

Autobelastingplan 2022 - 2030

Haalbaar en betaalbaar naar autoverkeer zonder uitstoot





Wat is er aan de hand?

Nederland staat voor de opgave om mobiliteit fors te verduurzamen. De recent vastgestelde EU Green Deal scherpt die opgave verder aan en vereist dat in 2030 55 procent minder CO₂-uitstoot wordt gerealiseerd ten opzichte van 1990. Het wegverkeer moet daar ook aan bijdragen, maar het huidige beleid voor vergroenen van het wegverkeer en de afspraken uit het Klimaatakkoord zijn volstrekt onvoldoende om deze doelstelling voor 2030 te halen. Het huidige systeem van autobelastingen voor personen- en bestelauto's werkt averechts en schiet steeds meer tekort, waardoor het Nederlandse wagenpark tot het oudste van westelijk Europa behoort.

Wat moet er gebeuren?

Om CO₂-emissies structureel naar beneden te brengen en het gat met de klimaatdoelstellingen te verkleinen, is nieuw beleid nodig. Autofiscaliteit speelt daarin een hoofdrol. Het huidige systeem dient zo spoedig mogelijk te worden vervangen door Betalen naar Gebruik (BnG). De coalitie van ANWB, BOVAG, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en VNA steunt een variant waarin het tarief per kilometer wordt gebaseerd op de CO₂-emissie van het voertuig. Daarmee kan direct worden gestuurd op vergroening van mobiliteitskeuzes en dat levert structureel 3 megaton CO₂-reductie op. Door feitelijk gebruik te belasten in plaats van aanschaf (bpm) en bezit (mrb) wordt bewust gebruik gestimuleerd. Het invoeren van BnG moet nú in een wet worden verankerd, zodat de voorbereidingen gestart kunnen worden, immers het invoeren kost minimaal 8,5 jaar. BnG speelt daardoor geen rol richting 2030, maar is voor de periode daarna cruciaal.

De coalitie presenteert voor de periode tot 2030 een samenhangend, tot in detail uitgewerkt en doorgerekend pakket aan maatregelen langs onderstaande hoofdlijnen:

- 1A. Zo snel mogelijk Betalen naar Gebruik (BnG) invoeren met een tarief gebaseerd op CO₂-emissie; de invoering daarvan nu in een kaderwet vastleggen.
- 1B. Verdere gedragsbeïnvloeding: prikkels inbouwen in het huidige fiscale systeem om bewuste keuzes te maken in aankoop en reisbewegingen.
2. Snelle instroom van nulemissie-voertuigen om fossiele kilometers structureel te vervangen door emissievrije kilometers.
3. Gericht inzetten van verantwoorde biobrandstoffen en synthetische brandstoffen daar waar nul emissie nog niet mogelijk is

De coalitie bereikt met zijn pakket maatregelen een grotere CO₂-reductie dan de voorstellen van de studiegroep Van Geest ("Bestemming Parijs") en tegen een kwart minder kosten. Deze studiegroep maakte in opdracht van het kabinet een voorstel om de verhoogde klimaatdoelen te halen. Dit voorstel ligt al op de formatietafel. De coalitie legt daar nu dus een effectiever, goedkoper en minder marktverstoring plan naast, waarbij in 2030 het aandeel EV in het wagenpark is toegenomen tot 16,8 procent en het aandeel van EV in de totale voertuigkilometers naar 24 procent stijgt. Het plan behaalt een hogere cumulatieve CO₂-reductie van 5,6 Mton (+0,2 Mton ofwel 103 procent van het effect van Van Geest) tegen 75 procent van de kosten van Van Geest (€7,8 mld. versus €10,4 mld. cumulatief). Door de snellere instroom van nulemissie-voertuigen wordt bovendien een bijdrage geleverd aan de uitstootverlaging van stikstofoxide.

Het plan

Uit doorrekening blijkt dat BnG een besparing van 3 Mton CO₂ kan opleveren, die echter pas op zijn vroegst 8,5 jaar van nu verdisconteerd kan worden (maatregel 1A). Maar ook op korte termijn kan al gedragsbeïnvloeding plaatsvinden (maatregel 1B), door stimulering van bijvoorbeeld thuiswerken en multimodaal reizen. Niet-noodzakelijke, niet-gereisde kilometers zijn laaghangend fruit ter waarde van 2,4 tot 2,7 Mton CO₂--reductie.

Een doorslaggevende factor in het behalen van het tussendoel in 2030 is de ingroei van nulemissie-voertuigen in het wagenpark (maatregel 2). Zonder aanvullend stimuleringsbeleid bedraagt in 2030 het aandeel nulemissie-voertuigen in de nieuwverkopen slechts 34%. Dat is te weinig, gelet op de levensduur van auto's en de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050.

Het coalitieplan betaamt uit twee delen. Ten eerste een uitgewerkt en gedekt stimuleringsplan tot en met 2026 met als resultaat een significant snellere en grotere ingroei van zero-emissie (bestel)auto's.

De eerste periode is goed te voorspellen door de coalitiepartners en het plan voor deze periode bevat nauwkeurig vormgegeven maatregelen met een daar bijbehorende volledige dekking. Het pakket tot en met 2026 beoogt de instroom van nulemissie-voertuigen en auto's met lage emissie te vergroten, en wel zodanig dat die auto's - in hun tweede leven - ook gewild zijn bij consumenten op de tweedehandsmarkt. Ondernemers worden gestimuleerd om bestelauto's met brandstofmotor te verruilen voor bestelauto's met batterij.

Het tweede deel van het plan is een richtinggevend stimuleringspakket voor de periode 2027-2030, dat logisch aansluit op het pakket voor 2022 t/m 2026, dat de beoogde hoge CO₂-uitstootreductie haalt, maar dat minder ver gaat in het nauwkeurig uitwerken van de dekking van de voorstellen. Voor die dekking is een palet aan mogelijkheden geformuleerd, zonder dat daarin al keuzes zijn gemaakt. Mogelijk zijn lang niet alle dekkingsmaatregelen noodzakelijk, als het hard gaat met de ingroei van de EV. Mede op basis van een voorgestelde evaluatie in 2024 kan de politiek met fase 2 van het stimuleringspakket in de hand exact besluiten wat te doen na 2026.

Laadinfra, stadslogistiek en hernieuwbare brandstoffen

Alleen fiscale stimulering van nieuwe en tweedehands nulemissie-voertuigen is overigens onvoldoende om de ingroei van nulemissie-voertuigen te versnellen: flankerend beleid is essentieel, met name op het gebied van plaatsing en toegang tot laad- en tankinfrastructuur en inrichting van emissievrije stadslogistiek. De inzet van hernieuwbare brandstoffen (maatregel 3) kan verder een belangrijke bijdrage leveren aan het behalen van de tussendoelstelling van 2030. Immers: zelfs bij een versnelde transitie naar emissieloos wegverkeer rijdt in 2-30 70-80% van de voertuigen nog op fossiele brandstoffen. Bijmengen van hernieuwbare en synthetische brandstoffen gebeurt al en zou versneld kunnen worden door aanpassing van de brandstofaccijnzen naar rato van het aandeel hernieuwbare brandstof in het mengsel.

Autobelastingplan 2022 - 2030

Haalbaar en betaalbaar naar autoverkeer zonder uitstoot

Een brede maatschappelijke coalitie (ANWB, BOVAG, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en VNA) presenteert woensdag 12 mei 2021 een plan voor behalen van de klimaatdoelen via hervorming van de autobelastingen. De coalitie biedt dit plan aan, zodat het kan worden betrokken bij de ontwikkeling van het regeerakkoord 2021-2025.

ANWB, Marga de Jager

4,8 miljoen consumenten (‘mobilisten’) op de weg in Nederland

BOVAG, Han ten Broeke

9.000 mobiliteitsbedrijven (auto, truck, fiets et cetera), 80.000 medewerkers

Natuur & Milieu, Marjolein Demmers

Staat voor klimaatneutrale samenleving in 2050 en herstel van biodiversiteit

RAI Vereniging, Steven van Eijck

Ruim 700 leveranciers en fabrikanten van onder meer tweewielers, personenauto’s, bedrijfswagens, carrosserieën en getrokken materieel

VNA, Renate Hemerik

50 leasemaatschappijen, goed voor bijna 1 miljoen personen- en bestelauto’s, waaronder 190.000 private-leaseauto’s

Inleiding

Wat kunnen wij bijdragen aan de klimaatdoelen?

Wij willen bijdragen aan de aangescherpte klimaatdoelen voor 2030 en aan het einddoel om in 2050 klimaatneutraal te zijn, door hervorming van de autobelastingen in Nederland. Dat moet resulteren in een eenvoudig, stabiel en voorspelbaar belastingstelsel. ANWB, Natuur & Milieu, RAI Vereniging, BOVAG en VNA nemen hun maatschappelijke verantwoordelijkheid en presenteren een plan dat zowel ambitieus is, als betaalbaar is en duidelijkheid geeft aan consumenten, ondernemers en branche. Een hoofdrol in dit plan van deze maatschappelijke coalitie is weggelegd voor een systeem van Betalen naar Gebruik (BnG), dat zo snel

mogelijk ingevoerd moet worden.

Dit plan is er op gericht om de aangescherpte klimaatdoelen van de Europese Green Deal in 2030 te halen, terwijl mobiliteit voor iedere Nederlander betaalbaar en bereikbaar blijft en de inkomsten die autobelastingen genereren op een acceptabel niveau blijven. Anders gezegd: met een stabiel en voorspelbaar fiscaal beleid gaan we haalbaar en betaalbaar op weg naar personenauto- en bestelauto-verkeer zonder uitstoot. Ook draagt het plan bij aan stikstofreductie door de inzet op nul-emissie auto’s.

Waarom nu dit plan?

Nederland zit, net als andere Europese landen, in een transitie naar broodnodige verduurzaming van de mobiliteit. Daarin wordt gezocht naar een nieuw evenwicht tussen klimaat, bereikbaarheid, economie, leefomgeving en betaalbaarheid. Sinds het nationale Klimaatakkoord uit 2019, dat alle vijf partijen hebben ondertekend, zijn de opgaven groter geworden. De Europese doelstellingen voor 2030 en 2050 zijn recent fors opgeschroefd. Door met elkaar, markt en politiek, de handen ineen te slaan kunnen wij die nieuwe doelen halen. Met het onderliggende plan kiezen de partijen er bewust voor bij die aangescherpte doelen aan te sluiten.

Autobelastingen spelen een sleutelrol in de vergroening, maar het huidige fiscale stelsel werkt averechts en schiet steeds meer tekort. Het gevolg is jobbeleid voor de automobilist en een wagenpark dat tot de oudste en meest vervuilende van westelijk Europa behoort. Met het bestaande beleid gaan we de klimaatdoelen niet halen en evenmin ontstaat een duurzame en goed werkende automarkt, terwijl die laatste nota bene aan het halen van klimaatdoelen bijdraagt. En dus moet het roer om. Een systeem voor Betalen naar Gebruik op basis van emissie is daarbij de kern van de oplossing. En ook andere gedragsmaatregelen, alternatieve brandstoffen en een versnelling van de laadinfrastructuur vervullen een belangrijke rol in het terugbrengen van de CO2-uitstoot van de Nederlandse mobiliteitssector. De opgave waarvoor we staan is groot: alleen al door de meest recente Europese aanscherpingen van de klimaatdoelen moet er door de sector 5 à 6 megaton extra worden bespaard; de afgelopen jaren kwam er door de groei van het wegverkeer juist 3 megaton bij.

Helaas kan een systeem van Betalen naar Gebruik, waarbij iedereen eerlijk en transparant aan die opgave bijdraagt, niet binnen vijf jaar worden ingevoerd. Het is dus nodig dat er ook opnieuw naar

de autobelastingmaatregelen. Uit het Klimaatakkoord en uit het huidige belastingplan. Hier heeft de Studiegroep Van Geest (“Bestemming Parijs”) een eerste advies over gegeven dat wordt meegenomen bij de regeringsformatie 2021. Wij hebben dit rapport als vertrekpunt genomen voor ons plan en komen tot de conclusie dat meer CO2 kan worden bespaard, maar tegen een kwart lagere kosten. En ons plan kan op een breed maatschappelijk draagvlak rekenen.

Wat is er aan de hand?

