

Overzicht positionpapers stakeholders

Bijlage bij Keuzewijzer Autobelastingen; position papers zijn voor rekening van partijen

In deze bijlage treft u een aantal papers voor maatschappelijke organisaties. Aan hen is op 10 december gevraagd om input te leveren voor analyses en suggesties voor beleidsopties. Deze suggesties zijn als input betrokken bij de Keuzewijzer.

Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Input ANWB Keuzewijzer Autobelastingen | 2 |
| Input BOVAG Keuzewijzer Autobelastingen..... | 6 |
| Input Natuur en milieu Keuzewijzer Autobelastingen | 8 |
| Input NVDE voor Keuzewijzer Autobelastingen | 10 |
| Input RAI Vereniging Keuzewijzer autobelastingen | 14 |
| Input Vereniging Elektrische Rijders (VER) Keuzewijzer Autobelastingen | 20 |
| Input VNA Keuzewijzer Autobelastingen (Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen) | 21 |

Input ANWB Keuzewijzer Autobelastingen

Samenvatting

De ANWB draagt graag bij aan de hervorming van het autobelastingstelsel. Op dit moment functioneert het autobelastingstelsel niet optimaal en worden de beoogde maatschappelijke doelstellingen, zoals vergroening van het wagenpark onvoldoende gerealiseerd. De ordening van bouwstenen is een belangrijke eerste stap om de problemen van het huidige stelsel in kaart te brengen en noodzakelijk als input om de doelen voor een fundamentele herziening (betalen naar gebruik) vast te stellen.

De ordening van bouwstenen moet in onze ogen zorgen voor:

- A. Langjarige zekerheid voor de automobilist.
- B. Een analyse van de werking van de fiscale prikkels van de afgelopen jaren.
- C. Duiding bij budgetneutraliteit.

De huidige onderzoeksrapporten en analyses geven wat ons betreft onvoldoende handvatten om op bovenstaande vragen antwoord te geven. De onderzoeken werken met verschillende aannames en doelstellingen waardoor er niet een eenduidig toekomstbeeld wordt geschetst. Het is belangrijk om nu keuzes te maken welke doelen een nieuw stelsel moet dienen.

De ANWB pleit daarbij voor een toekomstbestendig en betaalbaar systeem van autobelastingen met meer oog voor de automobilist, het klimaat (CO₂) en het milieu (fijnstof en stikstof).

Om met elkaar het gesprek te voeren over de uitgangspunten en doelen van een nieuw stelsel van autobelastingen zijn aanvullende analyses nodig.

Wij stellen voor dat de volgende analyses worden uitgevoerd:

- A. Eén basispad met daarin voorspelling, omvang en samenstelling wagenpark in 2030.
- B. Een nieuwe analyse over de mogelijke belastingerosie.
- C. Een nieuwe analyse van de groei EV tot 2030.

Aanleiding

In Nederland bedragen de belastinginkomsten voor de overheid ongeveer € 300 miljard per jaar. Autobelastingen, zoals de BPM, Accijns, MRB en Opcenten beslaan 5 procent hiervan. De ANWB heeft eerder aandacht gevraagd voor duidelijkheid rondom de belastinginkomsten. Het huidige stelsel is ondoorzichtig met een wirwar aan regels en uitzonderingen met als resultaat dat de autobelasting inkomsten voor de overheid jaarlijks stijgen zonder dat het wagenpark veel schoner wordt. Gezien alle maatschappelijke ambities is het systeem toe aan vernieuwing. Er moet een nieuw toekomstbestendig en betaalbaar systeem komen met meer oog voor de automobilist, het klimaat (CO₂) en het milieu (fijnstof en stikstof).

ANWB uitgangspunten

De ANWB is blij dat Staatssecretaris Vijlbrief in het AO Autobelastingen op 4 november jl. aangaf dat hij een ordening van de bouwstenen opstelt om meer duidelijkheid te creëren in het Autobelastingdossier. De ANWB denkt dat aanpassing in de wetgeving rondom autobelastingen noodzakelijk is, een ordening is slechts een eerste stap.

De ordening van bouwstenen moet in onze ogen zorgen voor:

- D. Langjarige zekerheid voor de automobilist.
- E. Terugblik fiscale prikkels
- F. Duiding bij Budgetneutraliteit

A. Langjarige zekerheid

De auto is voor veel huishoudens, na het huis, de grootste uitgave en het is belangrijk dat mensen weten waar ze financieel aan toe zijn. Het Klimaatakkoord loopt tot 2025 en daarna is er nog geen beleid. Als betalen naar gebruik ingevoerd wordt is dit pas in 2030. Tegelijkertijd ligt er een enorme ambitie om in 2050 zero-emissie mobiliteit te hebben.

B. Terugblik fiscale prikkels

De ordening van bouwstenen moet ook een analyse bevatten, waarom fiscale prikkels de afgelopen jaren wel of niet hebben bijgedragen aan de vergroening/verduurzaming van het wagenpark/ mobiliteit. Er ligt een serieuze ambitie vanuit zowel het Klimaatakkoord als de EU om over te gaan naar zero-emissie mobiliteit. Deze ambitie onderschrijven wij ook als ANWB en als belastingprikkels kunnen bijdragen om het wagenpark te verduurzamen zijn wij hier voorstander van, het mag alleen niet zorgen voor hogere lasten voor de consument. Op dit moment gaat de ingroei van EV nog langzaam en maatregelen die een succes zijn, zoals de aanschafsubsidie, worden maar beperkt ingezet. In de analyse hoort ook een uiteenzetting welke doelen een toekomstige belastingstelsel kan dienen en welke maatregelen daarvoor ingevoerd moeten worden

C. Duiding bij budgetneutraliteit.

Budgetneutraliteit is belangrijk voor het Rijk, maar er is geen duidelijkheid over het referentiejaar of bedrag dat hoort bij budgetneutraliteit. Nu groeien de inkomsten uit de autobelastingen elk jaar. Budgetneutraliteit zonder referentiejaar, zorgt automatisch voor stijgende belastingopbrengsten. De balans tussen de inkomsten die worden gegenereerd met autobelastingen en de investeringen in infrastructuur is zoek. Zo werd er in 2016 € 4,1 miljard opgehaald aan motorrijtuigenbelasting en in 2020 4,4 miljard. De BPM opbrengst was in 2016 nog 1,5 miljard en werd in 2020 geraamd op 2,4 miljard. Jaarlijks wordt er ongeveer 15-16 miljard aan MRB, Opcenten, BPM en Accijns opgehaald. De rijksuitgaven voor verkeersvoorzieningen is ongeveer 6 miljard en is al jaren ongeveer gelijk. Er rust momenteel een te zware belastingdruk op de automobilist. De ANWB wil dat dit weer meer in balans komt.

Input ANWB op proces om te komen tot nieuw stelsel

Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld in opdracht van het Ministerie van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat, waarop de ordening van bouwstenen wordt gebaseerd:

- Studiegroep Klimaat
- BMH toekomstbestendige mobiliteit/ kansrijk mobiliteitsbeleid
- Bouwsteen fiscale vergroening
- Onderzoek "betalen naar gebruik"

De onderzoeksrapporten beschrijven mogelijke nieuwe belastingmaatregelen, de mate van verwachte grondslagerosie in de komende jaren en voorstellen voor betalen naar gebruik. Helaas werken de onderzoeken met verschillende aannames, waardoor er niet een eenduidig toekomstbeeld wordt geschetst. Daarnaast dienen de voorstellen verschillende doelen. Een belastingstelsel kan niet én congestie, én emissie én verkeersveiligheid oplossen. Op dit moment zorgt het belastingstelsel voor inkomsten voor de staatskas en geeft een fiscale prikkel om CO2 zuinige auto's te kopen. Er moet vooraf besloten worden of de huidige doelen ook passen in het nieuwe stelsel. Door nu te anticiperen op een nieuw stelsel kan de overgang vloeiend verlopen. Het is volgens de ANWB cruciaal om eerst het doel en de uitgangspunten van een nieuw belastingstelsel te beschrijven. Het belastingstelsel kan namelijk niet alle doelen tegelijkertijd dienen.

Ons verzoek: extra analyses

In de onderzoeksrapporten zoals hierboven genoemd, die gebruikt worden voor de ordening van bouwstenen, worden verschillende aannames gedaan over onder andere omvang van het wagenpark, de belastingopbrengsten en het basispad in 2030.

De ANWB pleit ervoor om de diverse analyses in de genoemde rapporten met elkaar in lijn te brengen, zodat er een actueel basispad voor 2030 komt. Op basis van het nieuwe basispad kan worden bepaald of extra maatregelen nodig zijn. Dit betreft maatregelen die genomen worden in het kader van grondslagerosie of extra maatregelen om de zero-emissie doelstelling te behalen.

Wij stellen dat de volgende extra analyses noodzakelijk zijn als basis om te starten:

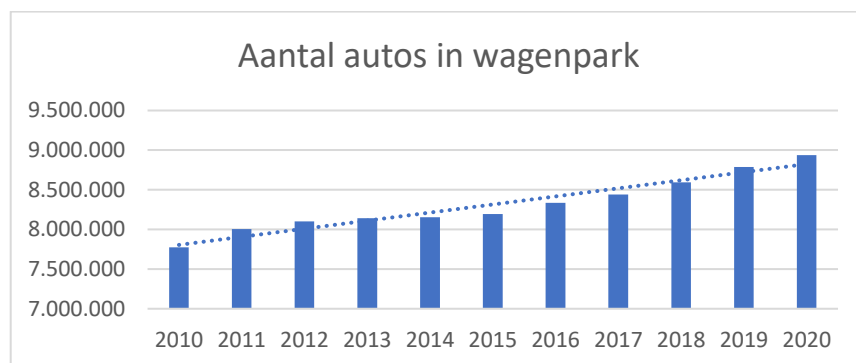
- A. Eén basispad met daarin voorspelling omvang en samenstelling wagenpark in 2030. Op dit moment zijn er verschillende basispaden in verschillende onderzoeken.
- B. Een nieuwe analyse over de mogelijke belastingerosie.
- C. Een nieuwe analyse van de groei EV tot 2030 .

A. Groei wagenpark

In de diverse rapporten die het Ministerie van Financiën op dit moment gebruikt zijn verschillende aannames gedaan over de groei van het wagenpark en de te innen inkomsten. Zo zijn de WLO scenario's, zoals gebruikt in het rapport 'fiscale vergroening en grondslagerosie' verouderd. De WLO scenario's zijn opgesteld in 2016 en gaan uit van een wagenpark van 9,1 miljoen personenauto's in 2030 in een scenario met hoge economische groei en in een scenario met lage economische groei van 8,2 miljoen personenauto's. De ANWB heeft in Tabel 1 zelf een analyse gedaan van het wagenpark en daaruit blijkt dat een daling van het wagenpark in 2030, zoals aangenomen in een laag scenario zeer onwaarschijnlijk is en de groei uit een hoog scenario aan de zeer voorzichtige kant. In het rapport 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid' en de 'effectrapportage Betalen naar Gebruik', zijn de onderzoekers uitgegaan van 9,7 miljoen auto's in 2030. Dit is een realistischere aanname, maar wellicht nog voorzichtig.

