

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

### 1458

Vragen van de leden **Omtzigt** (CDA) en **Lodders** (VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën, inzake *het model CARbonTAX dat gebruikt is om de verkopen van elektrische auto's te voorspellen en welke er in 2018 meer dan 100% naast zat bij de schatting van de verkoop van het aantal elektrische auto's* (ingezonden 15 januari 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën) (ontvangen 6 februari 2019).

#### Vraag 1

Herinnert u zich dat de prognose van de autoverkopen in het CARbonTAX-model 3.0 onder autobrief 2 was dat er tussen de 394.000 en 430.000 auto's verkocht zouden worden in 2018 met een puntschatting van 413.000 auto's?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Op 19 juni 2015 is Autobrief II aan de Tweede Kamer gestuurd. Autobrief II bevat een pakket aan maatregelen voor de autogerelateerde belastingen BPM, MRB en de bijtelling (IB/LB). De fiscale stimuleringsmaatregelen voor (PH)EV's maken hier deel van uit. In september 2015 is de doorrekening van de te verwachten beleidseffecten van Autobrief II aan uw Kamer gestuurd. Deze doorrekening is uitgevoerd door een samenwerkingsverband van Policy Research Corporation en TNO (PRC/TNO) aan de hand van het CARbonTAX-model 3.0 (hierna: Carbontax-model). Een van de vele verwachtingen uit deze doorrekening was dat het aantal nieuwverkopen zou dalen van circa 415.000 nieuwverkopen in 2016 naar circa 405.000 nieuwverkopen in 2020, met een bandbreedte van circa 40.000 nieuwverkopen.

#### Vraag 2

Klopt het dat er voorspeld is, op basis van het CARbonTAX-model 3.0, dat onder autobrief 2 in 2018 de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's ten opzichte van 2016 niet zou stijgen en constant zou blijven op 105 gram/km<sup>2</sup>?

<sup>1</sup> Figuur IV.3 in Beleidseffecten Autobrief II Analyse van effecten met CARbonTAX-model 3.0

<sup>2</sup> Figuur IV.18 in Beleidseffecten Autobrief II Analyse van effecten met CARbonTAX-model 3.0

#### Antwoord 2

Uit de doorrekening van Autobrief II, die is uitgevoerd met het Carbontax-model, volgde de verwachting dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwverkochte auto's in 2016, 2017 en 2018 grosso modo zou uitkomen op 106 gram/km, 108 gram/km en 105 gram/km.

#### Vraag 3

Klopt het dat de voorspelling op basis van het CARbonTAX-model 3.0 is dat er onder autobrief 2 in 2018 ongeveer 11.000 elektrische auto's verkocht zouden worden?<sup>3</sup>

#### Antwoord 3

Uit doorrekening van Autobrief II volgde aan de hand van de destijds actuele inzichten de verwachting dat er in 2018 zo'n 11.000 volledig elektrische auto's (EV's) zouden worden verkocht.

#### Vraag 4

Heeft u kennisgenomen van het feit dat het aantal verkochte auto's in 2018 ver buiten het betrouwbaarheidsinterval is uitgekomen op 447.000?

#### Antwoord 4

Het klopt dat het aantal nieuwverkochte auto's in 2018 is uitgekomen op circa 447.000 en dat dit hoger is dan ten tijde van de doorrekening van Autobrief II in 2015, met de inzichten van toen, werd verwacht. Dit is deels te verklaren omdat PRC/TNO een conjunctuurneutrale inschatting van het aantal nieuwverkopende heeft gemaakt, uitgaande van een constante economische groei van 1% op jaarbasis.

#### Vraag 5

Hoe hoog is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuw verkochte auto's in 2018 en hoe verhoudt zich dat tot de voorspellingen?

#### Antwoord 5

Op dit moment beschik ik nog niet over de benodigde informatie om deze vraag adequaat te kunnen beantwoorden. Ik verwacht in het voorjaar van 2019 over voldoende informatie te beschikken om deze vraag te kunnen beantwoorden.