De klimaatdoelstellingen

In het kader van de Europese Green Deal moet heel Europa in 2030 als tussendoel de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55 procent verminderd zijn ten opzichte van 1990. Voorheen was dat 49 procent. Uit een indicatieve verkennende studie van de Studiegroep Klimaatopgave Green Deal onder leiding van Laura van Geest¹ blijkt dat de sector mobiliteit in Nederland door de extra opdracht uit de Green Deal waarschijnlijk 5 à 6 megaton extra CO2-reductie moet bewerkstelligen. Of Nederland daar uiteindelijk voor kiest is een politieke keuze. Als maatschappelijke organisaties kiezen wij bewust voor een plan dat aansluit bij deze hoge ambitie. Gezamenlijk willen wij ons maximaal inzetten om duurzame mobiliteit in Nederland te realiseren.

De klimaatdoelstelling voor mobiliteit ligt dus hoger dan eerder vastgesteld in het Nederlandse Klimaatakkoord. Daar komt bovenop dat Betalen naar Gebruik - dat een belangrijke rol moet vervullen in het terugbrengen van de CO2-uitstoot van de Nederlandse mobiliteitssector - langer op zich laat wachten dan in dat Klimaatakkoord was

voorzien. Van een naadloze aansluiting tussen het stimuleringspakket voor nulmissie-voertuigen uit het Klimaatakkoord (2020 t/m 2025) en BnG is op dit moment geen sprake, er valt namelijk een beleids gat tussen 2025 en 2030. Uit een uitgebreide achtergrondstudie van KPMG² blijkt dat met het huidige en voorziene fiscale maatregelenpakket van de overheid de doelstellingen voor 2030 niet gehaald zullen worden. Daarom is nu een plan voor de periode 2022 t/m 2030 nodig.

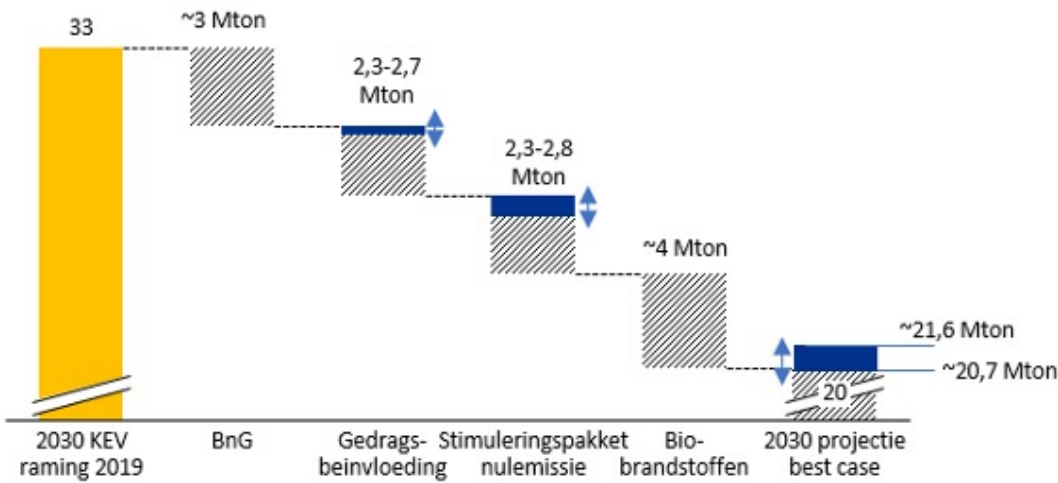
Wij bieden dit plan aan, zodat het kan worden betrokken bij de ontwikkeling van het regeerakkoord 2021-2025. De opgave waar we sinds de aanscherping van de reductiedoelen voor staan is dusdanig groot dat we er met het sturen op nulmissie-voertuigen alleen niet meer komen. Onderstaande weergave vanuit de KPMG-achtergrondstudie laat zien dat de opgave feitelijk een drieluik is. De achtergrondstudie is separaat te downloaden op www.toekomstautobelastingen.nl.

Probleemanalyse

Om de doelstellingen voor 2030 te halen er zijn drie belangrijke gebieden waar een significante emissiereductie kan worden behaald (zie ook Figuur 1).

- 1. Een snellere overgang naar emissieloos wegverkeer van personen en goederen;
- 2. Het beïnvloeden van mobiliteit(-sgedrag), waardoor het aantal (fossiele) kilometers wordt teruggebracht.
- 3. De inzet van hernieuwbare brandstoffen voor voertuigen waar volledig emissieloos rijden (nog) niet mogelijk is: een bruikbaar alternatief in de transitieperiode naar nulmissie-mobiliteit.

Mogelijke effecten van plan autofiscaliteit 2030 (Mton)



Figuur 1: mogelijke effecten plan autofiscaliteit op hoofdlijnen in 2030

* Een megaton is 1 miljoen ton. En 1 ton CO2-uitstoot staat gelijk aan 8 maanden elektriciteitsverbruik (grijs) door een gemiddeld huishouden in Nederland.

1 Studiegroeprapport-Van Geest, zie Bestemming Parijs: Wegwijzer voor klimaatkeuzes 2030, 2050 | Rapport | Rijksoverheid.nl
2 Achtergrondstudie uitgevoerd door KPMG in het kader van opstellen plan autofiscaliteit, 2021

Geen toekomst voor huidig autofiscaal systeem

Om de CO₂-uitstoot door het wegverkeer te verminderen, kijkt de politiek nadrukkelijk naar de autobelastingen. De maatschappelijke coalitie ziet echter grote tekortkomingen in het huidige belastingstelsel, die nog meer op de voorgrond zullen treden als dit instrumentarium wordt gebruikt voor het behalen van de zeer ambitieuze klimaatdoelen van de Europese en Nederlandse overheden.

Het systeem van autofiscaliteit is de afgelopen decennia steeds aangepast en veranderd en van uitzonderingen voorzien. Daardoor is een onoverzichtelijke lappendeken ontstaan. Dat maakt de Nederlandse automarkt ondoorzichtig en instabiel, wat het vertrouwen van de consument in de markt ondermijnt.

Het veroorzaakt stop & go-effecten: consumenten en zakelijke klanten worden steeds terughoudender en er treden soms onnatuurlijke pieken op. Die brengen de voor klimaatwinst noodzakelijke snelle instroom van zowel nieuwe als gebruikte nulemissie-voertuigen in gevaar.

Het huidige systeem zet in op fiscale instrumenten die hoofdzakelijk op CO₂-uitstoot gebaseerd zijn. Dat zorgt ervoor dat twee overheidsdoelstellingen steeds meer op gespannen voet staan met elkaar: enerzijds de inspanningen om de uitstoot van wegverkeer omlaag te brengen om daarmee de klimaatdoelstellingen te halen en anderzijds het op acceptabel peil houden van de overheidsinkomsten. Anders gezegd: succesvol beleid om de gemiddelde CO₂-uitstoot van het wagenpark te reduceren, leidt tot aanzienlijke daling van overheidsinkomsten. Dat alleen al zal voor de overheid een reden zijn om in te grijpen.

Hoofdlijnen plan autofiscaliteit

Om CO₂-emissies structureel naar beneden te brengen en het gat met de klimaatdoelstellingen te verkleinen is nieuw beleid nodig:

- 1A. Zo snel mogelijk Betalen naar Gebruik (BnG) invoeren - en invoering daarvan nu in een kaderwet vastleggen, omdat BnG het beste instrument is om gewenst gedrag te stimuleren.
- 1B. Tot die tijd: andere gedragsbeïnvloeding. Prikkels inbouwen in het bestaande fiscale systeem om reizigers bewuste keuzes te maken in reisbewegingen. Niet-noodzakelijke, niet-gereisde kilometers maar ook fietskilometers zijn laaghangend fruit om de CO₂-uitstoot snel te verminderen en te helpen Nederland bereikbaar te houden.
2. Snelle instroom van nulemissie-voertuigen; om fossiele kilometers structureel te vervangen door emissievrije kilometers.

3. Gericht inzetten van verantwoorde biobrandstoffen en synthetische brandstoffen daar waar zero emissie nog niet mogelijk is.

1A. Zo snel mogelijk Betalen naar Gebruik (BnG) invoeren

Om mobiliteitskeuzes beter te kunnen beïnvloeden is het nodig om het stelsel van autobelastingen grondig te herzien. In de plaats van de huidige wirwar aan veelal vaste belastingen en subsidies moet er een eenvoudig, transparant, voorspelbaar, eerlijk en duurzaam systeem komen, dat de doelstellingen op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit ondersteunt. BnG zorgt ervoor dat direct wordt gestuurd op vergroening van de mobiliteitskeuzes die de markt - particulier en zakelijk - maakt. Niet alleen door het uitstoten van meer CO₂ zwaarder te belasten, maar ook door mobilisten bewuster te maken door feitelijk gebruik te belasten, in plaats van bezit (mrb) en aanschaf (bpm) en levert ruim 3 megaton CO₂ reductie per jaar op .

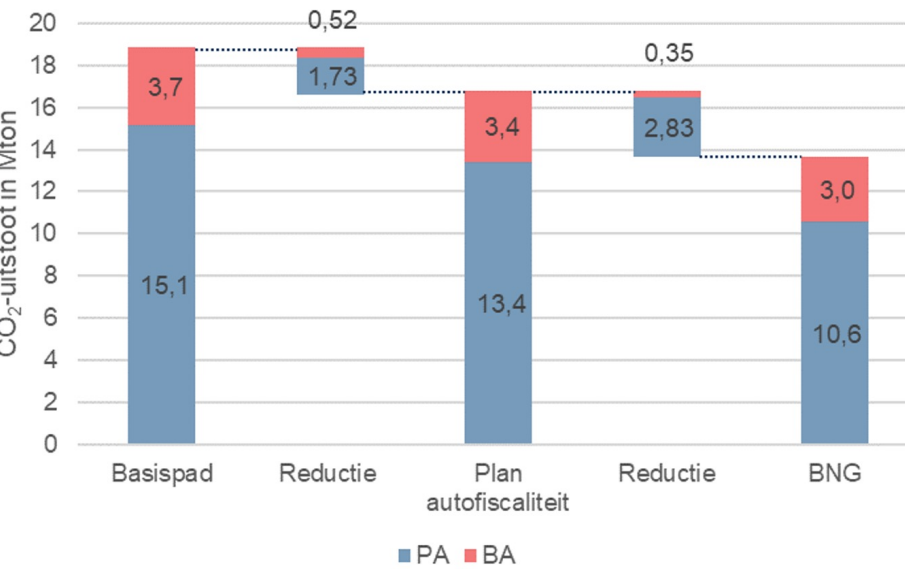
Het invoeren van BnG is echter geen sinecure. Het proces gaat verder dan het invoeren van een technische oplossing om kilometerregistratie mogelijk te maken: het betreft een fiscale stelselwijziging die gevolgen heeft voor het gehele wagenpark, voor de werkwijze van de Belastingdienst en voor allerlei aspecten van overheidsfinanciën en beleid. Uit onderzoek van onder meer KPMG in opdracht van het ministerie van Financiën blijkt dat het traject van het initiëren van wetgeving tot het ingroeien van de laatste auto ten minste 8,5 jaar in beslag neemt, maar waarschijnlijker circa elf jaar kost. Aandachtspunten vanuit deze brede maatschappelijke coalitie om het politieke besluitvormingsproces inzake BnG te bespoedigen:

- Leg invoering van BnG zo spoedig mogelijk vast in een kaderwet.
- Kies in BnG voor een tarief per kilometer gebaseerd op de emissie van het voertuig.
- Ontwerp een toekomstbestendig systeem:
 - houd rekening met voortschrijdend inzicht in de techniek (o.a. rondom connectiviteit voertuigen);
 - houd bij het ontwerp rekening met een eventuele doorontwikkeling met dynamische beprijzing.
- Voorkom sterke schokeffecten in de markt door de overgang naar BnG, onder meer door een geleidelijke overgang en een lastenneutrale invoering voor de consument.
- Financier de invoeringskosten vanuit een centraal mobiliteitsfonds.



