



CPB Memo

Aan: Tweede Kamer
Commissie Financiën

Centraal Planbureau
Bezuidenhoutseweg 30
2594 AV Den Haag
Postbus 80510
2508 GM Den Haag

T 088 9846000
I www.cpb.nl

Contactpersoon
Suzanne van Gils

Datum: 15 mei 2019

Hierbij de antwoorden op de vragen gesteld ten behoeve van de hoorzitting over elektrisch rijden en het carbontaxmodel op 16 april j.l.

1. *Heeft u ooit berekeningen uitgevoerd met een model waarvan u de code, paramaters en empirie niet kent en dat niet extern gevalideerd is?*
 - Alle door het CPB gebruikte modellen zijn gedocumenteerd, zowel theoretisch als technisch, zie http://website-2018-prod.cpb.nl/modellen#Macro_economisch. Code en parameters zijn bij CPB bekend. Voor modellen die we delen met anderen, zoals MIMOSI, is er een gebruikersgroep en wordt de modelcode gedeeld.
 - CPB rekent met één model dat niet zelf door CPB is ontwikkeld. Voor buitenland exogenen maken we gebruik van **NiGEM** (zie NiGEM website <https://nimodel.niesr.ac.uk/>). Dit mondiale macroeconomische model is ontwikkeld door het National Institute of Economic and Social Research in het VK (het oudste Britse onafhankelijk onderzoeksinstituut, opgericht in 1938). NiGEM is gebaseerd op theorie, (historische) data en schattingen. Het is een econometrisch model dat transparant en peer-reviewed is en meer dan 60 landen en regio's modelleert. NiGEM is geschikt voor het maken van beleidsanalyse en voorspellingen.
 - Belangrijk is dat we modelresultaten of deelmodelresultaten kritisch vergelijken van met waarnemingen of met resultaten van andere modellen. Zie bijvoorbeeld 'Antwoorden op veelgestelde vragen over de CPB-ramingen' <https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-FAQ-Versie-mei2016.pdf> en 'Trefzekerheid van CPB ramingen 2011-2013' <http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/download/cpb-achtergronddocument-trefzekerheid-van-cpb-ramingen-2011-2013.pdf>
 - Daarnaast spelen aspecten als documentatie/transparantie, gevoeligheidsanalyse en beheer een rol. Op een hoger niveau richt de borging van kwaliteit zich op verankering in de (wetenschappelijke) literatuur en het regelmatig uitvoeren van audits van onze modellen. Dit laatste komt in de visitaties van CPB aan de orde.
 - Kwaliteitsborging is een on-going proces, ook bij het CPB.
 - Voor de input van onze analyses zijn we afhankelijk van anderen, zoals het CBS voor economische data die we in onze modellen stoppen; het PBL voor fysieke modellering en transport (bijv. om grondslagen van belastingen te berekenen, etc.). Ieder heeft zijn eigen verantwoordelijkheid. We kunnen het werk van anderen niet overdoen.

