

De vaste commissie voor Financiën heeft op 29 augustus 2019 een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Financiën over de door de Algemene Rekenkamer toegezonden brief over Fiscale stimulering van elektrische auto's (Kamerstuk 32 800, nr. 60)

De voorzitter van de commissie,
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schukkink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

1. Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de Algemene Rekenkamer aan de voorzitter van de Tweede Kamer over de «Fiscale stimulering van elektrische auto's». De leden constateren dat de Rekenkamer van mening is dat stimulering van elektrische auto's een dure maatregel is voor het verminderen van de CO₂-uitstoot. De leden van de VVD-fractie onderschrijven deze constatering. In de afgelopen jaren zijn er, terecht, een aantal wijzigingen in de fiscale stimulering doorgevoerd om overstimulering te verminderen. De laatste ontwikkelingen zijn opgenomen in het Klimaatakkoord. Om de effecten van het beleid goed te kunnen beoordelen kijken de leden van de VVD dan ook met belangstelling uit naar het breder onderzoek autobelastingen dat de Rekenkamer in uitvoering heeft genomen om onder andere met die informatie de juiste beleidskeuzes te kunnen maken in de vormgeving van de autobelastingen in de periode vanaf 2021. De leden hebben over de voorliggende brief van de Rekenkamer een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling de brief van de Algemene Rekenkamer gelezen. Stiekem hadden deze leden gehoopt dat het onderzoek van de Algemene Rekenkamer sneller zou gaan, maar zij begrijpen dat dit onderzoek grondig moet zijn. Deze leden willen in dit schriftelijk overleg een aantal vragen voorleggen aan het kabinet en zij verzoeken het kabinet deze vragen een voor een te beantwoorden. De leden merken op dat zij wat minder vragen stellen dan gewoonlijk.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Algemene Rekenkamer over fiscale stimulering van elektrische auto's. Naar aanleiding van deze brief en de reactie van de staatssecretarissen van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat hebben deze leden een aantal vragen.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben enkele vragen aan het kabinet op het gebied van autobelastingen.

2. Opvolging onderzoek 2013/2014

De Rekenkamer heeft in 2013 en 2014 in het verantwoordingsonderzoek bevindingen en aanbevelingen gedeeld over de stimulering van zuinige en (semi-)elektrische auto's. De Rekenkamer constateert dat er acties zijn ondernomen om de aanbevelingen op te volgen. De Rekenkamer geeft in haar brief aan dat zij nog geen oordeel kan geven over de effecten van de ondernomen acties. Zij zal daar na meer onderzoek en in breder verband op terugkomen.

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet kan aangeven wat op dit moment zijn oordeel is over de ondernomen acties en de effecten hiervan. Kan het kabinet dit ook onderbouwen met metingen en onderzoek? Zo nee, waarom niet en op welke manier wil het kabinet de genomen maatregelen op effect monitoren?

De leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat het overgrote deel van de stimulering sinds 2007 naar niet volledig elektrische voertuigen, zoals plug-in hybrides, is gegaan. Hoeveel procent van de fiscale stimulering sinds 2007 is ten goede gekomen aan volledig elektrische voertuigen?

De leden van de D66-fractie vragen hoe de berekening van de kosten en baten van het stimuleren van elektrisch rijden van de Algemene Rekenkamer zich verhoudt tot de bevindingen uit doorrekeningen van het PBL. Op welke wijze verschillen de berekeningen en onderliggende aannames? Op welke wijze is bij het onderzoek van de Algemene Rekenkamer rekening gehouden met andere mogelijk relevante voordelen van het stimuleren van elektrisch rijden, zoals ontwikkelingen ten aanzien van de luchtkwaliteit, stikstof, fijnstof, geluidsoverlast en onderhoudskosten?

De leden van de D66-fractie vragen naar de opbrengst wanneer de bpm-tarieven bij omzetting van NEDC (New European Driving Cycle) naar WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) niet gecorrigeerd zouden zijn.

3. Huidige fiscale stimulering elektrisch rijden

De Rekenkamer constateert dat de fiscale stimulering van elektrische auto's een dure maatregel is voor het verminderen van de CO₂-uitstoot. De Rekenkamer stelt dat de kosten hoger liggen dan de bedragen die door de Staatssecretaris zijn gehanteerd. Kan het kabinet aangeven waarom men uitgaat van gemiddelden, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Deelt het kabinet de mening dat zowel voor het draagvlak (stimuleringsmaatregelen) als voor het terugdringen van CO₂-uitstoot het van groot belang is dat de juiste inschatting wordt gemaakt en dat deze ook wordt gehanteerd? Zo nee, welke argumenten heeft het kabinet om aannames te doen die niet bij de werkelijkheid liggen? Kan de Staatssecretaris aangeven op welke manier hij de gevoeligheidsanalyse van de Rekenkamer interpreteert en welke maatregelen hij gaat nemen om tot een verbetering te komen?