Besparingspotentieel van BnG is 3 megaton CO2
Volgens een doorrekening van onderzoeksbureau Revnext daalt de CO2-uitstoot door invoering van BnG ten opzichte van het plan autofiscaliteit met 3,0 Mton extra tot 13,7 Mton, een reductie van circa 19 procent. In de onderstaande figuur 2 is de CO2-

reductie van Betalen naar Gebruik weergegeven, waarbij is aangenomen dat het structurele effect in 2030 direct is bereikt. Zie voor de uitgebreide doorrekening de Doorrekening plan autofiscaliteit op www.toekomstautobelastingen.nl

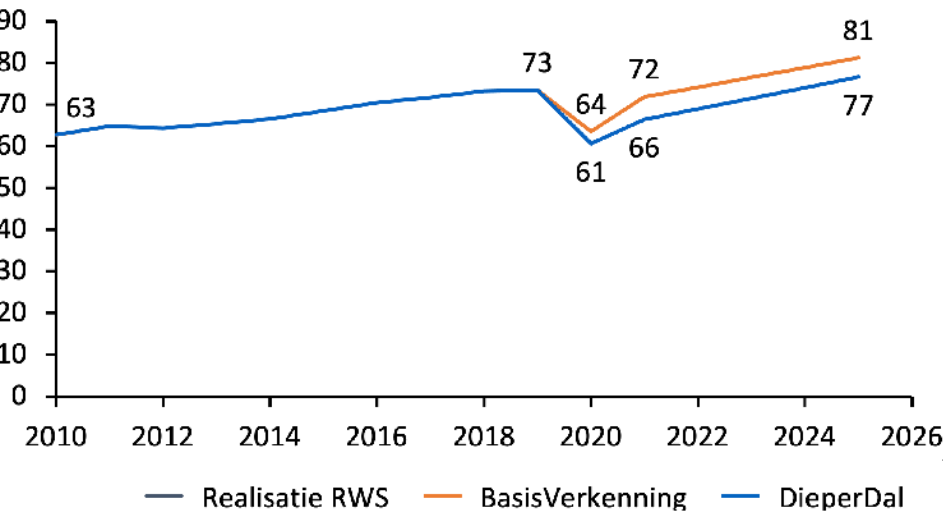


Figuur 2: Onderling verschil CO2-uitstoot in Mton, basispad (= geen extra beleid), plan autofiscaliteit en BnG in 2030. PA = personenauto. BA = bestelauto.

1B. Gedragsbeïnvloeding kan ook al op korte termijn worden gerealiseerd

Aantal verreden kilometers neemt niet structureel af. Het verkeersvolume is de afgelopen 10 jaar toegenomen van 63 miljard voertuigkilometers in 2010 naar 73 miljard kilometers in 2019. In 2020

daalde het verkeersvolume sterk, maar na deze tijdelijke COVID-dip zal het verkeersvolume naar verwachting weer toenemen (zie figuur 3) zodat extra maatregelen nodig zijn om de CO2-uitstoot van de mobiliteit te beperken tot het gewenste niveau.



Figuur 3: Ontwikkeling van het verkeersvolume Bron: Kennisinstituut Mobiliteit: Kerncijfers Mobiliteit 2020.

Beleidsopties gedragsbeïnvloeding voor de komende jaren

Met het oog op de bereikbaarheid en de klimaatdoelen van 2030 kan Nederland het zich niet permitteren om tot aan de invoering van Betalen naar Gebruik géén beleid te ontwikkelen om het reisgedrag te beïnvloeden. En dat hoeft ook niet, want

er zijn in de tussentijd verschillende beleidsopties beschikbaar. Die staan uitgewerkt in Bijlage 2: Beleidsopties gedragsbeïnvloeding komende jaren.

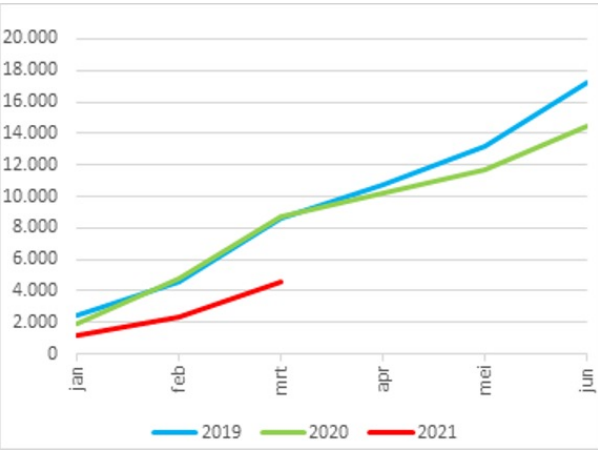
Hieronder in de tabel opgesomd de belangrijkste mogelijkheden en wat ze opleveren:

Gedragsbeïnvloeding		
Beleidsgebied	Mogelijke initiatieven	Eerste inschatting potentiële CO ₂ -emissiereductie
Thuis en online werken	Bewuste afspraken maken over thuis en online werken	1 Mton
Multimodaal reizen	Financiële prikkels om multimodaal te reizen Wegnemen van praktische barrières om multimodaal te kunnen reizen	0,2 – 0,5 Mton
Tweewielers	Lease (e)fietsen en (e)scooters van de zaak Investerings in fietsinfrastructuur	0,2 Mton
Nul/laagemissie-voertuigen in wagenparken	Afspraken binnen en buiten Coalitie Anders Reizen uitbouwen Normering werkgebonden personenmobiliteit implementeren (conform Klimaatakkoord)	1 Mton
TOTAAL		2,4 – 2,7 Mton

2. Snellere instroom nulemissie-auto's Inzetten op een volwassen EV-markt

De ontwikkeling en acceptatie van nulemissie-voertuigen is de afgelopen jaren in een stroomversnelling gekomen. Autofabrikanten zetten vol in op het elektrificeren van het modellenaanbod, zowel batterij elektrisch als waterstof voertuigen. Ook zien we steeds meer laadpunten verschijnen. Maar de totale kosten (TCO) van elektrische voertuigen (EV's) in A-, B- en C-segmenten** zijn nog minder aantrekkelijk en de gebruikte markt is nog zeer klein: in 2020 wisselden ruim 31 duizend gebruikte EV's van eigenaar op een totaal van 2,3 miljoen overschrijvingen. De vraag naar nieuwe EV's is momenteel alweer aan het inzakken door de sterk oplopende bijtellingstarieven voor EV's en de zeer beperkt beschikbare subsidie voor particuliere rijders. Daarnaast is het aanbod in de kleinere en in Nederland populaire A-, B- en C-segmenten nog beperkt en relatief duur in vergelijking met auto's op fossiele brandstoffen. Aan de positieve kant: de aanschafprijs van een nulemissie-personenauto zal naar verwachting in de komende jaren steeds

verder dalen. En door de hogere energie-efficiency van batterij-elektrische voertuigen en de lagere belastingdruk is een nulemissie-voertuig in een aantal hogere segmenten (D en E) al voordeliger in gebruik.



Figuur 4: nieuwverkopen nulemissie personenauto's 2019 - 2021. Bron: RDC Automotive dashboard

**
A-segment | submini's
B-segment | kleine auto's
C-segment | kleine middenklasse



Niettemin: zonder aanvullend stimuleringsbeleid na 2025 (en dat is niet voorzien) bedraagt in 2030 het aandeel nulemissie-auto's in de nieuwverkopen slechts 34%. Gelet op de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050 – en gegeven het feit dat de gemiddelde levensduur van een auto circa 20 jaar is en de gemiddelde leeftijd van het Nederlandse wagenpark nog steeds oploopt – is het dus van belang dat vóór 2030 al zo veel mogelijk nulemissie-auto's worden verkocht. Op dit moment is een elektrische auto nog niet voor iedereen betaalbaar en zijn waterstofauto's nog nauwelijks beschikbaar. Het is daarom van belang om snel een gezonde tweedehandsmarkt te creëren, zodat een elektrische auto voor een veel grotere doelgroep binnen bereik komt. Een gezonde tweedehands automarkt is essentieel voor het versnellen van EV-acceptatie en dus voor het behalen van de klimaatdoelen.

Nu worden veel ex-lease auto's geëxporteerd, omdat er onvoldoende vraag naar is op de tweedehandsmarkt bij particulieren. Vraag en aanbod sluiten nu onvoldoende op elkaar aan. Om zo snel mogelijk voldoende aanbod en beschikbaarheid van tweedehands EV's te realiseren, dient de komende jaren vol ingezet te worden op verkoop van nieuwe EV's voor zowel de zakelijke markt, als de particuliere markt. Hiermee jagen we de instroom van EV's op de tweedehandsmarkt aan. Belangrijk is daarbij dat deze auto's na enkele jaren, 'in hun tweede leven', aantrekkelijk zijn voor de Nederlandse particuliere koper en dus in veel mindere mate geëxporteerd hoeven te worden.

Kern van het coalitieplan: een grote opgave in twee stappen

De vijf organisaties kiezen ervoor om voor de periode 2022-2030 in twee delen op te splitsen. Er is gekozen voor doorgerekend pakket t/m 2026 en een richtinggevend pakket van 2027 t/m 2030.

- Een stimuleringspakket voor de voorspelbaardere periode 2022 t/m 2026 (de periode van het komende regeerakkoord met één extra jaar) waarin maatregelen en de dekking volledig zijn uitgewerkt. Hiermee wordt de komende kabinetsperiode een integraal en onlosmakelijk pakket voorgelegd dat de beste resultaten oplevert en op brede steun kan rekenen.
- Een richtinggevend stimuleringspakket voor de onzekerdere periode 2027 t/m 2030 dat minimaal leidt tot het behalen van de klimaatdoelen, maar waarvoor de dekking nog niet is vastgelegd, zodat flexibiliteit is ingebouwd om de resultaten van de evaluatie in 2024 en van nieuwe politieke verhoudingen tegen die tijd te kunnen verdisconteren. Hier wordt derhalve volstaan met een groslijst van dekkingsopties. Hierna worden beide pakketten afzonderlijk besproken.

Stimuleringspakket 2022 t/m 2026 - een paar stappen extra

Voor de komende kabinetsperiode is een aanvullend fiscaal pakket nodig, bovenop de maatregelen in het Klimaatakkoord, om de transitie naar nulemissie verder te versnellen en ook voor het jaar 2026 al vast te leggen. Door eerder meer nulemissie-auto's op de weg te hebben, kunnen de klimaatdoelstellingen beter en goedkoper worden gehaald. De versnelling zorgt er ook voor dat we tijdig een aanbod creëren van (gebruikte) nulemissie-auto's die ook aantrekkelijk zijn voor de particulier. Hiertoe stelt de maatschappelijke coalitie het volgende voor:

- Aanschafsubsidie voor particulieren voor elektrische voertuigen anders opzetten, door aanscherping van de bovengrens aanschafbedrag (cap), lager subsidiebedrag per auto en geen maximum subsidiepot per jaar. Inschatting totaal budget op basis van realistische inschatting ingroei EV's.
- Meer progressieve vormgeving van de bpm-tarieven om de CO2-sturing bij de aanschaf van een nieuw niet-volledig elektrisch voertuig te versterken en meer rekening te houden met het beperkte handelingsperspectief in de (bij particulieren populaire) A- en B-segmenten.
- Bijtellingskorting op nulemissie-voertuigen tot 40.000 euro. Door deze 'cap' worden meer auto's aangeschaft die hun weg vinden naar de tweedehandsmarkt in Nederland.
- Doortrekken van bpm-vrijstelling nulemissie-personenauto's na 2025 om de instroom van deze voertuigen op het gewenste peil te houden, met daardoor perspectief op uitfasen van deze aanschafbelasting in de opmaat naar een systeem van Betalen naar Gebruik.
- Introductie nieuw type mrb-tarief voor nulemissie-voertuigen na 2025 tot invoering BnG, met gewichtscorrectie voor het batterijpakket.
- Uitbreiding aanschafsubsidie ('bonus') voor nulemissie-bestelauto's.

