

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

2623

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Financiën over *de kosten van stimulering van fossiele brandstoffen* (ingezonden 15 maart 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën), mede namens de Minister van Financiën en de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 14 mei 2019) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2178.

Vraag 1

Aangezien uit het rapport Phase-out 2020: Monitoring Europe's fossil fuel subsidies¹ blijkt dat in Nederland in de periode 2014–2016 per jaar gemiddeld 7,6 miljard euro werd uitgegeven aan milieuschadelijke subsidies, kunt u aangeven tot welk bedrag deze milieuschadelijke subsidies inmiddels zijn teruggebracht en hoe ze nu verdeeld zijn over de diverse milieuschadelijke sectoren?

Vraag 14

Acht u het gepast om in te grijpen in de oversubsidiëring van milieuschadelijke activiteiten?

Vraag 15

Bent u bereid de oversubsidiëring van milieubelastende activiteiten in te perken?

Vraag 16

Vindt u dat deze belastingsubsidie doelmatig wordt uitgegeven?

Vraag 18

Vindt u het logisch en effectief dat subsidies op milieuvervuilende activiteiten nog steeds bestaan? Zo ja, waarom?

Antwoord 1, 14, 15, 16 en 18

Het kabinet is voorstander van het beprijzen van milieuvervuilende activiteiten. Het regeerakkoord bevat verschillende maatregelen die zorgen voor een versterking van die beprijzing. Ook in het kader van het klimaatakkoord

¹ <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/11764.pdf>

worden verschillende maatregelen overwogen die zorgen voor een betere beprijzing van milieuschadelijke activiteiten. Daarbij heeft het kabinet tegelijkertijd oog voor de effecten van deze maatregelen voor huishoudens en bedrijven. Aandacht gaat hierbij uit naar de koopkrachteffecten voor huishoudens en de effecten op de internationale concurrentiepositie van het bedrijfsleven

Nederland is een van de koplopers binnen de OESO-landen wat milieubelastingen op fossiele brandstoffen betreft. Waar in sommige landen de prijzen voor motorbrandstoffen aan de pomp kunstmatig laag worden gehouden, worden in Nederland motorbrandstoffen juist relatief zwaar belast. Het gebruik van fossiele brandstoffen wordt daarmee niet gestimuleerd maar juist ontmoedigd.

Uit een rapport van de OESO onder de titel «Effective Carbon Rates» (gepubliceerd op 26 september 2016) blijkt dat Nederland als enige OESO-lidstaat meer dan 50% van de totale broeikasgasemissies beprijsd boven de in het rapport gehanteerde prijs van € 30 per ton CO₂. Niet alle externe milieueffecten worden volledig beprijsd. Zo kent Nederland een aantal vrijstellingen van accijns op grond van internationale verdragen die Nederland niet zo maar eenzijdig kan aanpassen. Het gaat specifiek om het Verdrag van Chicago (accijnsvrijstelling motorbrandstoffen voor de internationale luchtvaart, uitgezonderd plezierluchtvaart) en de Akte van Mannheim (accijnsvrijstelling motorbrandstoffen voor de internationale binnenvaart, uitgezonderd pleziervaart). Daarnaast kent Nederland in de energiebelasting verschillende vrijstellingen die ook in de ons omringende landen bestaan. In rapporten van verschillende organisaties worden zeer uiteenlopende definities gebruikt voor de term milieuschadelijke subsidies (fossil fuel subsidies). In het rapport Phase-out wordt bijvoorbeeld een vrij brede definitie gehanteerd. De OESO hanteert een smallere definitie. In het kader van deze discussie is het kabinet in de motie van het lid-Van Raan op 16 januari 2018² gevraagd om deel te nemen aan het G20-peerreviewproces over subsidiëring van fossiele brandstoffen. Aangezien Nederland geen permanent lid is van de G20, is die deelname niet mogelijk gebleken. Om toch zo goed mogelijk uitvoering te geven aan de motie zal de Minister van Economische zaken en klimaat een onderzoek laten uitvoeren naar de uiteenlopende definities van milieuschadelijke subsidies (bijvoorbeeld van het IMF en de OESO) en naar de vraag welke definitie we in Nederland zouden moeten hanteren.

Vraag 2

Kunt u aangeven hoeveel vliegtickets in Nederland in 2017 en 2018 zijn verkocht, zonder dat daar btw over is betaald?

