

## Position Paper Vereniging Elektrische Rijders (VER): Keuzewijzer Autobelastingen

*De Vereniging Elektrische Rijders richt haar bijdrage vooral op de klimaatambities en elektrische personenauto's*

### Uitgangspunten vast te leggen in Keuzewijzer

Alle nieuwe auto's in 2030 moeten Zero Emissie (ZE) zijn: 1) gezien het doel van klimaatneutrale mobiliteit in 2050 en langzame vervanging wagenpark 2) het 2030 doel van -36% (t.o.v. 2005) voor de non-ETS sectoren 3) de aangescherpte EU ambities voor CO2 reductie in 2030 en 4) het nationale klimaatakkoord.

Beleid moet het transitiepad richting ZE versnellen; belangrijker nog dan CO2 reductie. CO2 reductie via zuiniger fossiele auto's levert weliswaar veel CO2 winst op maar vertraagt de noodzakelijk snelle ingroei van ZE voertuigen die nodig is voor de Klimaatopgave. Sterkere inzet op bijvoorbeeld verjonging van het wagenpark, door bijv. lagere BPM, leidt gezien de langzame vervanging slechts tot een zeer beperkt zuiniger wagenpark en remt de groei van EV.

In het Klimaatakkoord zijn nationaal afspraken gemaakt over de ingroei van elektrisch rijden richting 100% ZE nieuwverkoop in 2030. Omdat het lastig is ver in de toekomst te kijken is het beleid hiervoor in het klimaatakkoord slechts vastgelegd tot 2025. Dat beleid leidt tot 32% nieuwverkoop in 2030. In het Klimaatakkoord is om die reden vastgelegd, dat het beleid en de maatregelen die na 2025 nodig zijn voor 100% nul-emissie nieuwverkopen voor 2025 moet worden bepaald. *Bestemming Parijs*, van de ambtelijke Studiegroep Klimaatopgave Green Deal, onderschrijft 100% ZE nieuwverkoop en verlenen fiscale stimulering daarom ook als primaire keuze voor het nieuwe Kabinet.

De Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2020 maakt duidelijk dat met het vastgestelde en voorgenomen beleid de sector verkeer in 2030 nauwelijks CO2 reduceert (2% reductie) en sterk achterblijft bij andere sectoren. De belangrijkste verklaring voor deze achterblijvende CO2 reductie is dat het stimuleringsbeleid voor EV na 2025 nog niet is ingevuld.

Het aanscherpen van de EU ambitie naar -55% CO2 reductie in 2030 is door Nederland omarmd en maakt dat de inhaalslag ook voor de sector mobiliteit NU ingezet moet worden en de reductieopgave fors moet aangescherpt. Versneld ingroeien naar ZE mobiliteit biedt voor 2030 het meest perspectief op vergaande CO2 reductie op het noodzakelijke transitiepad.

Het goede nieuws is dat de EC de CO2 normen voor auto's gaat aanscherpen naar minimaal 50% CO2 reductie in 2030 (nu -37.5%), waardoor minder nationale inspanning nodig is voor het ZE nieuwverkoop doel 2030.

Het goede nieuws is ook dat stimulering van elektrisch rijden de samenleving al voor 2025 geld oplevert (nationale kosten positief).

De directe stimuleringskosten voor EVs per ton vermeden CO2-uitstoot<sup>1</sup> nemen snel af tussen 2020 en 2025 door afbouw van stimuleringsbeleid. Voor de zakelijke EVs is dit gemiddeld over deze periode circa €220 per ton (circa 40% van de totale overheidskosten). Voor particuliere EVs is dit gemiddeld over deze periode circa €190,- per ton (circa 30% van de totale overheidskosten).

Dit maakt tevens duidelijk dat het merendeel van de overheidskosten te verklaren zijn uit teruglopende inkomsten uit fossiel rijden. Die teruglopende rijksinkomsten uit fossiel rijden

---

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/10/16/eindrapport-kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>, inclusief gedragseffecten

(grondslagerosie) vinden sowieso plaats en horen bij de gewenste transitie. Het vraagt vooral om een nieuwe inkomstenbasis. Dat geldt voor alle inkomstenstromen die zijn gekoppeld aan fossiele bronnen. Overigens is die grondslagerosie voor 2030 zeer beperkt<sup>2</sup>. VER ziet graag dat de Autowijzer in beeld brengt wat de inkomsten zijn uit autobelastingen (BPM, MRB, accijns, bijtelling) in 2021 vergeleken met 2030 bij 100% EV nieuwverkoop en voorspelde groei van wagenpark.