De Rekenkamer stelt dat het onwaarschijnlijk is dat zij over de huidige belastingvoordelen¹ een andere conclusie zal trekken. De leden van de VVD-fractie vragen wat het kabinet vindt van deze «voorwaarschuwing». De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven welke ontwikkelingen er de afgelopen maanden hebben plaatsgevonden om een nauwkeurige berekening te kunnen maken van de verwachte verkoop van elektrische auto's. Dit naar aanleiding van de commotie over het Carbontax-model, het model dat al jaren door het ministerie gebruikt wordt om de verkoop van elektrische auto's te berekenen en geleid heeft tot verkeerde aannames en overstimulering. Deze leden verwijzen hiervoor naar de verschillende sets Kamervragen over dit onderwerp.

De Staatssecretaris van Financiën heeft erkend dat de fiscale stimulering fors is en dat het beleid niet de meest kosteneffectieve methode is om de uitstoot te reduceren, maar dat ook de beperking van de uitstoot van andere schadelijke stoffen (luchtkwaliteit) en het terugdringen van geluidsoverlast een rol spelen, zo constateren de leden van de VVD-fractie. Kan de Staatssecretaris met cijfers en metingen onderbouwen wat het effect is van het fiscale stimuleringsbeleid op deze onderdelen? Welke onderzoeken liggen hieraan ten grondslag? Kan de Staatssecretaris een overzicht geven van andere doelen (naast CO₂-reductie) die nagestreefd worden? Welke streefcijfers horen daarbij?

De fiscale stimulering is gericht op de elektrische auto's; zijn er ook andere technieken, methoden of toepassingen onderzocht (in Nederland en buiten Nederland) die de CO₂-uitstoot reduceren, zo vragen de leden van

¹ Persbericht Algemene Rekenkamer, 26 juni 2019: <https://www.rekenkamer.nl/actueel/nieuws/2019/06/26/fiscaal-voordeel-elektrische-auto%E2%80%99s-dure-manier-om-co2-uitstoot-terugte-dringen>

de VVD-fractie. Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet en op basis van welke onderzoeken komt de Staatssecretaris tot de conclusie dat elektrische auto's een bijdrage leveren aan bijvoorbeeld een betere luchtkwaliteit? Kan de Staatssecretaris in dat licht ook ingaan op het bericht «Elektrische auto pas na 219.000 km of 14,6 jaar schoner dan diesel»² naar aanleiding van een onderzoek van het Duitse ADAC en de berichtgeving «Asfalt slijt harder door elektrische auto»³?

Welke acties onderneemt het kabinet om ontwikkelingen die elders in de wereld plaatsvinden om CO₂-uitstoot te reduceren te volgen en te beoordelen of deze ook in Nederland doeltreffend kunnen zijn? De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris hiervan enkele concrete voorbeelden kan noemen.

Op welke manier berekent het kabinet de «overige» belasting/maatschappelijke kosten van elektrische auto's, zoals het sneller slijten van banden en het gewicht van de auto, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Zijn er nog andere negatieve ontwikkelingen bekend? Zo ja, welke en wat zijn de maatschappelijke kosten? Zo nee, is hier onderzoek naar gedaan of is de Staatssecretaris bereid om hier onderzoek naar te doen?

De leden van de CDA-fractie vragen wat de stand van zaken is rond het ontwikkelen van een nieuw model, waarop de Autobrief 3 gebaseerd kan worden. Zal voor de Autobrief 3 nog steeds gebruik gemaakt worden van het Carbontax-model?

Voorts vragen deze leden of de Staatssecretaris de cijfers in dit rapport van de Algemene Rekenkamer wil vergelijken met de voorspellingen over Autobrief 2 en een verklaring wil geven waarom de maatregelen zoveel duurder geworden zijn dan verwacht.

De leden van de CDA-fractie vragen of het kabinet al het intellectueel eigendom heeft verworven over het Carbontax-model, en het dus aan de Kamer kan voorleggen. Zo nee, hoe komt het dat dat nog steeds niet geregeld is?

De Algemene Rekenkamer concludeert dat de kosten per vermeden ton CO₂ volgens cijfers van de Staatssecretaris thans op een bedrag van 1.700 euro per vermeden ton CO₂ uitkomen. Is de Staatssecretaris het met deze berekening eens, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Zo nee, wat is volgens de Staatssecretaris dan de correcte berekening en het correcte bedrag? Onderschrijft de Staatssecretaris de berekeningen in tabel 1 op pagina 10? Indien de Staatssecretaris de berekeningen niet onderschrijft, en dus niet als uitgangspunt van beleid wil nemen, wat zijn dan volgens het kabinet de juiste 10 cijfers in deze tabel?

Kan de Staatssecretaris een overzicht geven van de kosten van de stimulering van elektrische en semi-elektrische auto's over de afgelopen 10 jaar (per jaar), de bespaarde CO₂-uitstoot (per jaar) en de kosten per bespaarde ton CO₂ per jaar?