Antwoord 2

Op al het internationale passagiersvervoer per vliegtuig is voor de btw het 0%-tarief van toepassing. Hierbij is overigens niet de plaats van verkoop maar de plaats waar de dienst wordt verricht (dus waar het vliegtuig vliegt) relevant voor de btw. Het aantal vliegtickets dat door inwoners van Nederland is gekocht, kan als volgt worden benaderd. Volgens CBS-gegevens vertrokken in 2017 38,1 miljoen passagiers vanaf Nederlandse luchthavens naar het buitenland. In 2018 waren dit er 39,9 miljoen. Ongeveer een derde hiervan betreft transferpassagiers. Dit betekent dat bij benadering in 2017 25,4 en in 2018 26,6 miljoen (retour)tickets met Nederland als vertrekpunt of eindbestemming zijn verkocht. Circa een derde hiervan waren passagiers uit andere landen die Nederland bezochten en twee derde waren inwoners van Nederland die een (retour)vvlucht naar het buitenland maakten. Dit betekent dat naar onze inschatting in 2017 en 2018 respectievelijk ongeveer 16,9 en 17,7 miljoen (retour)tickets zijn gekocht door inwoners van Nederland.

Vraag 3

Klopt het dat alle in Nederland getankte vliegtuigbrandstof accijnsvrij is en dat een particulier die een Fiat Panda voltankt meer accijns betaalt dan KLM die een Boeing 747 voltankt? Kunt u exact becijferen hoeveel accijns de

² Kamerstuk 30 175, nr. 274

particulier betaalt voor een volle tank van 35 liter benzine van een personenauto en hoeveel de KLM voor een volgetankt vliegtuig van het type Boeing 747?

Antwoord 3

In Nederland wordt accijns geheven op kerosine voor binnenlandse vluchten die zien op de plezierluchtvaart. Over vliegtuigbrandstof voor de commerciële luchtvaart, in zowel binnen- als buitenland wordt geen accijns betaald. KLM betaalt dus geen accijns over een volgetankt vliegtuig dat wordt gebruikt voor de commerciële luchtvaart ongeacht het type vliegtuig. Over 1 liter benzine wordt in 2019 € 0,79 accijns betaald. Over 35 liter wordt dus € 27,65 accijns betaald.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoeveel belastingsubsidie, dus inclusief onder meer de vrijstelling op brandstof voor de luchtvaart en scheepvaart en inclusief het verlaagde tarief voor grootverbruikers van gas en elektriciteit, onderverdeeld naar sector, exact verstrekt is in 2017 en 2018?

Antwoord 4

Het klopt dat voor de luchtvaart, scheepvaart en grootverbruikers van gas en elektriciteit vrijstellingen in belastingen bestaan waardoor niet alle externe kosten worden bepaald. In het hiervoor aangekondigde onderzoek naar milieuschadelijke subsidies zal de Minister van Economische Zaken en Klimaat ook ingaan op de vraag of en in welke mate daarbij sprake is van milieuschadelijke belastingsubsidie bij de luchtvaart, scheepvaart en grootverbruikers.

Vraag 5

Kunt u aangeven hoeveel CO₂ deze sectoren in 2017 en 2018 hebben uitgestoten en hoe dit te rijmen valt met het voornemen de klimaatdoelstellingen van Parijs integraal te behalen?

Antwoord 5

De emissiecijfers over 2017 zijn voor deze sectoren beschikbaar. Voor 2018 is dat voor scheep- en luchtvaart nog niet het geval. De broeikasgasemissies van de scheepvaart bedroegen 4,8 Mton in 2017 (bron: CBS). Het betreft hier de feitelijke emissies op Nederlands grondgebied. De broeikasgasemissies van de Nederlandse luchtvaartsector bedroegen 12,9 Mton in 2017 (bron: CBS). Dit is met inbegrip van de uitstoot die plaats vond in het buitenlandse luchtruim. De uitstoot van buitenlandse maatschappijen die op Nederland vliegen, is hier buiten gelaten. De uitstoot van internationale scheepvaart en luchtvaart is volgens de indeling van de IPPC geen onderdeel van de nationale emissies. In het kader van de klimaatdoelstellingen van het Parijsakkoord worden voor deze sectoren mondiale afspraken gemaakt. De grootverbruikers van gas en elektriciteit nemen deel aan het Europese emissiehandelssysteem voor CO₂, het EU ETS. De emissies van deze Nederlandse ETS-sectoren bedroeg 93 Mton in 2017 en 87 Mton in 2018 (Bron: NEa). Met het EU ETS wordt in Europa een emissiereductie van 21% in 2020 en 43% in 2030 ten opzichte van 2005 bereikt.

