

FISCAAL BELEID PERSONENAUTO'S EN DE TRANSITIE NAAR ELEKTRISCH RIJDEN

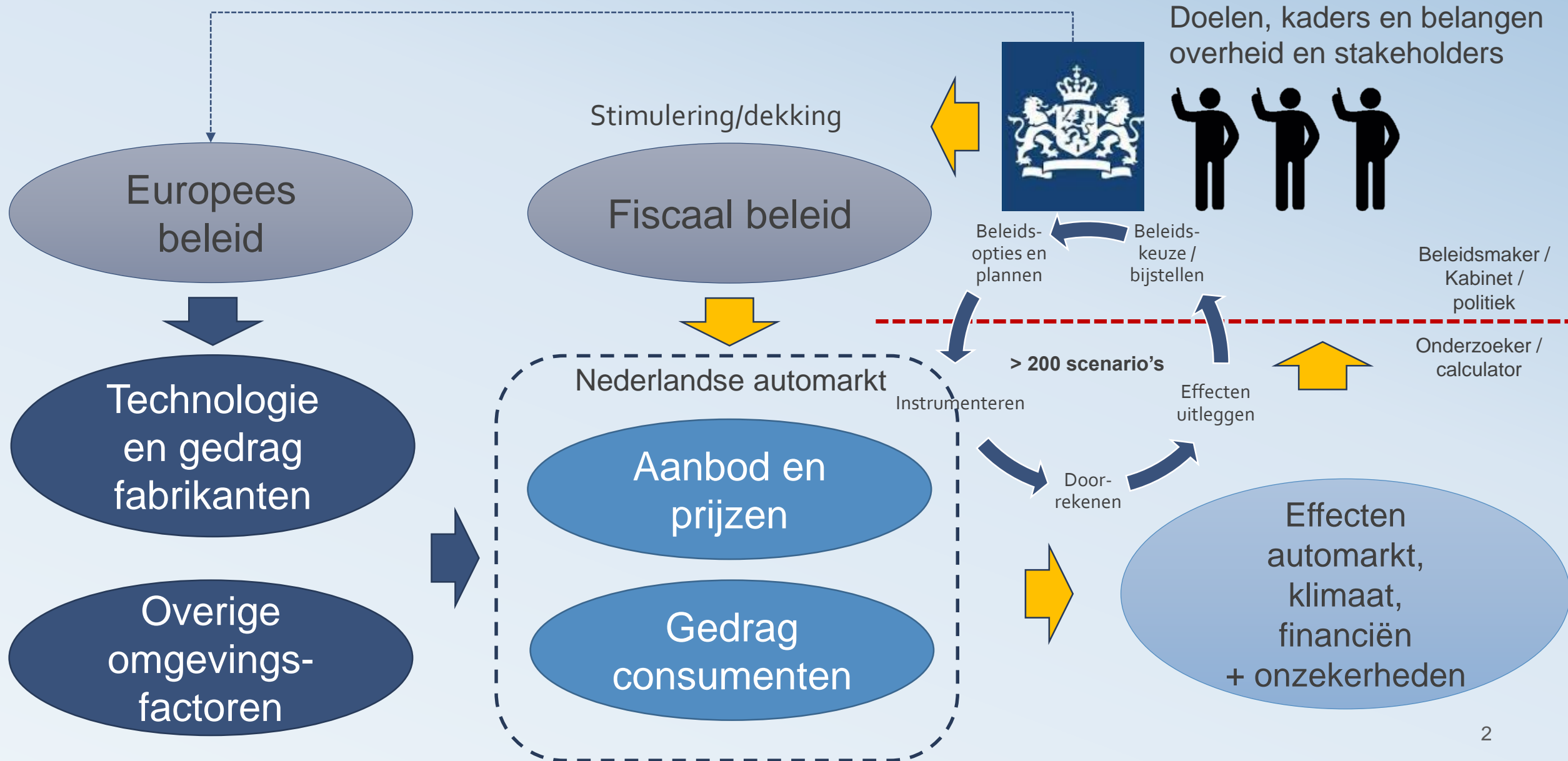
TOELICHTING OP HET CARBONTAX-MODEL EN DE TOEPASSING ERVAN VOOR HET KLIMAATAKKOORD

