

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

2336

Vragen van de leden **Omtzigt** (CDA) en **Snels** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Financiën over *de totstandkoming van de bizar lage raming van de kosten voor verlaagde bijtelling in het ontwerp-Klimaatakkoord* (ingezonden 11 april 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 18 april 2019).

Vraag 1, 2

Heeft het Ministerie van Financiën (bijvoorbeeld AFEP of AFP) de ramingen op pagina 68 van het ontwerp-Klimaatakkoord¹ gecontroleerd of nagerekend? Heeft het Ministerie van Financiën de plausibiliteit van de cijfers van de tabel op pagina 68 van het ontwerp-Klimaatakkoord gecheckt?

Antwoord 1, 2

Dit zijn ramingen die gemaakt zijn met het CARbonTAX-model. Zowel het Ministerie van Financiën als het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat achten de uitkomsten van model plausibel.

Vraag 3

Hebt u kennisgenomen van het feit dat in het ontwerp-Klimaatakkoord

- er naar verwachting ongeveer 550.000 elektrische auto's geleased worden in 2030?²
- auto's die tussen 2025 en 2030 op naam gezet zijn, tussen de 2% en 6%-punt korting hebben op de bijtelling (tot een bedrag van 50.000 euro)?³

¹ Ontwerp van het Klimaatakkoord, pagina 67 (Bijlage bij Kamerstuk 32 813, nr. 263)

² Effecten ontwerp-Klimaatakkoord (PBL), pagina 83 (Bijlage bij Kamerstuk 32 813, nr. 263)

³ Ontwerp van het Klimaatakkoord, pagina 67 (Bijlage bij Kamerstuk 32 813, nr. 263)

Antwoord 3

Op pagina 84 van «Effecten ontwerp-Klimaatakkoord» staat: «Ruim de helft van de 1,1 miljoen zakelijke auto's is elektrisch in 2030.» Dit betreft ca. 590.000 auto's, maar niet alle zakelijke leaseauto's vallen onder de bijtelling.⁴ In het ontwerp-Klimaatakkoord vallen ca. 400.000 elektrische auto's onder de bijtelling.

Op pagina 66 van «Ontwerp van het Klimaatakkoord» staan de bijtellingspercentages weergegeven die in het ontwerp-Klimaatakkoord zijn meegenomen. Voor auto's die in 2030 onder de bijtelling vallen, geldt gemiddeld een bijtelling van 19,4%, ofwel een korting van 2,6%-punt. Het betreft namelijk met name auto's die tussen 2027 en 2030 op naam worden gezet, waarbij het aandeel in de latere jaren groter is dan in de eerste jaren.

Vraag 4

Wat is op basis van deze cijfers de plausibiliteit dat de korting op de bijtelling slechts 16 miljoen euro kost in 2030?

Antwoord 4

De berekende € 16 miljoen voor de kosten van de korting op de bijtelling in 2030 is plausibel. De genoemde cijfers in vraag 3 zijn niet de enige basis voor deze berekening. Wat berekend is, is het verschil tussen de opbrengst van de bijtelling in het basispad (geen beleid vanaf 2021) en de opbrengst van de bijtelling in het pad inclusief het effect van alle maatregelen uit het ontwerp-Klimaatakkoord. Daarbij spelen allerlei gedragseffecten een rol. Deze effecten leiden tot een verschil t.o.v. het basispad in: de gemiddelde prijs van leaseauto's EV vs niet-EV, de samenstelling van het wagenpark naar verschillende typen auto's, het aantal leaseauto's onder de bijtelling etc. Door te werken met een model is het mogelijk om rekening te houden met dit soort gedragseffecten. Het per saldo effect op de bijtelling komt daardoor lager uit dan de € 211 mln. die kan worden berekend door alleen het verschil in het gemiddeld bijtellingspercentage in 2030 te nemen. Zie voor meer uitleg de presentatie van Revnext ten behoeve van de hoorzitting van dinsdag 16 april 2019.