Vraag 6

Erkent u dat wanneer de advertenties waarin vliegtickets worden aangeboden voor 9,99 euro niet zouden bestaan dit tot positief gevolg heeft dat er minder schadelijke vluchten plaatsvinden?

Antwoord 6:

Aan te nemen is dat dergelijke advertenties de verkoop van tickets stimuleert. Of dat ook tot meer vluchten leidt is niet zondermeer te zeggen. Dergelijke aanbiedingen, over het algemeen voor een zeer beperkt aantal stoelen aan boord, kunnen ook leiden tot een hogere bezettingsgraad van vliegtuigen zonder dat het aantal vluchten toeneemt.

Vraag 7

Bent u bereid tot een advertentieverbod op dergelijke goedkope en sterk vervuilende vluchten en welke rol speelt de accijnsvrijstelling voor kerosine in de kostprijsberekening voor dit type vluchten?³

Antwoord 7

Op grond van EU Verordening 1008/2008 inzake gemeenschappelijk regels voor de exploitatie van luchtdiensten kunnen Europese luchtvaartmaatschappijen binnen de EU hun tarieven vrij vaststellen. Wat betreft het publiceren van vliegtarieven geldt in dit verband alleen de voorwaarde dat de ticketprijzen inclusief alle voorzienbare en onvermijdbare kosten (luchthavenkosten, heffingen enz.) moeten worden vermeld.

Luchtvaartmaatschappijen zullen de kostprijs van de benodigde brandstof in beginsel doorberekenen in hun ticketprijzen. In een situatie zonder accijnsvrijstelling zou dat mede gelden voor de verschuldigde accijns. Hoe een verhoging van die brandstofkosten door een accijnsheffing zou neerslaan in de diverse ticketprijzen is mede afhankelijk van de kostenstructuur en de commerciële keuzes van de specifieke luchtvaartmaatschappij. Daarbij zijn gegevens van belang die per luchtvaartmaatschappij sterk kunnen verschillen. Het type vliegtuig dat wordt gebruikt is mede van invloed op het gemiddeld brandstofverbruik en het aantal passagiers per vlucht, en daarmee op het brandstofverbruik per passagier. Naast de gevlogen afstanden kan ook van belang zijn welke marktsegmenten worden bediend. Verder zal de hoogte van een accijnsheffing verschil kunnen maken voor de manier waarop de brandstofkosten worden doorberekend.

Vraag 8

Bent u ervan op de hoogte dat er in Nederland in 2018 een ware «run» op vliegtickets is ontstaan, omdat door een enorme prijsconcurrentie er onder Nederlanders een enorme behoefte is ontstaan om te vliegen?⁴

Antwoord 8

Ik heb kennisgenomen van het genoemde mediabericht dat meldt dat er in 2018 ten opzichte van het jaar daarvoor 7% meer tickets zijn verkocht in Nederland.

Vraag 9

Deelt u de zorg dat het aantal vliegtuigpassagiers in algemene zin wereldwijd blijft stijgen, mede onder invloed van goedkope, fiscaal gesubsidieerde tickets, waardoor deze tickets voor een groot aantal mensen beschikbaar zijn?⁵

Antwoord 9

Prognoses van onder meer Boeing en Airbus gaan ervan uit dat de luchtvaart wereldwijd voorlopig zal blijven groeien. De wereldwijde economische groei en toenemende welvaart dragen daartoe bij. Het genoemde krantenbericht uit 2018 vermeldt dat IATA als oorzaak voor de groei ook wijst op de goedkope geworden tickets. De internationale luchtvaart staat voor de uitdaging om de toenemende CO₂-uitstoot om te buigen in een afname. Voor het halen van de klimaatdoelstellingen van Parijs zijn daarom mondiaal ambitieuzere doelstellingen en maatregelen nodig voor de luchtvaart. In dit verband kan worden verwezen naar de Kamerbrief van de Minister van IenW van 27 maart inzake Klimaatbeleid voor de luchtvaart⁶

Vraag 10

Erkent u dat de overheid een kwalijke rol speelt in deze ontwikkelingen door belastingvrij vliegen mogelijk te maken en een vliegtaks slechts in zeer beperkte mate en niet nu maar pas in de 2021 in te stellen?

