoals een jaren '30-, jaren '50- en een jaren '90-woning. Ook vragen de leden van de SP-fractie hetzelfde onder elkaar te zetten voor alleenstaanden en ouderen. Met welk energieverbruik wordt per type huishouden gerekend, vragen zij verder.

4. Klimaatakkoord – dekking: verhogen van het tarief van de overdrachtsbelasting voor niet-woningen

De leden van de VVD-fractie vragen wat de effecten zijn voor het mkb.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering of het klopt dat de verhoging van de overdrachtsbelasting voor niet-woningen per 1 januari 2021 in werking moet treden, op grond van de memorie van toelichting en de budgettaire tabel, maar dat dit in artikel XXX van het wetsvoorstel niet geregeld is, waardoor de maatregel per 1 januari 2020 in werking treedt. De leden van de CDA-fractie lezen dat de regering door het verhogen van het tarief van de overdrachtsbelasting voor niet-woningen beoogt de burger te ontzien bij de dekking van het klimaatakkoord. Deze leden vragen de regering in hoeverre dat lukt, aangezien de verhoging van het tarief ook prijsverhogend werkt voor woningen, aangezien de grond voor woningbouw ook onder het verhoogde tarief van de overdrachtsbelasting valt.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering tevens of de maatregel verwachte gevolgen heeft voor de leegstand van bedrijfspanden. Verder vragen deze leden of de regering ook overwogen heeft het begrip «woning» wettelijk te definiëren, aangezien de Belastingdienst in de uitvoeringstoets aangeeft dat de afbakening tussen woningen en niet-woningen veel capaciteit vergt in de uitvoering.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering wat de (positieve) milieueffecten zijn van het verhogen van de overdrachtsbelasting met 1%-punt.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering of tegelijk met de voorgestelde maatregel ook is overwogen de overdrachtsbelasting voor beleggers in bestaande koopwoningen te verhogen naar eveneens 7%, bijvoorbeeld vanaf de derde woning? Hoe zou een dergelijke maatregel uitvoeringstechnisch vormgegeven kunnen worden?

De leden van de SGP-fractie vragen om een inzicht in de afwegingen die gemaakt zijn om de overdrachtsbelasting voor niet-woningen te verhogen. Op basis van welke argumenten is voor deze maatregel gekozen?

Wat zijn volgens de regering de effecten van de maatregel op de woningmarkt, mede gezien het feit dat bijvoorbeeld ook grond die bestemd is voor woningbouw onder «niet-woningen» valt? Welke effecten verwacht de regering op de prijzen in de woningmarkt en daarmee op de woningmarkt als geheel?

5. Urgenda

5.1. Buitenlands afval in de heffing van afvalstoffenbelasting betrekken

De leden van de VVD-fractie lezen dat er in 2017 ongeveer 7,6 Mton afvalstoffen is verbrand in Nederlandse afvalverbrandingsinstallaties en dat daarvan 1,9 Mton afkomstig is uit het buitenland. Dat betreft een kwart van alle in Nederland verbrande afvalstoffen. Vervolgens lezen deze leden dat het uit het buitenland naar Nederland overbrengen van afvalstoffen om deze te storten in Nederland in de praktijk niet of nauwelijks voorkomt omdat voor dat overbrengen in de regel geen vergunning wordt verleend. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar? Hoe kan een kwart van de in Nederland verbrande afvalstoffen afkomstig zijn uit het buitenland terwijl overbrengen van afvalstoffen vanuit het buitenland in de praktijk niet of nauwelijks voorkomt? Hoeveel belastinginkomsten verwacht de regering te genereren door buitenlands afval in de heffing van afvalstoffen te betrekken?