16 april 2019

Robert Kok

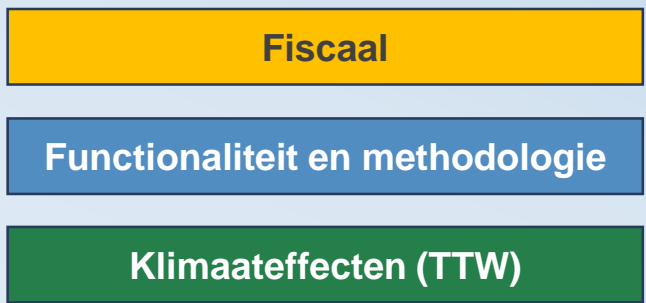


SYSTEEM MODEL (STERK VEREENVOUDIGD)



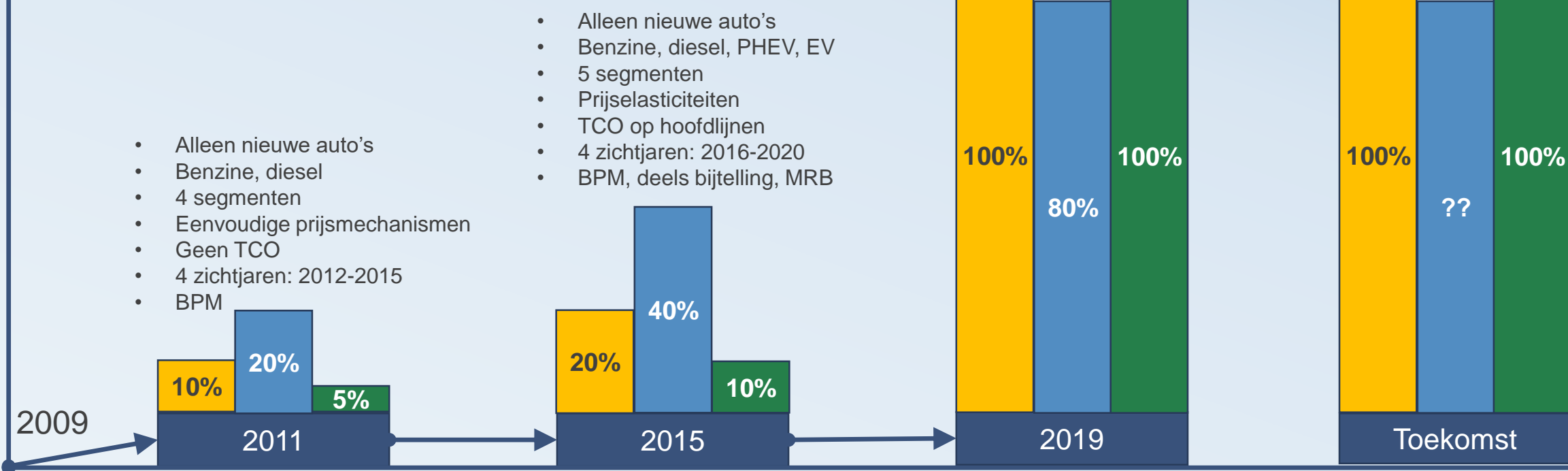
ONTWIKKELING EN EVOLUTIE CARBONTAX-MODEL

Omvang functionaliteit (compleetheid) van model in de tijd



- Nieuwe auto's en volledig wagenpark
- Import/export
- Benzine, diesel, PHEV, EV
- 5 segmenten
- Prijselasticiteiten
- Uitgebreid TCO-model
- 10 zichtjaren: 2021-2030
- CO₂ effecten volgens NEV systematiek
- 100% autobelastingen in output

- Publiek-privaat samenwerkingsplatform?
- 2^e hands markt
 - Doorontwikkeling methodologie / onderzoeksagenda
 - Km-heffing
 - Stelselherziening ??