³ <https://www.ryanair.com/nl/nl/>

⁴ <https://www.ad.nl/binnenland/recordaantal-vliegtickets-verkocht-in-2018~a9afc39c/>

⁵ <https://www.ad.nl/economie/populariteit-vliegtuig-blijft-stijgen-4-1-miljard-passagiers-in-2017~acef0b30/>

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 585

Antwoord 10

Op grond van de huidige internationale regels zijn er belemmeringen om de fossiele brandstoffen, die gebruikt worden in de internationale luchtvaart, te belasten. Zoals afgesproken in het regeerakkoord zet het kabinet zich in om Europese afspraken over belastingen op luchtvaart te realiseren. Europese maatregelen zijn te prefereren omdat de milieueffecten daarvan groter zijn dan van een nationale belasting en concurrentievervalsing wordt beperkt. Aan een nationale vliegbelasting wordt parallel gewerkt. Het wetgevingstraject daarvoor vergt de nodige tijd.

Vraag 11

Kunt u aangeven hoeveel een grootverbruiker procentueel minder betaalt dan een particulier bij het gebruik van zowel gas als elektriciteit? Wat is de logica achter deze kwantumkorting?

Antwoord 11

In onderstaande tabel is een vergelijking gemaakt tussen het **gemiddelde** tarief (EB en ODE) per kWh elektriciteit en per m³ aardgas van een huishouden en van een grootverbruiker. Voor de berekening is uitgegaan van het verbruik van een gemiddeld huishouden zoals is opgenomen in de NEV 2017 (2581 kWh en 1.170 m³). Voor een grootverbruiker wordt indicatief uitgegaan van een verbruik van 100 mln. kWh elektriciteit en 35 mln. m³ aardgas. Dat verbruik is gebaseerd op het gebruiksprofiel van een industriële verbruiker, zoals afgeleid uit het PricewaterhouseCoopers rapport «Vergelijking van gas en elektriciteitsprijzen 2017⁷». Z.O.Z.

Type verbruiker	Gemiddeld tarief EB gas (in ct/m ³) ¹	Gemiddeld tarief ODE gas (in ct/m ³)	Gemiddeld tarief EB elektriciteit (in ct/kWh) ¹	Gemiddeld tarief ODE elektriciteit (in ct/kWh)
Huishouden	18,31	5,24	4,87	1,89
Grootverbruiker	1,82	0,44	0,20	0,10

¹ Bij de berekening van het gemiddelde tarief energiebelasting is rekening gehouden met de belastingvermindering van € 257,54 per aansluiting door deze evenredig toe te rekenen aan gas en elektriciteit.

Het toepassen van het gemiddelde tarief van particulieren op alle verbruik van grootverbruikers zou er toe leiden dat grootverbruikers in Nederland fors zwaarder zouden worden belast dan in de ons omringende landen. Dit heeft een negatief effect op de Nederlandse concurrentiepositie.

Vraag 12

Erkent u dat de overheid een kwalijke rol speelt door in de Wet minimum CO₂-prijs elektriciteitsopwekking een minimum-CO₂-prijs voor te stellen (18 euro in 2020, oplopend tot 43 euro in 2030) die lager ligt dan de meest recente projectie van de Emissions Trading System (ETS)-prijs voor die periode⁸, waardoor er de facto geen sprake is van een CO₂-belasting voor deze sector?

Vraag 13

Kunt u aangeven wanneer de Wet minimum CO₂-prijs elektriciteitsopwekking naar de Kamer wordt gezonden?

Antwoord 12 en 13

Het wetsvoorstel voor de minimum CO₂-prijs voor elektriciteitsopwekking zal na ommekomst van het advies van de Raad van State worden ingediend bij uw Kamer. Het kabinet heeft aangegeven de streven naar een invoeringsdatum per 2020.

Gebruik makende van de inzichten van experts, waaronder het PBL, over de effecten van een nationale minimumprijs op verduurzaming en de leverings-

⁷ Kamerstuk 34 762, nr. 26

⁸ Corjan Brink, Projectie ETS-prijs volgens uitgangspunten concept wetsvoorstel minimum CO₂-prijs elektriciteitsproductie, PBL 2018

zekerheid zijn de partijen aan de elektriciteitstafel in het ontwerp klimaatakkoord een minimum CO₂ prijs overeengekomen die oploopt van 12 euro in 2020 naar 32 euro in 2030. Hiermee wordt het publieke belang van leveringszekerheid geborgd. Experts gaven aan dat een geleidelijk oplopende minimumprijs met een marge onder het verwachte prijspad van het EU-ETS essentieel is om de leveringszekerheid te borgen. Zij gaven verder aan dat een dergelijk geleidelijk oplopend prijspad, ook wanneer deze lager ligt dan de nu verwachte ETS-prijs, een belangrijke prikkel geeft voor verduurzaming, vanwege de zekerheid die het de markt biedt over de minimale prijs van CO₂-uitstoot ongeacht de ontwikkeling in de ETS-prijs.