Vraag 5

Is het niet veel waarschijnlijker dat de korting in de bijtelling bij deze uitkomsten vele honderden miljoenen euro's kost in 2030?

Antwoord 5

Zoals in vraag 4 gemeld, spelen ook gedragseffecten een rol in de berekening. Daardoor komt het bedrag van de bijtelling in 2030 lager uit dan het effect bij gelijkblijvend gedrag.

Vraag 6

Herinnert u zich dat de budgettaire drama's met de Mitsubishi Outlander (en vergelijkbare modellen) en met de Tesla S (en vergelijkbare modellen) veroorzaakt zijn door een totale onderschatting van de ramingen van de kortingen in de bijtelling?

Antwoord 6

Door een stapeling van fiscale prikkels in de BPM, MRB, bijtelling, MIA en VAMIL was de ingroei van plug-in hybride auto's in Nederland in de periode 2013–2016 sterk gestegen. Het ging hier voor een belangrijk deel om een sterke gedragsreactie: meer dan op voorhand werd verwacht hebben deze fiscale prikkels ertoe geleid dat consumenten en bedrijven plug-in hybride auto's zijn gaan rijden. Dit heeft geleid tot budgettaire derving. Het aantal nieuw verkochte EV's was tot en met 2017 iets lager dan op voorhand verwacht. In 2018 was het aantal nieuw verkochte EV's daarentegen sterker gestegen dan verwacht. Door de versobering van de korting op de bijtelling voor elektrische auto's met een catalogusprijs hoger dan € 50.000 per 1 januari 2019 was hier echter ook sprake van een anticipatie-effect, waardoor

⁴ Wanneer de auto aan de berijder mede voor privédoeleinden ter beschikking is gesteld (bij werknemers) of staat (bij ondernemers en resultaatgenieters) en er op (kalender)jaarbasis voor meer dan 500 kilometer privé mee wordt gereden, is de bijtelling van toepassing.

een deel van de verkopen van 2019 naar voren zijn gehaald. In zijn algemeenheid is het zeer lastig om op voorhand inschattingen te maken van veranderend consumentengedrag als gevolg van fiscale prikkels voor nieuwe technieken als elektrisch rijden. Hier spelen immers ook niet-financiële overstapdrempels een rol zoals accubereik, laadinfrastructuur, aanbod van voertuigen en persoonlijke smaak een rol.

Vraag 7

Kunt u een realistische raming geven van de kosten van de korting in de bijtelling in 2030 en in eerdere jaren?

Antwoord 7

De ramingen van het ontwerp-Klimaatakkoord voor 2030 zijn plausibel, en eveneens met flinke onzekerheid omgeven. Dat geldt voor alle ramingen die voor een periode van 10 jaar vooruit worden gemaakt maar in het bijzonder voor een markt die pas net bestaat en zich nog moet ontwikkelen. Het kabinet acht het van essentieel belang om jaarlijks te monitoren zodat tijdig kan worden bijgestuurd bij signalen van overstimulering, onevenwichtige lastenverdeling en een te beperkt handelingsperspectief voor de Nederlandse automobilist (hand aan de kraan). Daarnaast wordt in het ontwerp-Klimaatakkoord een meer fundamentele evaluatie van het stelsel van autobelastingen voorgesteld die in 2023 moet plaatsvinden. Op deze wijze worden de zorgen over de houdbaarheid van de in het ontwerp-Klimaatakkoord voorgestelde fiscale stimulering nadrukkelijk onderkend en ondervangen.

Vraag 8

Kunt u zoveel mogelijk vragen voor de hoorzitting over elektrisch rijden op 16 april 2019 beantwoorden, omdat wij vergelijkbare vragen hebben voorgelegd aan de partijen die gehoord worden?

Antwoord 8

We hebben de vragen op 16 april beantwoord. Helaas lukte het door de afstemming niet dit voor de start van de hoorzitting aan uw Kamer te doen toekomen.