Door de tegenstrijdige cijfers in de rapporten pleit de ANWB ervoor om een nieuwe analyse van het wagenpark in 2030 te maken en te onderzoeken welk effect dit heeft op de autobelastinginkomsten in 2030 en het ingroeipad van het Klimaatakkoord.

Tabel 1: is gemaakt door ANWB op basis van cijfers uit publicatie Mobiliteit in Cijfers 2020-2021



Tabel 2: WLO scenario's zoals gebruikt in rapport fiscale vergroening

B. Opbrengst autobelastingen, grondslagerosie

De twee onderstaande tabellen onderstrepen, waarom een nieuwe analyse noodzakelijk is. In tabel 3 int de overheid ongeveer 4,5 procent meer MRB dan in Tabel 4. Ook van de andere belastingen wordt met een groter wagenpark meer inkomsten geïnd. Dit kan betekenen dat er

Tabel 3: Omvang wagenpark personenauto's in miljoenen (index 2010=100)

| | 2010 | Scenario hoog | | Scenario laag | |
|-------------------------------|------|---------------|------|---------------|------|
| | | 2030 | 2050 | 2030 | 2050 |
| Aantal personenauto's (index) | 100 | 118 | 134 | 106 | 110 |
| Aantal personenauto's (mln) | 7,7 | 9,1 | 10,3 | 8,2 | 8,5 |

Bron: WLO

in 2030 minder grondslagerosie kan zijn zoals aangenomen in het rapport 'Fiscale vergroening en grondslagerosie'. Indien dit klopt hoeven er geen aanvullende belastingmaatregelen op korte termijn genomen te worden, zoals voorgesteld in het rapport.

Tabel 3: opbrengsten autobelastingen zoals opgenomen in het rapport Kansrijk mobiliteitsbeleid

Tabel 3.1
Autobelastingen in 2019, 2025 en 2030 (in mln euro)

| | 2019 | 2025 | 2030 |
|----------------------------|--------|--------|--------|
| Accijnsopbrengsten | 8.500 | 8.500 | 8.000 |
| Mrb – Rijk | 4.200 | 4.100 | 4.600 |
| Mrb - provinciale opcenten | 1.700 | 1.800 | 2.100 |
| Bpm | 2.300 | 2.000 | 1.600 |
| Bijtelling | 2.000* | 2.800 | 2.900 |
| Totaal | 19.000 | 19.200 | 19.200 |

Noot. Bedragen zijn in prijspeil 2019. Bron: CPB/PBL

* Bedrag 2018.

Tabel 4: opbrengsten autobelastingen zoals gebruikt in rapport Fiscale vergroening en grondslagerosie

Tabel 9: Belastingopbrengsten personenauto's¹⁰ in € miljard, prijzen 2020

| Belastingopbrengsten | 2020 | 2030 | Vershil | In % |
|----------------------|------|------|---------|------|
| MRB (rijksdeel) | 4,0 | 4,4 | 0,4 | 10% |
| BPM | 2,1 | 1,2 | -0,9 | -41% |
| Bijtelling | 2,3 | 2,8 | 0,4 | 19% |
| Accijns-benzine | 4,3 | 4,2 | -0,1 | -2% |
| Accijns-diesel | 1,0 | 0,9 | -0,0 | -5% |
| Energiebelasting | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 204% |
| Totaal | 13,7 | 13,7 | -0,1 | |
| Opcenten | 1,7 | 1,9 | 0,2 | 13% |

Bron: Carbontax

C. Ingroei EV Basispaden

In de diverse onderzoeken wordt niet alleen uitgegaan van een andere omvang van het wagenpark, maar ook van een ander samenstelling van het wagenpark. De ANWB pleit ervoor om in de ordening bouwstenen een nieuw basispad vast te stellen. Zo kan niet alleen de grondslagerosie, belastinginkomsten eraan worden getoetst, maar ook de ingroei van EV naar 2030.

Betalen naar gebruik

Volgens de ANWB is het belangrijk bij een nieuw belastingsysteem om eerst het doel en de uitgangspunten met elkaar helder te beschrijven. De ANWB vindt dat niet alle doelen tegelijkertijd met een belastingstelsel bereikt kunnen worden. Individuele mobiliteit over de weg wordt op de lange termijn een schone en zeer veilige manier. Daar hoort een andere manier van beprijzen bij en andere belastinginkomsten.

Eind vorig jaar zijn de onderzoeken naar Betalen naar Gebruik uitgekomen. Op dit moment wordt er vooral discussie gevoerd over de in te voeren varianten, maar over de uitgangspunten van een nieuw systeem wordt niet gesproken. Welk doel moet een nieuw systeem hebben? Een ordening van bouwstenen moet hier een uitspraak over doen.

Daarnaast heeft de ANWB, zoals eerder aangegeven, een aantal bezwaren bij de uitgevoerde onderzoeken naar Betalen naar Gebruik:

- A. In de effectrapportage Betalen naar Gebruik worden de in- en uitvoeringskosten van het nieuwe systeem gedekt door het tarief.
- B. De huidige budgetneutraliteit is een uitgangspunt van het nieuwe systeem.
- C. Het tarief wordt elk jaar gecorrigeerd op basis van de autonome vergroening.
- D. Vraaguitval wordt gecompenseerd door jaarlijks het tarief te verhogen.
- E. Positieve inkomenseffecten worden vooral veroorzaakt door de lastenschuif naar bestelbusjes. ANWB is voorstander van gelijkwaardig beprijzen, maar weet ook dat dit een politiek heet hangijzer is. Daarom met doorgerekend worden wat het betekent voor inkomens als dit niet wordt ingevoerd.
- F. Er moet een berekening gemaakt worden van het effect op de inkomenseffecten, zonder dat er al rekening is gehouden met de vraaguitval. Nu is vraaguitval als een gegeven vooraf meegenomen.
- G. Congestie wil de ANWB niet via de kilometerprijs aanpakken, omdat het reisgedrag beter op een andere manier aangepakt kan worden dan met prijsprikkels. Corona leert bijvoorbeeld dat we zonder prijsprikkels files kunnen reduceren. Afspraken met werkgevers over thuiswerken en spreiden van reizen kan effectiever zijn.

Tot slot wil de ANWB benadrukken dat een nieuw systeem draagvlak moet hebben onder de bevolking. De ANWB heeft onderzoek gedaan naar de autobelastingen en waar een nieuw systeem aan moet voldoen.

Uit het onderzoek komt naar voren dat bij het creëren van een nieuw systeem, het belangrijk is om aan de volgende drie voorwaarden te voldoen:

1. Transparantie, Nederlanders willen precies weten hoeveel autobelasting ze moeten betalen.
2. Betaalbaar, het nieuwe systeem mag niet duurder worden dan het huidige autobelastingstelsel.
3. Zorgen voor een goed wegennet met schone auto's. De opbrengsten van het nieuwe systeem moeten in ieder geval zorgen voor goede infrastructuur en meer milieuvriendelijke auto's.

Ook begrijpelijkheid en eerlijkheid zijn belangrijke componenten.

Eerlijkheid wordt veelal ingevuld met 'gelijke monniken, gelijke kappen' en handelingsperspectief.

Input BOVAG Keuzewijzer Autobelastingen

Doel bouwstenenbrief

De verkenning naar mogelijke aanpassingen van het autofiscale systeem voor een volgend kabinet ('bouwstenenbrief') zou volgens BOVAG gericht moeten zijn op:

- De grootste problemen in het huidige systeem aanpakken (houdbaarheid op korte termijn)
- Toewerken naar een fundamentele herziening van het systeem (houdbaarheid op lange termijn)

Probleemanalyse

Korte termijn (tot 2025)

Op dit moment spelen de volgende problemen die doorwerken naar de komende jaren, als het beleid niet wordt aangepakt:

- a. Het stimuleren van nulemissieauto's gebeurt door gasgeven en remmen tegelijk; dat laatste door de jaarschotten in de subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP);
- b. Belasting op nieuwe benzine- en dieselauto's wordt ieder jaar onbedoeld hoger (niet-functioneren 'autonome vergroening' in de BPM). Volgens onze berekeningen heeft dat het kabinet in de periode 2017 t/m 2020 [ruim € 1,5 miljard éxtra BPM](#) opgeleverd;
- c. Niet onvermeld kan blijven dat dit bovenop een incidentele meeropbrengst in diezelfde jaren van [€ 600 miljoen](#) is gekomen door de overgang van NEDC naar WLTP en dat het structurele effect daarvan is berekend op € 200 miljoen per jaar;
- d. Grote jaarlijkse aanpassingen in de bijtelling van nulemissieauto's zorgen voor schokeffecten in de markt;
- e. Het niet nader ingevulde principe van 'hand-aan-de-kraan' maakt het beleid onzeker en onvoorspelbaar, zowel voor consument als branche.
- f. De spelregels bij BPM bij export zijn niet goed toepasbaar op de handelspraktijk.

Lange termijn (na 2025)

- a. De doelstellingen van nulemissieauto's in nieuwverkoop en wagenpark worden niet ingevuld met beleidsmaatregelen die daar (in voldoende mate) aan bijdragen;
- b. Nationaal beleid om Nederlandse doelstellingen over nulemissieauto's te halen die vooruitlopen op het Europese spoor zal steeds duurder worden ('beleidsconcurrentie' met andere landen);
- c. Budgettaire uitdagingen door opkomst nulemissieauto's in nieuwverkoop (BPM-derving) en autogebruik (accijnsdervingen)

Oplossingsrichtingen

Kortom, het is hoog tijd voor een herziening van het systeem, waarbij de richting zou moeten zijn: Eerlijk, uitlegbaar en bestendig over meerdere jaren de kernbegrippen zijn:

1. Voorkom verdere belastingverhoging; zoek naar verlaging ter compensatie van verhogingen over afgelopen jaren
2. Maak realistische doelstellingen voor fiscale vergroening met haalbare maatregelen
3. Maak het systeem stabiel en meer voorspelbaar
4. Focus niet op budgetneutraliteit op korte termijn, maar een voldoende inkomstenstroom op lange termijn

Invulling

Voorkomen verdere belastingverhoging

Voor wat betreft het eerste punt (belastingverhoging voorkomen) is het essentieel dat het huidige systeem van autonome vergroening in de BPM op de schop gaat. Wij hebben begrepen dat daarvoor gelukkig op korte termijn een afspraak met het ministerie en de sector wordt gepland.

