

Uitkomsten van de klimaat Tafel Mobiliteit: reflecties NVDE

Een belangrijk deel van de doelstelling van de Mobiliteitstafel wordt gerealiseerd door elektrisch rijden. In haar doorrekening geeft PBL aan dat elektrisch rijden mogelijk nationale baten op kan leveren, door de vermeden brandstofinzet en lagere onderhoudskosten. Wij zien daarnaast nog andere voordelen van elektrisch rijden, zoals schone lucht in steden en langs snelwegen en kansen voor een rol in het elektriciteitsnet om schommelingen in de productie op te vangen. Gezien deze grote voordelen vindt de NVDE het belangrijk dat het kabinet vasthoudt aan het doel om alle nieuwe personenauto's emissieloos te laten zijn in 2030.

Elektrisch rijden ontwikkelt zich momenteel enorm snel. In maart was 10,1% van de nieuw verkochte auto's in Nederland elektrisch. In het komende jaar zal de keuze in modellen enorm toenemen, met een snel verbeterende verhouding prijs / actieradius. En het blijft niet bij personenauto's: de eerste elektrische trucks komen er ook aan, Nederlandse bedrijven gaan de Europese markt op en in Nederland ontwikkelde standaarden spelen zelfs mondiaal een grote rol.

Nederland is internationaal gezien één van de koplopers. Onze laadinfrastructuur is fors uitgebreid in de afgelopen jaren. Door goede vervolgstappen te zetten kunnen we die koppositie behouden en vermarkten.

Op tijd aan de slag met laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor elektrisch vervoer. Met de energietransitie moeten netbeheerders veel nieuwe netwerken realiseren. Dat neemt tijd in beslag en dus is het van belang om snel aan de slag te gaan. Netbeheerders en marktpartijen moeten weten wat ze waar kunnen verwachten. Dat geldt met name voor snellaadinfrastructuur langs de snelwegen. We moeten ervoor zorgen dat uitbreiding van de laadinfra zich snel ontwikkelt om de groei van het aantal EV's te kunnen bijbenen. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur moet daarom voortvarend worden opgepakt. In het bijzonder wijzen we op de kansen van slim laden om piekbelastingen in het netwerk op te vangen en zo slim mogelijk vraag en aanbod van hernieuwbare energie op elkaar aan te sluiten. Daarbij vinden we het van belang om de mobiliteitsregio's te verbinden aan de regionale energiestrategieën. Er dreigt een lappendeken aan regionale activiteiten te ontstaan, terwijl het energiesysteem nu juist als één geheel dient te worden gezien. Dan kan er ook optimaal geprofiteerd worden van de kansen die slim laden biedt voor het elektriciteitsnetwerk.

Voorstellen NVDE voor transitieversnellende, efficiënte en eerlijke autobelastingen

NB: In onderstaand stuk gebruiken we 'EV' voor alle nulmissieauto's, zowel elektrisch als op waterstof.

1. Ondersteuning tweedehandsmarkt

Het kabinet geeft in haar reactie op de doorrekening van PBL aan meer te willen doen om de tweedehandsmarkt te ondersteunen. Voor een groter aanbod van tweedehands EV's voor particulieren in de toekomst is groei in de zakelijke markt nu essentieel. Bovendien moeten we ervoor zorgen dat EV's die na 5 jaar uit de lease komen niet naar het buitenland verdwijnen; veel van deze auto's zijn immers nog steeds te duur voor de tweedehands markt. Ons voorstel is om de youngtimerregeling om te vormen, om de export van tweedehands EV's uit Nederland na hun vijfjarige leaseperiode zoveel mogelijk te beperken:

- enerzijds door het geleidelijk uitfaseren van de regeling voor 'gewone' fossiele auto's ouder dan 15 jaar. Indachtig het principe van 'handelingsperspectief' dat het kabinet voorstelt kan dit worden gedaan **door de regeling te 'bevriezen' op bouwjaar 2005**, zodat er geen nieuwe youngtimers meer bijkomen en bestaande gevallen worden gerespecteerd.
- anderzijds om de regeling open te stellen voor EV's van ouder dan 5 jaar, door bijvoorbeeld te werken met een forfaitaire dagwaarde van 35% van de nieuwwaarde, en het handhaven van het 17% bijtellingstarief in de huidige regeling. Op deze manier wordt het aantrekkelijk om deze

auto's nog een paar jaar (maar niet langer) zakelijk te rijden, bijvoorbeeld door ZZP-ers, en ontstaat er een natuurlijke 'brug' naar de privémarkt.

