

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

### 3979

Vragen van de leden **Omtzigt** (CDA), **Bruins** (ChristenUnie) en **Lodders** (VVD) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *de doorrekeningen van de subsidie op elektrische auto's* (ingezonden 8 mei 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 18 juni 2019).

#### Vraag 1

Herinnert u zich dat de directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) tijdens de hoorzitting in de Kamer over elektrisch rijden en het CARbonTAX-model op 16 april 2019 beloofde om de vier reviews van professoren op de doorrekening van het ontwerp van het Klimaatakkoord binnen 24 uur naar de Kamer te sturen en dat hij dit pas na een aantal rappels en na twee weken deed?

#### Antwoord 1

Het PBL heeft tijdens de hoorzitting aangegeven bereid te zijn de documenten te delen indien de hoogleraren daar mee akkoord gingen. Nadat dit akkoord er was, zijn de documenten naar de Tweede Kamer gezonden.

#### Vraag 2

Bent u bekend met feit dat reviewer professor het volgende Gert Jan Kramer aangaf: «Ik denk dat het PBL er goed aan doet om de achtergronddocumenten te publiceren. We hebben de stukken voor Gebouwde Omgeving, Landbouw en Industrie gezien, maar niet die van Mobiliteit en Elektriciteit»?

#### Antwoord 2

Ja. Het PBL heeft de hoogleraren gevraagd de concept-analyse van 28 februari en achtergrond-documentatie voor zover deze op dat moment beschikbaar was te reviewen. De concepten van de achtergronddocumenten Mobiliteit en Elektriciteit waren toen nog niet geschreven. De reden daarvoor is dat ook het PBL qua personele capaciteit begrensd is in de mogelijkheden om binnen de beschikbare tijd het onderzoek uit te voeren en dergelijke rapporten en achtergrondrapporten gereed te maken voor review. Inmiddels heeft het PBL voor alle sectoren de achtergronddocumenten gepubliceerd.

#### Vraag 3

Klopt het dus dat de professoren een oordeel moesten uitspreken over de berekeningen van de CO<sub>2</sub>-reductie door de mobiliteitsmaatregelen en de maatregelen rondom elektriciteit zonder dat zij de berekeningen in de achtergronddocumenten konden inzien?

#### Antwoord 3

De hoogleraren hebben inderdaad de berekeningen en de achtergronddocumenten voor mobiliteit en elektriciteit op dat moment niet in kunnen zien. De aanbeveling van een van de hoogleraren was om de achtergronddocumenten alsnog te publiceren. Inmiddels heeft het PBL voor alle sectoren de achtergronddocumenten gepubliceerd.

#### Vraag 4

Zou u het PBL willen verzoeken de reviewers inzicht te geven in de achtergronddocumenten over mobiliteit en hen daar een oordeel over te laten geven?

#### Antwoord 4

Het PBL werkt voortdurend aan het verbeteren van modellen op basis van de laatste wetenschappelijke inzichten. De inschakeling van reviewers maakt onderdeel uit van de eigen processen om de kwaliteit van publicaties van het PBL te borgen. Voor de analyse van het ontwerp-Klimaatakkoord heeft een aantal externe reviewers op verzoek van het PBL het concept-rapport becommentarieerd.

Het PBL heeft de input van de reviewers benut om dat rapport te verbeteren en definitief af te ronden. Voor de achtergronddocumenten per tafel (die een technische beschrijving van de uitgevoerde analyses bevatten) hebben, zoals gebruikelijk, geen afzonderlijke reviews plaatsgevonden.

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat het wenselijk is dat deze documenten op korte termijn (een week) beschikbaar komen, aangezien ze al in maart zijn aangeleverd? Wilt u bewerkstelligen dat ze beschikbaar komen?

#### Antwoord 5

Het is wenselijk dat achtergronddocumenten zo snel mogelijk beschikbaar komen. Inmiddels heeft het PBL voor alle sectoren de achtergronddocumenten gepubliceerd. Tevens heeft PBL eerdere ramingen van het aantal elektrische auto's herhaald met invoer van de daadwerkelijke gegevens voor beleid, autoaanbod, batterijprijs en economische groei («backcasting»). De notitie hieromtrent vindt u bijgevoegd bij deze antwoorden.

