



Inbreng Tesla Ronde Tafel Tweede EU mobiliteitspakket, Tweede Kamer, 8 februari 2018

De missie van Tesla is het versnellen van de transitie naar duurzame energie. We doen dat met

- volledig elektrische voertuigen die een volwaardig alternatief zijn voor de fossiele versie (Model S, Model X, binnenkort de Model 3, en over enkele jaren ook onze zware vrachtauto de Tesla Semi met 500-800 km actieradius);
- batterij-opslag voor elektriciteit ('Powerwall' voor thuis en 'Powerpack' voor bedrijven);
- binnenkort ook met dakpannen die zonne-energie mooi maken ('Solar Roof')

Nederlandse regeerakkoord: de juiste ambitie

We zijn zeer verheugd met de ambitie in het regeerakkoord dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn, en met de recente precisering van het kabinet dat er dus in 2030 geen auto's met verbrandingsmotor meer worden verkocht. Echter het aandeel van nulmissie-auto's in de verkoop in 2017 was nog maar 2%; de markt staat nog in de kinderschoenen, vergelijkbaar met wind- en zonne-energie in de jaren 90.

Voor Nederland liggen er unieke kansen om nulmissie-auto's gelijk op te laten trekken met de enorme toename van zonne-energie (mede door de opslag van elektriciteit), en natuurlijk vooral wind op zee. De wind waait ook 's nachts, als de vraag naar elektriciteit laag is. Door elektrische voertuigen 's nachts, thuis, slim, op te laden kunnen we windenergie optimaal benutten en een grote win-win boeken.

Voorstel Europese Commissie voor CO2-emissie auto's na 2021: volstrekt ontoereikend

De ambitie van de Europese Commissie om de CO2-uitstoot van nieuwe auto's met slechts 15% te laten dalen in 2025 en vervolgens 30% in 2030 is in scherp contrast met de Nederlandse. Het kabinet is terecht kritisch op het voorstel en stelt dat het meer op het niveau van Europese hekkensluiters ligt.¹ Tesla onderschrijft deze beoordeling; de aankondigingen van de industrie zelf zijn ambitieuzer. 'Parijs' vereist beleid op ten minste Nederlands ambitieniveau: 100% in 2030. Maar ook vanuit industrieel oogpunt is het gebrek aan ambitie van de Commissie riskant, omdat met name China veel sneller beweegt.

De komende onderhandelingen bieden perspectief tot verandering als Nederland proactief optrekt met andere landen – en er zijn zelfs grote landen met auto-industrie die het huidige voorstel ook ontoereikend vinden.

Tesla is het met het kabinet eens dat Nederland zich in de onderhandelingen moet richten op strengere normen en een 'malus' voor het niet halen van de doelstelling in 2025. Verder stellen we voor om:

- de CO2-doelstelling alleen te betrekken op auto's met verbrandingsmotor;
- de CO2-'bonus' voor de verkoop van nulmissie-auto's enkel te geven voor het aandeel verkoop boven de 15%, en de malus op de mate waarin fabrikanten dit quotum niet halen.

Daarnaast zou Nederland zich in de onderhandelingen volledig moeten richten op het versterken van de 2025-doelen. Een -30% doel voor 2030 (dat waarschijnlijk tot 2034 van kracht blijft) dreigt een 'dode letter' te worden; de kans is groot dat de transitie uit zichzelf sneller gaat dan dit. Over een paar jaar is er een breder aanbod van nulmissie-auto's op de markt en zien we de eerste effecten van de

¹ [Fiche 1: Verordening voor nieuwe CO2 normen van personenauto's en bestelwagens in 2025 en 2030, 08/12/2017.](#)

aangescherpte 2025-doelen. Daarom zal het over een paar jaar politiek beter haalbaar zijn om een ambitieuzer doel voor 2030 vast te stellen dan nu.

Nationaal beleid

Zoals gezegd zijn we het volledig eens met de constatering van het kabinet 'dat Nederland additionele, nationale maatregelen moet nemen om in de richting van het kabinetsdoel te komen dat er vanaf 2030 geen personenvoertuigen met een verbrandingsmotor meer verkocht worden.'

Fiscaal beleid is hierbij de motor ...