De leden van de PVV-fractie willen weten waarom wij afval vanuit het buitenland importeren en hoeveel dit Nederland kost.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat het logisch en eerlijk klinkt om zowel binnenlands als buitenlands afval dat verbrand wordt in de heffing te betrekken. Deze leden plaatsen hier toch ook wel enkele kanttekeningen bij. Afval kent een behoorlijk hoge prijselasticiteit en dus is de kans groot dat door de heffing geen buitenlands afval meer verbrand wordt. Dat betekent dat er minder energie wordt opgewekt en dat er op een andere manier energie zal moeten worden opgewekt. Afhankelijk van op welke manier die energie wordt opgewekt, leidt dit tot meer of minder CO₂-uitstoot. De CO₂-uitstoot zou door deze maatregel dus ook kunnen toenemen.

Ten tweede zijn afvalverbrandingsinstallaties vaak in publieke handen en is er een groot risico dat de (lokale) overheid enorme verliezen maakt als er ineens minder afval verbrand gaat worden. Om dat te voorkomen kunnen grote hoeveelheden afval verbrand worden die eigenlijk nog gerecycled hadden kunnen worden.

Kan de regering nader motiveren waarom zij denkt dat de maatregel leidt tot CO₂-reductie, zelfs als wordt gecorrigeerd voor een toename in andere manieren om elektriciteit en warmte op te wekken, en waarom de maatregel zou leiden tot het aantrekkelijker worden van recycling?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering of het klopt dat het verwachte budgettaire effect vanaf 2022 nihil is. Betekent dat dat er vanaf 2022 geen afval meer wordt geïmporteerd naar Nederland?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering kan ingaan op onderzoek van onder andere CE-Delft dat de maatregel leidt tot juist meer CO₂-uitstoot. Hoe groot is het weglekeffect?

De leden van de SGP-fractie constateren dat vanaf 2022 het budgettaire effect van de afvalstoffenbelasting op buitenlands afval geraamd wordt op 0 euro. Kan de regering toelichten hoe tot dit bedrag is gekomen? Kan er inzicht gegeven worden in de achterliggende berekening?

6. CO₂-effecten

De leden van de fractie van GroenLinks delen de kritiek van de Raad van State en hadden graag voorafgaand aan de schriftelijke inbreng inzicht gehad in de CO₂-effecten van dit wetsvoorstel.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering hoe zij dit in de toekomst beter gaat aanpakken. Hoe gaat de regering in de toekomst voorkomen dat plannen die worden aangekondigd in de Miljoenennota of in het Belastingplan nog niet zijn doorberekend op hun effecten?

7. Budgettaire aspecten

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de verwachte opbrengst inclusief gedragseffecten van de verhoging van de dieselaccijns negatief is. Waarom moet deze maatregel dan alsnog genomen worden?

De leden van de CDA-fractie ontvangen graag een tabel van de budgettaire aspecten die loopt tot en met ten minste 2026, aangezien heel veel maatregelen stapsgewijze verhogingen zijn.

Verder verzoeken de leden van de CDA-fractie de regering een tabel te maken met de budgettaire effecten van het Klimaatakkoord zonder de gedragseffecten.

De reden daarvoor is dat de gedragseffecten niet worden meegenomen in het jaarverslag, dus deze voorspellingen zijn dan volstrekt oncontroleerbaar.

Ze zijn ook nog eens gemaakt met een model (CARbonTAX) dat totaal niet deugt en er meerdere keren meer dan honderd procent naast heeft gezeten, zoals de regering wel bekend is. Klopt het dat de gedragseffecten zijn gemodelleerd met het CARbonTAX-model? Zo ja, waarom is dat model hier dan gekozen en is de regering bereid een beter model te maken?

De leden van de CDA-fractie vragen dit niet voor niets. Zowel bij de Autobrief I als de Autobrief II is voorgespiegeld dat de lagere bijtelling helemaal niets kost, terwijl later volgens de jaarverslagen de kosten in beide gevallen een miljard euro bleken te zijn. Zij wensen dat deze fout niet nog een keer gemaakt wordt en zij wijzen hierbij ook op de rapporten van de Algemene Rekenkamer over de fiscale stimulering van auto's.

Van een berekening zien de leden van de CDA-fractie dus graag een uitsplitsing. Hoe komt de berekening van de kosten van de bijtelling precies tot stand?

