

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

1972

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).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 21 maart 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

Antwoord 1

Nee. Aan de hand van het CARbontax-model worden inschattingen gemaakt voor allerlei ontwikkelingen in het totale wagenpark en de nieuwverkoppen. Een van die inschattingen is de ontwikkeling van de opkomende markt van emissievrije auto's. Uit het CARbontax-model volgde medio 2015 de inschatting dat ongeveer 0,4% van het totale wagenpark in 2018 emissievrij zou zijn. Eind 2018 zijn – vooruitlopend op de invoering van de begrenzing van de milieukorting in de bijtelling tot een catalogusprijs van € 50.000 – relatief veel dure EV's verkocht. Uiteindelijk is zo'n 0,5% van het totale wagenpark in 2018 emissievrij. De onzekerheden en uitgangspunten van de verwachtingen en aannames zijn nadrukkelijk beschreven de doorrekening van Autobrief II. Hierin zijn scenario's uitgewerkt voor een sterkere of minder sterke daling van de batterijkosten van elektrische auto's, fabrikantenkeuzes voor actieradius versus kostenverlaging en voor de economische context die invloed heeft op de aantallen nieuwverkoppen. In deze doorrekening is bijvoorbeeld aangegeven dat bij gunstige batterijprijsontwikkelingen en hogere economische groei het aantal elektrische auto's bijna 10.000 hoger uit zou vallen. Oftewel, wanneer wordt gecorrigeerd voor deze (in 2015) onvoorziene ontwikkelingen (zoals de sterke daling van batterijkosten en

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

economische groei) zat het CARbontax-model, ook voor wat betreft de absolute aantallen EV-nieuwverkoppen in 2018, dichtbij de realisatie. Het model is intellectueel eigendom van onderzoeksbureau Revnext. Het model is niet «geheim» maar het is niet aan de rijksoverheid om dit model openbaar te maken. In de PBL-doorrekening van het ontwerpKlimaatkoord staat een zeer uitgebreide omschrijving van de werking van het model.

Vraag 2 en 3

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

Antwoord 2 en 3

Het PBL heeft in de zomer van 2018 kritisch gekeken naar de uitgangspunten van het model en deze uitvoerig met Revnext besproken en getoetst. Ik bied uw Kamer hierbij opnieuw aan om meer inzicht te verschaffen in het model door bijvoorbeeld een overleg tussen de Kamer en de modelmakers te faciliteren. Dit zou eventueel kunnen in de vorm van een technische briefing.

Vraag 4 en 5

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

Antwoord 4 en 5

Ja.

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?

Antwoord 6

Nationale kosten zijn volgens PBL de investeringen en gebruikskosten van particulieren en bedrijven. Voor particulieren en bedrijven zijn dit de aankoopkosten, onderhoudskosten en gebruikskosten (brandstof). Belastingen en subsidies maken geen deel uit van de nationale kosten. De besparing op de nationale kosten in 2030 vloeit voort uit de lagere energie- en onderhoudskosten voor de elektrische rijders. Op de korte termijn zijn er echter wel zogenoemde «aanloopkosten». Uiteindelijk zijn elektrische auto's goedkoper in onderhoud en hebben ze lagere «brandstofkosten». Dat leidt tot een positief beeld voor wat betreft de nationale kosten. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het gaat om een «eindbeeld» in 2030. Overheidskosten betreffen het saldo van het budgettaire beslag van de fiscale stimuleringsmaatregelen en de dekkingsmaatregelen. De voorgestelde fiscale stimulering van elektrisch vervoer is lastenneutraal vormgegeven. Dit neemt niet weg dat het versnellen van de ingroei van elektrische auto's, door middel van fiscale stimulering, een relatief hoge lastenschuif vergt.

Vraag 7 en 8

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?