2. Handelingsperspectief: van MRB naar BPM

We steunen het voornemen van het kabinet om bij de transitie naar EV's rekening te houden met handelingsperspectief, en daarom minder financiering te zoeken via de MRB en meer via de BPM op fossiele auto's. Naast het voordeel dat bestaande gevallen worden ontzien, heeft dit als aanvullend voordeel dat het gat tussen nul emissie- en andere auto's wordt vergroot. De transitie naar de nieuwe testrichtlijn WLTP in 2021 (het eerste jaar waarin relatief stabiele WLTP CO₂-waarden kunnen worden verwacht) is een 'natuurlijk' moment voor het veranderen van BPM-tarieven.

3. Stimuleer marktconform: verhoog de EV-bijtelling in kleine stapjes, met feedback

In de zakelijke automarkt kunnen relatief veel fossiele kilometers worden vervangen door emissievrije kilometers. Bovendien zijn de huidige zakenauto's de toekomstige particuliere auto's. Daarom is het belangrijk om zakelijke EV's ook de komende periode te blijven stimuleren. Tegelijkertijd moet het niet tot overstimulering leiden. We pleiten daarom voor een geleidelijke verhoging van de bijtelling voor EV's in kleine stappen, maximaal eens per jaar, in plaats van tweejaarlijkse grote stappen uit te voeren. We hebben nu redelijk wat ervaring met grote veranderingen in fiscaliteit, en hier kunnen we lessen uit leren. We pleiten daarnaast ook voor een jaarlijkse 'feedback-loop' conform het voorstel van de Renault-Nissan-Mitsubishi-alliantie: voor elke 5% marktaandeel EV erbij, gaat de bijtelling 1% omhoog. Bij 100% elektrisch auto's in de verkoop is dan de bijtelling voor alle auto's gelijk (22%).

Dit heeft vier grote voordelen:

- Voor de transitie: een kleine verhoging elk jaar betekent een bijna permanente prikkel om tot aanschaf van een EV over te gaan in plaats van op het vinkentouw te blijven zitten tot het volgende, betere, model zich aandient;
- Voor de branche: een kleine verhoging elk jaar vermijdt grote pieken en dalen in de verkoop;
- Voor de schatkist 1: een kleine verhoging elk jaar vermijdt grote pieken en dalen in de verkoop;
- Voor de schatkist 2: de voorgestelde 'feedbackloop' voorkomt oversubsidiëring: zodra het marktaandeel van nul emissie-auto's een bepaalde grens overschrijdt gaat de bijtelling automatisch omhoog.

4. Geef de aanschafsubsidie vorm middels prijs/prestatieverhouding

Het beleid is nu om een gelijke aankoopsubsidie te geven aan EV's met eenzelfde prijs maar een sterk ongelijke actieradius. Het risico is dat de subsidie in luxe 'extra's' terecht gaat komen. Een dergelijke vormgeving wijkt af van reeds bestaande subsidies voor duurzame apparaten zoals zonnepanelen, warmtepompen of isolatie. Daar geldt namelijk: hoe hoger het rendement (COP voor warmtepompen), hoe hoger het subsidiebedrag.

We stellen dan ook voor om een eventuele aankoopsubsidie op zowel prijs als actieradius te baseren. Op deze wijze wordt bereikt:

1. Dat binnen elke prijsklasse auto's met de hoogste actieradius het meest worden gestimuleerd;
2. Dat daarmee, per subsidie-euro, het maximale aantal kilometers met fossiele auto's wordt vermeden;
3. Dat daarmee subsidiegeld wordt gependend aan de 'onrendabele top' namelijk de technologie die nodig is voor hoge actieradius (batterij, efficiëntie);
4. Dat Nederland niet alleen een grote, maar ook een kwalitatief hoogwaardige EV-vloot opbouwt.

5. Fiscaal voordeel elektrisch laden

De heffing van energielasting op gebruik van elektriciteit is nu afhankelijk van de exacte locatie van het laadpunt. Voor het laden bij openbare laadpalen en huishoudens geldt het hoogste tarief, voor laden bij grotere bedrijven en instellingen geldt een (veel) lager tarief. Tot 2020 is er een verlaagd tarief voor publiek laden in de wet vastgelegd. Om elektrisch rijden verder te stimuleren, pleiten wij voor verlenging na 2020 van deze vrijstelling in de eerste staffel van de energielasting bij publiek laden, alsook toepassing van dit verlaagde tarief op thuis- en zakelijk laden, zodat een gelijk speelveld ontstaat.

Over de NVDE:

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) vertegenwoordigt meer dan 1500 bedrijven die werken aan een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie. Met deelnemers vanuit alle invalshoeken versnelt de NVDE het proces van energietransitie met kracht, inspiratie en veel enthousiasme. Op het gebied van elektrisch vervoer vertegenwoordigen wij de gehele keten van well-to-wheel, met energiebedrijven, netbeheerders, partijen die zich bezig houden met langzaam- en snellaadinfrastructuur en Tesla.