

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

519

Vragen van de leden **Lodders, Remco Dijkstra** (beiden VVD) en Omtzigt (CDA) aan de Staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën over *het bericht «Subsidiepot stroomauto's nu al op»* (ingezonden 14 juli 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris **Vijlbrief** (Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst) (ontvangen 16 oktober 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3669.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Subsidiepot stroomauto's nu al op»?^{1, 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangeven met welke verwachtingen u naar de komende jaren kijkt met betrekking tot het gebruik van de beschikbare gelden voor elektrische auto's, zowel zakelijk als voor de consument, nu blijkt dat de subsidiepot voor dit jaar voor nieuwe elektrische auto's al binnen acht dagen leeg is?

Antwoord 2

De Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)³, die vanaf 4 juni 2020 open staat en waarbij het verplichtingenbudget in 2020 op 8 juli na 35 dagen was uitgeput, beoogt met het subsidiëren van de aanschaf of lease van een nieuwe of gebruikte volledig elektrische personenauto het prijsverschil met een voertuig dat op fossiele brandstoffen rijdt te verkleinen voor particulieren. Ondanks de lagere onderhouds- en laadkosten⁴ dan een auto op fossiele brandstoffen, hikken veel particulieren toch aan tegen de

¹ Trouw, 9 juli 2020, Subsidiepotje voor nieuwe elektrische auto is alweer leeg (<https://www.trouw.nl/duurzaamheid-natuur/subsidiepotje-voor-nieuwe-elektrische-auto-is-alweer-leeg-b4d4a110/>)

² Schriftelijke vragen, 20 juni 2020, Het rapport van de Algemene Rekenkamer «Autobelastingen als instrument», documentnummer 2020Z12172

³ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-28162.html>

⁴ <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/wat-kost-het>

hogere aanschaf- of leaseprijs. Met de subsidieregeling verlaagt het kabinet de komende jaren die drempel voor particulieren.

Het is op dit moment lastig om een goede voorspelling te kunnen doen hoeveel aanvragen er dit jaar nog te verwachten zijn. Het is immers lastig te voorspellen wat de markt aan aanvullende kortingsacties uitvoert. Dit is sterk bepalend voor het verloop van de aanvragen. Daarnaast is de periode nog te kort geweest om te kunnen zien welk deel uitgestelde verkopen betreft en welk deel structureel binnen blijft komen. Bovendien wordt de economie sterk beïnvloed door (internationale) ontwikkelingen aangaande COVID-19. Uit de registratiecijfers blijkt dat van januari t/m augustus 2020 (8 maanden) er in totaal 22.089 nieuwe EV's op kenteken zijn gezet. Hiervan is 67% zakelijk (2019: 85%) en 33% particulier (2019: 15%). Zo'n 92% van deze particuliere EV's valt in het A t/m C-segment (doelgroep van de regeling) t.o.v. 51% in dezelfde periode vorig jaar.

In 2020 zijn met deze subsidieregeling in totaal 2.500 nieuwe batterij elektrische personenauto's voor particulieren gestimuleerd, – circa 0,5% van totale omvang nieuwverkoop van alle auto's in Nederland. Dit is conform het verplichtingenbudget van € 10 mln in 2020. Circa 38% van deze aanvragen betreft private lease. Sinds het verplichtingenbudget van 2020 begin juli is bereikt, schuiven nieuwe aanvragen conform de regeling maximaal 1 kalenderjaar door, dus naar 2021. Zoals ik uw Kamer recent heb gemeld, is het kabinet voornemens deze doorschuifbepaling in de regeling (zowel voor nieuwe als gebruikte EV's) op korte termijn stop te zetten en hierdoor in de komende jaren budgettaire gezien nog gericht op de geplande jaarbudgetten te gaan sturen.

Ik verwacht dat de beschikbare gelden voor elektrische personenauto's ook in de komende jaren tot uitputting zullen komen. Met de regeling wordt invulling gegeven aan een afspraak uit het Klimaatakkoord. Particulieren blijken met deze subsidieregeling bereid te zijn een overstap te kunnen en willen maken van met fossiele brandstof aangedreven naar volledig elektrisch aangedreven personenauto's.

