

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3388

Vragen van de leden **Schonis** en **Sienot** (beiden D66) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Energie voor elektrische auto superduur, rijden toch het goedkoopst»* (ingezonden 3 juni 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 5 juli 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 3142.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Energie voor elektrische auto superduur, rijden toch het goedkoopst»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de conclusie van de onderzoeker dat het laden van een elektrische auto duurder is dan tanken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Nee, dat is niet de (eind)conclusie van de onderzoeker. In het artikel wordt in stappen uiteengezet dat de prijs per kWh voor elektriciteit weliswaar hoger is dan voor bijvoorbeeld benzine of diesel, maar dat een elektrische auto circa drie keer efficiënter omgaat met die energie. Dit principe is eerder door mijn ambtsvoorganger bij het wetgevingsoverleg van het Belastingplan 2016 uitgelegd².

Door deze twee zaken – de prijs per kWh en de efficiëntie van een elektrische auto, oftewel het aantal kilometers per kWh – te combineren komt de onderzoeker tot de volgende conclusie: «Zelfs de decadentste elektromobilist, die consequent te veel betaalt bij een snellader langs de snelweg, is per kilometer minder kwijt dan de gemiddelde benzinerijder. Wie op eigen oprit kan laden, verslaat ook aardgasrijder met gemak.»

¹ <https://www.wattisduurzaam.nl/19049/energie-beleid/duurzaam-rendement/energie-voor-elektrische-auto-superduur-rijden-toch-het-goedkoopst/>

² Kamerstuk 34 302, nr. 107.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het een ongewenste prikkel is dat de elektrische rijder meer betaalt voor energie dan bijvoorbeeld de dieselrijder? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Gezien het antwoord op vraag 2 deel ik deze mening niet.

Vraag 4

Deelt u de conclusie dat de zakelijke dieselrijder in de meeste gevallen het goedkoopst uit is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Nee, ik deel die conclusie niet. In vergelijking met een elektrische automobilist die enkel en alleen aan een snellader – dit komt in de praktijk niet tot nauwelijks voor – oplaadt komt een dieselrijder wel wat kilometers verder per euro, maar als geladen wordt bij publieke laadpalen of thuis dan komt de elektrische automobilist verder. In vergelijking met een elektrische automobilist is de zakelijke dieselrijder dus eigenlijk niet goedkoper uit.

Vraag 5

Wat onderneemt u om de financiële prikkel te verplaatsen van diesel naar zero-emissie rijden voor de zakelijke rijder?

Antwoord 5

In het kader van het klimaatakkoord zijn keuzes gemaakt over de versnelling van de ingroei van het elektrisch rijden, inclusief fiscale en financiële prijsprikkels voor zowel de consumenten als de zakelijke rijder.

Vraag 6

Welke mogelijkheden ziet u om de prijs van elektrisch laden (prijs per kWh) te verlagen, zodat deze qua prijs per kWh vergelijkbaar wordt met die voor fossiele brandstoffen?

Antwoord 6

Bij de vormgeving van stimulering van elektrisch rijden dient niet alleen te worden gekeken naar afzonderlijke kostencomponenten, zoals de prijs van de energie. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat het tarief van de eerste schijf van de Energiebelasting op elektriciteit per 2021 wordt verlaagd, waardoor ook laden van elektrische auto's goedkoper wordt. Voorts is in het Klimaatakkoord afgesproken dat de accijns op diesel wordt verhoogd met op termijn 2 cent per liter, hetgeen elektrisch rijden ten opzichte van vandaag naar verhouding goedkoper maakt ten opzichte van rijden op diesel.