Oftewel welke aannames liggen hierachter? En wie heeft die aannames wetenschappelijk gevalideerd?

Mocht de regering nog steeds niet weten wat wetenschappelijke validatie is, dan raden de leden van de CDA-fractie aan contact op te nemen met de top van de Douane. Die wilde namelijk dat het onderzoek naar corruptie, dat werd begeleid door de gerenommeerde wetenschapper professor Fijnaut, wetenschappelijk gevalideerd zou worden.

De leden van de CDA-fractie vragen verder een nadere uitleg van de zinsnede dat de fiscale maatregel uit het Urgenda-pakket is gericht op 2020 en daarom geen structureel budgettair effect heeft. Waar is in het voorstel van wet opgenomen dat de maatregel gericht is op 2020? Of bedoelt de regering hiermee dat het verwachte gedragseffect is dat er geen buitenlands afval meer verbrand zal worden in Nederland na 2021?

8. EU-aspecten

–

9. Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven

De leden van de VVD-fractie vragen naar de effecten van deze maatregelen specifiek voor het mkb. Leiden de voorstellen uit dit wetsvoorstel niet tot een disproportionele samenloop voor het mkb? Hoe wordt dit voorkomen?

De leden van de SP-fractie merken op dat er helemaal geen sprake lijkt te zijn van een verlaging van het belastingdeel van de energierekening, gezien de forse tariefstijging van belasting op gas en de tariefstijging van de ODE in ook de eerste schijf. Zij willen een duidelijk antwoord op de vraag of de gemiddelde energierekening omhoog of omlaag gaat. Zij vragen de regering te erkennen dat mensen in de waan worden gelaten dat de energierekening omlaag gaat, terwijl deze als gevolg van politieke keuzes zal stijgen. Ook vragen zij de regering te erkennen dat de stijgende tarieven van belasting op gas en de ODE het zwaarst drukken op huishoudens met een laag tot modaal inkomen en lichtst op de meest vervuilende bedrijven.

10. Uitvoeringskosten Belastingdienst

–

11. Advies en consultatie

–

12. Evaluaties

–

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

–

BIJLAGE: Uitvoeringstoetsen Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord

De leden van de fractie van GroenLinks lezen in de uitvoeringstoets dat het aanpassen van de bijtelling (ten opzichte van de Autobrief) kan leiden tot geschillen en procedures. Kan de regering hier nader op ingaan? Wat zijn de verwachte kosten hiervan? In hoeverre heeft het zin als burgers aan de bel gaan trekken omdat de gewekte verwachtingen niet zijn uitgekomen?

OVERIG

De leden van de VVD-fractie vragen de regering te reageren op de vragen van de NOB, voor zover partijen deze vragen zelf niet gesteld hebben.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering tevens in te gaan op de vragen van het Register Belastingadviseurs en de NOB in hun commentaar op onderhavig wetsvoorstel.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering of er nog ontwikkelingen zijn op het gebied van de CO₂-heffing. Hoe komt dit wetsvoorstel er precies uit te zien?

De leden van de fractie van GroenLinks lezen dat de dekking van het budgettaire gat van het wetsvoorstel minimumtarief CO₂-belasting alleen geldt voor binnen de kabinetsperiode. Na de kabinetsperiode heeft de regering besloten om de dekking te laten vervallen om in te zetten binnen het Klimaatakkoord. Kan de regering nader toelichten hoe een budgettaire gat gebruikt kan worden binnen een akkoord? Hoe is dit wetsvoorstel nou uiteindelijk gedekt na de kabinetsperiode?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of het klopt dat de meeste Europese landen geen btw heffen op treintickets? Is de regering bereid om hier serieus naar te kijken? Hoeveel zou het jaarlijks kosten? De leden verwijzen hierbij naar de volgende bron: <https://www.vcd.org/themen/bahn/vcd-bahntest-201819/die-entwicklung-der-reisequalitaet/einfluesse-auf-den-ticketpreis-der-bahn/>