2. *Acht u het verantwoord om beleid, dat miljarden kost (12 miljard tot 2030 volgens de doorrekening) te baseren op een model, dat u niet zelf kunt valideren of niet zelf kunt laten valideren*
 - Het is niet aan CPB om aan te geven of het verantwoord is om beleid te baseren op zo'n model. Het is aan de politiek om beleid te maken, niet aan het CPB.
 - Beleid wordt gemaakt onder onzekerheid. Een model kan dan houvast geven. Soms moet je dan roeien met de riemen die je hebt. Niet alle beleid kan gebaseerd worden op een model. Simpelweg omdat niet voor elke beleidsbeslissing/beleidsterrein een model beschikbaar is. Ook als daar grote bedragen mee zijn gemoeid.
 - De miljarden, zoals hierboven genoemd, staan niet als zodanig in onze doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord. Weliswaar noemt PBL een investeringsbedrag in die orde van grootte, maar dat getal hebben we in ieder geval niet gebruikt. Bovendien kijkt het CPB niet naar de clustering van maatregelen bij stimulering elektrisch rijden, maar kijken we per maatregel wat het betekent voor het uitgaven- en lastenbeeld. Voor een beeld van het totale maatregelenpakket op gebied van elektrisch rijden, moet je die effecten per maatregel optellen, maar je zult nooit in de buurt komen van die 12 miljard.
3. *Heeft het CPB zelf een plausibiliteitstest (of meer) uitgevoerd op de uitkomsten van de berekeningen, zoals bijvoorbeeld de tabel op pagina 68 van het Klimaatakkoord met het totaaloverzicht van uitgaven en dekking?*
 - Wij kunnen (en willen) niet alles zelf controleren. Het PBL heeft na een zorgvuldige analyse geconcludeerd dat het Carbontax-model geschikt was als hulpmiddel voor de vragen die het PBL moest beantwoorden: namelijk wat is het te verwachten effect van het ingediende pakket voor financiële stimulering van elektrisch rijden op de uitstoot van broeikasgassen in 2030 en op de nationale kosten in 2030. Wel doen we een plausibiliteitstoets en stellen we vragen. Kunnen we de resultaten begrijpen? Ook binnen CPB kijken altijd meerdere ogen mee.
 - Het CPB heeft geen gebruik gemaakt van het cijferbeeld op pagina 68 van het klimaatakkoord. Voor onze doorrekening zijn aangepaste cijfers gebruikt die tot stand kwamen nadat het PBL de werking van het model en de onderliggende aannames onder de loep heeft genomen. Het elektrische voertuigkilometrage is niet het enige dat is aangepast. De cijfers in het OKA hielden ook geen rekening met de verlaging van de energiebelasting bij de tafel gebouwde omgeving. In onze doorrekening is hier wel rekening mee gehouden.
4. *Heeft u vragen gesteld (aan het Planbureau voor de Leefomgeving, het ministerie van Financien, RevNext en/of andere partijen) over de doorrekening. Zo ja, kunt u dat toelichten?*
 - Het CPB heeft regelmatig contact gehad met de genoemde partijen. Met PBL delen we hetzelfde gebouw, dus (mondeling) overleg gebeurt veelvuldig. Voorbeelden hiervan zijn vragen over aannames omtrent de ontwikkeling van de total cost of ownership, de actieradius, de precieze opsplitsing van de MRB-verhoging naar diverse tarieven, en hoe verschillende belastingmutaties zich verhouden tot individuele maatregelen. Het CPB heeft bijgedragen door input te leveren voor de constructie van het basispad, en door tijdens bijeenkomsten de onderliggende aannames te bediscussiëren. Zo is op 27 november 2018 met PBL, Ministeries (Fin, I&W en SZW) en Revnext over opzet, structuur en aannames Carbontax gesproken.

5. *Acht u op basis van de voorspellingen (meer dan 550.000 elektrische auto's in de lease in 2030) een fiscale derving van 16 miljoen euro in dat jaar een plausible schatting (zie de tabel op pagina 68 van het ontwerp Klimaatakkoord)*
- Het genoemde bedrag is niet als zodanig terug te vinden in onze analyse. We rapporteren andere cijfers dan in het OKA, gezien de modelaanpassingen die zijn gedaan en het feit dat we op maatregel niveau rapporteren. De gerapporteerde cijfers zijn in samenwerking met PBL (en daarmee bij implicatie RevNext) tot stand gekomen en worden getoond in de bredere context rondom de stimulering van elektrisch rijden. In deze brede context dient rekening te worden gehouden met andere maatregelen die via gedragseffecten de bijtelling beïnvloeden. 2030 is bovendien een atypisch jaar, het ontwerp-klimaatakkoord wijkt in dat jaar niet veel af van het staande bijtellingbeleid. Daarom tonen we in onze analyse ook de steekjaren 2021 en 2025.
 - Het spreekt voor zich dat de technologische ontwikkeling op het gebied van elektrisch rijden de komende 10 jaar erg onzeker is. Dit raakt aannames omtrent de total cost of ownership, actieradius, adaptatiefases, etc. Onze doorrekening verkent geen extreme scenario's, waardoor het cijferbeeld als een middenraming kan worden beschouwd.
 - Nadere toelichting: Deze maatregel betreft een korting op de bijtelling voor elektrische auto's. In het OKA is de bijtelling voor niet-VE's 22%, en voor elektrische auto's loopt die op van 8% in 2021 tot 20% in 2030. In 2030 is het verschil dus nog maar vrij beperkt. Het budgettaire effect van deze maatregel is beperkt in 2021 (-0,046), loopt vervolgens op tot -0,223 in 2025, en loopt weer af naar -0,015 in 2030. Dit verloop is intuïtief te begrijpen. In 2021 is het effect van het OKA op het aantal elektrische auto's namelijk nog beperkt, waardoor het budgettaire effect beperkt is. Het budgettaire effect loopt daarna op omdat het OKA zorgt voor een toename in het aantal elektrische auto's, en de korting nog aanzienlijk is. Daarna loopt het weer af tot 2030 omdat de bijtelling voor elektrische auto's normaliseert richting de bijtelling van fossiele auto's (20% tov 22%).