Vraag 17

Kunt u het verwachte aandeel van de Nederlandse luchtvaart en grootverbruikers van gas en elektriciteit in de uitstoot van de totale broeikasgassen becijferen voor 2019?

Antwoord 17

Ik beschik niet over ramingen voor 2019. Daarnaast zijn de cijfers zoals genoemd onder het antwoord bij vraag 5 voor de industrie en internationale luchtvaart niet geheel vergelijkbaar. Op basis van de cijfers van 2017 zou het aandeel van de luchtvaart rond 6 procent, en het aandeel van grootverbruikers – op basis van de emissies van de Nederlandse deelnemers aan het EU ETS – rond 48 procent bedragen.

Vraag 19

Is het waar dat het aantal personenauto's dat onder de «youngtimer»-regeling valt in tien jaar meer dan verdubbeld is tot 1,9 miljoen auto's? Kunt u exact aangeven hoeveel daarvan uit benzineauto's, dieselauto's en elektrische auto's bestaan?⁹

Antwoord 19

Nee, dit is niet juist. In 2018 bestond het Nederlandse wagenpark uit ruim 8,3 miljoen personenauto's. Hiervan waren er bijna 1,9 miljoen vijftien jaar of ouder. Slechts een heel klein deel van deze auto's valt onder de youngtimer-regeling.

Voor auto's die ouder zijn dan vijftien jaar geldt een bijtelling van 35% van de waarde van de auto in het economisch verkeer in plaats van 22% van de cataloguswaarde voor jongere auto's. Deze afwijkende waardering van het privévoordeel voor auto's die ouder zijn dan 15 jaar wordt de «youngtimer-regeling» genoemd. Alleen ondernemers die een auto van de zaak hebben en deze ook privé gebruiken, en werknemers in loondienst met een leaseauto hebben te maken met de bijtelling.

In de aangifte over het jaar 2016 is door IB-ondernemers voor bijna 14.000 auto's ouder dan vijftien jaar een bijtelling wegens privégebruik van de auto van de zaak vermeld. Het aantal auto's dat onder de youngtimer-regeling valt is dus slechts een fractie van het aantal auto's van vijftien jaar en ouder. Van de 14.000 personenauto's die in 2016 onder de youngtimer-regeling vielen, reden er ruim 7000 op benzine, ruim 5000 op diesel en ruim 1000 op gas. Elektrische auto's van vijftien jaar of ouder bestaan niet of nauwelijks. Er vielen in 2016 dan ook een zeer beperkt aantal elektrische auto's onder de youngtimer-regeling.

Naast de IB-ondernemers zijn er ook nog werknemers met een leaseauto auto die onder de youngtimer-regeling valt. Waarschijnlijk komt dit vooral voor bij dga's. Van leaseauto's bij werknemers is echter geen kenteken bekend, waardoor niet vast te stellen is hoeveel van deze auto's onder de youngtimer-regeling vallen.

Vraag 20

Kunt u aangeven hoeveel youngtimers in 2018 zijn geïmporteerd, en hoeveel daarvan benzineauto's, dieselauto's en elektrische auto's waren? Kunt u ook aangeven hoeveel elektrische auto's in 2018 werden geëxporteerd?

⁹ <https://www.ad.nl/auto/aantal-youngtimers-meer-dan-verdubbeld-adfca50e/>

Antwoord 20

In 2018 werden in totaal ruim 13.000 auto's van vijftien jaar of ouder geïmporteerd. Van dit aantal reden er ruim 11.000 op benzine en ruim 1500 op diesel. Elektrische auto's van vijftien jaar of ouder bestaan niet of nauwelijks. Er werden in 2018 dan ook nauwelijks elektrische auto's van vijftien jaar of ouder geïmporteerd. Bovendien vallen deze auto's niet per definitie onder de youngtimer-regeling. Zoals blijkt uit het antwoord op vraag 19 valt slechts een fractie van de personenauto's van vijftien jaar of ouder onder de youngtimer-regeling.

In 2018 werden ruim 240.000 auto's geëxporteerd, waaronder bijna 1600 elektrische auto's. Van deze circa 1600 elektrische auto's waren er iets minder dan 1200 jonger dan vijf jaar op het moment van exporteren. Overigens werden in hetzelfde jaar iets meer dan 2000 auto's geïmporteerd.