Realistische duurzaamheidsdoelstellingen

De klimaatopgave waarvoor wij staan is groot, en de transitie naar emissieloze vervoer zien wij als een belangrijke bijdrage. Internationale maatregelen (zoals Europees bronbeleid) zijn het meest kosteneffectief en het minst marktverstrend. In de uitwerking van de Europese Green Deal zullen de eisen aan autofabrikanten naar verwachting verder worden aangescherpt. Extra ambities op nationaal niveau kunnen een verdere versnelling aanbrengen, maar moeten dan wel hand in hand gaan met bijpassende maatregelen.

Houdbare overheidsinkomsten, stabiel beleid

Voor de langere termijn is er gelukkig steeds meer consensus dat een omslag onvermijdelijk is van belasting op aanschaf en bezit naar belasting op gebruik (kilometerbeprijzing). Het mes snijdt aan vele kanten: bijdrage aan duurzaamheidsdoelstellingen, aan filereductie en aan houdbare overheidsinkomsten. Belangrijk uitgangspunt voor BOVAG is dat de belasting per kilometer voor de automobilist gemiddeld genomen niet toeneemt door de overgang naar het nieuwe systeem.

Graag blijven wij komende weken en maanden over de nadere invulling met uw departement in gesprek.

Input Natuur en milieu Keuzewijzer Autobelastingen

Beleidsopgaven

30 oktober jl. rapporteerde het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat we op basis van de huidige maatregelen in 2030 slechts 34% reductie realiseren in plaats van de afgesproken 49%. Natuur & Milieu is blij dat veel partijen in Nederland goed aan de slag zijn met het Klimaatakkoord. Maar de Klimaatdoelen zijn nog lang niet binnen bereik. En de verscherpte Europese doelstelling van 55% CO₂-reductie **vereist** extra acties.

Mobiliteit is één van de 5 pijlers onder het Klimaatakkoord en 100% elektrisch rijden is daar een belangrijk onderdeel in. Nu is 1,3% van het Nederlandse wagenpark elektrisch en de doelstelling van het klimaatakkoord en het regeerakkoord is dat 100% van alle nieuwe auto in 2030 nul-emissie moet zijn. Autobelastingen zijn de belangrijkste sleutel om onze nationale doelstellingen in mobiliteit alsnog te halen. De Keuzewijzer Autobelastingen zou in aanvang de context waarin doelstellingen en doorrekeningen op de volgende punten over de hele breedte in lijn moeten brengen:

- Bij het stimuleren van EV wordt vanaf nu gerapporteerd met Nationale Kosten net als bij andere transitie als Wind op zee. Iets wat de Nederland al vanaf 2024 geld oplevert¹.
- De levensduur of beter, gebruiksduur van EV's van minimaal 10 jaar in acht nemen wat een beter vergelijk met fossiele voertuigen bewerkstelligd¹.
- Natuur & Milieu ziet graag dat er stappen worden gezet om de geschatte implementatietijd van 9 jaar voor Betalen naar Gebruik terug te brengen om de 5,7 Mton Co₂ reductie te realiseren en het aandeel nul-emissie auto's op het ingroeipad van 80% in 2030 te brengen².
- Afschaffen van alle vrijstellingen voor fossiele voertuigen.

Autonome vergroening is te onzeker en te passief om de Nederlandse doelstellingen te halen. Daarbij komt dat Nederland als het medekoploper in Europa wil zijn, dit niet alleen goed is voor de klimaatdoelstellingen maar ook voor de innovatieve en snel groeiende Nederlandse automotieve industrie én de beschikbaarheid van zero-emissie voertuigen op de Nederlandse markt.

Fiscale stimulering elektrische auto's

Natuur & Milieu pleit voor voortzetting van fiscale stimulering van zero-emissie voertuigen.

Eerder dit jaar heeft de Algemene Rekenkamer een rapport uitgebracht over de fiscale stimulering van elektrische auto's. De kosten van elektrisch rijden worden nog steeds te hoog zijn ingeschat en de maatschappelijke baten worden niet meegerekend.

We zien een aantal discussiepunten in de analyse van de Algemene Rekenkamer die voor de Keuzewijzer Autobelastingen tegen het licht gehouden zouden moeten worden:

- Er wordt uitgegaan van een CO₂-reductie gedurende vijf jaar terwijl de auto's nog jaren rondrijden.
- Door de verouderde NEDC-norm wordt de CO₂-reductie te laag ingeschat;
- Gerekend wordt in 'belastingderving per vermeden ton CO₂'. Het bedrag wordt breed betwist omdat o.a. de belastingderving op benzine en diesel wordt gerekend tot de kosten van elektrisch rijden;
- Uitgegaan wordt van de grootste mogelijke fiscale voordelen, die niet representatief zijn voor de gemiddelde EV-rijder;

Natuur & Milieu pleit ervoor de 'Nationale kosten' net als bij andere energietransitie trajecten zoals Wind op zee mee te nemen. De levensduur wordt inmiddels ingeschat op minimaal 15 jaar. Maar laten we uitgaan van 10 jaar levensduur en kosten van 2020-2025, net als in het rapport '*Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV*' van september 2020 in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van I&W.

Volgens rapport is het vanaf **2024** zelfs lonend voor Nederland om te investeren in EV om CO₂ emissies terug te dringen.

Natuur & Milieu is het eens met staatsecretaris Vijlbrief die stelt "dat men de overheidskosten breder moet zien (dus inclusief gedragseffecten) en de fiscale stimulering van emissievrije auto's dan ook niet alleen als CO₂-beleid maar als een initiële investering in de transitie naar emissievrij rijden die zeer waardevol is voor de Nederlandse samenleving als geheel. Dit betekent dat niet alleen moet worden gekeken naar de ontwikkeling van de overheidskosten, maar ook naar de bredere baten voor de samenleving. Deze transitie leidt immers niet alleen tot een lagere CO₂-uitstoot maar bijvoorbeeld ook tot gezondere lucht, minder geluidsoverlast, innovatiekansen voor Nederlandse bedrijven en verminderde afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

Het budgettaire belang van een fiscale regeling is geen goede maatstaf voor de kosteneffectiviteit vanuit het perspectief van de overheid. Deze benadering schetst een te beperkt beeld en houdt geen rekening met gedragseffecten."

Betalen naar Gebruik

In het basispad wordt de fiscale stimulering van EV's stapsgewijs afgebouwd tot en met 2025. In het hoofdonderzoek Betalen naar Gebruik staat in de periode 2026-2030 de omzetting van de MRB naar verschillende varianten van Betalen naar Gebruik centraal.

Een goed idee omdat het inprijzen van milieu- en klimaatschade een speerpunt is van Natuur & Milieu volgens het 'de-vervuiler-betaalt-principe'. Natuur & Milieu ziet in Betalen naar Gebruik ook de transitie naar een eerlijk, nieuw belastingstelsel waarbij ook de zero-emissie voertuigen hun aandeel in de opbrengsten kunnen bijdragen als het aandeel zero-emissie voertuigen en het gebruik van deze daarin te bepalen drempelwaarden haalt. Begin dan ook goed en prijs alle schaarste in: emissie, plaats en tijd (incl spits).

De variant 3c levert dan ook het meeste op:

- **15%** toename in het aandeel van de elektrische voertuigen in de nieuwverkopen.
- Een forse daling (**tot 20%**) in het aantal autokilometers

- De congestie neemt in de betreffende varianten fors af tot **66%**.
- Ook de CO2 en NOx emissies nemen met **24%** fors af.\

Zijlicht EV

Het EV-zijlichtpakket is een breder fiscaal stimuleringspakket voor EV's dat is doorgerekend bovenop de varianten voor Betalen naar Gebruik. Het fiscale stimuleringspakket wordt ondersteund door flankerend beleid waarmee de overstapdrempels naar EV worden verlaagd. Het totale pakket van Betalen naar Gebruik + breder fiscaal zijlichtpakket + flankerend beleid geeft inzicht in de effecten van EV-ingroepaden die een mogelijke invulling kunnen geven aan het kabinetsstreven van 100% EV nieuwverkopen in 2030.

Het zijlichtpakket bevat stimulering van de particuliere en zakelijke markt. Het pakket leidt in combinatie met de varianten voor Betalen naar Gebruik tot de volgende effecten:

- 75 tot 80% EV groei in de nieuwverkopen in 2030.
- Ruim een half miljoen extra EV's in het wagenpark dan in de hoofdvarianten zonder zijlichtpakket.
- 1,3 tot 1,4 Mton extra CO2 reductie dan in de hoofdvarianten zonder zijlichtpakket.

Het zijlichtpakket leidt tot een budgettaire derving van circa €2 miljard overheidskosten in 2030. Hier kan al dan niet dekking voor gezocht worden binnen (opslag van 1,8 ct per km) of buiten het autodomein. Ongeveer 60% van de overheidskosten hangen samen met directe stimulering (bijtellingskorting zakelijk en aanschafsubsidie particulier) en de overige 40% met grondslagerosie in het belastingstelsel (minder accijns en BPM). In de hoofdvarianten voor Betalen naar Gebruik hangt het grootste deel van de CO2 reductie samen met vraaguitval (minder voertuigkilometers *door vermijden niet noodzakelijke verplaatsingen*^(toevoeging N&M)). Met het zijlichtpakket gaat de wagenparksamenstelling (meer EV's) ook een substantiële bijdrage leveren. Samen is een maximale reductie van 5,7 Mton mogelijk in variant 3a + zijlichtpakket.

Extra maatregelen kortere termijn

Een transitie is niet gratis. De dekking van het stimuleren van de EV en de derving kan breder gevonden worden in de mobiliteitssector:

- Afschaffing van de BPM- en MRB kortingen voor plug-in hybriden en bestelauto's: derving van inkomsten en heeft een vertragend effect in de energietransitie. Met het afschaffen van vrijstellingen voor fossiele voertuigen kan zero- emissie gestimuleerd worden.
- Afschaffen van de 0,19 ct belastingvrije kilometervergoeding die feitelijk alleen voor vnl. fossiele autokilometers wordt gebruikt.
- Scheepvaart emissies in havens en binnenwateren belasten.
- Luchtvaart emissies beprijsen en accijnzen heffen.

Hier zitten voor miljarden aan fossiele subsidies/vrijstellingen in die volgens het de-vervuiler-betaalt-principe uitstekend gebruikt kunnen worden om de 55% doelstellingen die gaan komen te bekostigen.

Input NVDE voor Keuzewijzer Autobelastingen

Beleidsuitdagingen

In het Klimaatakkoord en het Regeerakkoord is het streven opgenomen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. De noodzaak om over te stappen op emissieloos vervoer is overduidelijk: de sector mobiliteit heeft ten opzichte van 1990 nauwelijks CO₂ gereduceerd. Volgens de Klimaat- en Energieverkenning (KEV 2020) is de emissiereductie in 2030 in de sector mobiliteit 'enkele procenten'. Andere sectoren doen het beter: in de elektriciteitssector zullen de emissies in 2030 zijn gehalveerd, en in andere eindverbruikerssectoren halen 'gebouwde omgeving' rond de 40% en 'landbouw' rond de 25% reductie. De sector mobiliteit heeft nog een gat van bijna 7 Mton ten opzichte van het oorspronkelijke doel om op 25 Mton emissies in 2030 uit te komen.