- Alleen nieuwe auto's
- Benzine, diesel
- 4 segmenten
- Eenvoudige prijsmechanismen
- Geen TCO
- 4 zichtjaren: 2012-2015
- BPM

- Alleen nieuwe auto's
- Benzine, diesel, PHEV, EV
- 5 segmenten
- Prijselasticiteiten
- TCO op hoofdlijnen
- 4 zichtjaren: 2016-2020
- BPM, deels bijtelling, MRB

Methodologische ontwikkeling van model in de tijd

- Kan een model ernaast zitten?
- Waarom zat het model - op onderdelen in een pril marktstadium - ernaast?
- Zijn de onzekerheden vooraf geschetst?
- Zijn de risico's op belastingderving benoemd?
- Kunnen alle onzekerheden weggenomen worden?
- Hoe kan de beleidsmaker omgaan met onzekerheid?

1. Kunt u de achterliggende berekeningen geven voor de periode 2021-2030 over het aantal elektrische lease-auto's (per cohort en met de gemiddelde waarde) en de kosten die dus gemaakt worden voor de fiscaal lagere bijtelling? Kunt u heel specifiek berekenen op welke wijze de kosten van 16 miljoen in 2030 (pagina 68 van het klimaatakkoord, laatste kolom, 3e cijfer) tot stand gekomen is, dus inclusief de achterliggende tussenstappen en aannames in de berekening?
2. Kunt u beschrijven welke contacten en contracten u met Tesla heeft en gehad heeft? Heeft Tesla op enige wijze input en/of informatie geleverd voor de modellen?
3. Heeft u ooit een onafhankelijk (intern of extern) toets (of wetenschappelijke validatie) op uw model laten doen? Zo ja, door wie en kunt u het resultaat met ons delen?
4. Wat was voor u de reden om het model niet ten minste in licentie te delen met het ministerie en het PBL? Hebben die partijen daar op enig moment om gevraagd?
5. Is het model een spreadsheet? Hoe ziet de opbouw van het model eruit?

SCHRIFTELIJKE REACTIE OP VRAAG 1

- Op 16 april zal ik een mondelinge toelichting geven en hiervoor zijn slides 7-10 ter ondersteuning.

GEMIDDELTE BIJTELLING IN ZAKELIJKE EV-VLOOT 2030

- De gemiddelde bijtelling in het zakelijke wagenpark wordt bepaald door de nieuwverkopen in 2025-2030
- De nieuwverkopen hebben een stijgende gemiddelde bijtelling van 16,4% in 2025 naar 20,1% in 2030
- De nieuwverkopen hebben evenredig een dalende gemiddelde korting in de bijtelling van 5,6% in 2025 naar 1,9% in 2030
- De zakelijke EV-vloot in 2030 heeft een gemiddelde bijtelling van 19,4%, o.b.v. de samenstelling uit de jaren 2025-2030
- De zakelijke EV-vloot in 2030 heeft derhalve een gemiddelde bijtellingskorting van 2,6%
- Naarmate het verschil in aanschafprijs en TCO tussen elektrische auto's brandstofauto's daalt en 'overstapdrempels' lager worden, kan de korting in bijtelling afgebouwd worden. De netto bijtellingskosten worden bepaald door **bijtellingspercentage X aanschafprijs**

Beleid bijtelling in OKA, in nieuwverkopen	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bijtellingspercentage < 50k	16%	17%	18%	19%	20%	20%
Bijtellingspercentage > 50k	22%	22%	22%	22%	22%	22%
Totaal gemiddelde bijtelling	16,4%	17,3%	18,3%	19,2%	20,1%	20,1%
Korting bijtelling < 50k	6%	5%	4%	3%	2%	2%
Korting bijtelling > 50k	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal gemiddelde korting	5,6%	4,7%	3,7%	2,8%	1,9%	1,9%
Doorwerking bijtelling OKA, in wagenpark	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Gewogen bijtelling zakelijke EV-vloot in 2030						19,4%
Gemiddelde korting in bijtelling in 2030						2,6%