Vraag 21

Erkent u dat er geen markt is voor tweedehands elektrische auto's is die ouder zijn dan vijftien jaar, omdat die auto's er simpelweg niet zijn?

Antwoord 21

Ja.

Vraag 22

Erkent u dat de «youngtimer»-regeling, een fiscaal voordeel voor tweedehands auto's van ouder dan vijftien jaar voor de zakelijke markt, in het geval van elektrische auto geen enkele zin heeft, omdat er geen tweedehands markt is voor elektrische auto van vijftien jaar en ouder?

Antwoord 22

In de vraagstelling wordt de toepassing van de «youngtimer»-regeling als een fiscaal voordeel voor tweedehands auto's aangeduid. Ik hecht eraan om dit misverstand weg te nemen. Bij de introductie van deze regeling is over de achtergrond daarvan het volgende in de memorie van toelichting opgenomen.

*«Hiermee wordt een tweeledig doel beoogd. Enerzijds wordt het als bijtelling in aanmerking te nemen bedrag verlaagd voor die belastingplichtigen die bijvoorbeeld op grond van een gering aantal werkzaamheden of de financiële situatie van de werkgever of andere ter beschikking steller slechts een oudere, vrijwel afgeschreven auto ter beschikking krijgen. Anderzijds worden die auto's voor een reëel bedrag in de fictie begrepen die door hun ouderdom – vergeleken met huidige auto's – een relatief lage catalogusprijs hebben en die met grote, ten laste van de winst komende kosten in optimale staat worden gebracht (zogenaamde old-timers) om vervolgens aan de belastingplichtige als auto van de zaak ter beschikking te worden gesteld.»*¹⁰

De regeling heeft dus enerzijds tot doel om het privévoordeel van oudere, vrijwel afgeschreven auto's, beter te laten aansluiten bij de waarde die de vrijwel afgeschreven ten minste vijftien jaar oude auto op dat moment heeft. Anderzijds heeft de regeling tot doel de bijtelling voor de zogenoemde oldtimer vast te stellen op basis van de reële waarde van de auto, een waarde die bij de echte gerestaureerde oldtimer vele malen hoger kan/zal zijn dan de oorspronkelijke catalogusprijs van mogelijk 30 of 40 jaar terug. Er is dus geen sprake van het bewerkstelligen van een fiscaal voordeel maar van het verzekeren dat het privévoordeel, zij het forfaitair, wordt vastgesteld op basis van de meest reële waarde van de ter beschikking gestelde auto. Zoals ik in mijn antwoord op de vorige vraag al heb aangegeven, deel ik de mening van de vragensteller dat er op dit moment geen tweedehandsmarkt is voor elektrische auto's van vijftien jaar of ouder.

Vraag 23

Ziet u ruimte, ook in het kader van het verlichten van de lasten van de klimaattransitie voor de burger, voor het aanpassen van deze «youngtimer»-regeling, bijvoorbeeld door de «youngtimer»-regeling voor elektrische auto's al van toepassing te laten zijn voor elektrische auto's die vijf jaar of ouder zijn?

¹⁰ Kamerstuk 26 727, nr. 3, p. 187.

Antwoord 23

In het Algemeen Overleg van de vaste commissie voor Financiën van 13 februari 2019 over de autogereleerde belastingen, hebben de leden Bruins en Van Weyenberg gevraagd of een maatregel kan worden genomen waardoor de youngtimerregeling van toepassing wordt op auto's zonder uitstoot (bijvoorbeeld elektrische auto's) van 5 jaar en ouder. Ik heb tijdens dat algemeen overleg toegezegd dat ik daarover zal nadenken en uw Kamer daarover zal informeren. Ik zou daar nu niet op vooruit willen lopen en verwijs daarom naar de brief die ik u op korte termijn zal doen toekomen.