#### Vraag 6

Heeft het kabinet (of de ministeries) de doorrekening (door Revnext) ontvangen en de doorrekeningen van de gevraagde varianten? Zo ja, wanneer?

#### Antwoord 6

De mobiliteitstafel heeft ten behoeve van het ontwerp-Klimaatakkoord voorstellen gedaan ter stimulering van elektrisch vervoer. Dit op basis van voorstellen van het Formule E-Team (FET) dat de rijksoverheid adviseert over het beleid voor elektrisch rijden. Het Ministerie van IenW is agendalid van het FET. Het ministerie heeft in dit kader Revnext gevraagd om de benodigde doorrekeningen voor het FET ten behoeve van het (ontwerp) Klimaatakkoord door te voeren. Het Ministerie van IenW heeft inzicht gehad in de verschillende doorrekeningen die aan de FET tafel werden besproken (data van deze onderzoeken, zie hieronder). Daarnaast voert het kabinet nu nog naar aanleiding van het ontwerp-Klimaatakkoord en de PBL-analyses berekeningen door voor de eigen positiebepaling. Deze doorrekeningen zijn niet gedeeld met externe partijen (zoals het FET).

#### Vraag 7

Indien het kabinet (of de ministeries) doorrekeningen gehad hebben, kunt u die stukken dan zelf aan de Kamer doen toekomen?

#### Antwoord 7

Ja, alle doorrekeningen van Revnext die het Ministerie van IenW voor de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord heeft gehad, laat ik uw Kamer toekomen. De doorrekeningen die sinds dat moment zijn gedaan ten behoeve van de eigen positiebepaling van het kabinet stuur ik u zodra het Klimaatakkoord gereed is.

#### Vraag 8

Kunt u een overzicht geven van alle doorrekeningen die gemaakt zijn door RevNext onder de contracten die I&W (2018/19, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (29.222 euro en 487.500 euro)) is aangegaan?

#### Antwoord 8

Tot 13 maart zijn de volgende doorrekeningen gevraagd die in het Formule-E-team (FET) zijn besproken. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de presentaties niet als zelfstandig leesbare stukken zijn opgeleverd. Deze diende ter ondersteuning van een presentatie in het FET. Het gaat om de volgende tussenproducten ten behoeven van de besprekingen over het Klimaatakkoord:

<b>Ontwerp-Klimaatakkoord</b>	
Fiscaal beleid personenauto's	27 augustus 2018
Fiscaal beleid personenauto's	28 oktober 2018
Fiscaal beleid personenauto's	19 november 2018
Fiscaal beleid personenauto's	23 november 2018
Fiscaal beleid personenauto's (opcenten)	28 november 2018
Fiscaal beleid personenauto's (bijlage OKA)	December 2018
<b>Na ontwerp-Klimaatakkoord</b>	
Handelingsperspectief (vergelijking)	Februari 2019
<b>Doorrekening ontwerp-Klimaatakkoord</b>	
Technische achtergrondrapportage Revnext Definitief (in opdracht van PBL)	13 maart 2019

#### Vraag 9

Kunt u alle doorrekeningen die Revnext onder het contract van I&W heeft uitgevoerd aan de Kamer doen toekomen?

#### Antwoord 9

De onderzoeken die voor het ontwerp-Klimaatakkoord zijn gebruikt, zijn als bijlage bij deze brief meegestuurd<sup>1</sup>. Tevens vindt u bijgevoegd de achtergrondrapportage die als bijlage van de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord aan u is toegezonden<sup>2</sup>. Het onderzoek naar het handelingsperspectief (uit februari jl.) is nog onderdeel van de beleidsvorming. U ontvangt na afronding van het Klimaatakkoord de overige onderzoeken die onderdeel uitmaken van de beleidsvorming.

#### Vraag 10

Kunt u aangeven wat het verschil is tussen nationale kosten per ton CO<sub>2</sub>-besparing en kosten per ton CO<sub>2</sub>-besparing (gebruikt in rapporten van de Algemene Rekenkamer)?