TWEE BENADERINGEN: STATISCH OF DYNAMISCH

- Bij **overheidsfinanciën** worden de budgettaire effecten van stimuleringsbeleid (beleidsscenario) altijd vergeleken met de budgettaire effecten zonder stimuleringsbeleid (referentiescenario)
- Met het **Carbontax-model van Revnext** worden de **gedragseffecten** van stimuleringsbeleid per autosegment ingeschat ten opzichte van het referentiescenario zonder stimuleringsbeleid. Dit is een **dynamische benadering**.
- Hierbij zien we de volgende **4 gedragseffecten** optreden, zie ook de 4 rijen in tabel op volgende slide:
 1. De meeste brandstofauto's in de goedkopere lagere autosegmenten blijven brandstofauto's
 2. De elektrische auto's die elektrische auto's blijven, zitten in de hogere/duurdere segmenten waar het bijtellingsvoordeel het laagst is door de aftopping van bijtellingskortingen op 50.000 euro
 3. Een deel van de brandstofauto's de duurdere midden- en hogere segmenten worden nog iets duurdere elektrische auto's (het bijtellingsvoordeel door de bijtellingskorting is per saldo net iets groter dan de extra bijtelling over de hogere aanschafprijs van een EV, consumenten kijken naar de netto kosten: **bijtelling X aanschafprijs**)
 4. Er komen extra bijtellers die de elektrische auto ook privé gaan rijden en extra elektrische auto's in de zakelijke vloot doordat de belastingdruk (bijtelling / TCO) daalt door stimuleringsbeleid t.o.v. de situatie zonder stimuleringsbeleid
- Een **alternatieve statische benadering** maakt geen vergelijking met een referentiescenario, waardoor **geen gedragseffecten** meegenomen worden
 - Daardoor wordt voor groepen 2 en 3 hetzelfde bijtellingspercentage toegepast, zonder te vergelijken met een referentiescenario
 - Daardoor wordt geen rekening gehouden met de hogere aanschafprijzen van elektrische auto's en daarmee wordt de aanname gemaakt dat alle zakelijke elektrische auto's even duur zijn als brandstofauto's vanaf 2025
 - Tot slot wordt geen rekening gehouden met extra bijtellers of groei van de zakelijke vloot, als gevolg van belastingkortingen (gedragseffecten)