In de Klimaatnota van het kabinet wordt benadrukt dat het streefdoel uit de Klimaatwet van -49% niet wordt gehaald, waarbij één van de redenen is dat PBL een aantal maatregelen niet heeft kunnen meenemen omdat deze nog verder moeten worden uitgewerkt. Daarbij wordt het stimuleringspakket Elektrisch Vervoer als één van de maatregelen genoemd: "Voor het doelbereik

van 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 en 95% in 2050 is het van belang dat er na 2025 opvolging komt van het elektrisch vervoerbeleid. Tijdige politieke besluitvorming hierover is cruciaal." (pag 10, Klimaatnota)

Naast het Klimaatakkoord is er nog een andere belangrijke reden om emissies in mobiliteit te reduceren. De Europese Commissie heeft er onlangs op gewezen dat Nederland niet voldoende doet om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen in **niet-ETS-sectoren**. Het gaat onder meer om doelbereik in de sectoren mobiliteit en gebouwde omgeving. Het doel is -36% t.o.v. 2005, Nederland haalt slechts 31% reductie. Daar komt bij dat nog als uitgangspunt wordt gehanteerd dat het algehele reductiedoel 40% is in plaats van 55%.

EV-stimulering is kosteneffectief

Gerekend in 'nationale kosten' is stimulering van EV een verstandige optie. De kosten per vermeden ton CO₂ zijn relatief laag. Daarmee kan EV-stimulering wedijveren met andere klimaatopties in de industrie, elektriciteitssector en gebouwde omgeving. De kosten dalen bovendien de komende jaren: voor 2025 ontstaat al een positief maatschappelijk kostenbatensaldo.¹

Conventionele personenauto's leveren geen autonome vergroening

Sinds 2017 is de gemiddelde uitstoot van personenauto's in Nederland gedaald tot 100 g/km in 2019. De verklaring is dat BEV nieuwverkopen sterk zijn gestegen. RVO en Revnext melden hierover het volgende:

*"Wanneer de nieuwverkopen van 2019 geen BEV's zouden bevatten, zou de gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuwverkopen op zo'n 116 g/km liggen. Dit zou slechts iets beter zijn dan het EU gemiddelde. De BEV's zorgen er echter voor dat de gemiddelde CO₂- uitstoot is gedaald tot 100 g/km in 2019, waardoor Nederland de koppositie in de EU behoudt wat betreft de gemiddelde CO₂-uitstoot van haar nieuwverkopen. Zonder de BEV's zou Nederland qua CO₂-uitstoot van nieuwverkopen weer terug zijn op het niveau van 2012 in Nederland."*²

Dit wordt bevestigd door de recente oproep van RAI Vereniging en Bovag, waarin wordt gesteld dat het ministerie van Financiën er jarenlang ten onrechte van uit is gegaan dat brandstofauto's elk jaar enkele procenten zuiniger zouden worden. "Die autonome vergroening heeft echter aantoonbaar niet plaatsgevonden onder conventionele personenauto's (...)".³ Opvallend genoeg vragen deze partijen vervolgens compensatie voor het feit dat nieuwe ICEV's niet schoner zijn geworden. De NVDE zou dit geen effectieve inzet van fiscale middelen vinden, aangezien het niet leidt tot extra vergroening. In het fiscaal beleid is het daarom verstandig om in te zetten op 'emissieloze voertuigen (BEV's en FCEV's) en niet op nieuwe ICEV's, om daadwerkelijk milieuwinst te behalen en autobelastingen effectief in te richten.

PHEV's zijn vervuilender dan de emissietesten laten zien

Onlangs kwam onderzoek van T&E naar de uitstoot van PHEV's naar buiten⁴. Emissietesten wijzen uit dat PHEV's veel vervuilender zijn dan uit de emissiecijfers blijkt. Met volle accu en onder ideale omstandigheden stootten de wagens 28 tot 89 procent meer CO₂ uit dan door de fabriek opgegeven. De BMW X5 stoot bijna 400 gram CO₂/km uit in battery charging mode. Het is in dit kader onwenselijk om in het fiscaal beleid opnieuw een 'diesel-gate' of 'Outlander'-scenario in gang te zetten.

Schaf voordelen fossiele auto's af

Tegenover de stimulering van emissieloos vervoer staan ook nog steeds voordelen voor fossiele auto's. Zo leveren de bijzondere regelingen voor bestelauto's maar liefst 1,7 miljard euro aan belastingderving op (2019). Dit zijn meestal diesels die een substantiële bijdrage leveren aan de uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstof. Door in te zetten op elektrische bestelauto's kan worden voorgesorteerd op emissievrije zones in de binnensteden. Ook afschaffing van de youngtimerregeling levert geld op en draagt bij aan het behalen van luchtkwaliteits- en

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

² [Trendrapport Nederlandse markt personenauto's \(rvo.nl\)](#) (pag 61)

³ ["Huidige systematiek van autobelastingen onhoudbaar" \(autorai.nl\)](#)

⁴ <https://autobahn.eu/artikel/311783/plug-in-hybrides-zijn-op-weg-naar-nieuwe-dieselgate>

klimaatdoelen, aangezien het om een voordeel voor relatief vervuilende brandstofauto's ouder dan 15 jaar gaat.

Anders Betalen voor Mobiliteit: variant 3 inclusief 'zijlichtpakket'

Het traject richting Anders Betalen voor Mobiliteit kent een lange voorgeschiedenis. Mits slim vormgegeven kan het wenselijke maatschappelijke effecten bereiken, zoals minder files, klimaatwinst en betere luchtkwaliteit. Een aantal van deze doelen speelt regionaal (files, luchtkwaliteit). Het verdient daarom aanbeveling om ook het instrument regionaal toe te spitsen, zodat het instrument met name gericht kan worden op minder files, bereikbare steden, betere luchtkwaliteit en het bevorderen van OV-gebruik.

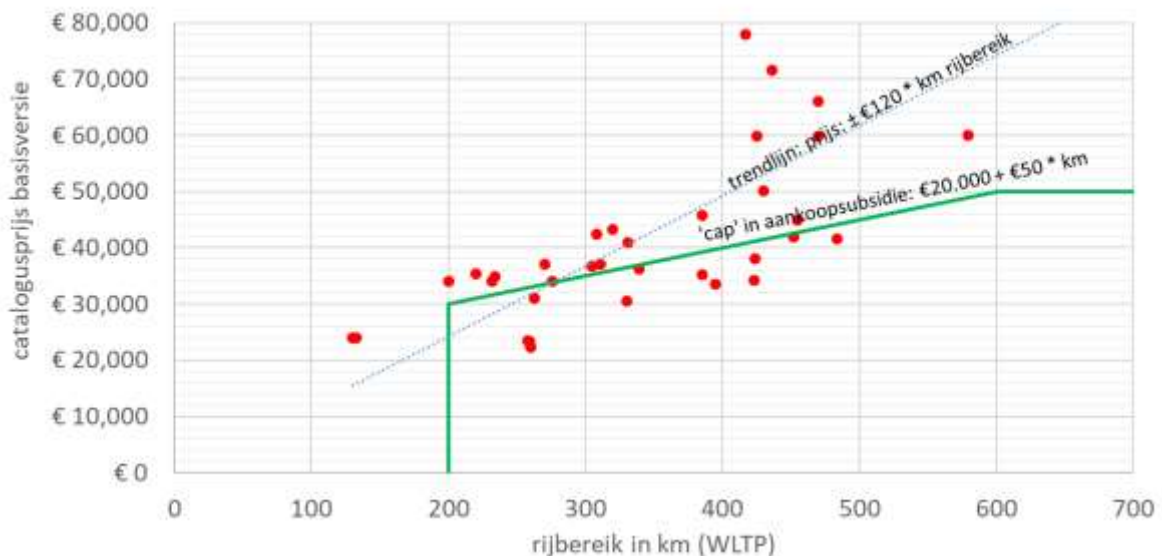
In het kader van het bereiken van de ambitie van 100% EV-nieuwverkoop in 2030 is de kilometerheffing één van de middelen in het bouwwerk, maar niet het belangrijkste onderdeel. Uit de onderzoeken blijkt wel duidelijk dat Variant 3 de beste milieueffecten bereikt en het beste stuurt op ingroei van elektrische voertuigen.⁵ Het onderzoek geeft ook aan dat (via het 'zijlichtpakket') aanvullend beleid nodig is, waaronder verlaagde bijtelling voor nulmissieauto's, een BPM-verhoging en het verbeteren van laadinfrastructuur. Dit pakket verdient nader uitwerking.

Beïnvloeding van het aanschafmoment: BPM en aanschafsubsidie; Financier aankoopsubsidie via BPM voor double dividend en budgetneutraliteit

Onderzoek wijst uit dat beïnvloeding aankoopmoment meest effectief (euro voor euro) fiscaal instrument is voor de transitie. Nederland heeft hiervoor twee instrumenten: de BPM en de aankoopsubsidie voor particuliere nulmissie-auto's.

De BPM is een zeer succesvolle belasting die meerdere doelen in zich verenigt: stimuleren van auto's met lage CO₂, en daarmee ook elektrische auto's, en rechtvaardigheid: kleine zuinige benzineauto's betalen niet of nauwelijks BPM. Voor de transitie is het cruciaal dat de BPM blijft. De aankoopsubsidie kende een valse start en moest worden stopgezet. Frankrijk is het beste voorbeeld van continuïteit van een aankoopbonus in de EU. Het garandeert een subsidie voor het volgende kalenderjaar, en berekent jaarlijks de bijbehorende 'malus' die nodig is om de operatie budgetneutraal te laten verlopen. In Nederlandse context kan malus worden vormgegeven via de BPM. Zowel bonus als malus worden jaarlijks herijkt.

De cap op de aankoopsubsidie (€40,000 vanaf 1 januari 2021) is zeer generoos voor auto's met een klein rijbereik maar extreem krap voor auto's met een groot bereik. Een differentiatie van deze cap lost dit probleem op; de cap van €40,000 is dan van toepassing voor auto's met een officieel bereik van 400 km.



Daarnaast zou de aanschafsubsidie ook toegankelijk gemaakt moeten worden voor initiatieven voor coöperatief autodelen. Door coöperaties in de regeling op te nemen, kunnen 5 tot 10 personen tegelijkertijd de overstap maken naar elektrisch rijden via een deelauto in de buurt.