#### Vraag 6

Heeft u kennisgenomen van het feit dat er in 2018 maar liefst 24.024 elektrische auto's verkocht zijn in Nederland en dus meer dan 120% meer dan de voorspelling onder CARbonTAX-model 3.0?<sup>4</sup>

#### Antwoord 6

In 2018 zijn in Nederland 25.068 EV's verkocht. De uiteindelijk door uw Kamer aangenomen Wet uitwerking Autobrief II wijkt echter op enkele punten af van de beleidsvoornemens uit (de met het Carbontax-model doorgerekende) Autobrief II. In relatie tot de aantallen EV's in 2018 is relevant dat de milieukorting op de bijtelling voor PHEV's per 2017 is beëindigd in plaats van een geleidelijke afbouw zoals beoogd in Autobrief II. Hierdoor heeft – onder meer door het groeiende aanbod van EV's – een extra verschuiving van PHEV- naar EV-nieuwverkopende plaatsgevonden in 2018. Hier kon in de modelberekening in 2015 nog geen rekening mee worden gehouden. Dit verklaart een deel van de onderschatting van het aantal EV's in 2018.

#### Vraag 7

Erkent u dat de Rijwiel en Automobielen-Industrie (RAI) voor volgend jaar een verkoop van 28.000 elektrische auto's verwacht en dat dat dus wederom meer dan 80% boven de verwachtingen ligt?

<sup>3</sup> Figuur IV.7 in Beleideffecten Autobrief II Analyse van effecten met CARbonTAX-model 3.0

<sup>4</sup> <https://nederlandelektrisch.nl/actueel/nieuwsoverzicht/i1046/registraties-elektrische-auto-s-in-2018-verdrievoudigd-tesla-model-s-jaguar-i-pace-en-nissan-leaf-meest-verkocht>

#### Antwoord 7

De RAI heeft recent de verwachting uitgesproken dat er in 2019 zo'n 28.000 elektrische auto's in Nederland verkocht zullen gaan worden. Uit de doorrekening van Autobrief II volgde in 2015 de verwachting dat er in 2019 zo'n 16.000 nieuwe EV's zouden worden verkocht in Nederland.

#### Vraag 8

Erkent u dat de verkoop van Plug-in Hybrid auto's (PHEV auto's), die niet meer gestimuleerd worden in 2018, onverwacht gestegen zijn naar ongeveer 4000 auto's terwijl die auto's geen enkele subsidie meer ontvangen en terwijl er in het CARbonTAX-model 3.0 geen enkele PHEV auto meer verkocht zou worden in 2019?

#### Antwoord 8

In de beleidsvoornemens van Autobrief II zou de milieukorting op de bijtelling voor PHEV's per 2019 vervallen. Op grond van de doorrekening van Autobrief II was om die reden de verwachting dat in de jaren 2018 en 2019 een omslag van PHEV-nieuwverkoppen naar EV-nieuwverkoppen zou plaatsvinden. Uw Kamer heeft ten tijde van de parlementaire behandeling van de Wet uitwerking Autobrief II bij het amendement Schouten echter besloten de milieukorting op de bijtelling voor PHEV's al per 2017 te laten vervallen.<sup>5</sup> Dit heeft geresulteerd in een piek in de PHEV-nieuwverkoppen in de laatste maanden van 2016. Een deel van de nieuwverkoppen uit 2017 is daarmee naar voren gehaald. Deze ontwikkelingen zijn terug te zien in de PHEV-verkoopaantallen: 21.695 in 2016, 2.445 in 2017 en 4.094 in 2018. De PHEV-nieuwverkoppen lijken op dit moment weer enigszins op gang te komen. Voor PHEV's geldt, ondanks het vervallen van de milieukorting op de bijtelling, namelijk nog altijd een gunstige fiscale behandeling.<sup>6</sup> PRC/TNO heeft in de doorrekening benadrukt dat het aanbod van betaalbare EV's en de marktontwikkeling van PHEV's een cruciale factor zal zijn. De ontwikkeling van de PHEV-nieuwverkoppen uit de doorrekening kon volgens PRC/TNO dan ook als een «worst case»-scenario gezien worden: een scenario waarbij geen rekening is gehouden met alternatieve prijsstrategieën van autofabrikanten die mogelijk als gevolg van het wegvallen van fiscale voordelen, PHEV's op een lager prijsniveau met kleinere marges gaan aanbieden. De lastig voorspelbare marktontwikkelingen en prijsstrategieën van fabrikanten spelen namelijk een belangrijke rol bij de ontwikkeling van zowel de EV- als de PHEV-nieuwverkoppen.<sup>7</sup>