VERSCHIL STATISCHE OF DYNAMISCHE BENADERING

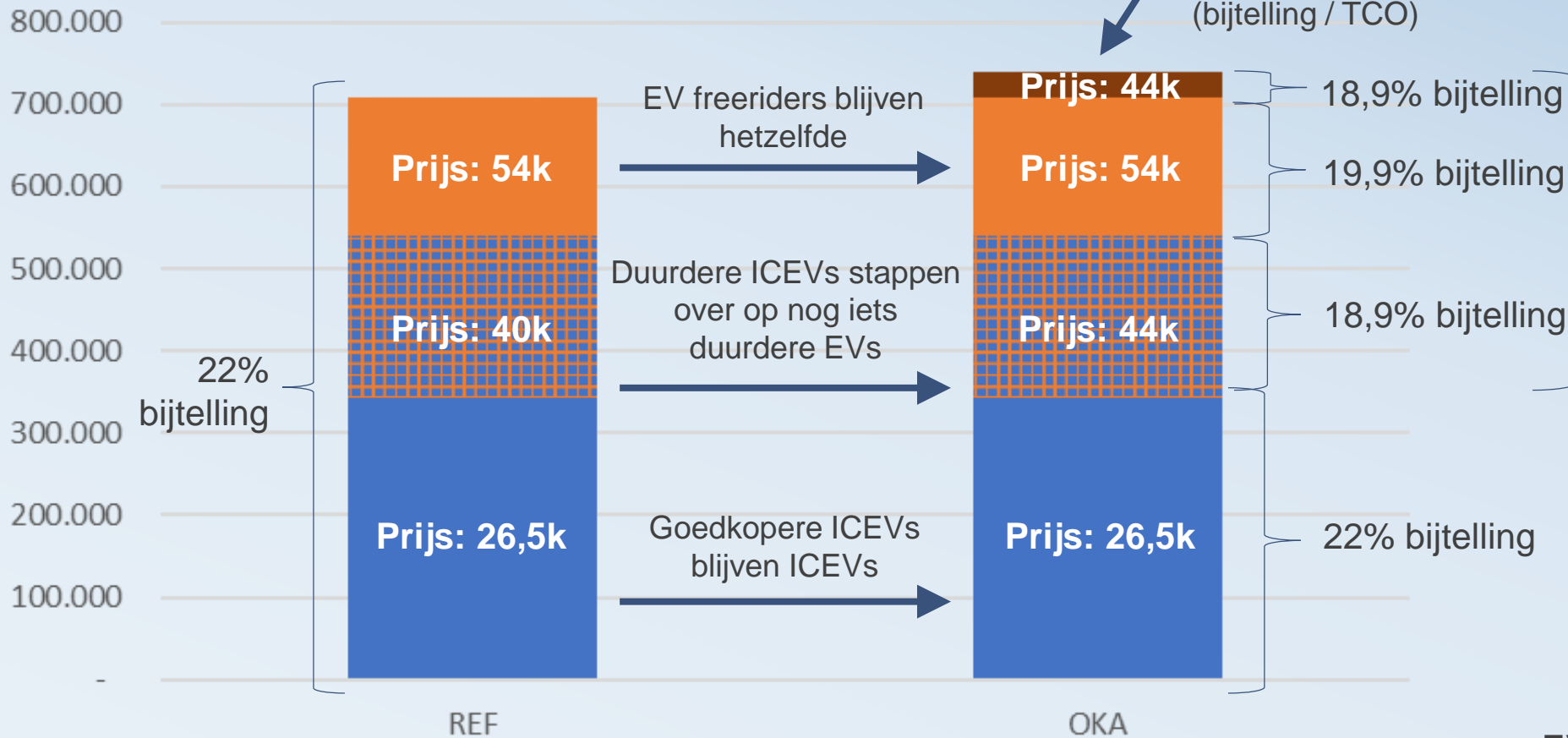
- Voor een **integrale analyse** van de effecten voor de **overheidsfinanciën**, dient te worden uitgegaan van een **dynamische benadering met gedragseffecten**
- Het verschil tussen een statische en dynamische benadering is 195 mln. euro extra belastingderving in 2030
- Ook in eerdere jaren zien we verschillen van circa 250 mln. belastingderving, cumulatief over 2021-2030 kan dit 2 tot 3 miljard verschil in belastingderving verklaren

	Referentiescenario zonder stimulering	Beleidsscenario met stimulering	Dynamische benadering met gedragseffecten (Carbontax-model)	Statische benadering zonder gedragseffecten	Vershil
1	Brandstofauto	Brandstofauto	Geen effect	Geen effect	-
2	Elektrische auto	Elektrische auto	22% wordt 19,9% bijtelling 87 mln. derving	22% wordt 19,4% bijtelling 109 mln. derving	22 mln. derving
3	Brandstofauto	Elektrische auto	22% wordt 18,9% bijtelling maar over 10% hogere aanschafprijs 43 mln. derving	22% wordt 19,4% Geen rekening gehouden met hogere aanschafprijs 102 mln. derving	59 mln. derving
4	Geen auto van zaak / Geen privé gebruik	Elektrische auto / Wel privé gebruik	30.000 EVs met 18,9% bijtelling 114 mln. extra opbrengst	Geen effect	114 mln. opbrengsten
	Totaal		16 mln. derving	211 mln. derving	195 mln. derving

UITLEG BIJTELLING IN 2030 - CARBONTAX

Zakelijke vloot in de bijtelling in 2030

Er komen 30.000 extra EVs in de bijtelling door extra bijtellers en groei zakelijke vloot door lagere zakelijke belastingdruk (bijtelling / TCO)



18,9% bijtelling over 30.000 extra auto's = 114 mln. opbrengsten +

10% lagere bijtelling met dezelfde aanschafprijs = 87 mln. derving -

14% lagere bijtelling maar 10% hogere aanschafprijs = 43 mln. derving -

Saldo = 16 mln. derving in 2030

EV totaal:
Bijtelling: 19,4%
Prijs: 48k

- ICEV die niet naar EV overstappen
- ICEV die naar EV gaan overstappen
- EV freeriders
- extra EV