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

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

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

Antwoord 7 en 8

De 3 tot 5 Mton betreft de «tank to wheel» (hierna: TTW)-emissiereductie bij een snel of minder snel ingroeipad naar 100% emissievrije nieuwverkopen in 2030. De 1,8 Mton is een afwaardering van het effect van 3 Mton voor de mogelijke emissies voor de elektriciteitsproductie voor elektrisch rijden. Onder de aanname dat de extra elektriciteitsbehoefte voor deze elektrische auto's wordt gegenereerd met moderne gascentrales, komt (zoals weergegeven in de door de vragenstellers aangehaalde tabel 18) circa 1,2 megaton CO₂ vrij bij de productie van elektriciteit.

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?

Antwoord 9

De CO₂-uitstoot bij de productie van elektriciteit, fossiele brandstoffen of hernieuwbare brandstoffen («well-to-tank»-emissies) wordt, voor zover deze plaatsvindt op Nederlands grondgebied, in de PBL-analyse van het ontwerp-Klimaatakkoord toegerekend aan de sector elektriciteit. Dit is een logische benadering om dubbelrekening van CO₂-uitstoot te voorkomen. Om die reden richt ook het CARBontax-model zich op de veranderingen in de omvang en samenstelling van het personenautoverkeer in Nederland en leidt daar de TTW-CO₂-emissies uit af. Deze benadering is conform de richtlijn van het Intergovernmental Panel on Climate Change (hierna: IPCC) waarin wordt voorgeschreven dat in de mobiliteitssector alleen de «directe» (oftewel TTW) emissies van de voertuigen wordt gerapporteerd en geraamd. De emissies voor de productie van brandstof, auto en elektriciteit vallen onder de sectoren industrie en elektriciteit, voor zover deze plaatsvinden op Nederlands grondgebied.

Vraag 10, 11 en 12

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?

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?

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)?

Antwoord 10, 11 en 12

Er is geen sprake geweest van een dergelijk verzoek of een overstap van WTW naar TTW. Bij de doorrekening van een integraal pakket zoals de Nationale Energie Verkenning (hierna: NEV) of het ontwerp-Klimaatakkoord wordt de CO₂-uitstoot van de extra elektriciteitsvraag voor elektrische auto's meegenomen bij de sector elektriciteit. Dit is de meest logische rekenmethode en is tevens in lijn met de richtlijn van het IPCC. Zie ook antwoord op vraag 9.

Vraag 13

Bent u bekend met het TNO-rapport «TNO 2015 R10386 Energie- en milieuaspecten van elektrische personenauto's», 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

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

Antwoord 13
Ja.

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?

Antwoord 14
Nee. In de context van het Klimaatakkoord is de TTW-benadering de logische benadering. Voor het ontwerpKlimaatakkoord valt de CO₂-uitstoot van de productie van auto, brandstof en elektriciteit onder de sectoren industrie en elektriciteit. Deze CO₂-uitstoot wordt dus meegenomen in de berekeningen voor het Klimaatakkoord. Alleen het gebruik van de auto (TTW) ligt op het terrein van de mobiliteitssector.
Het kan echter om andere redenen interessant zijn om inzicht te krijgen in de CO₂-uitstoot over de hele energieketen.

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

Antwoord 15
Ja. Het kabinet maakt zich in Europees verband daarom sterk voor het aanscherpen van Europees bronbeleid.

Vraag 16 en 17
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?
Is het stimuleren van elektrisch rijden nog steeds de minst kosteneffectieve maatregel van alle maatregelen genoemd in figuur 3? Kunt u dit antwoord motiveren?