#### Vraag 9

Kunt u een staatje geven van wat de verwachtingen van de stimuleringskosten van elektrisch rijden onder autobrief 2 waren in 2015, uitgesplitst naar Belasting Personen Motorvoertuigen (BPM), motorrijtuigenbelasting (MRB) en Inkomstenbelasting/loonbelasting kortingen etc. over de hele periode (per jaar natuurlijk) en de uitkomsten voor elk van de jaren tot en met 2018?

#### Antwoord 9

Op 22 januari 2016 is de Wet uitwerking Autobrief II aan de Tweede Kamer gestuurd.<sup>8</sup> Op basis van de toen verwachte aantallen EV's en de toen verwachte catalogusprijzen voor EV's was de verwachting voor de budgettaire gevolgen van de uiteindelijke maatregelen in de BPM, MRB en IB/LB voor EV's als volgt:

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2014/15, 34 391, nr. 17.

<sup>6</sup> In de periode 2017–2020 worden zeer zuinige PHEV's nog altijd gunstig behandeld in de BPM en geldt voor deze voertuigen een halftarief in de MRB.

<sup>7</sup> Fabrikanten zullen een keuze maken tussen verlagen van de voertuigprijzen versus verhogen van het accubereik. Op dit moment lijkt het erop dat fabrikanten voor wat betreft PHEV's niet gekozen hebben voor het vergroten van het accubereik. De deels autonome toename van PHEV-nieuwverkoppen kan dan ook worden verklaard door een toenemend aanbod van betaalbare PHEV's waarvan het accubereik gemiddeld genomen tot op heden echter slechts zeer beperkt gestegen lijkt te zijn.

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2015/16, 34 391, nr. 5.

	2014	2015	2016	2017	2018
BPM Vrijstelling nulemissievoertuigen	0	2	4	4	5
MRB Vrijstelling nulemissievoertuigen	4	7	11	15	20
IB/LB Kortings op de bijtelling voor nulemissieauto's	31	47	84	101	129

De raming in de Miljoenennota 2019 is als volgt:

	2014	2015	2016	2017	2018*
BPM Vrijstelling nulemissievoertuigen	0	2	3	4	7
MRB Vrijstelling nulemissievoertuigen	3	5	8	12	19
IB/LB Kortings op de bijtelling voor nulemissieauto's	30	46	69	92	141

\* Zoals beschreven in het antwoord op vraag 13 van de eerdere Kamervragen: met de uiteindelijke nieuwverkopende EV's in 2018 komt het budgettaire belang van de korting op de bijtelling voor EV's uit op circa € 200 miljoen in 2018 (voor de BPM- en MRB-vrijstelling voor nulemissievoertuigen komt de raming in totaal € 2 miljoen hoger uit).<sup>9</sup>

#### Vraag 10

Hoe beoordeelt u het CARbonTAX-model 3.0 dat gebruikt wordt bij de voorspellingen van de autoverkoop onder autobrief 2 en zeer specifiek voor de voorspellingen van de verkoop van elektrische auto's?