Stimuleringsmaatregelen

Personenauto's	2022	2023	2024	2025	2026*	2027*	2028*	2029*	2030*
mrb emissie-0	0%	15%	35%	55%	100% tarief maar met forfaitaire aftrek 400 kg voertuiggewicht				
mrb PHEV	50%	60%	70%	80%	100% tarief maar met forfaitaire aftrek 200 kg voertuiggewicht				
bpm emissie-0	BPM-vrijstelling (cf. K.A.)				Behoud bpm-vrijstelling				
bpm ICE	Progressievere curve; A-segment circa 30% bpm omlaag, B-segment 5% omlaag, C 5% omhoog, D 15% omhoog, E-segment 20% omhoog								
Bijtelling EM-0**	12% cap 40K	14% cap 40K	16% cap 40K	16% cap 39K	17% cap 38K	17% cap 37K	17% cap 36K	18% cap 35K	18% cap 34K
Bijtelling malus ICE	22%	22%	22%	22%	23%	23%	23%	23%	23%
Subsidie nieuw	3000 cap 45K	2750 cap 42K	2500 cap 40K	2250 cap 39K	2000 cap 38K	1770 cap 37K	1500 cap 36K	1250 cap 35K	1000 cap 34K
Subsidie gebruikt	2000 cap *	1875 cap *	1750 cap *	1625 cap *	1500 cap *	1375 cap *	1250 cap *	1125 cap *	1000 cap *

* NB: de cap van de aanschafsubsidie gebruikt is op basis van de regeling in het jaar van aanschaf nieuw

Bestelauto's	2022	2023	2024	2025	2026*	2027*	2028*	2029*	2030*
mr b emissie-0	Vrijstelling (cf. Klimaatakkkoord)			25% tarief (cf. Klimaatakkkoord)	tarief ICE-bestelauto maar met forfaitaire aftrek 400 kg voertuiggewicht				
mr b PHEV	Halftarief (cf. Klimaatakkkoord)			75% tarief (cf. Klimaatakkkoord)	tarief ICE-bestelauto maar met forfaitaire aftrek 200 kg voertuiggewicht				
Bonus nieuw EM-0	12,5% max 6K	12,5% max 6K	12,5% max 6K	12,5% max 6K	12% max 5,3K	11,5% max 4,6K	11% max 3,9K	10,5% max 3,2K	10% max 2,5K
mr b ICE	Gestaag van gem. ~500 naar gem. ~700 euro				Progressief van gem. ~700 naar gem. ~ 1300-1400 euro				
Malus koop ICE					12% max 500	11,5% max 1K	11% max 1,5K	10,5% max 2K	10% max 2,5K

Noot: (*) De voorgestelde maatregelen gaan uit van een basispad met een daaraan gekoppelde ingroei van nulemissie-voertuigen in 2030. De inzet van zowel stimuleringsmaatregelen die nu voor de periode ná 2026 zijn voorzien dienen in 2024 te worden geëvalueerd en te worden getoetst t.a.v. de beoogde ingroei van nulemissie-voertuigen in het wagenpark en de gestelde doelstellingen. Op basis daarvan moet de juiste maatvoering voor 2027 – 2030 worden bepaald.

(**) Voor waterstof- en zonnecelvoertuigen geldt geen cap.



Dekkingsvoorstel

Volgens de maatschappelijke coalitie kunnen de stimuleringsmaatregelen in de periode 2022-2026 op de volgende wijze gefinancierd worden:

- Afschaffing van de huidige mr b-vrijstelling voor nulemissie-personenauto’s en het eerder starten met een verlaagd tarief voor deze groep, dat in de tijd langzaam oploopt tot aan het nieuwe tarief per 2026. Daarbij lopen PHEV personen- en bestelauto’s mee in de lijn met de mr b-aanpassing op nulemissie-auto’s. Door de huidige vrijstelling eerder af te bouwen, komt er minder overstimulering en worden de kosten voor stimulering niet neergelegd bij consumenten die nog niet de overstap naar EV kunnen maken.
- Geleidelijke afbouw van de mr b-korting voor ondernemers op niet-nulemissie-bestelauto’s, om de overstap naar de inmiddels beschikbare nulemissie bestelauto’s te bevorderen.
- Bekostiging van de aanschaf ‘bonus’ bij nulemissie-bestelauto’s vanuit de BIK³.
- Introductie van een ‘malus’ bij aanschaf van een niet-nulemissie-bestelauto om bij de aanschaf van een bestelauto sterker te differentiëren tussen ‘fossiele’ en nulemissie-voertuigen. Het rapport Bestemming Parijs heft radicaal de bpm-vrijstelling voor bestelbussen op. Om de schadelijke economische effecten hiervan te beperken, hanteren wij in dit voorstel een bonus-malus-regeling waarmee we het principe van ‘de vervuiler betaalt’ toepassen om de TCO van nulemissie-bestelbussen zo snel mogelijk positief te krijgen.
- Afschaffing van de mr b- en bpm-vrijstelling of -teruggave voor overheidsvoertuigen.
- Afschaffing van de youngtimer-regeling.

Disclaimer

De maatschappelijke coalitie benadrukt dat de voorgestelde maatregelen in samenhang met elkaar moeten worden gezien. De steun van de maatschappelijke coalitie is erop gebaseerd dat dit plan integraal wordt doorgevoerd. De voorgestelde maatregelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en voorkomen nieuwe compromisvorming, die afbreuk doet aan de gestelde doelen: klimaatdoelen, voorspelbare autobelastingen en stabiele overheidsinkomsten die ruimte bieden voor noodzakelijke investeringen in de laadinfrastructuur.

Contouren beleid voor 2027 t/m 2030 - op naar nulemissie

De maatschappelijke coalitie heeft overwogen om het stimuleringsbeleid ook na 2026 al zeer gedetailleerd

vast te leggen. Daar is uiteindelijk van afgezien vanwege de zeer grote onvoorspelbaarheid rond de prijs en inzetmogelijkheden van nulemissie-voertuigen. Rond 2025 worden technologische doorbraken verwacht, met name aangaande de batterij-, waterstof en laadtechniek, die de toegankelijkheid en betaalbaarheid van emissieloos rijden zeer positief zullen beïnvloeden. De verwachting is ook dat de EU-bronwetgeving voor voertuigen verder zal worden aangescherpt. Dat zijn echter op dit moment alleen “verwachtingen” waar niet mee gerekend kan worden. Geen rekening houden met deze verwachtingen zou de haalbaarheid en betaalbaarheid van de klimaatdoelen zeer negatief beïnvloeden. Hard inboeken kan op dit moment echter ook niet.

Tegenover deze onzekerheden staat de overtuiging om met ons plan aantoonbaar bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen voor 2030 en de wens om daarbij de markt en de consument zo veel mogelijk zekerheid te geven. **Daarom heeft de maatschappelijke coalitie toch een samenhangend pakket opgesteld en laten doorrekenen voor de periode 2027 t/m 2030, dat logisch aansluit op ons pakket voor 2022 t/m 2026 en dat een cumulatieve CO2-bijdrage levert die het resultaat van de studiegroep-Van Geest (Bestemming Parijs - fiche 54) op dit punt tenminste evenaart, maar wel tegen significant lagere kosten.**

Dit pakket bestaat uit:

- Een apart mr b-tarief nulemissie-personen- en -bestelauto’s met een gewichtscorrectie voor de accu.
- Bpm-vrijstelling voor nulemissie-personenauto’s, met perspectief op uitfasen van deze aanschafbelasting bij 100% EV in de nieuwverkoop in aanloop naar Betalen naar Gebruik.
- Geleidelijke afbouw van de bijtellingsvoordelen voor nulemissie-auto’s om overstimulering te voorkomen.
- Doortrekken van de aanschafsubsidie voor particulieren voor nieuwe en gebruikte nulemissie-auto’s, met maatwerk om overstimulering te voorkomen.
- Doortrekken (en verminderen) van de ‘bonus’ bij aanschaf nulemissie-bestelauto’s, in combinatie met het geleidelijk opvoeren van de malus voor de aanschaf van een ICE-bestelauto.
- Het verder in lijn brengen van de mr b-tarieven van ICE-bestelauto’s met die van een vergelijkbare ICE-personenauto (exclusief provinciale opcenten)⁴.

3 Waarbij deze regeling ook geschikt moet zijn voor (operationele) lease
4 De opbrengst hiervan vormt niet automatisch dekking voor het stimuleringspakket voor personenauto’s na 2026..

Effect stimuleringspakket

Uit de doorrekeningen⁵ van dit plan blijkt dat bij de conservatieve aannames die ten grondslag liggen aan het Revnext-model, de CO2-reductiedoelstellingen van het vergelijkbare pakket van de studiegroep-Van Geest kunnen worden geëvenaard. Op basis van onze ervaring en inschattingen kunnen we hier spreken van een ondergrens, ofwel een 'tegenwind-scenario'. De kosten van dit stimuleringspakket in dit scenario zijn aanzienlijk (7,8 miljard euro voor de periode t/m 2030), maar nog altijd ruim een kwart voordeliger dan het beleidspakket van studiegroep-Van Geest. In een meewind-scenario doet de markt veel meer zelf, en is er dus minder stimulering nodig voor hetzelfde effect. Oftewel: met dezelfde kosten kan een groter effect worden bereikt.

Dekkingsopties

Omdat de onzekerheden over de marktontwikkelingen na 2026 zo groot zijn, heeft het nog weinig zin om een concreet dekkingvoorstel te ontwikkelen. De noodzaak om deze dekkingsopties ook daadwerkelijk in te zetten, hangt af van de **noodzaak en omvang van stimulering na 2026**. Daarom roepen wij op tot een gedegen evaluatie in 2024 voor vaststelling van het autofiscale beleid voor de periode 2026 - 2030.

Integrale aanpak nodig voor stimuleren emissievrije voertuigen

De focus van de maatschappelijke alliantie ligt op het sturen op vergroening met de autobelastingen, maar het is duidelijk dat er meer nodig is om een versnelling aan te brengen in het aantal emissievrije voertuigen op de weg. Zogenaamd flankerend beleid helpt enorm in het tempo van verspreiding van deze voertuigen en bij het beteugelen van de kosten van stimulering daarvan. Met name op het gebied van **laadinfrastructuur** (laadpalen en waterstoftankstations) en **nulemissie-stadlogistiek** is dit flankerend beleid nodig en nuttig. De overheid moet initiatieven nemen om de uitrol van de laadinfrastructuur te versnellen. Zie voor een uitwerking daarvan bijlage 3.

3. Gerichte inzet van biobrandstoffen Inzet van hernieuwbare brandstoffen

Zelfs bij een versnelde transitie naar emissieloos vervoer in de nieuwverkopen in 2030 rijdt een groot deel van de voertuigen (70 - 80 %) ook in 2030 nog op fossiele brandstoffen. Daarom is een belangrijke rol weggelegd voor hernieuwbare brandstoffen, zeker voor de transportsector, waar de ontwikkeling van elektrische vrachtwagens nog echt in de kinderschoenen staat.

De positieve milieubijdrage van deze brandstoffen komt voort uit het "hernieuwbare" karakter. De brandstoffen worden gemaakt uit organisch materiaal (veelal afval) dat bij zijn groei recent CO2 heeft opgenomen uit de atmosfeer. Bij de productie en verbranding van die brandstof komt wel weer CO2 vrij, maar uiteindelijk is de bijdrage aan de CO2-reductie t.o.v. de verbranding van fossiele brandstoffen tussen 50 en 90% (conform de Europese Renewable Energy Directive, kortweg RED).

Bij de Europese RED II-implementatie wordt nu uitgegaan van het doel om 65 petajoule (PJ) hernieuwbare energie in vervoer te realiseren in 2030 middels de jaarverplichting, waarvan 56 PJ biobrandstoffen voor het wegvervoer (besparing: circa 4,3 Mton CO2). De verdeling tussen vracht- en personenvervoer is niet gemaakt, maar de verwachting is dat dit met name voor vrachtvervoer een oplossing biedt om de gewenste CO2-reductie te realiseren.

Het gebruik van hernieuwbare brandstoffen in de mobiliteit vindt momenteel al op aanzienlijke schaal plaats, hoofdzakelijk via bijmenging van die brandstoffen in het gehele volume van in Nederland getankte brandstoffen. Zo zit er in vrijwel elke liter benzine die getankt wordt 10% bio-ethanol (E10) en in elke liter diesel 7% biodiesel (B7 op basis van FAME). Alle moderne voertuigen kunnen deze brandstoffen zonder problemen tanken; bij oudere benzinevoertuigen kan soms niet hoger dan E5 getankt worden. Voor benzine lijkt de kans klein dat het percentage bijmenging verder verhoogd kan worden. Voor diesellootvoertuigen zien we bij steeds meer B30 (in elke liter zit 30% niet-fossiele brandstof). Voor synthetische brandstoffen (met name als alternatief voor diesel) gelden deze beperkingen in mindere mate. Steeds meer truckfabrikanten geven dan ook bepaalde 100% synthetische brandstoffen vrij, bijvoorbeeld HVO100.

Wanneer we doorgaan met E10 voor benzine-personenauto's en het diesellootvrachtverkeer geheel omzetten naar B30, is de geschetste CO2-reductie in principe mogelijk. Met het grootschalig inzetten van HVO100 is nog extra potentie beschikbaar. Deze omzetting gaat echter niet vanzelf vanwege de meerkosten van de hernieuwbare dieselalternatieven. Sturing op inzet via aanpassing van brandstofaccijnzen naar rato van de hernieuwbaarheid van de brandstof lijkt hier noodzakelijk.