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2019/06/18/bijlage-deel-1-fiscaal-beleid-personenauto-s>

<sup>2</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2019/06/18/bijlage-deel-2-fiscaal-beleid-personenauto-s>

#### Antwoord 10

Het PBL heeft in haar analyse van het ontwerp-Klimaatakkoord de nationale kosten berekend. De nationale kosten zijn de kosten voor de Nederlandse samenleving als geheel, en betreffen bij elektrisch rijden de hogere afschrijving van elektrische auto's vanwege de hogere aanschafprijs, de kosten voor de laadinfrastructuur minus de besparingen vanwege de lagere onderhoudskosten en de lagere energiekosten. Subsidies en belastingen zijn transfers tussen overheid en consumenten en tellen niet in mee in de nationale kosten. Voor 2030 zijn de nationale kosten van elektrisch rijden ongeveer nul. De hogere afschrijving en de kosten voor de laadinfrastructuur worden gecompenseerd doordat de onderhouds- en energiekosten lager zijn. Voor 2020 zijn de nationale kosten niet berekend, maar eerdere ramingen geven aan dat op de korte termijn de besparingen van elektrisch rijden lager uitvallen dan de kosten.

Het is mogelijk om kosten te bezien vanuit andere perspectieven, zoals het perspectief van de overheid of een bepaalde groep eindgebruikers. In de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord zijn door het CPB op basis van het geformuleerde beleid de lasten, inkomenseffecten en budgettaire effecten in kaart gebracht om zo een goede inschatting te krijgen van de effecten van beleid voor burgers, bedrijven en overheid.

De Algemene Rekenkamer heeft in twee eerder uitgevoerde verantwoordingsonderzoeken gekeken naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de fiscale stimuleringsmaatregelen ten behoeve van CO<sub>2</sub>-zuinige nieuwverkochte auto's:

- «Resultaten verantwoordingsonderzoek 2013 Ministerie van Financiën (IX)»
- «Resultaten verantwoordingsonderzoek 2014 Ministerie van Financiën (IX)»

In de verantwoordingsonderzoeken van de Algemene Rekenkamer in 2013 en 2014 wordt voor de kosten per vermeden ton CO<sub>2</sub> verwezen naar respectievelijk het Ecorys rapport uit 2011 en het PRC rapport uit 2014. In het PRC rapport worden de misgelopen belastinginkomsten (inkomsten uit BPM, MRB, bijtelling en de MIA/Vamil) als gevolg van de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's gerelateerd aan het aantal vermeden ton CO<sub>2</sub> als gevolg van de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's en wordt daarmee dus het overheidsperspectief gehanteerd.

Op 23 mei jl. heeft de Algemene Rekenkamer de voorzitter van de Tweede Kamer per brief laten weten dat zij gaat voldoen aan het verzoek van de Tweede Kamer om onderzoek te verrichten naar de doelmatigheid van de fiscale stimulering van elektrische auto's.

#### Vraag 11

Is ook berekend wat de totale kosten zijn per ton CO<sub>2</sub>-besparing bij de voorgestelde stimulering van elektrisch rijden?

#### Antwoord 11

In de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord is een berekening gemaakt van de nationale kosten van de transitie naar emissievrij rijden (voor 2030 geraamd op 140 tot 120 miljoen euro). Daarnaast is de totale CO<sub>2</sub>-reductie van het pakket van voorgestelde EV-stimuleringsmaatregelen berekend. De besparing is in 2030 2,2 tot 2,5 Mton. De nationale kosten beschrijven overigens de kosten voor Nederland als geheel (burgers, bedrijven en overheid samen). De verdelingseffecten tussen elektrisch rijders, automobilisten met een benzine- of dieselauto en overheid (zoals belastingen en subsidies) tellen hier dus niet in mee.

#### Vraag 12

Kunt u deze vragen een voor een en binnen een week beantwoorden?

#### Antwoord 12

De vragen zijn zo spoedig als mogelijk beantwoord.