Antwoord 16 en 17
Op dit moment heb ik geen actuele vergelijking tussen deze maatregelen, zoals gemaakt in het IBO CO₂, voor handen. Kosteneffectiviteit in euro's per vermeden ton CO₂ bezien vanuit overheidsperspectief is een beperkte invalshoek om de fiscale stimulering van emissievrije auto's te beoordelen op doelmatigheid en doeltreffendheid. Zie ook vraag 6. Bovendien is het doel van de fiscale stimulering van emissievrije auto's niet alleen CO₂-reductie. Het versnellen van de transitie naar emissievrij rijden leidt naast CO₂-reductie immers ook tot vele andere maatschappelijke baten zoals verbetering van de luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast, innovatieve kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven en gezondheidswinst. Om die reden heeft het kabinet in het regeerakkoord afgesproken dat alle nieuwe auto's in 2030 emissievrij zijn en dat de fiscale stimulering wordt afgebouwd in lijn met dit streven.

Vraag 18 en 19
Herinnert u zich nog het rapport «Aandachtspunten bij subsidieregeling elektrische voertuigen voor particulieren» dat u ook aan de Kamer deed toekomen?⁶
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»?

⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 216

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

Antwoord 18 en 19

Ja. Subsidies vormen een beperkt deel van het stimuleringspakket voor EV's. Overigens heeft het kabinet deze conclusie nogmaals willen toetsen door bij de doorrekening van het klimaatakkoord ook een variant op te nemen met de nadruk op subsidie in relatie tot andere voordelen.

Vraag 20

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

Antwoord 20

Vanuit het perspectief van overheidskosten per vermeden ton CO₂ vergt de fiscale stimulering van emissievrije auto's een relatief hoge lastenschuif. Zoals beschreven in mijn antwoorden op vragen 16 en 17 moet worden gekeken naar alle voordelen van de transitie naar emissievrij rijden om deze maatregelen op doelmatigheid en doeltreffendheid te beoordelen.

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

Antwoord 21

In de «Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen» is inderdaad gekeken naar kosten van de regeling ten opzichte van de milieubaten die samenhangen met CO₂, NO_x en PM10. In de evaluatie is toen ook aangegeven dat het moneteriseren van de milieubaten een vrij brede bandbreedte betrof. Ook werd opgemerkt dat in de evaluatie geen volledige maatschappelijke kosten- en batenanalyse is gedaan. In de evaluatie staat daarover het volgende: «De kosten van de regeling per truck die begin 2016 is aangeschaft, aangegenomen dat de regeling na 2018 stopt, zijn berekend op € 11.000. De milieubaten van LNG ten opzichte van diesel euro VI trucks bedragen € 5.380 tot € 23.230 afhankelijk van de vraag of de onderkant van de bandbreedte of de bovenkant van de bandbreedte wordt gekozen voor de moneterisering van de baten. Dit betekent dat de milieubaten in het «laag» scenario lager zijn dan de kosten van de teruggaafregeling, terwijl in scenario «hoog» de milieubaten hoger zijn dan de kosten. De belangrijkste factor die van invloed is op de uitkomsten is de efficiënte CO₂-prijs waarmee gerekend wordt. Opgemerkt moet worden dat dit geen volledig beeld geeft van alle maatschappelijke kosten en baten, maar een beeld van de kosteneffectiviteit van de teruggaafregeling. Een volledige maatschappelijke kosten en batenanalyse (LNG versus dieseltruck) zou onder andere kunnen kijken naar zaken als verschillen in BTW(-inkomsten), motorrijtuigenbelasting en accijnzen, verschillen in inzetbaarheid en verschillen in geluidemissies.»

Vraag 22

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

Antwoord 22

Deze berekening is niet specifiek te maken voor een Tesla model S. In de «Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen» zijn, zoals in antwoord op vraag 21 al aangegeven, door Ecorys de milieubaten die samenhangen met CO₂, NO_x en PM10 voor een laag en een hoog scenario berekend. In de evaluatie werd opgemerkt dat geen volledige maatschappelijke kosten- en batenanalyse is gedaan. In tabel 1 hieronder is op een vergelijkbare manier (met de nodige aannames) een inschatting gemaakt van de baten door verminderde luchtmissies (CO₂, NO_x en PM10) van een grote zakelijke volledig elektrische auto ten opzichte van een grote zakelijke fossiele auto over de gehele levensduur. Dit betreft een eigen berekening van Financiën. Hierbij is gebruik gemaakt van onderzoeken van TNO naar de CO₂- en NO_x-