#### Antwoord 10

Bij berekeningen met het Carbontax-model wordt bij iedere grote beleidsstudie voor de rijksoverheid aangesloten bij de meest actuele en betrouwbare inschattingen die op dat moment beschikbaar en realistisch zijn. Voor de doorrekening van Autobrief II (2015) is een modelupdate uitgevoerd om de laatste feitelijke ontwikkelingen tot en met 2014 en de meest actuele prognoses te benutten in het rekenmodel.<sup>10 11</sup>

Met het Carbon tax-model worden berekeningen gemaakt om inzicht te krijgen in te verwachten veranderingen in onder meer de samenstelling van nieuwverkopende en het totale wagenpark als gevolg van beleid en externe (autonome) ontwikkelingen. Verwachtingen voor aantallen EV's maken daar onderdeel van uit. Het Carbontax-model biedt dan ook relevante inzichten in de effecten van beleidsvoornemens op het terrein van de autogerelateerde belastingen. Tegelijkertijd kunnen deze modelmatige verwachtingen in korte tijd worden ingehaald door actuele ontwikkelingen. Dat geldt in het bijzonder voor EV's omdat deze voertuigen nog in het beginstadium van de (wereldwijde) marktontwikkeling staan. Dit betekent dat de marktontwikkelingen (zoals vraag, aanbod en consumentenvoorkeuren) een zeer grillig en lastig voorspelbaar patroon kunnen volgen, waar – zonder de kennis achteraf – een geleidelijke ingroei wellicht meer in de lijn der verwachting lag. De onderzoeker is immers altijd gebonden aan de inzichten die op dat moment realistisch worden geacht. Om die reden heb ik in de tussentijdse evaluatie van de Wet uitwerking Autobrief II aangegeven dat het verstandig is een vinger aan de pols te houden. Ik zal de ontwikkelingen als gevolg van de maatregelen van de Wet uitwerking Autobrief II de komende jaren daarom scherp blijven monitoren. Tegelijkertijd is het van belang om de kabinetsambitie van 100% emissievrije nieuwverkopende niet uit het oog te verliezen.

<sup>9</sup> Kamerstukken II 2018/19, aanhangsel van de handelingen, 1335.

<sup>10</sup> Kamerstukken II 2014/15, 32 800, nr. 28, bijlage 1.

<sup>11</sup> Een modelactualisatie omvat ontwikkelingen in onder andere verkoopaantallen, marktaandeel, aanbod, prijs, prijselasticiteiten, CO<sub>2</sub>, verbruik, meerverbruik tussen norm en praktijk, jaarkilometrage, import- en export, batterij, TCO-waardes, Europees bronbeleid, onderverdeeld naar 4 brandstofsoorten, 5 autosegmenten en de marktsegmenten privé en zakelijk voor alle jaren waarop de doorrekening van toepassing is.

#### Vraag 11, 12 en 24

Is het CARbonTAX-model 3.0 openbaar en kunnen wij het ontvangen inclusief de schattingen, zodat wij zaken kunnen reproduceren?

Is het CARbonTAX-model 3.0 wetenschappelijk gevalideerd voor het doen van voorspellingen en het maken van beleid en het doen van langetermijnvoorspellingen met extreme belastingprikkelers? Zo ja, wie heeft het gevalideerd en kunt u het bewijs van die validatie aan de Kamer doen toekomen?

Kunt u aangeven of de huidige versie van CARbonTAX wetenschappelijk gevalideerd is? Zo ja, door wie en wanneer en kunt u daarvan het bewijs aan de Kamer doen toekomen?