Tot slot

Het is van belang dat het autobelastingplan (2021-2030) van de coalitie integraal wordt uitgevoerd. Het vormt een consequente overgang van de huidige onstabiele lappendeken, naar een systeem op basis van Betalen naar Gebruik. Vaste autobelastingen worden systematisch afgebouwd en omgezet in gebruiksbelastingen met een milieucomponent per gereden kilometer. Zo betaalt de gebruiker (mobilitist) een eerlijke prijs voor zijn mobiliteit en zijn overheidsinkomsten overzichtelijk gewaarborgd.

⁵ De belangrijkste resultaten zijn in opgenomen in bijlage 1: Doorrekeningen plan autofiscaliteit. Een uitgebreide rapportage met de doorrekeningen van plan autofiscaliteit van adviesbureau Revnext wordt op dit moment afgerond.

Bijlagen



Bijlage 1
Doorrekeningen plan autofiscaliteit

Revnext heeft op verzoek van de vijf organisaties de effecten van het plan autofiscaliteit doorgerekend. Revnext werkte eerder mee aan het Klimaatakkoord (2019), Kansrijk Mobiliteitsbeleid (2020), de Klimaat- en Energieverkenning 2020 (KEV), het onderzoek Betalen naar Gebruik (2020), het studiegroeprapport ‘Bestemming Parijs’, wegwijzer voor klimaatkeuzes 2030, 2050 (2021), de CPB/PBL-doorrekening van de verkiezingsprogramma’s (2021) en de monitoring van de automarkt (2020/2021).

De doorrekening is te vinden op www.toekomstautobelastingen.nl

De doorrekeningen van beleidsopties in het plan autofiscaliteit zijn uitgevoerd met dezelfde modelversie van het Carbontax-model en hetzelfde basispad tot 2030 die zijn gebruikt in de hiervoor genoemde onderzoeken uit 2020/2021. Daarmee zijn die doorrekeningen aan de behoudende kant, omdat ze uitgaan van een ‘tegenwind’-scenario. Dat leggen we hieronder uit.

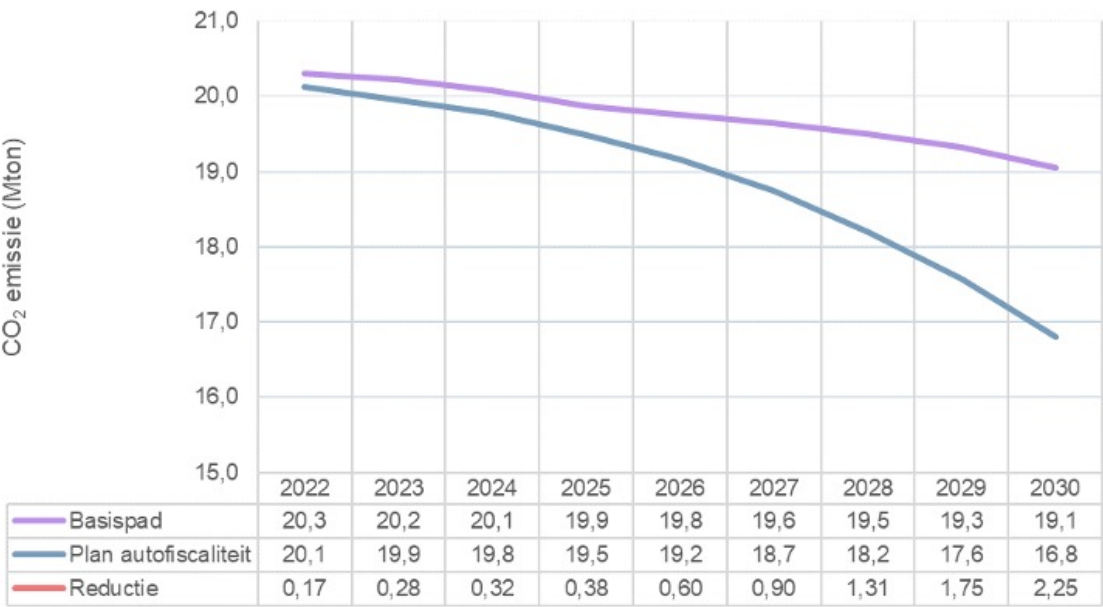
Als coalitie van maatschappelijke organisaties zien we de noodzaak om rekening te houden met grote onzekerheden aan de vraag- en aan de aanbodzijde voor met name de periode na 2026. De basispad-raming in het Carbontax-model lijkt daarin aan de conservatieve kant. Zo ziet het ernaar uit dat ambitieuzere Europese wet- en regelgeving de transitie naar nulemissie-mobiliteit versnelt, waardoor de instroom van elektrisch aangedreven voertuigen na 2026 veel sneller (en dus kostenefficiënter) zal gaan dan nu in de overheidsrekenmodellen wordt weergegeven, bijvoorbeeld omdat de kostprijsontwikkeling in relatie tot ICE-voertuigen zich positiever kan ontwikkelen. Voor consumenten zal de drempel voor overstappen waarschijnlijk snel lager worden, waardoor ze de EV sneller omarmen dan nu in de modellen wordt aangenomen. De voorgestelde evaluatie in 2024 zal uitwijzen of er voor de laatste helft van het decennium sprake is van mee- of tegenwind.

Aangezien de middenraming van het Carbontax-model nog niet uitgaat van een aanscherping van het Europese bronbeleid voor personen- en bestelauto’s, wordt deze middenraming in het onderliggende rapport aangeduid als ‘basispad tegenwind’.

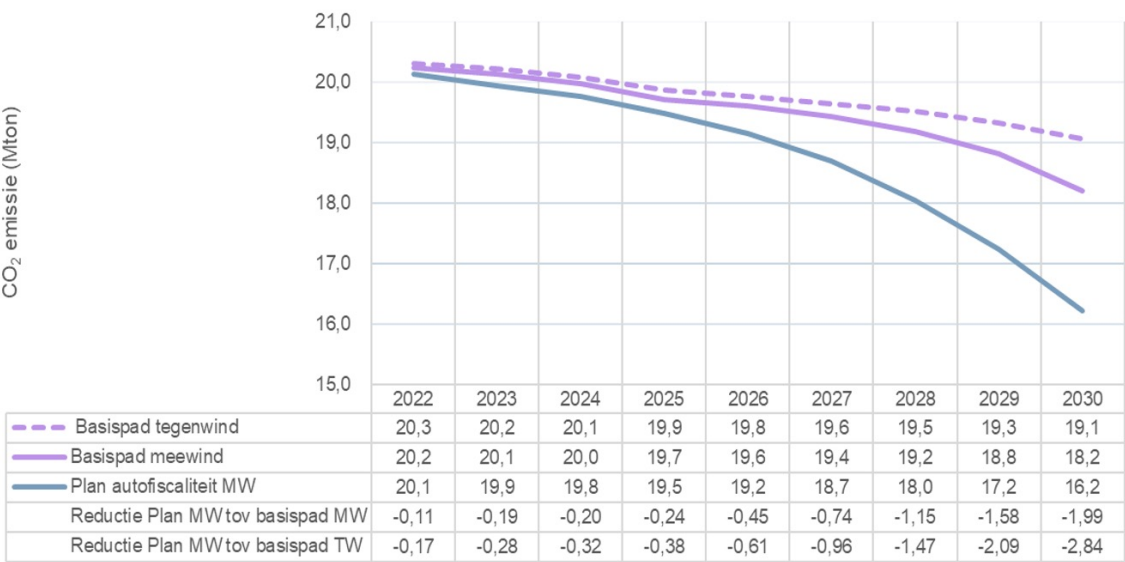
Het samengestelde maatregelenpakket van het plan autofiscaliteit is vormgegeven op basis van de tegenwind-versie van het basispad, op het niveau om tenminste dezelfde cumulatieve klimaatwinst van fiche 54 van studiegroep Bestemming Parijs te bereiken (5,4 megaton) tegen lagere kosten. Indien de ontwikkelingen positiever uitpakken, dus in een meewind-scenario, dient de maatvoering van het stimuleringspakket opnieuw te worden gezien. De hierna geschetste effecten van het plan autofiscaliteit bij meewind zijn dus de maximale effecten, als er niet voor zou worden gekozen om de maatregelen wat af te schalen. Vanzelfsprekend is deze maatschappelijke coalitie graag bereid om actief mee te werken aan de evaluatie van 2024, en op basis daarvan opnieuw met overheid en politiek in gesprek te gaan over passend beleid voor na 2026.

Effecten plan autofiscaliteit
CO2-emissies personenauto’s en bestelauto’s totaal

Tegenwind (basisraming effect pakket)



Meewind (maximale effect volledig pakket)



Het plan autofiscaliteit voor personenauto’s (PA) en Bestelauto’s (BA) zorgt in totaal voor een afname van circa 2,25 Mton CO2-uitstoot ten opzichte van het basispad in het jaar 2030 in het tegenwind-scenario. Dit betreft een reductie van 12% ten opzichte van het basispad in 2030. De cumulatieve reductie tot en met 2030 komt op circa 8,0 Mton. Indien vast wordt gehouden aan het maatregelenpakket zal dit in het meewind-scenario resulteren in 141 reductie en 6,6 Mton cumulatief t/m 2030 ten opzichte van het basispad meewind.

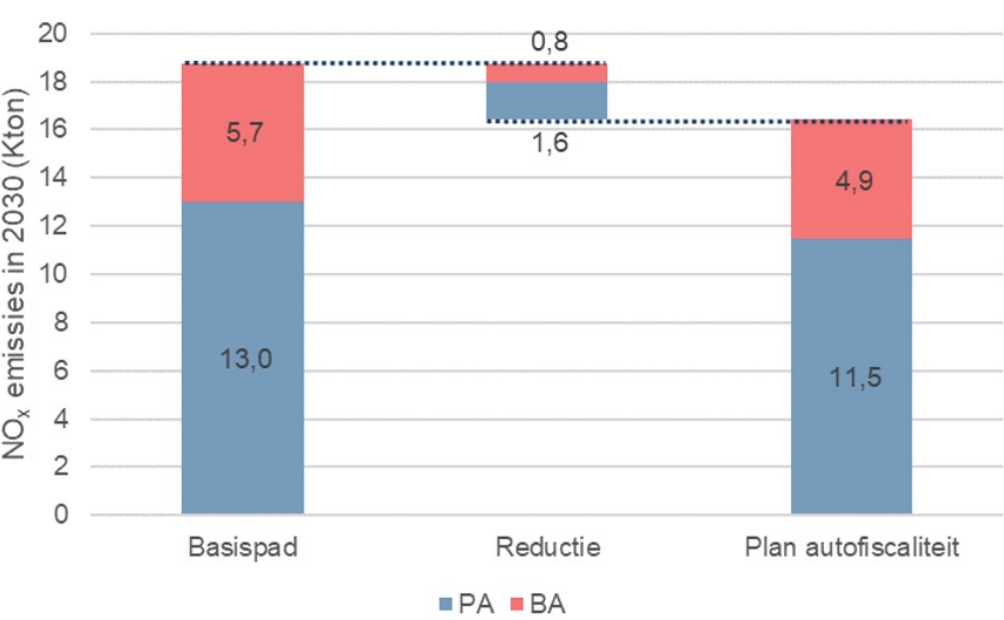
6 Zie achtergrondrapport:

<https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/Revnext-Achtergrondrapport-Carbontax-model.pdf>

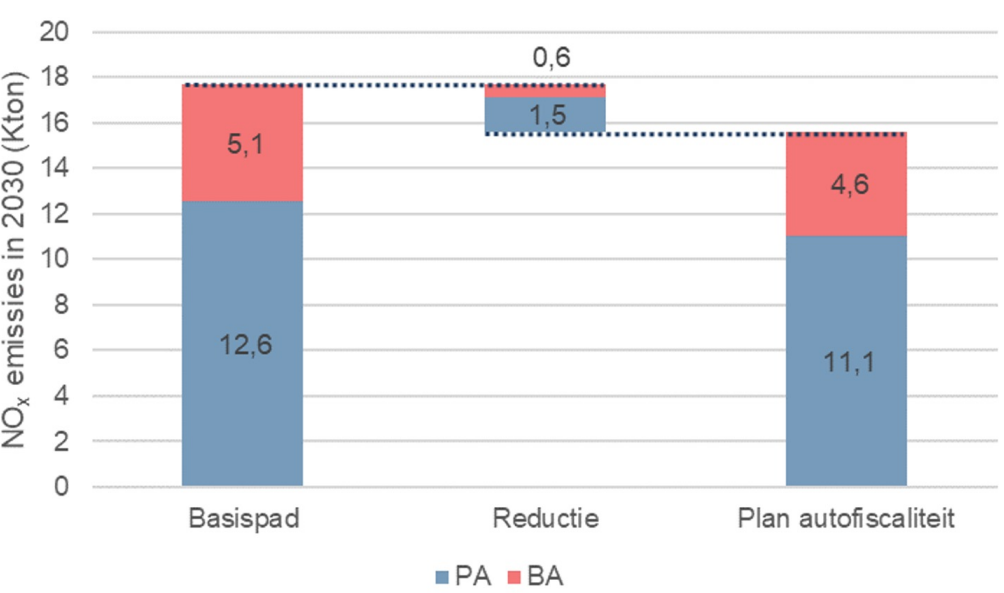
7 Het basispad voor personenauto’s betreft de referentieontwikkeling met vastgesteld en voorgenomen beleid tot 2030 waartegen de effecten van aanvullend beleid worden afgezet. Het basispad bevat het klimaatakkoord beleid dat is vastgelegd tot en met 2025, waarna vanaf 2026 wordt teruggevallen op uitsluitend EU-bronbeleid.