Vraag 24

Klopt het dat het milieubesparingsvoordeel van een elektrische auto ten opzichte van een auto met een verbrandingsmotor vele malen groter is dan dat het Algemeen Dagblad aanvankelijk meldde?¹¹

Antwoord 24

Dat klopt. Zoals op 12 juli 2018 aan uw Kamer is gemeld, blijkt uit een studie van het Internationale Energie Agentschap uit januari 2018 dat de broeikasgasuitstoot van een standaard elektrische auto gedurende de hele levenscyclus ongeveer 50% lager is dan die van een vergelijkbare auto voorzien van een verbrandingsmotor.¹²

De Belgische hoogleraar Damien Ernst, wiens onderzoek in het Algemeen Dagblad werd aangehaald, schatte het milieuvoordeel van een elektrische auto vele malen te laag in. Hierop hebben onder meer onderzoekers aan de TU Eindhoven¹³, de TU Delft en de Hanzehogeschool¹⁴ gewezen. Ernst erkent dat hij ten onrechte de CO₂-uitstoot door de productie en het vervoer van benzine niet heeft meegerekend. Ook ging hij uit van kleinschalige productie van auto's, terwijl een realistisch ingeschatte productieschaal tot 72% minder uitstoot zou leiden. Voor stroomproductie nam hij niet de EU-energiemix als uitgangspunt, maar de energiemix van Duitsland, waar kolencentrales veel CO₂-uitstoot veroorzaken. Ernst heeft zijn conclusies aangepast en stelt nu dat het omslagpunt waarop een elektrische auto minder CO₂ uitstoot dan een brandstof auto niet bij 700.000 km, maar bij 85.000 km ligt (ruim 8 keer eerder).¹⁵ De onderzoeker van de Hanzehogeschool komt op een omslagpunt van circa 150.000 km. De onderzoeker van de TU Eindhoven komt uit op 30.000 tot 50.000 km.

Onderzoekers van TNO en de TU Delft wijzen op ontwikkelingen die ervoor zorgen dat het omslagpunt in de toekomst lager zal liggen en het milieubesparingsvoordeel groter zal worden. Elektrische auto's met grote accu's hebben waarschijnlijk een zeer lange levensduur van mogelijk 1,5 miljoen kilometer. In de tussentijd neemt het aandeel duurzame stroom toe. Ook het gewicht van accu's zal verder dalen, CO₂-intensieve materialen zoals kobaltoxide worden vervangen door andere stoffen en recycling van accu's zal de CO₂-uitstoot verminderen.¹⁶ Ten slotte verwacht TNO nog rendementsverbeteringen in de elektrische auto.¹⁷

Vraag 25

Herinnert u zich het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) rond milieuvervuilende subsidies waarin werd gesteld dat kan de overheid flink kan bezuinigen en zorgen voor een schoner milieu?¹⁸

¹¹ <https://www.ad.nl/auto/bericht-over-vuile-elektrische-auto-klopt-in-de-verste-verte-niet-a03b9a02/>

¹² Kamerbrief met kenmerk IENW/BSK-2018/135594 in reactie op toezegging tijdens het AO op 19 april 2018.

¹³ <https://innovationorigins.com/correcting-misinformation-about-greenhouse-gas-emissions-of-electric-vehicles-auke-hoekstras-response-to-damien-ernsts-calculations/>

¹⁴ <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4635486/elektrische-auto-pas-na-700000-km-groen-wat-flauw>

¹⁵ De Volkskrant, zaterdag 23 maart, pag. 23 «Kilometerteller», door Enith Vlooswijk

¹⁶ Idem.

¹⁷ <http://publications.tno.nl/publication/34616575/gS20vf/TNO-2015-R10386.pdf>

¹⁸ <https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/20110914%20PBL%20Notitie%20Milieuschadelijke%20subsidies%20-%2020500209001.pdf>

Vraag 26

Kunt u aangeven hoe het staat met elk van de aanbevelingen van het PBL rond milieuschadelijke subsidies?

Antwoord 25 en 26

Dit rapport is mij bekend. Een aantal van de maatregelen die het PBL in dit rapport kwalificeert als «een milieuvervuilende subsidie die door Nederland zou kunnen worden afgeschaft» is inmiddels ook aangepast. Zo is de accijnsvrijstelling voor rode diesel afgeschaft en is de MRB vrijstelling voor oldtimers fors ingeperkt. Het PBL geeft in het rapport overigens aan dat het afschaffen van milieuschadelijke subsidies weliswaar de milieudruk vermindert, maar dat daarbij ook de vraag moet worden gesteld of dit voordeel opweegt tegen de daarmee gepaard gaande nadelen die elders in de samenleving ervaren zullen worden. PBL stelt daarbij dat voor die inschatting een verdere analyse nodig is dan die in het betreffende rapport. De door PBL gehanteerde definitie voor milieuschadelijke subsidies en de aanbevelingen die PBL doet zullen worden betrokken bij het hiervoor aangekondigde onderzoek naar milieuschadelijke subsidies.

