

2019Z03823

Vragen van de leden **Omtzigt** en **Agnes Mulder** (beiden CDA) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *de belastingsubsidies op elektrische auto's, de modellen die aangepast lijken te zijn (en geen rekening meer houden met de CO₂-uitstoot die gepaard gaat met het opwekken van de elektriciteit voor elektrische auto's) en een internationale vergelijking* (Ingezonden 26 februari 2019).

Vraag 1

Herinnert u zich dat u toegaf dat het CARbonTAX-model, waarop de voorspellingen van de verkoop van elektrische auto's gebaseerd is, er meer dan 100% naast zat, dat het model wel wordt aangepast en beschreven wordt maar dat het model zelf geheim blijft?¹

Vraag 2

Herinnert u zich dat u mijn vraag of het model ook wetenschappelijk gevalideerd is en of ik daar een bewijs van mocht zien, eigenlijk niet beantwoorde omdat u weigerde de vraag apart te beantwoorden en in ieder geval geen enkele brief van een universiteit of gerenommeerde instelling kon laten zien met het bewijs dat het model wetenschappelijk gevalideerd is?²

Vraag 3

Kunt u een bewijs (bijvoorbeeld een ondertekende brief) sturen van de wetenschappelijke validatie van het CARbonTAX-model?

Vraag 4

Herinnert u zich dat in maart 2018 het Planbureau voor de Leefomgeving kwam met «Kosten Energie- en Klimaattransitie in 2030 – Update 2018»?³

Vraag 5

Herinnert u zich dat de ambitie 100% elektrische auto's in 2030 volgens Tabel 18 nationale kosten met zich meebracht van -110 miljoen euro per jaar en potentiële reductie zou hebben van 1,8 Mton per jaar?

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1458

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1458, vraag 24

³ Kamerstuk 32 813, nr. 186 (bijlage 840531)

Vraag 6

Hoe verklaart u deze nationale opbrengsten van 110 miljoen euro per jaar aangezien de geraamde kosten voor de overheid oplopen tot ongeveer een miljard euro per jaar?

Vraag 7

Hoe verklaart u dat de netto reductie van deze maatregel nu wordt geraamd op drie tot vijf Mton per jaar, terwijl de potentiële reductie eerder werd geschat door PBL op 1,8 Mton per jaar? Kunt u heel precies aangeven hoe die reductie volgens beide berekeningen bereikt wordt?

Vraag 8

Kunt u aangeven waar de indirecte (negatieve) effecten van 1,2 Mton per jaar uit bestaan in tabel 18?

Vraag 9

Klopt het dat in het CARbonTAX-model die indirecte negatieve effecten, van bijvoorbeeld het gebruik door elektrische voertuigen van elektriciteit opgewekt met kolen en gas en het energiegebruik bij het maken van elektrische voertuigen, niet zijn meegenomen? Kunt u dit antwoord uitgebreid toelichten?

Vraag 10

Is er op enig moment overgestapt op de «tank-to-wheel»-benadering voor elektrisch rijden in combinatie met de fictie dat elektrische auto's (bijna) altijd op groene stroom rijden? Kunt u toelichten wanneer en waarom dat is gebeurd?

Vraag 11

Kunt u aangeven, indien is overgestapt op de TTW-benadering, wie dat besluit dan genomen heeft? Indien overgestapt is, op welk moment is het door PBL gebruikte model aangepast?

Vraag 12

Kunt u aangeven of de mobiliteitstafel (of iemand anders) op enig moment het PBL gevraagd heeft om over te stappen op de TTW-benadering (die de CO₂-uitstoot van het opwekken van elektrische auto's niet meeneemt in de berekeningen en dus ervan uitgaat dat de elektrische auto's rijden op de wind)?

Vraag 13

Bent u bekend met het TNO-rapport «TNO 2015 R10386 Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen», dat een vergelijking uitvoert tussen elektrische auto's en conventionele auto's en dat doet op basis van de hele energieketen en ook op basis van de materiaallevenscyclus?⁴

Vraag 14

Deelt u de mening dat een vergelijken op basis van de hele energieketen en eigenlijk op basis aan de hele materiaallevenscyclus de enige juiste is? Zo nee, wilt u uw antwoord dan uitgebreid motiveren?

Vraag 15

Herinnert u zich dat het kabinet in 2016 een grote Interdepartementale beleidsstudie deed en dat u daar concludeerde: «Uit het IBO CO23 blijkt bovendien dat het reduceren van CO₂-uitstoot via Europees bronbeleid vele malen kosteneffectiever is dan bijvoorbeeld het fiscaal stimuleren van nul-emissievoertuigen»?⁵

Vraag 16

Herinnert u zich dat in figuur 3 het fiscaal stimuleren van elektrisch rijden als veruit, maar dan ook veruit de minst kosteneffectieve maatregel uit de bus kwam?

⁴ <https://publications.tno.nl/publication/34616575/gS20vf/TNO-2015-R10386.pdf>

⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 216

Vraag 17

Is het stimuleren van elektrisch rijden nog steeds de minst kosteneffectieve maatregel van alle maatregelen genoemd in figuur 3? Kunt u dit antwoord motiveren?

Vraag 18

Herinnert u zich nog het rapport «Aandachtspunten bij subsidieregeling elektrische voertuigen voor particulieren» dat u ook aan de Kamer deed toekomen?⁶

Vraag 19

Herinnert u zich dat de conclusie van dat rapport luidde: «Kostenefficiëntie en effectiviteit: eerder onderzoek heeft aangetoond dat subsidies op elektrische voertuigen ten opzichte van andere CO₂-reductie maatregelen relatief weinig effect sorteren en bovendien tegen relatief hoge kosten. Ook bij deze regeling lijkt de kostenefficiëntie (€/ton CO₂) vrij laag te zijn. Daarnaast is de totale CO₂-besparing door uitvoering van deze subsidies lager dan bij andere beleidsmaatregelen?»?

Vraag 20

Is er een rapport waaruit het tegendeel blijkt en dat het kostenefficiënt is om elektrisch rijden te subsidiëren? Zo ja, welk rapport?

Vraag 21

Herinnert u zich dat bij LNG precies te berekenen viel of de milieuwinst (minder CO₂, minder fijnstof, minder NO_x) genoeg maatschappelijke baten had om kosteneffectief te zijn?⁷

Vraag 22

Kunt u precies dezelfde berekening als u voor LNG uitvoerde, uitvoeren voor de Tesla model S die vijf jaar lang geleased wordt?

Vraag 23

Herinnert u zich dat u aan de Kamer scheef dat een Hyundai KONA electric die voor vijf jaar geleased wordt, een totaal belastingvoordeel krijgt van 22.759 euro tot 24.551 euro?⁸

Vraag 24

Kunt u aangeven hoeveel belastingvoordeel diezelfde Hyundai KONA krijgt als die vijf jaar geleased wordt c.q. in de eerste vijf jaar nadat hij gekocht is in de ons omliggende landen (Verenigd Koninkrijk, Duitsland, België, Frankrijk, Denemarken) en in Noorwegen?

Vraag 25

Kunt u deze vragen een voor een, precies en voor 10 maart 2018 beantwoorden?

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 216 (bijlage 785214)

⁷ Kamerstuk 32 800, nr. 45 (bijlage 859285, Tabel 3.2 en 3.3 in Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen)

⁸ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1335