Stikstof-emissies in 2030 personenauto's en bestelauto's totaal

Tegenwind (basisraming effect pakket)



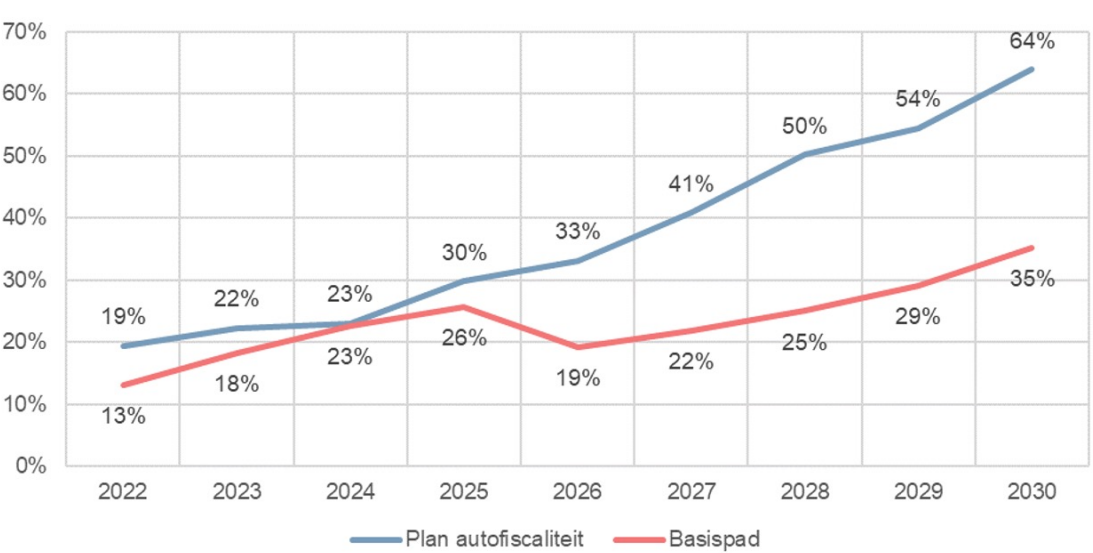
Meewind (maximale effect volledig pakket)



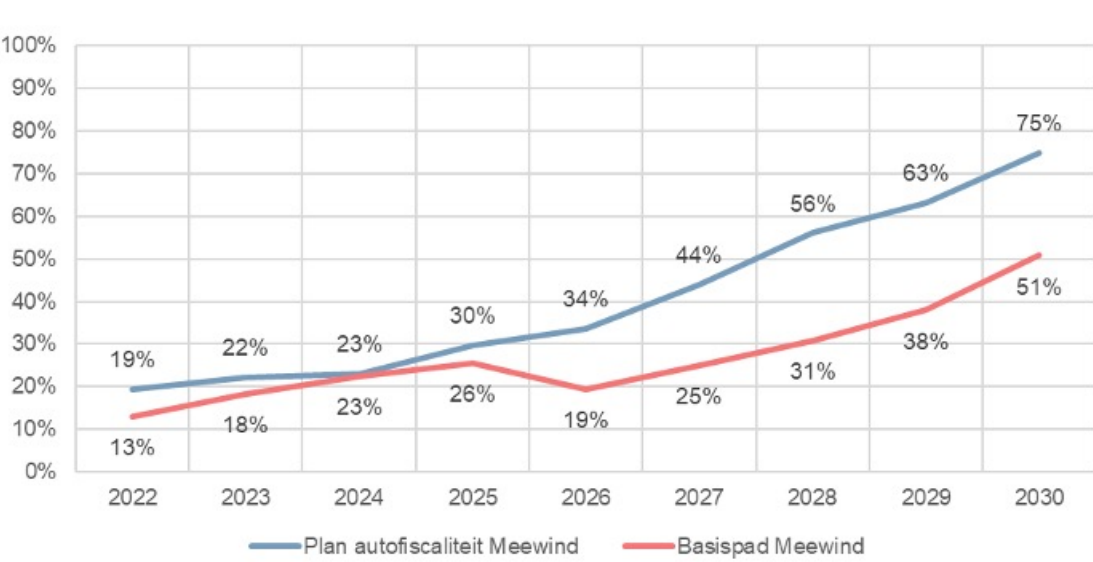
De bovenstaande figuur laat zien dat de NOx-emissie in 2030 in het plan autofiscaliteit 2,4 kton lager ligt dan in het basispad. De NOx-emissie in 2030 van bestelauto's daalt met 0,8 kton (13%) en die van personenauto's met 1,6 Kton (13%). Indien vast wordt gehouden aan het maatregelen pakket zal dit in het meewind scenario resulteren in bestelauto's 0,6 kton (11%) en personenauto's 1,5 kton (12%) ten opzichte van het basispad.

Personenauto's EV-ingroei totale nieuwverkopen

Tegenwind (basisraming effect pakket)



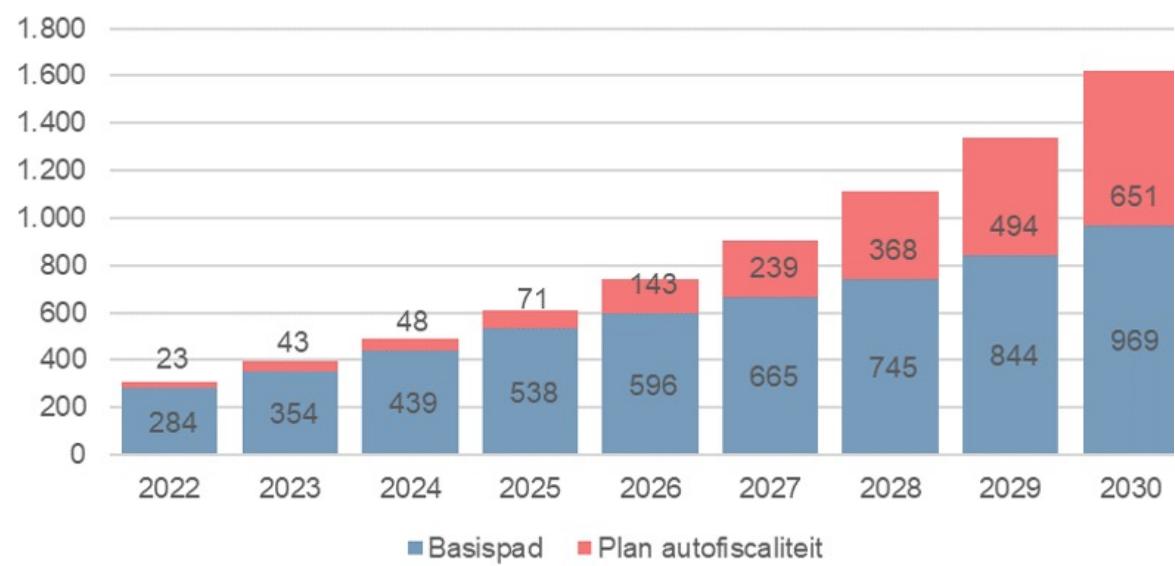
Meewind (maximale effect volledig pakket)



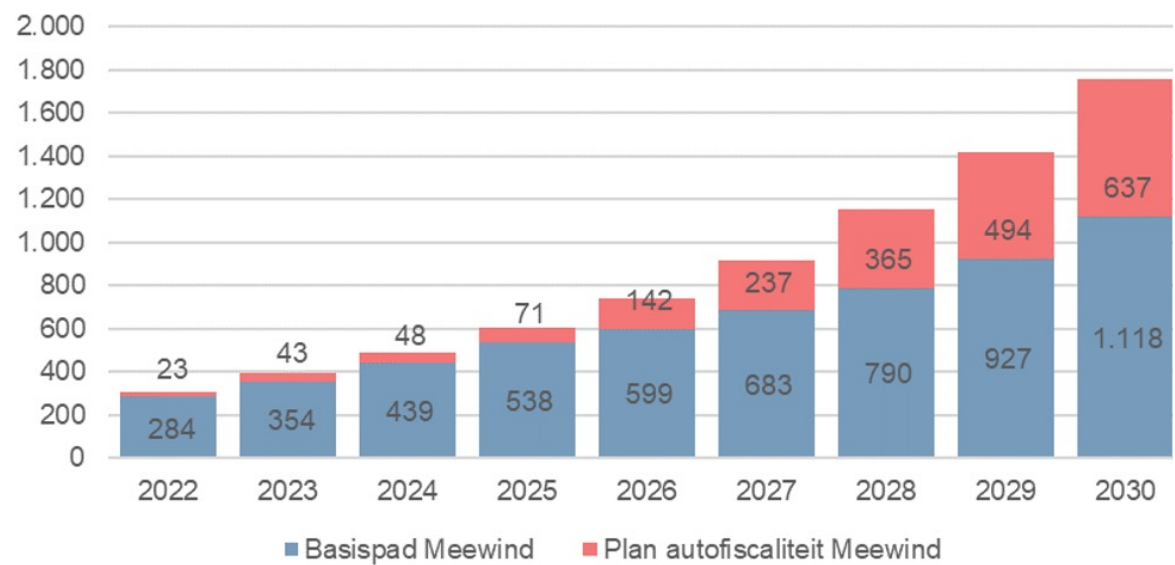
Nieuwverkopen nulemissie-personenauto

In de totale nieuwverkopen stijgt de EV-ingroei als effect van de maatregelen uit plan autofiscaliteit in 2030 in tegenwind met circa 29 procentpunt tot 64%. Cumulatief worden er tot 2030 circa 600.000 extra emissieloze personenauto's verkocht. Indien vast wordt gehouden aan het maatregelenpakket zou dit in het meewind-scenario resulteren in een groei van 24 procentpunt tot 75% en verkoop van circa 590.000 extra emissieloze auto's ten opzichte van het basispad meewind-scenario.