Vraag 27

Herinnert u zich de antwoorden van de toenmalige Minister van Economische Zaken, de heer Kamp, die aan de Kamer meldde dat de degressieve energiebelasting geen subsidie voor de fossiele industrie is omdat deze degressieve tariefstructuur geldig is ongeacht of het gaat om fossiele of om hernieuwbare energie?¹⁹

Antwoord 27

Ja

Vraag 28

Kunt u een overzicht geven van in welke mate de fossiele industrie enerzijds en de hernieuwbare industrie anderzijds profiteert van deze degressieve belastingen?

Vraag 29

Erkent u dat een van de belangrijkste variabelen om een uitspraak te doen over het al dan niet subsidiëren van de fossiele industrie door middel van de degressieve energiebelasting de verhouding is waarin de fossiele en hernieuwbare industrie profiteert van die degressiviteit van de energiebelasting?

Antwoord 28 en 29

Het punt dat de toenmalige Minister van Economische Zaken heeft gemaakt was dat bij het degressieve tarief geen sprake is van een subsidie op fossiele brandstoffen omdat bij de tarieven geen onderscheid wordt gemaakt naar wel of geen fossiele energie. De vraag wanneer sprake is van milieuschadelijke subsidies en welke criteria daarvoor zouden moeten gelden zal aan de orde komen in het hiervoor aangekondigde onderzoek naar milieuschadelijke subsidies.

Vraag 30

Heeft u een ramingsmethode beschikbaar die in staat is in te schatten welke extra CO₂-uitstoot te verklaren valt door de subsidies voor de fossiele industrie? Zo ja, kunt u deze ramingsmethode aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord 30

Deze informatie is niet beschikbaar.

Vraag 31

Bent u bekend met de studie van UN Environment (UNEP) die aantoonde dat luchtvervuiling 6 tot 7 miljoen vroegtijdige doden per jaar eist?²⁰

¹⁹ Aanhangsel Handeling, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1822.

²⁰ <https://www.unenvironment.org/resources/global-environment-outlook-6>

Antwoord 31

Ja, die studie is mij bekend. Het genoemde aantal voortijdige sterfgevallen wereldwijd is in lijn met het aantal dat de laatste jaren door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt genoemd.²¹

Vraag 32

Bent u bekend met de conclusie uit het rapport van UNEP dat milieuverontreiniging een schadepost van vijfduizend miljard dollar welvaartsverlies veroorzaakt? Hoeveel zou dat bij benadering voor Nederland zijn?

Antwoord 32

Ook die conclusie is mij bekend. Voor Nederland heeft het RIVM in de «Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018» aangegeven dat een ongezond buitenmilieu 3,5 procent van de nationale ziektelast veroorzaakt, waarbij luchtverontreiniging de belangrijkste factor is en tot circa 11 duizend voortijdige sterfgevallen per jaar leidt.²² Het welvaartsverlies in Nederland als gevolg van milieuschade door de uitstoot van schadelijke stoffen naar bodem, water en lucht, is door het PBL in de studie «Monetaire milieuschade in Nederland» geraamd op circa 31 miljard euro per jaar.²³ De milieuschade door de luchtverontreinigende NEC-stoffen²⁴ is goed voor 61 procent daarvan en de milieuschade van broeikasgassen komt uit op ongeveer 37 procent van het totaal. Het welvaartsverlies door milieuschade voor de Nederlandse samenleving staat gelijk aan 4,5% van het bruto binnenlands product (bbp).

Vraag 33

Bent u bereid om dit soort cijfers zoals door UNEP gepresenteerd mee te nemen in de berekeningen over de kosten van klimaatverandering en milieuverontreiniging?

Antwoord 33

De genoemde cijfers illustreren waarom reeds beleid is ingezet om gezondheidsrisico's te voorkomen en de volksgezondheid te verbeteren. De regering streeft in haar beleid naar een verdere verbetering van de gezondheid. Het Schone Lucht Akkoord waaraan op dit moment vorm wordt gegeven met betrokken partijen, is daarvan een goed voorbeeld.

Vraag 34

Bent u bereid deze vragen een voor een en zorgvuldig te beantwoorden?

Antwoord 34

Ja, bij sommige vragen zijn de antwoorden voor de leesbaarheid gebundeld.

²¹ <https://www.who.int/airpollution/en/>.

²² <https://www.rivm.nl/volksgezondheid-toekomst-verkenning-vtv>

²³ <https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2018-monetaire-milieuschade-in-nederland-3206.pdf>.

²⁴ Richtlijn (EU) 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen (NEC).