#### Antwoord 11, 12 en 24

Het Carbontax-model is in 2011 ontwikkeld door Ecorys ten behoeve van het onderzoek naar de beleidseffecten van de maatregelen uit Autobrief I. Een beschrijving van de werking van het Carbontax-model is destijds aan uw Kamer gestuurd.<sup>12</sup> In 2014 is het door PRC/TNO uitgevoerde onderzoek Evaluatie Autogereleerde Belastingen 2008–2013 aan uw Kamer gestuurd. Ten behoeve van dit onderzoek is het Carbontax-model verder ontwikkeld (versie 2.0) en voorzien van een update.<sup>13</sup> In september 2015 is de doorrekening van Autobrief II aan uw Kamer gestuurd. Voor deze doorrekening is het Carbontax-model wederom, door PRC in samenwerking met TNO, doorontwikkeld en voorzien van de meest recente inzichten (versie 3.0).<sup>14</sup> In mijn brief van 28 januari 2019 is voorts toegelicht dat het Carbontax-model voor elke grote beleidsstudie wordt herijkt voor tal van parameters.<sup>15</sup> Het Carbontax-model wordt momenteel door het PBL gebruikt voor de doorrekening van de fiscale stimulering van EV's zoals deze zijn voorgesteld in het ontwerpKlimaatakkoord. Om die reden zijn alle parameters in de zomer en het najaar van 2018 gedurende 3 maanden uitvoerig besproken, getoetst en op onderdelen herijkt en gevalideerd door het PBL en TNO. Omdat het Carbontax-model niet openbaar is, is het niet mogelijk om het model aan uw Kamer te doen toekomen. Maar zoals hierboven beschreven heeft uw Kamer heeft bij elke grote beleidsstudie aan de hand van het Carbontax-model een uitgebreide beschrijving van het model ontvangen.

#### Vraag 13

Klopt het dat de rijksoverheid tientallen modellen gebruikt voor de voorspelling en evaluatie van beleid?

#### Antwoord 13

Het is bij de rijksoverheid op allerlei beleidsterreinen gebruikelijk om bij grote beleidsveranderingen een modelmatige doorrekening te laten uitvoeren en achteraf te evalueren.

#### Vraag 14

Kent u enig ander model bij de rijksoverheid dat er meer dan 100% naast zit bij de voorspellingen (hier: het aantal verkochte elektrische auto's) en nog steeds gebruikt wordt? Zo ja, welk model is dat dan?

#### Antwoord 14

Ik heb op dit moment geen inzicht in de historische foutmarges van bij de rijksoverheid gebruikte modellen. In het geval van de autogereleerde belastingen is ervoor gekozen om beleid voor meerdere jaren achtereenvolgens in de wet vast te leggen (Autobrief I (2012–2015) en Autobrief II (2017–2020)). Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 10 worden met het Carbontax-model berekeningen gemaakt om inzicht te krijgen in te verwachten veranderingen in de samenstelling van nieuwverkopende en het totale wagenpark als gevolg van beleid en externe (autonome) ontwikkelingen. Verwachtingen voor aantallen EV's maken daar onderdeel van uit. Zoals tevens toegelicht in het antwoord op vraag 10, kunnen beginnende markten – zoals die van EV's – een grillig ontwikkelingspatroon volgen. Hierdoor

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1, bijlage, 115.

<sup>13</sup> Kamerstukken II 2014/15, 32 800, nr. 24, bijlage, 135–143.

<sup>14</sup> Kamerstukken II 2014/15, 32 800, nr. 28, bijlage 67–73.

<sup>15</sup> Kamerstukken II 2018/19, aanhangsel van de handelingen, 1335.

ontstaat, voor wat betreft de voorspellingen van aantallen EV's, een risico op relatief grote foutmarges, zeker wanneer verwachtingen voor meerdere jaren vooruit worden uitgesproken.

Vraag 15

Klopt het dat het model uitgaat van een constante prijselasticiteit?<sup>16</sup>

Antwoord 15

Het model werkt niet met een constante prijselasticiteit.

Vraag 16

Kunt u aangeven wat er volgens het model gebeurt als alle auto's in het D-segment (zoals de Volkswagen Passat) in prijs gehalveerd worden en daardoor fors goedkoper worden dan de auto's in het C-segment (zoals de Volkswagen Golf)? Hoeveel auto's in het C-segment worden er dan verkocht en hoeveel auto's in het D-segment?