Tegenwind (basisraming effect pakket)



Meewind (maximale effect volledig pakket)



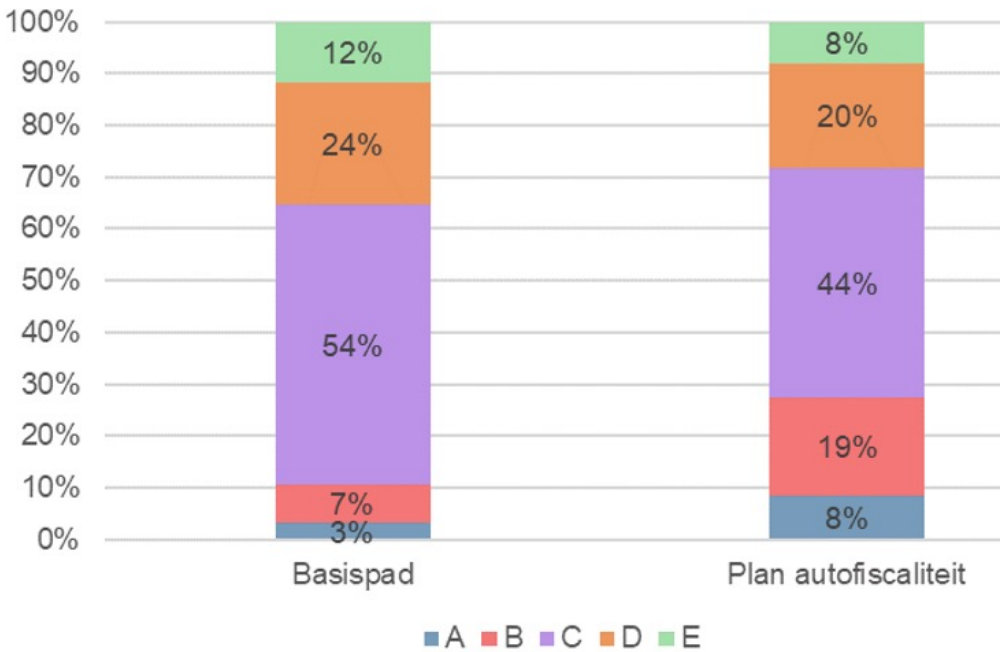
Wagenpark nulemissie-personenauto's

In het wagenpark leidt het plan autofiscaliteit in het basispad tegenwind inclusief import- en exporteffecten tot circa 651.000 extra nulemissie-personenauto's in 2030, tot een totaal park van 1,6 miljoen nulemissie-personenauto's. Indien vast wordt gehouden aan het maatregelenpakket in het meewind-scenario zou dit resulteren in 637.000 extra emissieloze auto's. Het verschil tussen de cumulatieve nieuwverkopen en het totaaleffect op wagenparkniveau wordt grotendeels verklaard door minder export van deze voertuigen als gevolg van de maatregelen in het plan autofiscaliteit (de mrb-korting in 2026-2030 en door de subsidie voor EV-occasions).

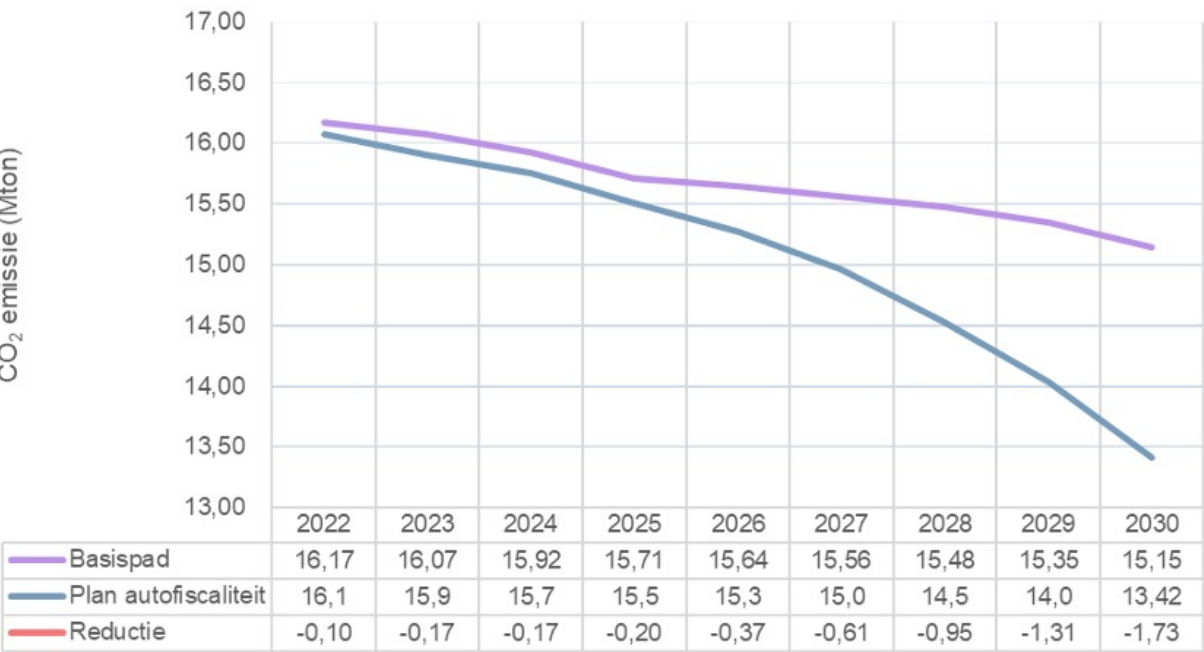
Samenstelling EV-wagenpark in 2030

De extra nulemissie-auto's in het wagenpark in 2030 als gevolg van dit plan, zitten voor iets meer dan de helft in de particuliere markt en iets minder dan de helft in de zakelijke markt. De extra nulemissie-auto's groeien in de jaren tot en met 2026 het sterkst in de zakelijke markt, waarna de particuliere nieuwverkopen steeds verder op gang komen waardoor in 2027 t/m 2030 de particuliere markt de sterkste groei van EV's kent. De onderstaande figuur laat zien dat het 'plan autofiscaliteit' sterk inzet op EV-ingroei in de lagere segmenten. Het aandeel EV's in het A- en B-segment stijgt van 10% in het basispad naar 27% met dit plan (uitgangspunt is hier het tegenwind-scenario).

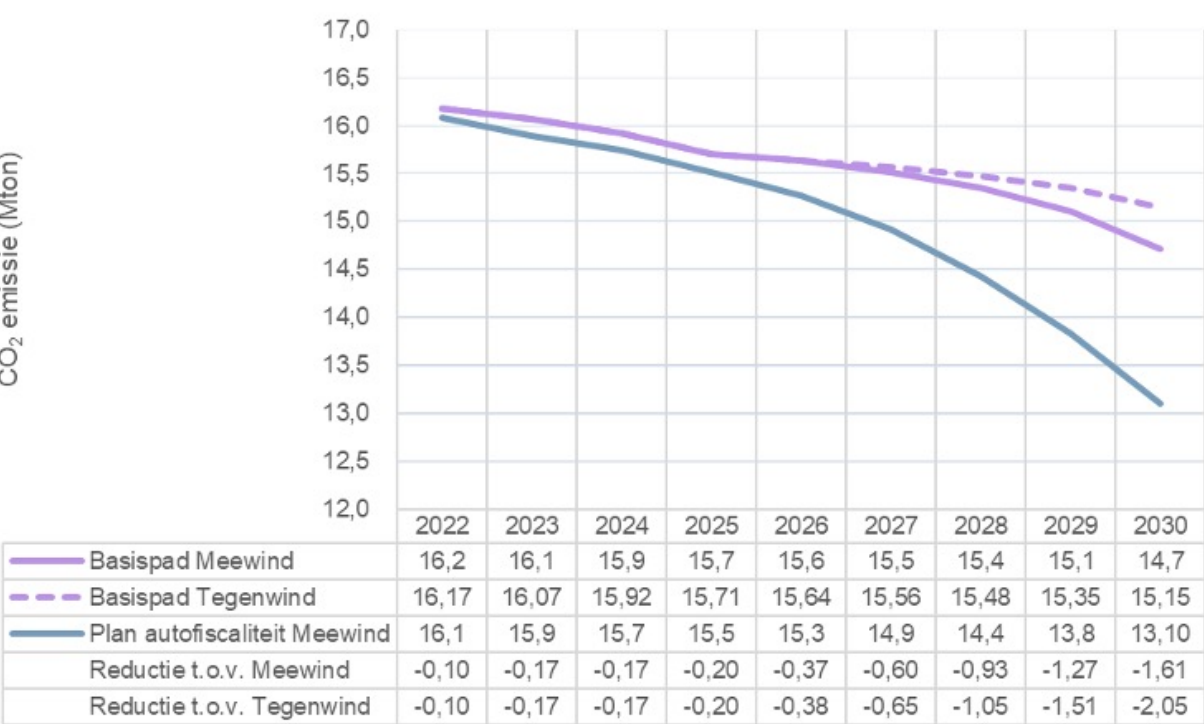
Aandelen per segment EV park 2030



Tegenwind (basisraming effect pakket)

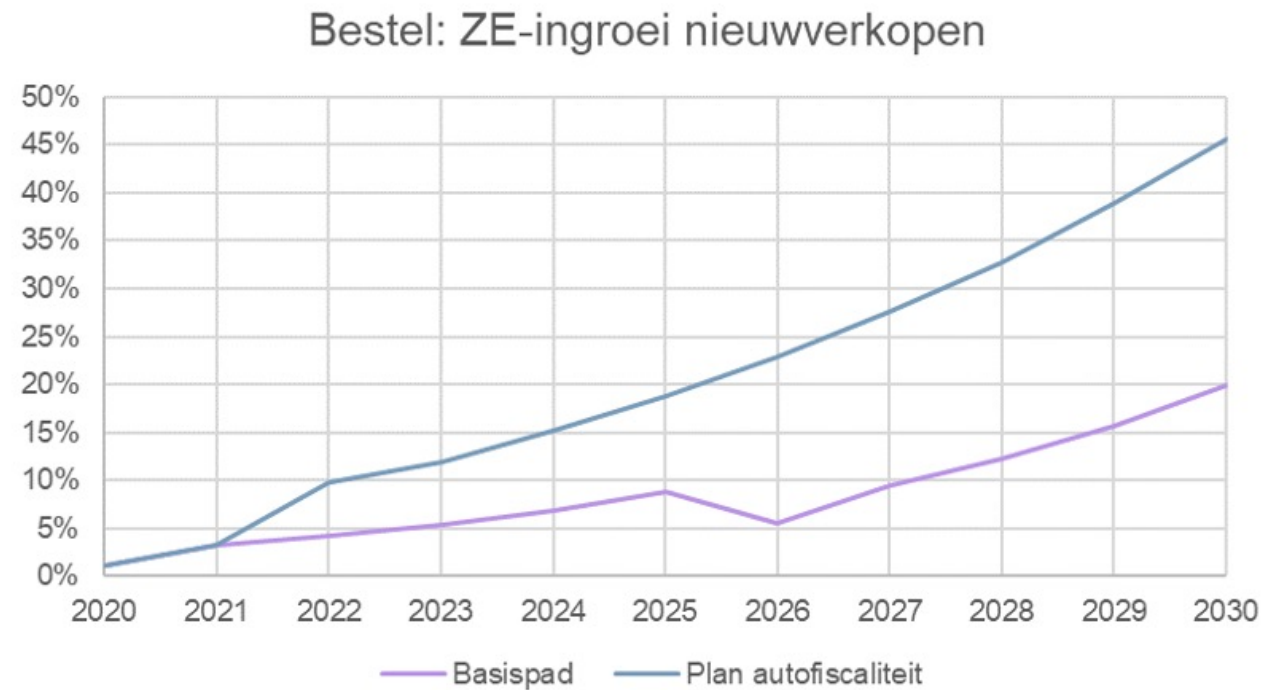


Meewind (maximale effect volledig pakket)

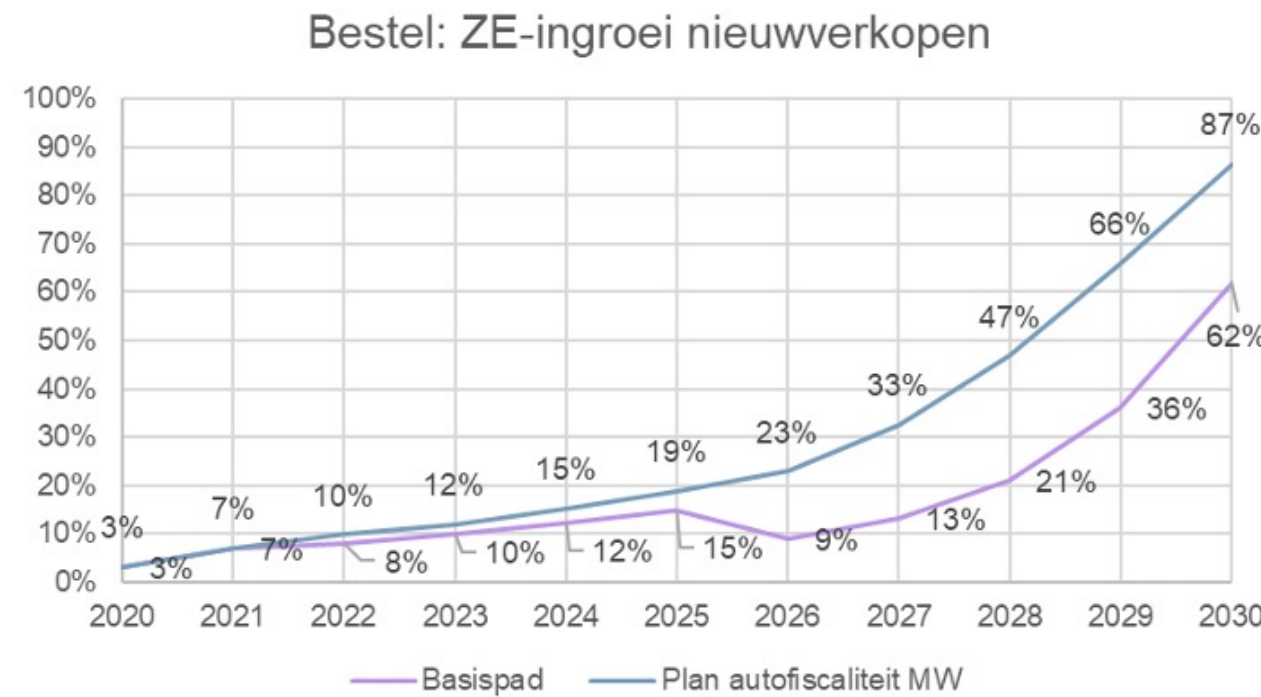


De effecten van de acht jaren met extra nulemissie-ingroei in de nieuwverkopen heeft een doorwerking in het wagenpark en in de resulterende totale CO2-uitstoot. De totale CO2-reductie op basis van de praktijkuitstoot van het wagenpark loopt op naar 1,73 Mton in 2030 in het tegenwind-scenario. Indien vast wordt gehouden aan het maatregelenpakket zou dit in het meewind-scenario resulteren in 2,05 Mton in 2030.

