

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 's-GRAVENHAGE

**Directoraat-generaal
Energie, Telecom &
Mededinging**

Directie Energie en
Duurzaamheid

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Factuuradres

Postbus 16180
2500 BD Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/ez

Ons kenmerk

DGETM-ED / 14196096

Uw kenmerk

2014Z20570

Datum 12 december 2014

Betreft Beantwoording vragen over fijnstofproductie van elektrische auto's

Geachte Voorzitter,

Hierbij beantwoord ik, mede namens de staatsecretarissen van Infrastructuur en Milieu en van Financiën, de vragen van de leden Klever, Madlener en Tony van Dijck (allen PVV) over het bericht dat een zwaar gesubsidieerde elektrische auto bijna net zoveel fijnstof produceert als een benzinewagen (ingezonden 13 november 2014 onder nr. 2014Z20570).

1

Wat is uw reactie op het bericht 'Elektrische auto produceert bijna net zoveel fijnstof als benzinewagen'?¹

2

Bent u bereid om zo snel mogelijk te stoppen met het subsidiëren van elektrische auto's, een onnodige verkwisting van geld die de belastingbetaler reeds 6,4 miljard euro heeft gekost, nu wetenschappelijk is bewezen dat elektrische auto's niets bijdragen aan het verminderen van de uitstoot van fijnstof? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1 en 2

Ik deel het inzicht niet dat elektrische en semi-elektrische auto's bijna net zo veel fijnstof zouden produceren als benzinewagens. Als wordt gekeken naar de totale uitstoot van fijnstof, dat wil zeggen de fijnstofuitstoot door de verbranding van brandstof in de motor en de fijnstofuitstoot door slijtage van banden, remmen en wegdek, dan stoten elektrische auto's per saldo minder fijnstof uit dan auto's met een conventionele verbrandingsmotor.

Als gevolg van de steeds strenger wordende Europese normstelling is de uitstoot van fijnstof in de uitlaatgasemissies van nieuwe auto's de afgelopen jaren sterk afgenomen. Het aandeel fijnstofuitstoot door verbranding van brandstof maakt hierdoor nog maar een klein deel uit van de totale fijnstofuitstoot. Het grootste

¹ http://www.telegraaf.nl/dft/geld/consument/23311606/_Elektrische_auto_produceert_bijna_net_zo_veel_fijnstof_of_als_benzinewagen.html

deel van de fijnstofuitstoot van auto's wordt veroorzaakt door slijtage van banden, remmen en wegdek.

DGETM-ED / 14196096

Auto's met een (gedeeltelijk) elektrische aandrijving, zoals hybride auto's, plug-in hybride auto's en volledig elektrische auto's, zijn in staat om de elektromotor(en) te gebruiken om af te remmen. Hierdoor wordt remenergie teruggewonnen. Als gevolg daarvan is de slijtage-emissie door remmen van deze voertuigen een stuk minder dan van auto's met een conventionele aandrijving.

Per saldo ligt de totale uitstoot van fijnstof door een elektrische auto gemiddeld ongeveer een derde lager dan de fijnstofuitstoot door een auto met verbrandingsmotor. Daarnaast draagt het gebruik van elektrische auto's bij aan vermindering van de emissie van CO₂.

Voor het beëindigen van het stimuleren van de elektrische en semi-elektrische auto's zie ik dan ook geen aanleiding. In het kader van de Autobrief 2.0 – die in de context van de brede herziening van het belastingstelsel tot stand zal komen – zal het kabinet voorstellen doen voor een evenwichtige en efficiënte stimulering van zeer zuinige auto's voor de jaren 2017 tot en met 2020. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de afspraken die in het Energieakkoord zijn gemaakt over stimulering van duurzame mobiliteit.

3

Kunt u aangeven wat de uitstoot van fijnstof is van elektrische auto's en van de nieuwste benzineauto's, indien gemeten wordt van "bron tot wiel" in plaats van "tank tot wiel", waarbij rekening wordt gehouden met de fabricage van meestal 2 motoren voor elektrische auto's (waarbij de elektrische motor nota bene gefabriceerd is van allerlei vervuilende stoffen zoals neodymium) en met de manier waarop de stroom in Nederland wordt opgewekt?

Antwoord

Er is slechts een beperkt aantal studies beschikbaar waarin milieuaspecten (inclusief emissies van fijnstof) van conventionele en elektrische voertuigen over de gehele levenscyclus in beschouwing worden genomen. In een recente studie van de VUB² wordt bijvoorbeeld geconcludeerd dat elektrische voertuigen over de hele levenscyclus 4 keer minder fijnstof uitstoten dan benzinevoertuigen. Van belang hierbij is dat met het oog op gezondheidseffecten de uitstoot van fijnstof op verschillende plaatsen niet zomaar bij elkaar mag worden opgeteld. Bij fijnstof dat wordt uitgestoten op plaatsen waar veel mensen verblijven, zoals in de stad, worden meer mensen blootgesteld. Dat heeft grotere gezondheidseffecten dan wanneer het fijnstof op afgelegen plaatsen wordt uitgestoten. Om die reden blijft het van belang om in deze discussie vooral ook naar directe emissies in de stedelijke omgeving te kijken.

² Studie 'a Range-Based Vehicle Life Cycle Assessment Incorporating Variability in the Environmental Assessment of Different Vehicle Technologies and Fuels': hyperlink <http://www.mdpi.com/1996-1073/7/3/1467>

4

DGETM-ED / 14196096

Deelt u de mening dat het veel verstandiger is om de aanschaf van alle nieuwe auto's voordeliger te maken door verlaging van BTW en BPM, in plaats van elektrische auto's met gemiddeld 160.000 euro per elektrische auto te belonen?³
Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer gaan deze belastingen omlaag?

Antwoord

Ik deel die mening niet. Vanuit het streven naar evenwichtige en efficiënte stimulering van (zeer) zuinige auto's is een generieke verlaging van alle aanschafbelastingen niet doelmatig om de doelstellingen uit het Energieakkoord te realiseren. In de Autobrief 2.0 komt het kabinet met voorstellen die evenwichtig en efficiënt zijn en die passen binnen de doelstellingen van het Energieakkoord.

Overigens is het zo dat ik het genoemde bedrag van € 160.000 niet herken. Het lijkt te zijn berekend door de belastingderving ad € 6,4 miljard te delen door het aantal elektrische auto's. De € 6,4 miljard heeft echter betrekking op alle (zeer) zuinige auto's in de periode 2008-2013. Daarvan maken elektrische auto's, die pas vanaf 2012 echt op de markt gekomen zijn, een relatief beperkt deel uit. Het grootste deel van de fiscale maatregelen is dan ook ten gunste gekomen van schone benzine- en dieselauto's.

(w.g.) H.G.J. Kamp
Minister van Economische Zaken

³ http://www.geenstijl.nl/mt/archieven/2014/10/hybridesubsidie_kost_160000_eu.html