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

PM10-uitstoot van (elektrische) personenauto's uit 2014 en 2015.⁸ Voor de prijs van emissies zijn dezelfde aannames gebruikt als in de «Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen». In de «Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen» is een berekening gemaakt met een WTW-benadering. Voor elektrische auto's is dat ingewikkelder, aangezien daar een aanname gemaakt moet worden voor de elektriciteitsmix waar elektrische auto's op rijden. Daarom is zowel een berekening gemaakt een groene stroom als met de Nederlandse mix (zoals die in de onderzoeken van TNO was). De Nederlandse mix zal steeds groener worden. Daarnaast is de berekening ook voor de TTW gemaakt. Hoewel de bestaande fiscale stimulering van elektrische auto's een relatief hoge lastenschuif vraagt in verhouding tot de baten, wil het kabinet benadrukken dat het hier gaat om initiële investeringen in emissievrije mobiliteit die voor de Nederlandse samenleving als geheel zeer waardevol zullen zijn. Om die reden heeft het kabinet in het regeerakkoord afgesproken dat alle nieuwe auto's in 2030 emissievrij zijn en dat de fiscale stimulering wordt afgebouwd in lijn met dit streven.

Tabel 1 Baten¹

	laag	hoog
WTW (groen)	€ 5.000	€ 22.000
WTW (NL mix)	€ 3.000	€ 13.000
TTW	€ 4.000	€ 18.000

¹ Voor de WTW (well-to-wheel) is gekeken naar twee vormen van stroom. Groene stroom: Nederlandse en buitenlandse groene stroom in de huidige verhouding van 1:3. NL mix: Nederlandse grijze en groene stroom in de verhouding van 85%-15%. Daarnaast is ook gekeken naar de TTW (tank-to-wheel).

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?⁹

Antwoord 23

Ja.

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?

Antwoord 24

De gevraagde casus kan niet worden berekend omdat daarvoor veel informatie niet voorhanden is of doordat daarvoor nog allerlei aanvullende landenspecifieke aannames nodig zijn waar de relevante informatie voor ontbreekt. In plaats daarvan wordt een overzicht gegeven van de stimuleringsmaatregelen voor EV's die in de gevraagde landen van kracht zijn. Belastingvoordelen kunnen gegeven worden in de vorm van een aankoopsubsidie, als korting op of vrijstelling van de BTW, de registratiebelasting (in Nederland BPM), wegen-/motorrijtuigen-/houderschapsbelasting (in Nederland MRB) en/of de inkomstenbelasting (in Nederland bijtelling). Daarnaast zijn er nog kortingen of vrijstellingen mogelijk voor bedrijven.¹⁰ In het Verenigd Koninkrijk krijgt men voor volledig elektrische auto's een aankoopsubsidie van £ 3.500. Het Verenigd Koninkrijk kent geen registratiebelasting, maar wel een aparte belasting voor het eerste jaar. Volledig elektri-

⁸ Gebruikte bronnen: TNO 2015 R10386 Energie- en milieuaspecten van elektrische personen-voertuigen. TNO 2014 R10665 Indirecte en directe CO₂-uitstoot van elektrische personenauto's.