Vraag 3

Hoeveel euro belastinggeld kost de subsidieregeling voor de nieuwe verkoop van elektrische auto's, alsmede verkoop tweedehands elektrische auto's, per vermeden ton CO₂? Kunt u dit bedrag vergelijken met de huidige marktprijs per ton/CO₂ en de kosten per voorkomen ton CO₂ bij andere subsidieregelingen? Is dit de meest efficiënte manier om belastinggeld uit te geven en CO₂-uitstoot te vermijden?

Vraag 6

Kunt u een toelichting geven op de beperkte klimaatwinst die wordt geboekt met deze subsidieregels als fiscale stimulering voor elektrische auto's?⁵

Vraag 7

Wat zegt de beperkte klimaatwinst over de doelmatigheid van de maatregel?

Vraag 8

Deelt u de mening dat de CO₂-besparing door deze subsidiemaatregel een goed voorbeeld is van een fiscale maatregel in de autobelastingen met een beperkte klimaatwinst en hoge kosten per voorkomen ton CO₂ zoals ook de Algemene Rekenkamer (ARK) in haar rapport «Autobelastingen als instrument» verwoordde? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom wel?

Antwoord 3, 6, 7 en 8

Op basis van onderzoek (zie bijlage⁶) zijn de bedragen van de totale overheidskosten en de directe stimuleringskosten tussen 2020 en 2025 op basis van twee berekeningsmethoden bepaald met- en zonder gedragseffecten ten opzichte van het referentiescenario waarbij geen stimulering van EV's plaatsvindt. Voor de particuliere EV's dalen de totale overheidskosten van circa € 660 in 2020 naar circa € 450 per bespaarde ton CO₂ in 2025. De

⁵ Rapport Algemene Rekenkamer «autobelastingen als beleidsinstrument». <https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2020/06/24/autobelastingen-als-beleidsinstrument>

⁶ Raadpleegbaar via tweedekamer.nl

directe stimuleringskosten bedragen gewogen gemiddeld over de cohorten in deze periode circa € 190 (rekening houdend met gedragseffecten) tot € 262 (zonder gedragseffecten) per bespaarde ton CO₂ (circa 30 tot 40% van de totale overheidskosten) in het B-, C- en D- segment. Hierbij is voor de verwachte verkopen in 2020 t/m 2025 uitgegaan van de vermeden praktijkuitstoot van vergelijkbare fossiele personenauto's in de particuliere markt voor een conservatieve gebruiksperiode van tien jaar met een jaarkilometrage van gemiddeld 14.000 km/jaar en de stimulering in die tien jaar (effectief gezien zijn dat de in het Klimaatakkoord afgesproken stimuleringsmaatregelen tot en met 2025). De gemiddelde CO₂-besparing door een B-segment EV in de particuliere markt in 2020 is circa 22 ton (154 g/km praktijkuitstoot van een vergelijkbare ICEV x 140.000 kilometer in tien jaar tijd). Hierbij is geen rekening gehouden met de nieuwste inzichten van de TU Eindhoven. Uit deze recente studie van de TU Eindhoven⁷ blijkt dat een batterij van een elektrische auto minimaal 250.000 km meegaat (veel meer dan de 140.000 km in tien jaar waar nu mee gerekend is), hierdoor zou de al aanzienlijke, maar conservatief ingeschatte CO₂-winst van 22 ton CO₂ voor een B-segment auto een stuk hoger uitkomen.

Uit de analyse van het CPB en PBL⁸ blijkt verder dat ook voor 2025 de nationale kosten van het totale EV-stimuleringspakket uit het Klimaatakkoord naar nul dalen, hetgeen een positiever maatschappelijk rendement in euro per ton CO₂ betekent. De Algemene Rekenkamer geeft geen specifieke benchmark voor de overheidskosten per vermeden ton CO₂ om voor de mobiliteitssector aan de Klimaatakkoord doelstellingen respectievelijk Parijs akkoord doelstellingen te kunnen voldoen.