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-financien/documenten/kamerstukken/2020/10/16/bijlage-1a-effectenrapportage-betalen-naar-gebruik>

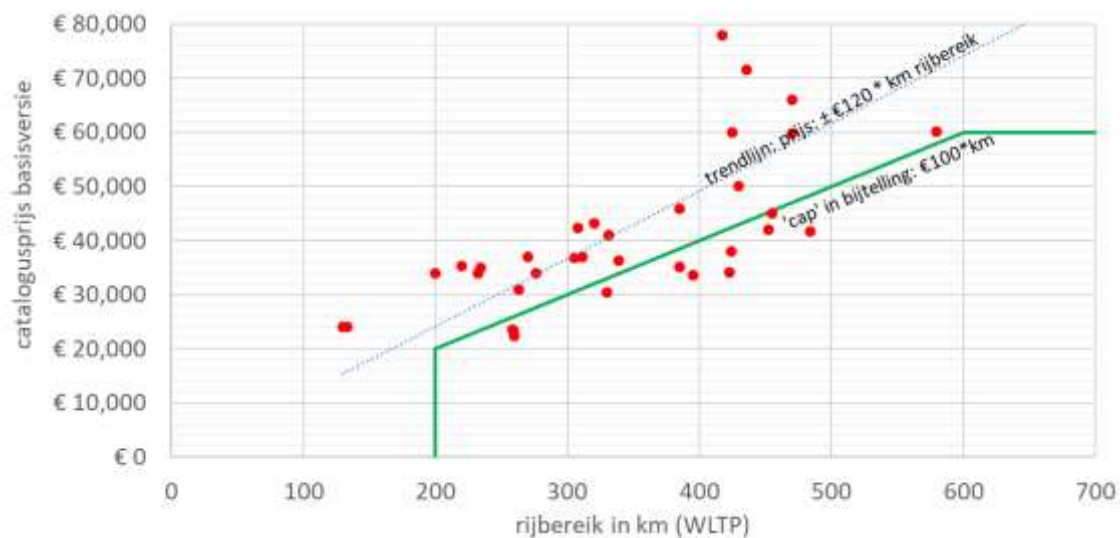
Stimuleer de zakelijke EV-markt

Het is belangrijk dat in de zakelijke markt de stimulering adequaat blijft zodat bedrijven en leaserijders blijven kiezen voor een emissieloos alternatief. Met het huidige ingroeipad dat eerder door het kabinet is voorgesteld, komen we in werkelijkheid lager uit dan het beoogde doel in 2030. Bovendien scherpt de Europese Unie in de recente Green Deal de ambities voor emissieloos vervoer verder aan, en zien we dat omringende landen de stimulering van EV juist opschroeven. Een geleidelijker oploop van de zakelijke bijtelling zal nodig zijn om de doelen voor 2030 te halen.

Doel van de bijtelling is om de zakelijke EV, en daarmee de EV voor lange afstanden te stimuleren. Principes:

- compenseer zo goed mogelijk voor verschil in maandelijkse kosten ICE-EV
- handhaaf een verschil in bijtelling tussen de twee totdat het doel bereikt is.

Met een gat van 5% (22%-17%) en een cap van €40k is het maandelijkse kostenvoordeel ca €80. Aangezien het grootste deel van de meerkosten van een EV uit de batterij komt is dit voldoende voor een EV met een kleine accu (rijbereik) maar niet voor een EV met een groot rijbereik.



Werkgeversaankpak

In het Klimaatakkoord staat de afspraak dat een normstellende regeling komt om negatieve effecten van werkgerelateerd verkeer en eigen wagenparken terug te dringen. Hier ligt een grote kans om de mogelijkheden van elektrisch vervoer maximaal te benutten, door de verplichting om vanaf 2026 alleen nog nul-emissie-auto's te gebruiken voor zakelijk verkeer en woon-werkverkeer.

Houd rekening met innovatieve technologische ontwikkelingen

Sommige innovatieve technologische ontwikkelingen staan nog in de beginfase van de ontwikkeling, zoals de zonneauto. De oploop van de bijtelling de komende jaren is niet in lijn met de marktphase van de zonneauto: zodra deze toepassing daadwerkelijk de markt op gaat, zal de bijtelling dusdanig hoog zijn dat deze innovatieve toepassing zal worden geremd. Dit heeft niet alleen een nadelig effect op innovatie, het zorgt er ook voor dat innovatieve Nederlandse bedrijven zich minder snel kunnen doorontwikkelen wat de werkgelegenheid afremt. Het verdient daarom aanbeveling om een tijdelijke uitzondering te maken voor aantoonbaar innovatieve toepassingen op het gebied van klimaatwinst en efficiency.

De MRB

Het principe zou moeten zijn dat een EV minder betaalt dan voertuigen met een uitstoot tussen 1 en 50 g/km die nu halftarief betalen. Ruimte kan worden gecreëerd door het laatste tarief geleidelijk te verhogen naar het niveau van 'gewone' benzineauto's.

Bescherming van mensen met lage inkomens

Mensen met lage inkomens rijden in het algemeen kleine tweedehands benzineauto's. Deze auto's hebben reeds een zeer lage MRB, de BPM was ook laag en is al grotendeels afgeschreven. Op MRB en BPM zit dus weinig beleidsruimte om meer te doen.

Er is beleidsruimte in de benzineaccijns; die ligt significant boven die in de buurlanden; een lichte verlaging zou de inkomstendervende grenseffecten verminderen en progressief werken voor lage

inkomens. De dieselaccijns (voornamelijk gebruikt in de zakelijke markt) is daarentegen 9€ct/l lager dan in België, en vanaf volgend jaar ook in toenemende mate ook beneden het Duitse niveau. Duitsland voert 2021-2024 een CO₂-belasting in die overeenkomst met een accijnsverhoging van 7 tot 12 cent per liter. Nederland zou dus de benzineaccijns licht kunnen verlagen en de dieselaccijns kunnen verhogen.

Randvoorwaarde: laad- en tankinfrastructuur

In het genoemde 'zichtigpakket' wordt ook laadinfrastructuur als belangrijke voorwaarde genoemd voor opschaling van emissieloos vervoer. Onder meer het fiscaal beleid (energiebelasting) is hier een factor in. Het is goed dat de vrijstelling in de eerste staffel van de energiebelasting voor publieke laadpunten twee jaar is voortgezet. Het onderzoek van Ecorys naar de businesscase van laadpunten laat echter zien dat voor een landsdekkend netwerk tijdelijk meer ondersteuning nodig is om de businesscase gunstig te maken.⁶ Ditzelfde geldt voor een basis waterstoftankinfrastructuur voor FCEV's. De NVDE pleit voor een stevig nationaal plan en regie op uitbreiding van laad- en waterstoftankinfrastructuur. Zo kunnen tijdig netaansluitingen en netverzwaringen worden gerealiseerd. Daarnaast zijn ook grootschalige investeringen in uitbreiding van laad- en waterstoftankpunten nodig voor emissieloos personenvervoer en goederenvervoer, waarbij onder meer de economische herstelfondsen moeten worden benut.

Financiering en derving

Vaak wordt belastingderving als kostenpost van elektrisch rijden meegerekend. Eén van de doelen van stimuleringsbeleid is dat mensen gedragsaanpassingen doen. Daardoor dalen ook de opbrengsten uit bijvoorbeeld de fossiele brandstofaccijnzen. De NVDE is van mening dat de afname van deze fossiele inkomsten (grondslagerosie) geen reden mag zijn om af te zien van fiscale vergroening. Beter is het om te zoeken naar alternatieve vormen van beprijzing en ook buiten het autodomein naar mogelijkheden te kijken om via fiscale vergroening de derving op te vangen.

Financiering van het pakket kan als volgt worden ingevuld:

- de BPM kan worden gebruikt om via een malus de inkomstenderving van de aankoopsubsidie te corrigeren. Aangezien mensen met lage inkomens geen nieuwe auto's kopen zijn de verdelingseffecten minimaal;
- de bijtelling voor fossiele auto's kan naar 25%; deze verhoging wordt opgebracht door de zakelijke markt en maakt nul emissie-auto's relatief aantrekkelijker;
- de MRB; het tarief voor nul emissie-auto's kan geleidelijk worden verhoogd maar moet structureel beneden die van benzineauto's met 1-50 g CO₂/km blijven. Het tarief voor de laatste kan worden verhoogd om ruimte te creëren. Op deze wijze dragen ook elektrische rijders bij aan onderhoud van het wegennet, zonder hun aantrekkelijkheid te verliezen;
- hogere dieselaccijns; wordt voornamelijk opgebracht door zakelijk rijders;
- spitsheffing Randstad

Input RAI Vereniging Keuzewijzer autobelastingen

Naar een stabiel en eerlijk stelsel van autobelastingen

"Haalbaar en betaalbaar voor alle Nederlanders en met beter resultaat voor het klimaat, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid"

Inleiding

Het huidige stelsel van autobelastingen is op de lange termijn **onbetaalbaar en onhoudbaar**. Het ministerie van Financiën heeft twee hoofddoelstellingen voor de autobelastingen (Wet uitwerking Autobrief II):

- 1. Stabiele inkomstenstroom voor overheid o.b.v. verdedigbare en uitvoerbare autobelastingen**
- 2. Wezenlijke ondersteuning luchtkwaliteits- en klimaatdoelen op autobebied via proportionele en goed gerichte fiscale prikkels**

⁶ [Eerste Kamer der Staten-Generaal - Eindrapport Onderzoek naar de businesscase van laadinfrastructuur](#)

Kijkend naar het huidige stelsel van autobelastingen, concludeert RAI Vereniging dat dit systeem onvoldoende heeft bijgedragen aan deze twee hoofddoelen. De overheidsinkomsten in het autodomein fluctueren jaarlijks, mede ingegeven door foutief berekende autonome vergroeningspercentages in de BPM en een niet budgetneutrale omzetting van NEDC naar WLTP. Autobezitters met een kleine portemonnee betalen verhoudingsgewijs de meeste belasting, terwijl zakelijke rijders in elektrische auto's ruimschoots gesubsidieerd worden. Op de lange termijn vindt daarnaast een belastinguitholling plaats doordat elektrische auto's te weinig bijdragen waardoor voor budgetneutraliteit steeds een herijking nodig is. Ook de uitvoerbaarheid, bij zowel de Belastingdienst als de sector laat te wensen over. De alsmaar stijgende parallelimport is hierbij voor RAI Vereniging een doorn in het oog. Daarnaast ondersteunt het stelsel de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen nauwelijks, concludeerde ook de Algemene Rekenkamer al.

Wagenparkverjonging is *het* middel om te komen tot een duurzamer en veiliger wagenpark. De eenzijdige focus op zero emissie, met bijbehorende hoge subsidies en vrijstellingen, is niet proportioneel, niet in lijn met Europese doelstellingen, duur en contraproductief.