Voorts vragen de leden van de CDA-fractie of de Staatssecretaris in staat is om de uitkomsten van het rapport van de Rekenkamer af te wachten

² <https://www.hartvannederland.nl/nieuws/2019/elektrische-auto-diesel/>

³ <https://www.ad.nl/auto/asfalt-slijt-harder-door-elektrische-auto~a0e55788/?referrer=https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwjW0PS9v6fkAhWB-KQKHUluD74QFjAAegQIAxAB&url=https%3A%2F%2Fwww.ad.nl%2Fauto%2Fasfalt-slijt-harder-door-elektrische-auto~a0e55788%2F&usg=AOvVaw0V9sBmVhse42ZXHblbYorm>

alvorens hij Autobrief 3 aan de Kamer doet toekomen. Indien het rapport van de Rekenkamer na Autobrief 3 verschijnt, is de Staatssecretaris dan bereid om Autobrief 3 aan te passen als het rapport van de Rekenkamer daartoe aanleiding geeft?

Tot slot vragen de leden van de CDA-fractie of de Staatssecretaris, verondersteld dat elektrische auto's ook gebruikt worden voor schone lucht, kan aangeven hoeveel minder fijnstof een nieuwe elektrische auto tijdens zijn leven uitstoot in vergelijking met een nieuwe benzine-auto en een nieuwe dieselauto. Kan de Staatssecretaris deze berekeningen heel precies leveren?

De leden van de D66-fractie vragen of het kabinet recent onderzoek heeft gedaan of heeft laten uitvoeren naar de overwegingen van (potentiële) kopers of gebruikers van elektrische auto's. Deze leden zijn daarbij specifiek benieuwd of het kabinet meer inzicht kan geven in de vraag of consumenten bij de aanschaf van een elektrische auto vooral kijken naar de aanschafprijs of naar de kosten van gebruik. Kan de Staatssecretaris meer inzicht geven in de verwachte totale eigendomskosten van een volledig elektrisch voertuig in de komende vijf jaar, alsmede hoe deze totale eigendomskosten zich de komende periode zullen ontwikkelen? Deze leden vragen of er reeds een website bestaat met meer inzicht in de verbruikskosten van elektrische auto's ten opzichte van auto's die rijden op fossiele brandstof. Is er initiatief vanuit de Europese Unie of nationale overheid om een dergelijke website op te zetten? Is de Staatssecretaris van mening dat toegankelijke informatievoorziening over de verbruikskosten van elektrische auto's de kans op de aanschaf van een elektrische auto vergroot? Zou dit ook meer zicht kunnen geven op welke modellen deze (potentiële) kopers of gebruikers als alternatief zien voor elektrische voertuigen? Deze leden vragen in dit kader wat voor type auto's en uit welke prijsklassen met name worden ingeruild voor elektrische auto's. Klopt het dat voor elektrische voertuigen ingeruilde auto's gemiddeld een 40% lagere nieuwprijs hebben? Zo nee, om wat voor verschil gaat het dan? Zo ja, hoe beoordeelt de Staatssecretaris in dit licht de aanname dat men zou kiezen voor in aanschaf even dure benzine- en dieselauto's wanneer elektrische voertuigen niet zouden worden gestimuleerd? En wat betekent dit voor de berekende derving van de bijtelling?

De leden van de D66-fractie vragen of het kabinet een korte beschrijving kan geven van de verwachte technologische ontwikkeling ten aanzien van de levensduur van batterijen voor elektrische auto's.

De leden van de D66-fractie vragen welke (gedrags)effecten de invoering van de cap van € 50.000 heeft gehad op de verkopen van elektrische auto's tot 31 december 2018 en vanaf 1 januari 2019.

De leden van de D66-fractie vragen wat de verwachte prijs per vermeden ton CO₂ is van het stimuleringsbeleid vanaf 1 januari 2020.

De leden van de D66-fractie vragen om een overzicht te geven van de verwachte elektrische modellen op de Nederlandse markt in de komende 5 jaar inclusief de verwachte vraagprijs.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen in hoeverre de voordelen van toekomstige maatregelen gaan neerslaan bij zakelijke rijders en in hoeverre bij particuliere automobilisten.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de Staatssecretaris hoe hij ervoor gaat zorgen dat alle nieuw gekochte auto's in 2030 emissievrij zijn. Welke fiscale maatregelen gaan er precies genomen worden en welke niet-fiscale maatregelen?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen het kabinet nader te beschrijven wat de Nederlandse inzet is in Europa om de CO₂-normen verder omlaag te krijgen. In hoeverre wordt hieraan gehoor gegeven door andere lidstaten?

De leden van de fractie van GroenLinks lezen dat de regering erkent dat er gedragseffecten optreden en dat er waarschijnlijk minder kostbare auto's zouden zijn gekocht als er geen fiscale stimulering zou zijn geweest. Kan de Staatssecretaris dit kwantitatief onderbouwen?

Wat is de gederfde belastingopbrengst als de counterfactual zou zijn dat mensen een niet-elektrische auto zouden kopen met gelijke maandlasten?

De leden van de fractie van GroenLinks lezen dat de budgettaire gevolgen meer omvatten dan alleen de directe derving van belastingopbrengsten. Zijn alle indirecte positieve effecten meegenomen in de berekening (zoals verbetering luchtkwaliteit, terugdringen geluidsoverlast, etc.)? Zo ja, welke bedragen worden hieraan toegerekend?