De Algemene Rekenkamer heeft alleen teruggekeken naar fiscale stimuleringsmaatregelen in de periode van de Wet uitwerking Autobrief II. De Algemene Rekenkamer heeft daarbij aanbevolen de stimulering van particulieren meer in evenwicht te brengen met de stimulering van zakelijke rijders. Hierin voorziet deze maatregel.

In antwoorden op eerdere schriftelijke vragen van de leden Lodders, Dijkstra (beiden VVD) en Omtzigt (CDA) over het rapport van de Algemene Rekenkamer «Autobelastingen als instrument» (Kenmerk: 2020-0000154053) is een reactie gegeven op dit rapport en onze visie gegeven op de doelmatigheid van de besteding van belastinggeld in relatie tot de CO₂-reductie. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord heeft het kabinet de ambitie opgenomen dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissievrij zijn. Deze ambitie is in lijn met het door het kabinet gestelde doel in de nationale Klimaatwet dat de broeikasgasemissies in 2050 met 95% moeten zijn gereduceerd ten opzichte van 1990. In het Klimaatakkoord is daarom voor de periode 2020–2025 een nieuw stimuleringspakket voor emissievrije auto's afgesproken, waarmee de transitie naar emissievrij rijden wordt versneld. Deze transitie leidt primair tot een lagere CO₂-uitstoot, maar bijvoorbeeld ook tot gezondere lucht, minder geluidsoverlast en verminderde afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Tegelijkertijd wordt de stimulering van emissievrije personenauto's richting 2025 afgebouwd om gelijke tred te houden met de marktontwikkelingen en de dalende kosten van emissievrije auto's en gericht op middelgrote en kleine emissievrije auto's. Door de stimulering van emissievrije auto's in het hogere segment in deze kabinetsperiode te beperken – dit is al ingezet in 2019 en 2020 – en de stimulering af te bouwen in lijn met de dalende kosten van emissievrij rijden, wordt het risico op overstimulering tegengegaan.

Vraag 4

Wat is de gevoeligheid van de autoverkoop voor de subsidie? Hoeveel extra elektrische auto's worden er verkocht die zonder deze subsidie niet zouden zijn verkocht? Hoeveel auto's zouden er alsnog verkocht worden, ook zonder subsidie? Zou u dit uit kunnen zoeken en de Kamer hier spoedig over kunnen informeren, indien deze kennis niet voor handen is?

⁷ Technische Universiteit Eindhoven 2020. Comparing the lifetime green house gas emissions of electric cars with the emissions of cars using gasoline or diesel

⁸ Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020, Bijlage 4: Fiches, pagina 131 (<https://www.pbl.nl/publicaties/kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020>)

Antwoord 4

De inschatting is dat de subsidieregeling en de MRB-korting leidt tot circa 47.000 particuliere elektrische personenauto's in het A t/m C-segment tot en met 2025. Voor gebruikte elektrische personenauto's is dit effect van dezelfde orde van grootte. Bij een gemiddeld subsidiebedrag van circa 3.100 euro per nieuwe particuliere EV in 2020–2025 blijft de regeling binnen het afgesproken budgettaire plafond van € 152 mln. euro. Zonder beleid zouden dit op basis van de berekeningen van het Klimaatakkoord circa 42.000 EV's minder zijn in de particuliere markt (ca. 12% «freeriders»).

De subsidies leiden tot meer verkoop aan particulieren in het middensegment, omdat de aanschaf of lease van een personenauto prijselastisch is, zo blijkt uit een onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).⁹ Dit betekent dat de vraag naar elektrische personenauto's gevoelig is voor prijsveranderingen. Een goed voorbeeld van deze prijselasticiteit zijn de tijdelijke hoge kortingen van drie automerken (MG, Nissan en Renault). Van de aanvragen voor nieuwe EV's heeft tot en met eind juli zo'n 44% gebruik gemaakt van deze stuntaanbiedingen. Bovenop de overheids subsidie van € 4.000,- op een nieuwe elektrische personenauto gaven deze merken particulieren een even hoge (tijdelijke) korting van € 4.000,- op hun nieuwe elektrische modellen. Dit verlaagde de aanschaf- en leaseprijs aanzienlijk.