⁹ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1335

¹⁰ Gebruikte bronnen: <https://www.acea.be/publications/article/acea-tax-guide>. <https://www.theicct.org/publications/using-vehicle-taxation-policy-lower-transport-emissions>. <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit/documenten/publicaties/2019/01/08/achtergrondnotitie-mobiliteit-e-rijden-europa>

sche auto's die goedkoper zijn dan £ 40.000 zijn vrijgesteld. Voor overige auto's is de belasting afhankelijk van de CO₂-uitstoot en kan oplopen tot maximaal £ 2.070. Vanaf het tweede jaar zijn volledig elektrische auto's die goedkoper zijn dan £ 40.000 nog steeds vrijgesteld, voor overige auto's is de belasting £ 130 – £ 140 per jaar. Voor auto's die duurder zijn dan £ 40.000 geldt de eerste 5 jaar een toeslag van £ 310. Voor privégebruik van een auto van de zaak geldt voor een volledig elektrische auto een bijtelling van 13% in 2018–19. Voor overige auto's is de bijtelling afhankelijk van de CO₂-uitstoot en kan oplopen tot maximaal 37%.

Duitsland kent een aankoopsubsidie van € 4.000 voor volledig elektrische auto's. In Duitsland zijn volledig elektrische auto's 10 jaar lang vrijgesteld van wegenbelasting. Overige auto's betalen op basis van CO₂-uitstoot en cilinderinhoud van de motor. Beide componenten lopen lineair op: bij een CO₂-uitstoot vanaf 95 g/km met € 2 per g/km en bij cilinderinhoud met € 2 (benzine) of € 9 (diesel) per 100 cc. Voor privégebruik van een auto van de zaak geldt een bijtelling van 12% plus 0,36% maal de enkele afstand woon-werkverkeer van de catalogusprijs. Voor volledig elektrische auto's zijn de percentages 6% en 0,18%.

België kent verschillende regelingen voor Brussel, Wallonië en Vlaanderen. België kent een aankoopsubsidie van € 4.000 voor volledig elektrische auto's. In Vlaanderen zijn volledig elektrische auto's vrijgesteld van de registratiebelasting en de verkeersbelasting (wegenbelasting). Voor privégebruik van een auto van de zaak geldt een bijtelling afhankelijk van de CO₂-uitstoot per gram in de range van 4% tot en met 18%.

Frankrijk kent een aankoopsubsidie van maximaal € 6.000 voor auto's die maximaal 20 g/km CO₂-uitstoot hebben.

In Noorwegen hoeft geen BTW (25%) betaald te worden voor volledig elektrische auto's. Voor privégebruik van een auto van de zaak geldt een bijtelling van 30% tot een catalogusprijs van 308.500 Noorse kronen (NOK) en 20% daarboven. Voor volledig elektrische auto's geldt 60% van de catalogusprijs in plaats van 100% als basis voor de berekening. In Noorwegen wordt de motorrijtuigenbelasting geheven als onderdeel van de verzekeringspremie. Volledig elektrische auto's zijn hiervan vrijgesteld. Voor overige auto's bedraagt de premie/belasting 2.910 NOK (benzine) of 3.390 NOK (diesel). Noorwegen kent een als registratiebelasting een importbelasting. Volledig elektrische auto's zijn hiervan vrijgesteld. Overige auto's betalen op basis van gewicht, CO₂-uitstoot en NO_x-uitstoot. De belasting op het gewicht loopt met verschillende stapjes op tot maximaal 227 NOK per kg boven 1.500 kg, tot 500 kg geldt geen belasting. De belasting op CO₂-uitstoot is erg progressief en loopt op tot 3505 NOK boven 195 g CO₂/km, onder 71 g CO₂/km geldt een aftrek van 952 NOK per g CO₂/km. Voor NO_x geldt een lineaire oploep van 72 NOK per mg/km. De som van deze drie componenten kan niet negatief worden.

In Denemarken waren volledig elektrische auto's vrijgesteld van de registratiebelasting. Van 2016 tot en met 2022 wordt de vrijstelling afgebouwd. In 2017–2018 moet 20% van de belasting betaald worden, in 2019 40%, in 2020 65%, in 2021 90% en in 2022 volledig.

Vraag 25

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

Antwoord op vraag 25

Het kabinet beantwoordt Kamervragen zo veel mogelijk conform de officiële termijnen. Vanwege onderlinge consistentie zijn de antwoorden op enkele vragen samengenomen.