RAI Vereniging draagt graag bij aan de gedachtevorming middels deze notitie, opgesteld op verzoek van het ministerie van financiën, waarin achtereenvolgens de belangrijkste beleidsopgaven en knelpunten alsmede concrete beleidsopties aan bod zullen komen. RAI Vereniging is er van overtuigd dat het huidige stelsel van autobelastingen een negatief effect heeft op de houdbaarheid van de overheidsfinanciën, de toegankelijkheid van duurzame mobiliteit voor iedere burger in Nederland én geen bijdrage levert aan het behalen van de Nederlandse CO₂-reductie doelen t.a.v. mobiliteit. Ook stimuleert het niet de verbetering van de verkeersveiligheid. We zijn daarom verheugd dat een nieuw kabinet gebruik kan maken van de op te stellen Keuzewijzer om een vliegende start te maken met het domein autobelastingen. Natuurlijk beseft RAI Vereniging dat plannen ook doorgerekend dienen te worden op haalbaarheid. Graag delen wij onze eerdere onderzoeken die wij o.a. met CE-Delft en RevNext hebben gedaan die onder andere aantonen dat Betalen naar Gebruik daadwerkelijk leidt tot minder congestie en minder CO₂ uitstoot.

Belangrijkste beleidsopgaven

RAI Vereniging ziet voor de toekomst een aantal belangrijke beleidsopgaven.

1. Een stabiel en eerlijk systeem: voor consument, overheid en ondernemer

Na het aflopen van Autobrief II heeft zowel de overheid, de sector en de consument behoefte aan stabiel, duidelijk en voorspelbaar beleid. Er zijn forse marktversturende effecten door ad hoc beleid met subsidies, wijzigende BPM-tarieven en bijtellingspercentages. Dit zorgt voor onduidelijkheid bij consumenten en onzekerheid bij de ondernemer. De overheid heeft behoefte aan stabiele belastinginkomsten. Door de transitie naar zero emissie drogen echter de belastinginkomsten op waardoor het huidige systeem uiteindelijk niet houdbaar is.

2. Realiseren Nederlandse klimaat-, stikstof en luchtkwaliteitsdoelstellingen

De klimaatdoelen voor de mobiliteitssector zijn fors. RAI Vereniging ondersteunt deze doelen en zal zich tot het uiterste inspannen om hier haar bijdrage aan te leveren. De grootste impact wordt bereikt met de invoering van een systeem van Betalen naar Gebruik waarbij alle vaste autobelastingen worden omgezet naar een prijs per gereden kilometer. Helaas duurt invoering daarvan nog even. Daarom moet voor de korte termijn de beschikbaarheid en bereikbaarheid van schone/zuinige auto's centraal staan, voor alle doelgroepen. Dus niet alleen het hogere/duurdere segment, maar betaalbare schone/zuinige auto's voor iedereen. Mede gezien de beperkte beschikbaarheid van 100% elektrische auto's in met name het voor Nederland belangrijke A en B segment betekent dit een focus op de elektrificatie van auto's in de breedste zin, dus ook hybride, ook plug-in hybride, ook batterij elektrisch en ook waterstof elektrisch.

3. Versimpelen belastingen/uitvoering

Het autofiscale stelsel is ingewikkeld en kostbaar voor zowel sector en Belastingdienst. Het versimpelen hiervan is daarom een belangrijke beleidsopgave. De import van gebruikte auto's uit het buitenland heeft de afgelopen jaren een vlucht genomen mede als gevolg van de steeds hogere BPM op nieuwe auto's. Dit leidt tot uitvoeringsproblemen voor de Belastingdienst, een forse derving van belastinginkomsten, een onnodige toestroom van vervuilende auto's en marktverstoring. Ook de verschillende subsidie- en investeringsaftrekregelingen dragen bij aan de complexiteit en onvoorspelbaarheid van het systeem. Ook zijn sommige regelingen alleen bereikbaar voor ondernemers die daadwerkelijk winst maken en dat is een gemiste kans.

4. Betaalbare mobiliteit voor iedereen

Elektrisch rijden en/of plug-in hybride rijden is voornamelijk weggelegd voor een kleine groep automobilisten, mede gedreven door de hoge overheidssubsidies. Kleinere, energiezuinige conventionele personenauto's en hybride auto's zonder stekker worden juist steeds duurder in aanschaf voor de gewone consument, mede door een onrealistisch hoog percentage te verwachten autonome vergroening en de daaruit volgende forse verhoging van de BPM. Hierdoor wordt een nieuwe, zuinige, schone en veilige auto voor veel Nederlanders steeds minder bereikbaar.

5. Veilige mobiliteit voor iedereen

Nieuwe auto's worden steeds meer voorzien van geavanceerde veiligheidsvoorzieningen. Dit komt niet alleen de veiligheid van de inzittenden ten goede maar veel (ADAS) systemen hebben ook rechtstreeks een positief verkeersveiligheidseffect op de directe omgeving van het voertuig. Oa. de SWOV heeft hier onderzoek naar gedaan en ook aangetoond dat het aantal kop-staart botsing aanzienlijk kan dalen indien op grote schaal Forward Collision Warning (FCW) en Autonomous Emergency Braking (AEB) zouden worden ingevoerd. Het fiscale systeem zou zodanig opgebouwd moeten zijn dat het de introductie van veilige auto's stimuleert in plaats van afremt.

Concrete suggesties voor beleidsopties

Het huidige systeem van autobelastingen moet geleidelijk worden omgevormd richting Betalen naar Gebruik, waar niet het bezit belast wordt maar het gebruik. Hiermee worden stabiele overheidsinkomsten en het behalen van de klimaat-, luchtkwaliteits- en stikstofdoelen gewaarborgd. Dit zal tijd kosten om te ontwerpen en te implementeren, volgens de recentste uitvoeringstoetsen tot wel 10 jaar. De overheid, consumenten, ondernemers én de klimaatdoelen kunnen echter niet langer wachten. Daarom dient op de korte termijn gefocust te worden op een stabiel systeem, dat aansluit bij Europese ontwikkelingen en bovendien duidelijkheid verschaft voor consument, overheid en ondernemer.

Haalbaar, betaalbaar en met beter resultaat

RAI Vereniging draagt hier graag aan bij en heeft een plan opgesteld, dat bestaat uit de verschillende beleidsopties. Met deze beleidsopties houden we Nederland mobiel voor alle Nederlanders, blijven de overheidsfinanciën stabiel en kunnen de klimaatdoelen voor CO2-reductie van personenauto's in 2030 ruimschoots worden behaald tegen fors lagere kosten dan begroot in de huidige kabinetsplannen.

- **Haalbaar:** resulteert in een realistische mix aan daadwerkelijk beschikbare geëlektrificeerde auto's en benut het CO2-reductie potentieel van (plug-in) hybride en CO2-zuinige modellen die onmiddellijk bijdragen aan een reductie van CO2.
- **Betaalbaar:** bewust CO2 besparen voor meer automobilisten mogelijk door invoering vanaf 2026 van Betalen naar Gebruik; per kilometer met prijsvoordeel voor CO2-vrij en CO2-zuinig rijden; in combinatie met afschaffing van BPM en motorrijtuigenbelasting;
- **Beter resultaat:** met onze voorstellen worden de CO2-doelen relatief gemakkelijk gehaald en houden we duurzame mobiliteit betaalbaar

| Beleids-opties | Tijdspad |
|---|---|
| <p>Zo snel mogelijk Betalen naar Gebruik invoeren, waarbij huidige vaste autobelastingen BPM en MRB worden omgezet in een kilometerprijs. Hierbij telt elke gereden kilometer in Nederland mee en is het kilometertarief afhankelijk van de CO2-uitstoot van het voertuig. Belangrijk om als overheid zo spoedig mogelijk duidelijkheid te verschaffen aan consumenten en ondernemers over de gekozen variant, de beoogde inwerkingtreding en het pad daarna toe.</p> <p>Beoogde effecten</p> <ul style="list-style-type: none">• Stabiele belastinginkomsten borgen• Behalen klimaatdoelen• Vermindering congestie• Verbeteren bereikbaarheid• Stimuleren van fiets, ov of lopen• Waarborgen betaalbare mobiliteit• Eerlijke lastenverdeling | <p>z.s.m. vanaf 2026</p> |
| <p>In de aanloop naar Betalen naar Gebruik dient het autofiscaal beleid, inclusief subsidies vanuit andere departementen, voor 4 of 5 jaar vastgesteld te worden (bijv. middels een 'Auto- of Mobiliteitsbrief'). Dit fiscale beleid dient tevens zo snel mogelijk voor te sorteren op de gekozen variant en invoeringsdatum van Betalen naar Gebruik. (mocht 2026 niet haalbaar zijn dan worden de overige beleidsopties belangrijker)</p> | <p>2022-2026 of zoveel later als ABvM wordt ingevoerd</p> |

| | |
|--|------------|
| <p>Beoogde effecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duidelijkheid en rust verschaffen aan sector, consument en overheid • Optimale overgang richting betalen naar gebruik • Marktverstoring voorkomen • Behalen klimaatdoelen | |
| <p>Stel in aansluiting op het Europese beleid CO2-reductie centraal (in plaats van het percentage elektrische voertuigen dat nieuw verkocht wordt). Stimuleer alle duurzame aandrijflijnen en stimuleer door middel van lagere accijns de inzet van duurzame bio-brandstoffen. Zolang de EU ook niet stuurt op 100% EV-nieuwverkoop in 2030, zal dit in Nederland ook niet lukken. Nederland wil echter vooruitlopen op het EU-beleid met de ambitie 100% EV in 2030. Dit is enkel mogelijk met hoge nationale subsidies voor volledige elektrische auto's en is daarom erg kostbaar. Alle autofabrikanten sturen op basis van het Europese bronbeleid op CO2-uitstootnormen en niet op ZE-percentages en kiezen voor hun merk(en) de meest optimale mix van technieken. Om voldoende elektrische auto's naar Nederland te halen zal de overheid dus nog jaren lang meer subsidie moeten geven dan andere landen. Veel fabrikanten zetten daarnaast in op de verdere ontwikkeling van PHEV-technologie. Een technologie die voor een land als Nederland met relatief kleine afstanden erg kansrijk is en blijft. Met de nieuwste PHEV-voertuigen kan inmiddels ook exact bijgehouden worden hoeveel er elektrisch wordt gereden. Juist omdat Nederland voornamelijk een zogenaamde 'A-B segment markt' (dus de compactere en betaalbare modellen) en een belangrijke tweedehands-markt kent, zal subsidie nog lang noodzakelijk blijven om volledig elektrische auto's voor de gewone burger betaalbaar te maken. Vooruitlopen op EU-beleid is en blijft zodoende zeer kostbaar en zal elk jaar weer tot discussies leiden, omdat niet-duurzame subsidieregelingen zeer marktverstrend werken. Naar verwachting is in 2030 ongeveer 30% van nieuw verkochte auto's op de markt in Europa volledig elektrisch.</p> <p>Beoogde effecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlagen CO2-uitstoot • CO2 reductie mogelijk voor alle soorten doelgroepen • Tegengaan oversubsidiering incl. bijbehorend beslag op overheidsmiddelen | Vanaf 2022 |
| <p>Verlaag de BPM in aanloop naar Betalen naar Gebruik. Nederland is één van de weinige lidstaten van de Europese Unie met een dergelijke hoge aanschafbelasting. In de meeste andere Europese landen betaalt men alleen btw over de verkoopprijs van een nieuwe auto. Nieuwe personenauto's zijn in Nederland relatief duur, en daardoor worden hier minder nieuwe auto's verkocht. Nieuwe, schone en zuinigere motoren komen daardoor minder snel op de markt en dit remt de verjonging en verschoning van het wagenpark. Bij volledige afschaffing van de BPM wordt tevens een grote uitvoeringswinst behaald, bij zowel de Belastingdienst én de sector.</p> <p>Beoogde effecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voorsorteren op Betalen naar Gebruik • Betaalbaar maken van schone/zuinige/veilige mobiliteit voor iedereen • Beperken parallelimport • Versimpelen uitvoeringspraktijk | Vanaf 2022 |
| <p>Schaf de jaarlijkse verhoging van de BPM-tarieven en -schijfgrenzen o.b.v. voorspelde autonome vergroening bij conventionele personenauto's in de BPM af, nu is gebleken dat fabrikanten hun auto's vergroenen met name door elektrificatie en beperkt door het zuiniger maken van bestaande Benzine en/of Diesel modellen.</p> <p>Het onderzoek dat hieraan ten grondslag ligt, voorspelt niet de verwachte autonome vergroening van conventionele personenauto's maar baseert de verwachte autonome vergroening voornamelijk op Europees bronbeleid. De Europese doelstelling van 95 g/km wordt alleen niet behaald doordat autofabrikanten benzine- en dieselauto's steeds zuiniger maken, maar ook door het verhogen van het aandeel elektrische, hybride en plug-in hybride auto's. Tevens vindt er enkel in de duurdere segmenten</p> | Vanaf 2022 |