SCHRIFTELIJKE REACTIE OP VRAAG 2

Revnext is een onafhankelijk adviesbureau dat voor publieke en private opdrachtgevers werkt. In het kader van het klimaatakkoord heeft Revnext de overheid en de maatschappelijke organisaties die vertegenwoordigd zijn aan de subtafel 'Elektrisch rijden' van de mobiliteitstafel voor het klimaatakkoord, ondersteund met doorrekeningen van beleid met het Carbontax-model. Het model wordt door deze partijen breed geaccepteerd en toegepast, omdat juist verschillende beleidsplannen onafhankelijk kunnen worden doorgerekend met precies hetzelfde model. Alleen de beleidsparameters worden aangepast, niet de modelparameters of modelaannames. De achterliggende aannames staan wel beschreven in de openbare achtergrondrapportage van het Carbontax-model en daarover is ook uitleg gegeven aan de betrokken partijen. Over de modelparameters is brede consensus, zodat de discussie over beleid kan gaan.

Revnext heeft door haar betrokkenheid bij de huidige klimaatakkoordplannen geen opdrachten uitgevoerd voor individuele bedrijven die op welke wijze dan ook een relatie hebben met de huidige klimaatakkoordplannen en doorrekeningen door Revnext. Ook in het verleden is tijdens de beleidsstudies voor Autobrief I en Autobrief II niet tegelijkertijd voor individuele bedrijven een opdracht uitgevoerd die een relatie hebben met het beleid.

Wat soms voorkomt is dat bedrijven zoals fabrikanten of importeurs na afloop van een beleidsstudie en na invoering van het beleid, vragen hebben over de impact van beleid op hun situatie. Dergelijk impactonderzoek voor private partijen doet Revnext pas NA afloop van een beleidsronde, zoals Autobrief II. Dit was het geval bij Tesla in 2017. De opdracht was eenmalig, had een budget van €14.880,- excl. BTW en een doorlooptijd van vijf weken.

Revnext is naar alle partijen altijd transparant over onze onafhankelijke werkwijze en over onze opdrachtgevers. Om deze reden hebben wij Tesla sinds 2017, net als onze andere opdrachtgevers, op onze website geplaatst en is de overheid op de hoogte van onze uitgevoerde opdracht voor Tesla.

SCHRIFTELIJKE REACTIE OP VRAGEN 3, 4, 5

- De vragen 3, 4 en 5 zullen uitgebreid beantwoord worden tijdens de rondetafel op 16 april.

Ter ondersteuning alvast de volgende punten:

- Het model wordt vóór iedere grote beleidsstudie geactualiseerd en gekalibreerd op basis recente data
- Het Carbontax-model is afgelopen jaar uitgebreid en grondig getoetst door het PBL
- De modelinvoer, modelparameters, modeloutput, modelstructuur, methodologieën, onzekerheden en gevoeligheidsanalyses staan beschreven in de openbare achtergrondrapportage op de website van PBL. Dit rapport zal separaat bij de agendastukken worden toegevoegd:
 - <https://www.pbl.nl/publicaties/modelgebruik-elektrische-voertuigen>
- Daarnaast staan onderdelen van het model en achterliggende methodologieën beschreven in drie wetenschappelijke artikelen die door een grondig internationaal peer-review proces zijn gegaan.
 - Kok, R., 2015. Six years of CO2-based tax incentives for new passenger cars in The Netherlands: Impacts on purchasing behavior trends and CO2 effectiveness. *Transportation Research Part A* (77), 137-153.
 - Kok, R., 2013. New car preferences move away from greater size, weight and power: impact of Dutch consumer choices on average CO2-emissions. *Transportation Research Part D* (21), 53–61.
 - Kok, R., Annema, J.A., van Wee, B., 2011. Cost-effectiveness of greenhouse gas mitigation in transport: a review of methodological approaches and their impact. *Energy Policy* 39 (12), 7776-7793.
- Er is niet gevraagd door de ministeries noch door PBL om een model te bouwen dan wel in licentie aan te geven
- Het model maakt gebruik van meerdere software. Gegevensuitwisseling met departementen en PBL ten aanzien van modelinvoer, modelparameters en modeloutput vindt plaats in excel.