- Wat betreft de bijtelling (het meest effectieve instrument), zou de bijtellingskorting voor nulemissie-auto's (nu 22%-4%=18%) vanaf 2021 *in zo klein mogelijke stappen* afgebouwd kunnen worden afhankelijk van de mate waarin het 100%-doel dichterbij komt, zodat nulemissie-auto's uiteindelijk ook op 22% bijtelling komen als de doelstelling is bereikt. Dit is in lijn met de voornemens in het regeerakkoord, het leidt per definitie tot budgetbeheersing, en last but not least, levert een *permanente prikkel* voor zowel industrie als consument om de productie en koop van een nulemissie-auto te versnellen;
- Wat betreft het stimuleren van de privé-aanschaf van elektrische auto's denken we, net als vele anderen, dat een aankoopbonus zeer effectief zou zijn. Nog effectiever zou een budgetneutrale versie zijn, met een malus op de meest vervuilende auto's;
- Wat betreft het verlangen bij sommigen om de BPM uit te faseren, tekenen we aan dat als Nederland zijn doel bereikt van 100% nulemissie-auto's in de verkoop in 2030, de BPM als vanzelf ten einde komt. Tot die tijd is de BPM juist een noodzakelijk instrument in de transitie omdat het nulemissie-auto's stimuleert;
- Dan de 'cap'². Zonder nadere wijziging wordt hij over krap 11 maanden van kracht. We verwachten dat deze tot gevolg heeft dat een groot deel van de verkopen in het premium-segment teruggaat naar fossiel - en wel de zwaarste, meest rijdende en meest vervuilende auto's in het Nederlandse wagenpark. Dit gaat tegen de regeringsdoelen in. We doen hierbij een nadrukkelijk pleidooi om de cap te herzien. Behalve afschaffing is een andere optie om de negatieve klimaateffecten te verzachten door de bijtelling en BPM op duurdere en meer vervuilende fossiele auto's te verhogen;
- En ten slotte de overgang naar de nieuwe test WLTP. De afgelopen jaren hebben fossiele auto's steeds meer onterechte belastingvoordelen ontvangen: op papier stotten ze wel steeds minder CO2 uit, maar op de weg niet of nauwelijks³. De WLTP is een poging om papier en werkelijkheid wat dichterbij elkaar te brengen. Onze aanbeveling is dan ook om de BPM-tarieven niet aan te passen, of op zijn allerminst hier zeer terughoudend mee om te gaan en te wachten tot enkele honderdduizenden WLTP-auto's op de weg zijn en de daadwerkelijke effecten van invoering ervan duidelijker zijn;

² Het bijtellingstarief voor elektrische auto's van 4% geldt vanaf volgend jaar tot €50.000. Boven de €50.000 is het 22%, hetzelfde percentage als fossiele auto's.

³ <https://www.theicct.org/news/EU-real-world-vehicle-fuel-consumption-gap-all-time-high>

.... en een goede laadinfrastructuur - met name thuisladen - de 'enabler'

Onze visie is dat thuisladen de 'backbone' moet zijn, en snelladen onderweg een noodzakelijke 'backup'. Thuisladen is goedkoper en het kan 'slim' gedaan worden, namelijk 's nachts wanneer er weinig stroomvraag is, maar de wind op zee wel doorwaait. Zo vertrek je elke ochtend met een volle 'tank'. De uitdaging voor de grootschalige uitrol van thuisladen is enorm. Het meest urgente wettelijke obstakel is momenteel dat de Vereniging van Eigenaren in meerderheid een laadpunt moet goedkeuren, ook als de eigenaar van de auto dit volledig zelf betaalt. Deze onnodige bureaucratie zorgt voor uitstel, en vaak voor afstel, van aanschaf van een nulmissie-auto. Het appartementsrecht moet op dit punt dringend worden veranderd. Dit kost niets en diverse Europese landen zijn Nederland al voorgegaan.

De kilometerheffing voor trucks: voer dit klimaatinstrument deze kabinetsperiode in

We staan achter het kabinetsvoornemen, maar zien, net als TLN bijvoorbeeld, geen reden om de invoering uit te stellen tot de volgende kabinetsperiode. De Europese Commissie heeft voorgesteld de heffing te differentiëren op de CO₂-uitstoot van de truck. Dit voorstel lijkt terecht steun te krijgen, want het vormt een effectief fiscaal instrument om de transitie ook in het goederenwegvervoer te versnellen. Met de recent gepresenteerde specificaties van onze Tesla Semi zijn we ervan overtuigd dat elektrische trucks niet alleen schoner, maar ook beter en goedkoper kunnen zijn dan gewone trucks, en niet alleen in de stedelijke distributie, maar ook voor internationaal transport. We hopen dat Nederland zich zal ontwikkelen tot nulmissie-toegangspoort tot Europa, net zoals Nederland nu vooroploopt bij het versnellen van elektrisch personenverkeer.