Antwoord 16

In het Carbontax-model worden kruiselasticiteiten toegepast waardoor in de samenstellingseffecten naar autosegmenten overstapeffecten zichtbaar zijn wanneer bepaalde segmenten duurder of goedkoper worden voor wat betreft de catalogusprijzen of de belastingdruk. Een voorbeeld hiervan is het E-segment EV (zoals de Tesla S, Tesla X, Jaguar I-pace) waar een deel van de consumenten naar is overgestapt vanuit het lagere D-segment. Dit betekent dat voor de bepaling van de stimuleringskosten van EV's in het E-segment niet een conventionele auto met dezelfde prijs als referentie wordt genomen.

Vraag 17

Acht u het realistisch dat als de auto's in het D-segment goedkoper worden dan auto's in het C-segment er überhaupt nog auto's in het C-segment verkocht worden? Kunt u dit antwoord motiveren?

Antwoord 17

De keuze van de consument is in het Carbontax-model niet volledig afhankelijk van de catalogusprijs van de auto. Het model maakt onder meer gebruik van TCO-berekeningen (Total Cost of Ownership). Uiteindelijk is het totale kostenplaatje voor de autokoper immers het meest relevant. Wanneer, zoals in deze specifieke situatie wordt gesteld, de aanschafprijzen van auto's in het D- en C-segment dichterbij elkaar komen te liggen volgt dan ook niet per definitie een verkoopverschuiving tussen deze segmenten. Auto's in het D-segment zijn namelijk zwaarder, verbruiken doorgaans ook meer brandstof dan auto's in het C-segment en de verzekeringspremie is doorgaans ook hoger, waardoor de TCO van deze auto's hoger is. Bovendien is ook niet iedere consument op zoek naar een zo groot mogelijke auto voor het beschikbare budget en spelen persoonlijke voorkeuren voor functionaliteit en smaak een belangrijke rol bij de keuze voor een specifieke auto.

Vraag 18

Heeft u door dat het belachelijk klinkt dat wanneer een Volkswagen Passat goedkoper zou worden dan een Volkswagen Golf (of een Peugeot 508 goedkoper dan een Peugeot 308, of een Audi A5 goedkoper dan een Audi A3/Audi A2) mensen nog steeds een Volkswagen Golf zouden kopen?

Antwoord 18

Zie antwoord op vraag 17.

Vraag 19

Beseft u dat u door grote belastingkortingen (BPM-vrijstelling, MRB-vrijstelling en dus 100% korting en 4% bijtelling in plaats van 22% bijtelling) u juist extreme testen aan het doen bent en dat dus de vraag over de effecten van enorme belastingkortingen en stimulansen zeer relevant is?

---

<sup>16</sup> Figuur VI.1 in Beleids effecten Autobrief II Analyse van effecten met CARbonTAX-model 3.0

#### Antwoord 19

Het kabinet acht het – gelet op de ambities uit het regeerakkoord – van groot belang om de transitie naar emissievrij rijden te versnellen. De fiscale stimulering van emissievrije auto's maakt onderdeel uit van de maatregelen van het kabinet om deze versnelling te realiseren. Tegelijkertijd is het kabinet zich ervan bewust dat de bestaande fiscale voordelen voor EV's fors zijn en een relatief hoge lastenschuif vragen. Zowel vanwege de hoge ambities van het kabinet op het terrein van emissievrije mobiliteit en de forse fiscale voordelen voor EV's acht het kabinet het zeer relevant om de doelmatigheid en doeltreffendheid van dit beleid te monitoren.

#### Vraag 20

Bent u bereid om het CARbonTAX-model 3.0 opnieuw op te bouwen en te calibreren zodat er wel een relatie is tussen de voorspellingen en de uitkomsten in de huidige autobrief 2?

