

> Retouradres Postbus 8242 3503 RE Utrecht

T.a.v. Secretariaat Interdepartementaal Beleidsonderzoek Klimaat

**Contactpersoon**

H. Schurer

E. Rutten

*Adviseurs*

secretariaat-fet@rvo.nl

Datum 9 december 2022

Betreft Formule E-Team advies t.a.v. IBO Klimaat

Geacht IBO secretariaat,

Momenteel worden voor het mobiliteitsdeel van het IBO-klimaat traject de eerste maatregelen uit een groslijst verder uitgewerkt in fiches. Het accent ligt hierbij op normerings- en beprijzingsmaatregelen. Het Formule E-Team (FET) vraagt uw aandacht voor een meer evenwichtige aanpak met ruimte voor (aanvullende) stimulerende maatregelen in dit verdere IBO-klimaat traject.

Op verzoek van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat werkt het FET toe naar een integraal advies omtrent een pakket van maatregelen voor de stimulering van elektrische personenauto's tussen 2025 tot 2030. We kijken hierbij naar de hoogst mogelijke ingroei van elektrische personenauto's en CO<sub>2</sub>-reductie met natuurlijk oog voor de kosten. Hierbij gaan we er van uit dat er een Betalen Naar Gebruik (BNG) systematiek is ingevoerd in 2030, zoals opgenomen in de IBO-klimaat groslijst.

**Huidige IBO-klimaat route**

In de huidige groslijst in het IBO is vooralsnog gekozen voor alleen normerende en beprijzende maatregelen. Het FET constateert dat met het inperken van fiscale prikkels de ingroei van elektrische auto's in de zakelijke markt kan stagneren daar waar juist nu verdere groei nodig is. Uit doorrekeningen van Revnext (zie bijlage, scenario IBO referentie) blijkt de huidige IBO route met het inzetten van slechts normerende en/of beprijzende maatregelen te resulteren in een minder hoge ingroei en een veel lagere CO<sub>2</sub>-reductie ten opzichte van een combinatie van normerende én stimulerende maatregelen. Mede door deze eenzijdige keuze dreigt de transitie naar zero-emissie mobiliteit en daarmee de realisatie van de doelen voor reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstof en fijnstof juist vertraagd te worden. Tevens zorgt het ervoor dat het kabinetsdoel van 100% zero-emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030 nog verder uit het zicht raakt. Bovendien heeft de Tweede Kamer meermaals gevraagd om een uitwerking van beleid na 2025 op weg naar de ambitie van 100% zero-emissie nieuwverkoop in

2030. Hierop heeft de Staatsecretaris toegezegd dit uit te werken waarbij ook gekeken zou worden naar stimulerende maatregelen<sup>1,2</sup>.

Om dit na te komen dienen ook stimulerende maatregelen te worden meegenomen in het IBO-klimaat. Daarnaast blijkt dat bij de IBO-normerende route de privé rijder minder kans krijgt om ook elektrisch te gaan rijden. Scenario 3, met normering én stimulering, zorgt voor een ingroei van elektrische personenauto's bij zowel de zakelijke als de privérijder. Waar de IBO-normerende route alleen de zakelijke rijder versneld in de elektrische auto krijgt. Hierbij opgemerkt dat voor normering mogelijk uitwijkgedrag en de effecten daarvan op dit moment nog verder onderzocht worden. Bovendien is nog onzeker of normering juridisch mogelijk is waardoor er het risico is van een vertraagde ingroei. Ook moet de beschikbaarheid van elektrische voertuigen in alle segmenten onderzocht worden.

**Datum**  
9 december 2022

### **FET advies**

Daarom pleiten de leden van het FET om vooral ook stimulerende maatregelen op te nemen naast beprijzende en normerende maatregelen, om zoveel mogelijk bij te dragen aan het behalen van de CO2-en kabinetsdoelen en de markt gericht te prikkelen. Een hogere ingroei creëert bovendien tijdig een betaalbare tweedehandsmarkt. Het FET adviseert daarbij de volgende punten:

- 1) Wij willen er graag op wijzen dat het belangrijk is en blijft om te blijven koersen op de klimaatkoers ambitie, en tevens kabinetsstreven in het coalitieakkoord; namelijk de 100% zero-emissie nieuwverkoop in 2030. Dit is de beste weg naar CO2-reductie voor de lange termijn. Deze focus ontbreekt nu in de opdracht en wij zien dit als een omissie.
- 2) Om dit klimaatdoel te bereiken is een combinatie nodig van stimulerende, beprijzende en normerende maatregelen. Het is onmogelijk om de doelen te halen met alleen normerende en beprijzende maatregelen. Berekeningen van Revnext laten zien dat het huidige IBO-voorstel van alleen normeren leidt tot een cumulatieve CO2-reductie van 5,7 Mton in 2030 (zie bijlage). Terwijl een combinatie van normeren en stimulerende maatregelen leidt tot bijna een derde meer reductie, namelijk maar liefst 7,5 Mton in 2030. Waarbij de helft van de kosten zit in lagere belastingopbrengsten uit BPM en accijns (grondslagerosie), één vijfde deel van de kosten zitten in een gewichtscorrectie in de MRB ("het nieuwe normaal") en slechts iets meer dan een kwart van de kosten directe stimuleringskosten betreffen (bijtellingskorting en subsidie voor particulieren). Bovendien blijkt uit doorrekeningen van Revnext dat de nationale kosten – de kosten voor de Nederlandse samenleving als geheel – van het stimuleringsbeleid van EV al binnen enkele jaren als negatief worden geraamd. Wat betekent dat er niet langer sprake is van nationale kosten, maar van nationale baten.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> [Commissiedebat Duurzaam vervoer | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

<sup>2</sup> [Voortgang Duurzaam Vervoer | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

<sup>3</sup> [Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

- 3) Houd rekening met de stikstof uitstootreductie die behaald wordt. Berekeningen laten zien dat als naast beprijzende en normerende maatregelen ook stimulerende maatregelen worden doorgevoerd de uitstoot van stikstof met 6,5 kiloton wordt gereduceerd in 2030.
- 4) Wij adviseren concreet om scenario 3 en 2 (zie bijlage) met stimulerende (al dan niet in combinatie met normerende) maatregelen op te nemen en uit te werken in het IBO traject. Zo zal een 7,5 Mton reductie en een ingroei van 86% nieuwverkoop in 2030 behaald kunnen worden (t.o.v. 60% in KEV22).
- 5) Het is de uitgesproken ambitie van de sector om op het gebied van duurzaamheid de klimaatdoelstellingen op een realistische manier te bereiken. Wel willen wij erop wijzen dat de noodzakelijke en gewenste vergroening van mobiliteit hand in hand gaat met derving van inkomsten voor de overheid. Deze derving mag er niet toe leiden dat de compensatie hiervan wederom in het autodomein dient te worden gezocht.
- 6) Wij adviseren dat de scenario's na 2025 zoveel als mogelijk aansluiten bij de nog te kiezen variant voor de Betalen Naar Gebruik (BNG) systematiek. Er moet een logische overgang komen tussen het oude systeem aan autobelastingen en het nieuwe systeem dat uiterlijk op 1-1-2030 moet starten.
- 7) Tot slot, een essentiële randvoorwaarde voor de ingroei van elektrische personenauto's is voldoende (slimme) laadinfrastructuur. Het FET vindt dan ook dat er maatregelen moeten komen om tijdig de impact van de extra benodigde laadinfrastructuur op het elektriciteitsnetwerk te mitigeren (bijvoorbeeld door slim laden).

**Datum**  
9 december 2022

De bijgevoegde Revnext scenario's zijn voor het FET aanleiding om deze brief te schrijven omdat ze onze hoofdlijnen goed weergeven. Wij bevinden ons momenteel nog wel in een proces tot verdere verfijning en besluitvorming, waarbij onder andere de werknemersgrens voor normering op 0, 50 en 100 verder worden onderzocht. Dit is onder andere afhankelijk van het nog lopende onderzoek naar de uitwijk mogelijkheden en gedrag en het onderzoek naar de beschikbaarheid van elektrische auto's in de komende jaren. Het betreft hier dan ook nadrukkelijk niet het complete inhoudelijke eindadvies van het FET als het gaat om de exacte vormgeving van de maatregelen.

Het FET roept u op invulling te geven aan de FET aanbevelingen en stimulerende maatregelen op te nemen in de fiches van het IBO-klimaat traject voor mobiliteit. Zo blijven we op koers voor het behalen van de ambities en doelen uit het klimaatakkoord en coalitieakkoord.

Met vriendelijke groet,

Namens het Formule E-Team,



Nancy Kabalt  
Voorzitter FET