Vraag 5

Kunt u aangeven waarom er minder gebruik wordt gemaakt van de regeling voor de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's? Zit deze regeling wel goed in elkaar? Wat is het verschil in beide regelingen en wat zegt dit over de regeling voor tweedehands auto's?

Antwoord 5

Ik heb geen indicaties dat dit deel van de regeling niet conform doelstelling zou werken. Het budget voor gebruikte elektrische personenauto's is € 7,2 miljoen, waarvan op 28 september jl. € 4 miljoen was aangevraagd (1.999 voertuigen). Uit het net gepubliceerde nationale laadonderzoek van Elaad en Vereniging Elektrische Rijder blijkt dat van de particuliere elektrische rijders 50% een gebruikte EV rijdt. Wel is het zo dat de markt voor gebruikte elektrische auto's nog in ontwikkeling is. Het voornaamste verschil tussen beide regelingen is de hoogte van het subsidiebedrag; voor nieuwe elektrische auto's is dat € 4.000,- voor gebruikte elektrische auto's is dat € 2.000,-. Er zijn indicaties dat de populariteit van de regeling voor gebruikte EV's (sterk) groeiende is.^{10, 11}

Vraag 9

Bent u, in tegenstelling tot de ARK, van mening dat de huidige stimulerende maatregelen ten behoeve van verkoop van elektrische auto's nog de juiste is? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 9

Ja. Ik geef hiermee invulling aan de afspraken uit het Klimaatakkoord van een jaar geleden om de beoogde klimaatdoelstellingen te kunnen bereiken. Onderdeel van deze afspraken zijn diverse stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer. Deze maatregelen dragen bij om de afgesproken klimaatdoelen in 2030/2050 te kunnen bereiken. Met de SEPP wordt elektrisch rijden ook voor de particulier bereikbaar. Daarnaast dragen de maatregelen volgens onder meer de RAI en BOVAG bij aan het opvangen van de negatieve impact van de coronacrisis op de autoverkoop.

⁹ «Een redelijke bandbreedte voor de langetermijn-aanschafprijselasticiteit voor het autobezit voor de Nederlandse situatie is -0,4 tot -0,5», <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/500076011.pdf>.

¹⁰ en <https://www.rtlnieuws.nl/economie/bedrijven/artikel/5168630/elektrische-auto-subsidie-regeling-tweedehands-occasion>

¹¹ <https://www.ad.nl/auto/recordverkoop-dit-zijn-de-meest-verkochte-tweedehands-elektrische-auto-s~a5305e8b/>

Vraag 10

Kunt u de berekeningen naar de Kamer sturen waarop u oorspronkelijk baseerde dat deze subsidiepost voldoende zou zijn geweest voor de rest van het jaar 2020?¹²

Antwoord 10

Alle berekeningen die zijn uitgevoerd, heeft u reeds ontvangen op 3 juli 2019¹³. De subsidie was onderdeel van een totaalpakket aan maatregelen in het kader van het Klimaatakkoord waarover budgettaire afspraken zijn gemaakt. Deze worden in het kader van Hand aan de Kraan systematiek gemonitord om budgettaire excessen te voorkomen. Wat betreft het kasritme is voornamelijk gekeken naar historische verkoopaantallen voor particulieren (2019 bijvoorbeeld laatste halfjaar 1.600 EV's in de segmenten A t/m C).

¹² Reactie op het verzoek van het lid Van Aalst, gedaan tijdens de Regeling van Werkzaamheden van 4 februari 2020, over het bericht «Duizenden euro's subsidie voor elektrische auto's» (Telegraaf.nl, 3 februari 2020), 4 maart 2020, Kamerstuk 31 305, nr. 309

¹³ Nazending op 3 juli 2019 met kenmerk IENW/BSK-2019/146862. Dit n.a.v. Kamervragen 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) (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 3979