#### Antwoord 20

Ik acht het niet noodzakelijk het Carbontax-model opnieuw op te bouwen en te kalibreren. Het Carbontax-model wordt voor elke grote beleidsstudie geactualiseerd aan de hand van de meest recente inzichten. Zie verdere toelichting bij antwoord 23.

#### Vraag 21

Bent u bereid vervolgens schattingen te maken van de verkoop van elektrische auto's en de kosten daarvan voor 2019 en 2020 die wel realistisch zijn?

#### Antwoord 21

De raming van de fiscale stimulering voor EV's wordt in de miljoenennota jaarlijks geactualiseerd op basis van de dan beschikbare en meest recente informatie over de nieuwverkopen van EV's. Deze schattingen zijn op dat moment het meest realistisch.

#### Vraag 22

Indien u niet bereid bent dit te doen, heeft u dan door dat er opnieuw miljarden meer in een autobriefperiode uitgegeven wordt aan (semi-)elektrisch rijden op basis van een ondeugdelijk model?

#### Antwoord 22

Op dit moment is er geen sprake van een verwachting dat er een budgettaire derving in de orde van miljarden zal ontstaan. De ramingen worden jaarlijks bijgewerkt op basis van de op dat moment beschikbare informatie. Zoals eerder toegelicht worden ramingen gemaakt door het Ministerie van Financiën.<sup>17</sup> In die ramingen wordt gebruik gemaakt van uitkomsten uit het Carbontax-model én van de meest recente realisaties en verwachtingen die er op het moment van opstellen van de ramingen zijn. Overigens zien de miljarden misgelopen belastinginkomsten – zoals deze door PRC/TNO in 2014 zijn berekend voor de periode 2008–2013 – voor het overgrote deel op de fiscale stimulering van zeer zuinige benzine- en dieselauto's en in mindere mate op (semi-)elektrische auto's.

#### Vraag 23

Wordt CARbonTAX-model 3.0 of een opvolger daarvan gebruikt voor doorrekeningen op dit moment, bij bijvoorbeeld het Ministerie van Financiën, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Centraal Planbureau (CPB) of het Planbureau voor de Leefomgeving? Kunt u aangeven waarvoor?

#### Antwoord 23

Het Carbontax-model wordt gebruikt voor de doorrekening van de fiscale stimulering van EV's zoals deze zijn voorgesteld in het ontwerpKlimaatakkoord. Zoals ik in mijn antwoord op vraag 37 van de recent gestelde Kamervragen heb toegelicht, is voor de doorrekeningen van deze voorstellen in 2018 opnieuw een modelupdate uitgevoerd om feitelijke ontwikkelingen tot en met 2017 en de meest recente toekomstprognoses te benutten in het

<sup>17</sup> Kamerstukken II 2018/19, aanhangsel van de handelingen, 1335.

rekenmodel.<sup>18</sup> De parameters van het model zijn in de zomer en het najaar van 2018 gedurende 3 maanden uitvoerig besproken, getoetst en op onderdelen herijkt en gevalideerd door het PBL en TNO. Tot 2025 vindt er een jaarlijkse monitoring plaats van de hierboven genoemde maatregelen en ontwikkelingen. Dit biedt ruimte om bij te sturen wanneer bijvoorbeeld modelactualisaties leiden tot nieuwe inzichten.

Vraag 25

Is het huidige CARbonTAX model beter in voorspellen dan het CARbonTAX model 3.0 en kunt u daarvoor bewijs aanleveren?

Antwoord 25

Zie antwoord op vraag 23.

Vraag 26

Kunt u deze vragen een voor een, precies en binnen drie weken beantwoorden zodat de antwoorden er ruim voor het algemeen overleg over autogereguleerde belastingen op woensdag 13 februari 2019 zijn?

Antwoord 26

Vanwege de onderlinge samenhang is ervoor gekozen de antwoorden op enkele vragen samen te nemen.

---

<sup>18</sup> Kamerstukken II 2018/19, aanhangsel van de handelingen, 1335.