| | |
|---|------------|
| <p>nog autonome vergroening plaats. De kleinere conventionele personenauto's (A-, B- en C-segment), grofweg 80-90% van de Nederlandse nieuwverkoop⁷, zijn technisch 'uitvergroend'. Het zomaar vertalen van de Europese norm naar autonome vergroening op conventioneel in Nederland kan daarom niet. Dit heeft bovendien desastreuze gevolgen voor de betaalbaarheid van A- en B-segment auto's voor de consument.</p> <p>Beoogde effecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betaalbare mobiliteit waarborgen • Bijdragen aan klimaatdoelen door behoud A/B segment auto's die weinig uitstoten • Verdere lastenverzwaring tegengaan | |
| <p>Voer een variabele bijtelling in (glijdende schaal o.b.v CO2-uitstoot)</p> <p>Beoogde effecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bijdragen aan klimaatdoelen door CO2-zuinig rijden voor elke portemonnee te stimuleren • Aansluiten bij EU-beleid • Voorkomen oversubsidiëring • Variabele bijtelling (mits zorgvuldig vormgegeven) kan marktverstoring beperken | Vanaf 2022 |
| <p>Verkort de korting in bijtellingsperiode van 5 naar 3 jaar om de verjonging van het wagenpark een impuls te geven en een snellere doorstroming van zakelijke elektrische en hybride voertuigen naar de particuliere markt te bevorderen.</p> <p>Beoogde effecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bijdragen aan klimaat-, stikstof- en luchtkwaliteitsdoelstellingen door verjonging wagenpark door snellere doorstroming zakelijke elektrische/hybride voertuigen naar particuliere markt | Vanaf 2022 |
| <p>Voer een variabele MRB in met 4 categorieën o.b.v. CO2-uitstoot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25%-tarief voor zero emissie • 50%-tarief voor plug-in hybride • 75%-tarief voor alle auto's onder de vastgestelde norm in het EU-bronbeleid • 100% voor alle auto's boven EU-norm <p>Beoogde effecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bijdragen aan behalen klimaatdoelen door CO2-zuinig rijden voor elke portemonnee te Stimuleren zuinig autorijden (zowel nieuw als gebruikt) • Wagenparkverjonging | Vanaf 2022 |
| <p>Voeg zero emissie subsidies (zoals SEPP voor personenauto's of bestelwagens) budgetneutraal samen met budget voor zero emissie uit MIA/VAMIL en creëer 1 subsidie aan de voorkant. MIA/ VAMIL is momenteel een winstgerelateerde investeringsaftrek en achteraf, dus onzeker voor aanvragende ondernemers (in 2020 wordt bijvoorbeeld i.v.m. corona weinig winst gemaakt).</p> <p>Beoogde effecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versimpelen complexe uitvoeringspraktijk voor Belastingdienst en koper • Duidelijkheid voor ondernemers en consumenten aan de voorkant • Bijdragen aan klimaatdoelen door impuls ZE | 2022-2025 |
| <p>Stimuleer moderne ADAS systemen door ze buiten de BPM te houden of een generieke korting op de BPM te geven. Moderne ADAS systemen zijn kostbaar maar dragen direct bij aan de verkeersveiligheid.</p> <p>Beoogde effecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Directe bijdrage aan de verkeersveiligheid. | 2022-2025 |

⁷ RVO & RevNext rapport, *Trendrapport Nederlandse markt personenauto's*, 30 juni 2020, pp. 48-49.

Input 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 verlengen 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-uitstoot⁸ 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 (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

⁸ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/10/16/eindrapport-kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ey>, inclusief gedragseffecten

bronnen. Overigens is die grondslagerosie voor 2030 zeer beperkt⁹. 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 gecommuniceerd¹⁰. 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) geld 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).

Input VNA Keuzewijzer Autobelastingen (Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen)

De VNA maakt vanzelfsprekend graag gebruik van de geboden mogelijkheid om input te geven voor de Keuzewijzer Autobelastingen. Bedoeld om ordening aan te brengen op het dossier autobelastingen en beleidsopgaven en keuzes ten behoeve van de kabinetsformatie inzichtelijk te maken. We hebben ons voor nu geconcentreerd op hoofdlijnen van de zienswijze van de VNA voor deze beleidsuitdagingen.

Het thema Autobelastingen is van groot belang voor de ontwikkeling van duurzame mobiliteit en de leasector. En de complexiteit van de variabelen, hun samenhang en de grote

⁹ https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/05/18/fiscale-vergroening-en-grondslagerosie_pag.13

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

consequenties van keuzes zijn dus evident. We gaan er dan ook van uit dat er voldoende mogelijkheid komt om e.e.a. in een volgende ronde met de stakeholders nader te bespreken en uit te werken vóór rapportage van de Keuzewijzer naar de Tweede Kamer. We respecteren vanzelfsprekend de tijdsdruk richting de formatie, maar dat mag niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid op dit cruciale dossier.

Het huidige systeem van autobelastingen is niet langer houdbaar. Het is niet eerlijk, te complex en niet toekomstbestendig gezien de uitdagingen die voor ons liggen. Mobiliteit is noodzakelijk voor de economische ontwikkeling en is tevens een primaire levensbehoefte vandaar dat het toegankelijk en betaalbaar moet zijn en blijven voor iedereen.

Ten aanzien van beleidsopgaven meegegeven door het ministerie geeft de VNA graag twee aanscherpingen ter suggestie mee:

- t.a.v. klimaatopgave en transitie naar EV met aandacht voor mogelijke aanscherping EU bronbeleid geeft de VNA graag de suggestie "EV" te vervangen door zero emissie;

- en t.a.v. "borgen betaalbaarheid voor burgers van mobiliteit" geeft de VNA de suggestie "voor burgers" te laten vervallen. Dit aangezien het los van welke doelgroep dan ook cruciaal is dat mobiliteit betaalbaar blijft; het geldt namelijk ook voor bedrijven, ondernemingen en instellingen.

Aandachtspunten t.b.v. de autobelastingen uit de autoleasebranche:

Nederland: Leasesector belangrijkste accelerator in verduurzaming (auto)mobiliteit

In Nederland is 62% van de nieuw verkochte personenauto's en 57% van alle nieuw verkochte bestelauto's ondergebracht in een, zakelijk of private, leasecontract. Daarmee is de leasesector de grootste investeerder in nieuwe, schone en veilige automobilititeit in Nederland.

Deze voertuigen komen na 3 a 4 jaar hun eerste 'leaseleven' uit en kunnen vervolgens een tweede leven in. Daarmee kan de leasesector de grootste accelerator zijn waar het de verjonging, en dus verduurzaming, van het Nederlandse wagenpark betreft. Iedere auto die na die eerste 3 a 4 jaar behouden blijft voor de Nederlandse markt, is pure winst voor het klimaat maar ook voor de verkeersveiligheid. Middels doorstroming van de zakelijke, eerstehands markt naar de particuliere, tweedehands markt wordt genoemde, zeer belangrijke verjonging verder aangejaagd.

In totaal heeft de leasesector bijna 1,2 miljoen leaseauto's (personen- en bestelauto's) op de Nederlandse wegen rijden bij zowel bedrijven als particulieren. Naast auto's focust de sector zich ook steeds meer op andere vervoersmodaliteiten (fiets, speed pedelecs, OV, etc.) en invulling van de vraagstukken rond verdere verduurzaming van de mobiliteit. Als geen ander kan de leasepropositie invulling geven aan de breed geuite behoefte om duurzaam investierend de crisis uit te komen.

Onze mobiliteit moet eerlijk, betaalbaar én toekomstbestendig worden ingevuld

En daarbij is maximale keuzevrijheid en stimulans voor de reiziger gewenst. Flexibel gebruik van vervoersmodaliteiten, (auto)deelconcepten en MaaS-ontwikkelingen moet worden gestimuleerd. De technologie zal dit steeds meer mogelijk maken, maar het zal alleen realiteit worden als een nieuw fiscaal systeem deze multimodaliteit ook daadwerkelijk faciliteert en interessant maakt voor werkgevers, werknemers en particulieren. Waarbij autobelastingen o.a. ook in relatie tot het reiskostenforfait, de werkkostenregeling en de regeling rond de leasefiets gezien zouden moeten worden. We missen op dit punt tot op heden een duidelijke integrale visie en aanpak van de overheid.

De inkomsten uit de autobelastingen (incl. accijnzen) zouden ook 100% moeten terugvloeien naar investeringen in de mobiliteit. Denk hierbij bijvoorbeeld aan benodigde investeringen in de, ook economisch, essentiële (laad)infra en verkeersveiligheid.

Beleid richten op vervanging oud wagenpark richting 2030

We hebben in Nederland een sterk verouderd voertuigenpark en het huidig fiscaal systeem beloont onvoldoende de inzet van nieuwe(re) voertuigen. Stimuleer dus verjonging van het park en de inzet van nieuwe en dus, schone, zuinige én veilige personen- en bestelauto's. Zorg voor een fiscaalstelsel dat daar recht aan doet en heb daarbij oog voor zowel nieuwe als jong gebruikte auto's.