De manier hoe over de kosten gecommuniceerd wordt en hoe die verdeeld worden bepaalt het draagvlak voor de ZE ambitie 2030. Er is vooral eenduidigheid en onderscheid nodig in hoe we aankijken tegen kosten van stimulering van elektrisch rijden. Maak daarom steeds onderscheid in overheidskosten van directe stimulering elektrisch rijden (bijtelling, subsidies en MRB vrijstelling) en (versnelde) grondslagerosie (dervingskosten) en gebruik een eenduidige rekenmethode zoals die aan de TK is gecommuniceerd<sup>3</sup>. Nationale kosten zijn DE meetlat binnen het gehele klimaatbeleid.

De CO2 gebaseerde BPM is onmisbaar en meest effectief als het gaat om nieuwe ZE aankoop (en zuinige ICE's). De BPM faseert vanzelf uit in 2030 bij ZE nieuwverkoop. De Keuzewijzer illustreert dit.

### Beleidsrichting volgens VER voor tijdige ingroei elektrisch rijden:

1. Voor 2025: langjarige zekerheid en duidelijkheid over verlaagde bijtelling, beschikbaarheid aankoopsubsidie voor particulieren en lage MRB na 2025 voor elektrische auto's
2. Maximale aanscherping EU bronbeleid voor (bestel-)auto's in 2030 is meest effectieve spoor richting ZE mobiliteit en 100% ZE nieuwverkoop in 2030.
3. Zet de "normering werkgebonden personenmobiliteit" (nu conceptwet) sterk aan: Verplichting ZE *auto van de zaak* voor alle bedrijven met meer dan 100 werknemers vanaf 2026 en van alle werkgebonden mobiliteit in 2030. Businesscase is voor werkgevers en werknemers positief en 50% wegmobiliteit is werkgerelateerd.
4. Zorg dat resterende ingroei naar 100% ZE Nieuwverkoop in 2030 via fiscale maatregelen vanaf 2026 wordt gerealiseerd, waarbij (gezien 3) geldt stimulering van de *EV van de Zaak* kan verschuiven naar stimulering van de particuliere EV (nieuw en gebruikt). Daarnaast zijn lage MRB na 2025 (onder het tarief van vergelijkbare ICE) en hogere BPM de meest effectieve instrumenten. Snelle duidelijkheid biedt vertrouwen voor bedrijven en consumenten.
5. Start met voorbereiding BNG (scenario 3) op basis van omzetting MRB maar ga er ook vanuit dat
  - effecten niet substantieel zijn voor 2030
  - dat BNG niet sterk bijdraagt aan de noodzakelijke ZE transitie van het wagenpark (leg uitgangspunt vast: BNG mag ZE transitie niet vertragen). De milieuwinst is gebaseerd op onzekere vraaguitval.
6. Afhankelijk van hoe omvangrijk de financiële/fiscale stimulering is (zie 1+2) moet slim gekeken worden naar hoe om te gaan met de stimuleringskosten. Daarvoor onze suggestie om niet alle overheidskosten van versnelde ingroei van EV op te vangen binnen het autodomein of in de kilometerheffing. Dat maakt autorijden voor mensen met lagere inkomens in oudere auto's veel duurder. Wat leidt tot onvoldoende draagvlak voor de nodige EV stimulering. Het is beter de stimuleringskosten (deels) op te vangen binnen het brede mobiliteitsdomein in plaats van het duurder maken van fossiel autorijden. Denk aan bestel, vracht, sloop- en luchtvaart. Dit is niet alleen vanuit draagvlak gewenst. Het is ook vanuit klimaat veel effectiever om de rekening daar te leggen waar de vervuiling het hoogst is; de auto wordt schoner, maar vracht/bestel, lucht, sloopvaart nog nauwelijks (vervuiler betaalt).

Vereniging Elektrische Rijders 08/01/21 en update 04/03/21

<sup>2</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/05/18/fiscale-vergroening-en-grondslagerosie> pag.13

<sup>3</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/10/16/eindrapport-kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>