De route vinden naar zero-emissie

De balans vinden tussen de klimaatopgave en elektrificatie enerzijds en het stabiliseren van de belastingontvangsten anderzijds wordt een grote uitdaging voor het nieuwe kabinet. De BPM is nu gebaseerd op CO₂-emissie (tank-to-wheel) en (Z)EV's en waterstofauto's betalen vooralsnog geen BPM, geen accijnzen en geen MRB en er is een (teruglopende) korting op de bijtelling.

De VNA maakt zich grote zorgen over het feit dat consistent lange termijn beleid steeds vaker ontbreekt. Het huidige beleid is in toenemende mate dual. Er wordt gestimuleerd en vervolgens, gedreven door politieke angst voor eventuele overstimulering, weer afgeremd. Dit terwijl de doelstellingen van het Klimaatakkoord wel behaald moeten worden. Gasgeven en remmen tegelijk werkt niet en zal ons zeker niet bij het doel brengen.

Mede door de grote investeringen die de autoleasesector pleegt en de bedrijfseconomische risico's die zij daarbij moet afwegen, is voor autoleasemaatschappijen consistent lange termijn beleid van essentieel belang. Het is evident dat, gestimuleerd door aangescherpt Europees bronbeleid, de push vanuit de fabrikanten naar zero-emissie voertuigen de komende jaren enorm zijn zal. Dit zal grote invloed hebben op het totale fiscale inkomstenplaatje van de BV Nederland. Anderzijds zal Nederland wel moeten zorgen dat zij aantrekkelijk blijft voor de fabrikanten van elektrische auto's aangezien die er ook voor kunnen kiezen de auto's aan andere, in hun ogen meer aantrekkelijker landen te gunnen.

Er dient verder een eerlijke balans te komen in de brandstofaccijnzen voor het rijdend park en het verlaagde tarief in de energiebelasting voor elektriciteit geleverd aan oplaadinstallaties voor elektrische voertuigen. In de route naar ZE zal het bedrijfsleven ondersteund moeten worden in de transitie. Lastenverzwaring voor het rijdend, voornamelijk fossiel aangedreven park, is geen optie. Doorslaggevend naar onze mening is vooral ook de versnelling van de (juiste) laadinfra. Dit moet gelijke tred houden met het groeiend park van elektrische auto's.

Betalen naar Gebruik

14 december jl. ging het KPMG rapport '*Onderzoek technische en invoeringsaspecten BNG*' naar de Tweede Kamer. Dit rapport toont aan dat het onwaarschijnlijk is dat BnG nog voor 2030 wordt ingevoerd en dat de gefaseerde invoering hiervan vervolgens ook nog enkele jaren zal duren. Dat betekent concreet dat we sowieso nog 10 jaar moeten overbruggen.

De VNA steunt onder voorwaarden de omschakeling naar Betalen naar Gebruik. Cruciaal hierbij is dat het een fair systeem wordt en dat er voldoende anticipatietijd is. Zo mogen reizigers die zakelijk veel kilometers moeten maken niet relatief zwaarder belast worden. De VNA steunt het bij de ministeries van Financiën en IenW ingediende voorstel en bijbehorende uitgangspunten van de onderzoekvariant ingediend door de Mobiliteitsalliantie. Waarbij de VNA een sterke voorkeur heeft voor een generieke vlaktaks met differentiatie naar milieukeurmerken.

BPM

We hebben al het e.e.a. over de aanschafbelasting BPM gezegd in deze zienswijze. BPM is een zeer lastig element in de autobelastingen en houdt mobiel Nederland al te lang in z'n greep.

Voor iedereen die een auto bezit kleeft aan de BPM een risico. Echter, inherent aan de omvang van de autoleasesector en de werking van een leasemaatschappijen (gekochte auto's worden geactiveerd als asset op de balans) betekent waardenvermindering van auto's een groot financieel risico. Vanuit dat licht bezien is het cruciaal, zelfs van economisch belang, dat bij wijziging van BPM-wetgeving (bijv. bij BPM-afbouw) hiermee rekening wordt gehouden. Voldoende anticipatietijd is van cruciaal belang. Gecontroleerde afbouw is essentieel voor een sector met een geïnvesteerd vermogen van circa € 25,7 miljard (personenwagens) in het NL-wagenpark.

Daarnaast pleit de VNA ervoor de komende jaren te gebruiken voor een sterke vereenvoudiging van de 'stapelwetgeving' rondom de BPM. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Europese wetgeving en de veel te complexe fiscaliteit, handhaving en administratie rond import en export. Import en export zijn nu eenmaal een onderdeel van onze vrije handel. De VNA adviseert te komen tot een sterk vereenvoudigd systeem voor BPM-verrekening bij export/import.

Bijtelling

De VNA dringt aan op een inhoudelijke beoordeling van de hoogte van de fiscale bijtelling in relatie tot het begrip 'loon in natura'. Uit eerdere onderzoeken blijkt dat de hoogte van de bijtelling in Nederland (basistarief is 22%) niet in verhouding staat tot de waarde die de ter beschikkingstelling in 'loon in natura' daadwerkelijk vertegenwoordigt. Dit terwijl dit de grondslag van het forfait vormt en wel zo behoort te zijn. Daarmee wordt de 'auto van de zaak' in de ogen van werknemers steeds minder aantrekkelijk en doet hen steeds vaker besluiten voor een alternatief te kiezen, nl. een tweedehands oudere en dus vervuilerder auto. Dit gaat ten koste van het aantal nieuwe auto's en het Nederlandse wagenpark zal verder verouderen. Een ontwikkeling die haaks staat op diverse doelstellingen van de overheid. Overigens is uit onderzoek ook gebleken dat Nederland tot één van de landen met de hoogste bijtelling in Europa behoort.

Bij de transitie naar de 'stekker-auto' is de bijtelling tot nu toe het meest succesvolle sturingselement gebleken. Het is succesvol, maar ook pervers. Het enorme financiële voordeel van de bijtellingskorting heeft berijders (binnen de keuzevrije die werkgevers hen geven) massaal voor bepaalde auto's laten kiezen. Enerzijds noodzakelijk omdat daarmee de transitie op gang gekomen is. Anderzijds heeft het een enorme marktverstoring in de hand gewerkt met ook voor leasemaatschappijen negatieve consequenties zoals beperkte diversiteit bij de ex-lease portfolio en de uitstroom naar export. Overigens bevestigt dit punt het betoog uit de alinea hiervoor.

Lease beter inregelen in wet- en regelgeving

Hoewel wellicht niet primair een onderdeel van deze uitvraag vraagt de VNA hier in deze context toch speciale aandacht voor. Wij constateren dat in zowel de lopende zero-emissie subsidieprogramma's (SEPP en SEBA) als in de diverse investeringsaftrekmogelijkheden (MIA, BIK) een structurele weeffout zit; operationele lease (lees: het voertuig blijft eigendom van de leasemaatschappij) wordt niet alleen vaak uitgesloten, maar daar waar wel mogelijk ook vaak dusdanig suboptimaal ingericht dat we rustig mogen stellen dat de leasector hier hard wordt geremd. Dit, naast de hoge inrichtings- en verwerkingskosten, kan leasemaatschappijen doen besluiten niet actief te participeren in deze regelingen. En dit kan weer grote impact hebben op de 'bereikbaarheid' van deze regelingen en subsidies voor consumenten maar ook het MKB. Juist daar waar lease voor het MKB een steeds belangrijker alternatief voor bancaire financiering vormt. We hebben onze grote, toenemende zorgen hierover ook bij het ministerie van IenW kenbaar gemaakt en trekken hierin op met VNO-NCW en MKB NL. De (auto)leasector neemt graag haar verantwoordelijkheid in de mobiliteitstransitie en is investerings- en innovatiebereid, maar dan moeten de diverse regelingen haar dienstverlening wel ondersteunen, hetgeen nu niet in voldoende mate gebeurt. Oplossingsrichting zou kunnen liggen in het feit dat men voor dit soort regelingen als het ware '*door de leasemaatschappij heen naar de eindgebruiker kijkt*'. Wij lichten e.e.a. uiteraard heel graag nader toe.

Tot slot

De BV Nederland heeft zo ongeveer de hoogste autobelastingen in Europa en de Keuzewijzer biedt de overheid en de sector de kans om samen een fundament voor een nieuw, toekomstbestendig en fair systeem neer te leggen. Ten behoeve van de ordening hebben wij uw aandacht o.a. getracht te vestigen op:

- Het feit dat (auto)mobiliteit noodzakelijk is voor de economische ontwikkeling, de samenleving en de welvaart.
- Het feit dat een nieuw of vernieuwd fiscaal systeem eerlijk, betaalbaar en toekomstbestendig moet zijn.
- Het belang van voorspelbaarheid van autobelastingen en anticipatietijd in het bijzonder.

(Mede door de grote investeringen die de autoleasector pleegt en de bedrijfseconomische risico's die zij daarbij moet afwegen, is consistent, lange termijn beleid en anticipatietijd van essentieel belang.)

- Wij vragen aandacht voor de positie en de aantrekkelijkheid van jong gebruikte auto's t.b.v. de verjonging van het Nederlandse wagenpark.
- Het belang van een eerlijke balans in het fiscale systeem tussen het stimuleren van zero-emissie voertuigen en het belasten van fossiel aangedreven voertuigen voor zowel bestel- als personenwagens.
- Het feit dat bij een systeem van betalen naar gebruik, differentiatie naar milieukeurmerk voor de VNA een vereiste is.

- Het feit dat bij een mogelijke BPM-afbouw voor de autoleasesector een gecontroleerde afbouw essentieel is.
- De VNA dringt aan op een inhoudelijke beoordeling van de hoogte van de fiscale bijtelling in relatie tot het begrip 'loon in natura' en de waarde die daar daadwerkelijk mee overeenkomt.
- Het belang van het faciliteren van multimodaliteit en het bezien van autobelastingen tevens in relatie tot bijv. reiskostenforfait, werkkostenregeling en de regeling rond de leasefiets.
- Het belang van het feit dat de leasepropositie een juiste inregeling in wet- c.q. regelgeving en subsidieregelingen kent.

Met deze inbreng hopen we een bijdrage te leveren aan de Keuzewijzer Autobelastingen ten behoeve van de kabinetsformatie. Uiteraard geven wij graag desgewenst een toelichting op deze zienswijze.

Gedachtegang richting de toekomst

Tot slot. Richting 2050 zal onze mobiliteit en zullen auto's steeds meer 'connected' zijn. Dit zal een grote omwenteling binnen de sector tot gevolg hebben. De auto zal steeds meer een integraal onderdeel van deze mobiliteit zijn en het fiscale stelsel (ook de autobelastingen) zal dat moeten kunnen faciliteren. Zo kunnen we ons voorstellen dat er geen specifieke aanschafbelastingen zullen zijn (naast BTW), maar dat gebruiks- en verbruikskosten van het mobiliteitssysteem voor zowel de zakelijke - als de particuliere reiziger leading zullen zijn, ook voor de fiscus.