Bestelauto's
Tegenwind (basisraming effect pakket)



Meewind (maximale effect volledig pakket)



Nieuwverkopen nulemissie-bestelauto's

De ingroei van nulemissie-bestelauto's stijgt als gevolg van het plan autofiscaliteit naar verwachting gestaag naar 46% in het tegenwind-scenario in 2030, circa 26 procentpunt boven het basispad. Indien vast wordt gehouden aan het maatregelenpakket zal dit in het meewind-scenario stijgen naar 87%, circa 25 procentpunt boven het basispad meewind in 2030.

Tegenwind (basisraming effect pakket)



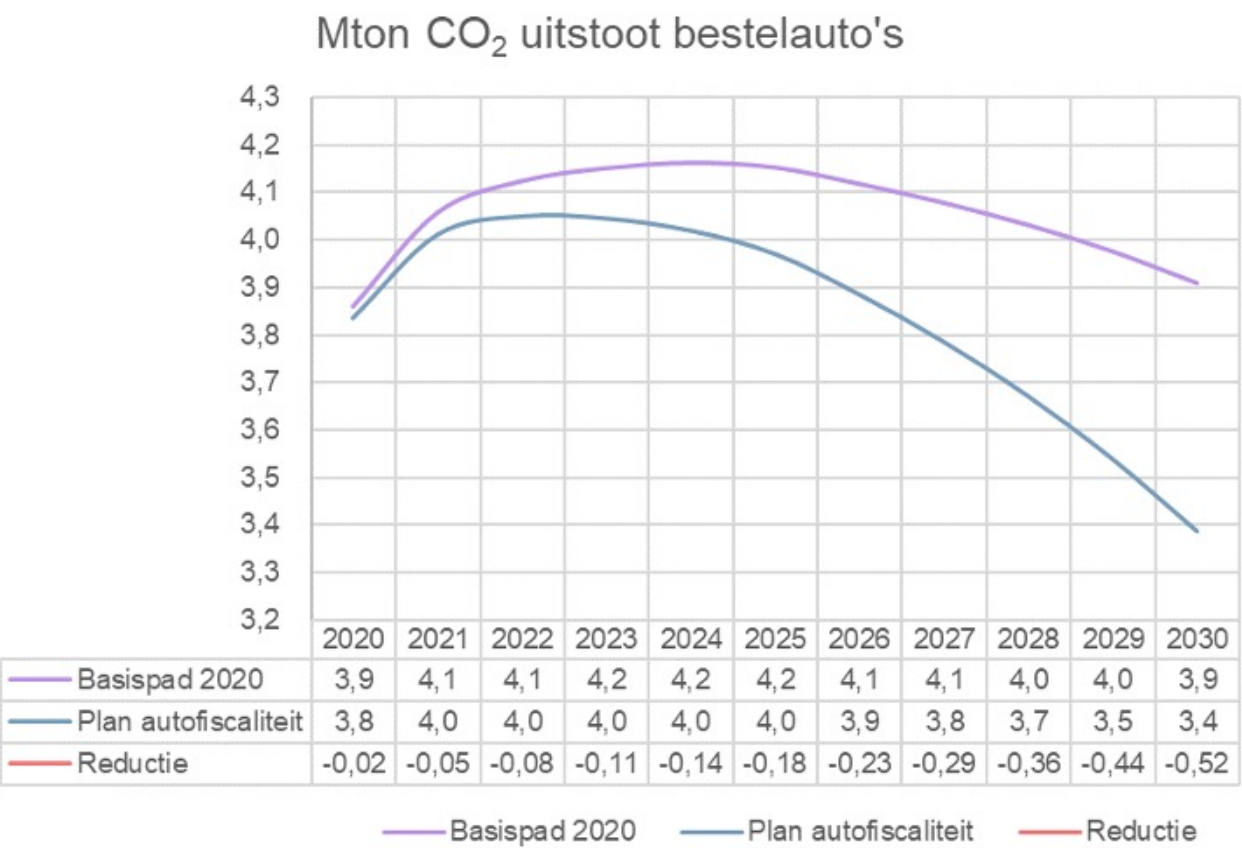
Meewind (maximale effect volledig pakket)



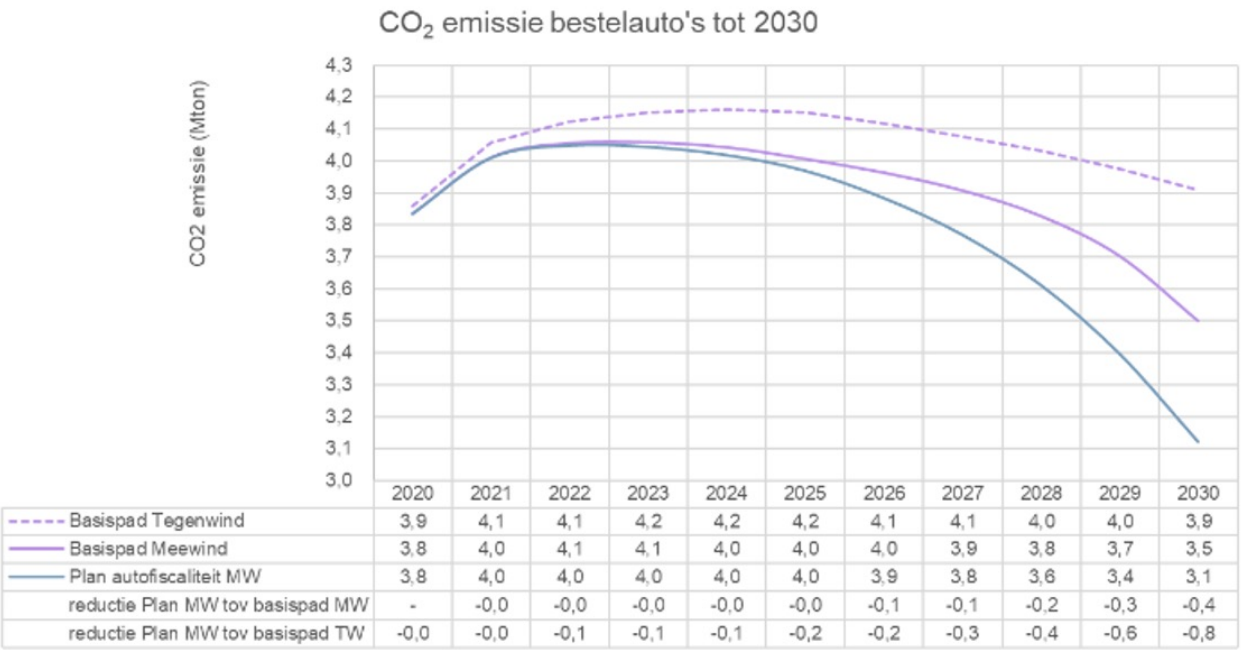
Wagenpark nulemissie-bestelauto's

De omvang van het emissieloze bestelautopark stijgt als gevolg van het plan autofiscaliteit naar ruim 155.000 in het tegenwind-scenario in 2030. Dit zijn 95.000 nulemissie-voertuigen meer dan in het basispad. Indien vast wordt gehouden aan het maatregelenpakket zal dit in het meewind-scenario resulteren in ruim 212.000 nulemissie-bestelauto's in 2030. Dit zijn 80.000 nulemissie-voertuigen meer dan in het basispad meewind.

Tegenwind (basisraming effect pakket)



Meewind (maximale effect volledig pakket)



De totale CO2-emissie neemt af met 0,52 Mton in 2030 en 2,4 Mton cumulatief in het tegenwind-scenario tot en met 2030. Indien vast wordt gehouden aan het maatregelenpakket zal dit in het meewind-scenario resulteren in 0,4 Mton en 1,2 Mton cumulatief tot en met 2030 ten opzichte van het basispad meewind.

Effecten plan autofiscaliteit voor personenauto's (PA) en bestelauto's (BA) – tegenwind-scenario

[illegible]

Voor de periode 2027-2030 is – met het oog op de grote onzekerheden in die jaren – nog geen dekking voorzien. De maatschappelijke coalitie pleit hier voor een evaluatie in 2024 en is graag bereid om dan opnieuw met politiek en overheid in gesprek te gaan over vormgeving van stimulering van nulemissie-voertuigen op basis van het dan meest realistische scenario, rekening houdend met maatvoering en draagvlak.

[illegible]

Vergelijking plan autofiscaliteit met studiegroep Klimaat

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Cumulatief
Budgettaire derving t.o.v. basispad (mln.)										
Plan autofiscaliteit PA	-25	-47	63	-73	-867	-1.207	-1.598	-1.851	-2.161	-7.767
LvG Fiche 54 PA	-2	-10	-35	-64	-1.058	-1.505	-2.017	-2.539	-3.182	-10.412
CO2 reductie (Mton)										
Plan autofiscaliteit PA	0,1	0,2	0,2	0,2	0,4	0,6	0,9	1,3	1,7	5,6
LvG Fiche 54 PA	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,6	1,0	1,4	1,9	5,4
EV-ingroei Nieuwverkoppen (%)										
Plan autofiscaliteit PA	19%	22%	23%	30%	33%	41%	50%	54%	64%	
LvG Fiche 54 PA	13%	19%	24%	26%	36%	45%	55%	64%	75%	

Stimuleringsmaatregelen

Personenauto's	2022	2023	2024	2025	2026*	2027*	2028*	2029*	2030*
mrb emissie-0	0%	15%	35%	55%	100% tarief maar met forfaitaire aftrek 400 kg voertuiggewicht				
mrb PHEV	50%	60%	70%	80%	100% tarief maar met forfaitaire aftrek 200 kg voertuiggewicht				
bpm emissie-0	BPM-vrijstelling (cf. K.A.)				Behoud bpm-vrijstelling				
bpm ICE	Progressievere curve; A-segment circa 30% bpm omlaag, B-segment 5% omlaag, C 5% omhoog, D 15% omhoog, E-segment 20% omhoog								
Bijtelling EM-0**	12% cap 40K	14% cap 40K	16% cap 40K	16% cap 39K	17% cap 38K	17% cap 37K	17% cap 36K	18% cap 35K	18% cap 34K
Bijtelling malus ICE	22%	22%	22%	22%	23%	23%	23%	23%	23%
Subsidie nieuw	3000 cap 45K	2750 cap 42K	2500 cap 40K	2250 cap 39K	2000 cap 38K	1770 cap 37K	1500 cap 36K	1250 cap 35K	1000 cap 34K
Subsidie gebruikt	2000 cap *	1875 cap *	1750 cap *	1625 cap *	1500 cap *	1375 cap *	1250 cap *	1125 cap *	1000 cap *

* NB: de cap van de aanschafsubsidie gebruikt is op basis van de regeling in het jaar van aanschaf nieuw

Bestelauto's	2022	2023	2024	2025	2026*	2027*	2028*	2029*	2030*
mrb emissie-0	Vrijstelling (cf. Klimaatakkoord)			25% tarief (cf. Klimaatakkoord)	tarief ICE-bestelauto maar met forfaitaire aftrek 400 kg voertuiggewicht				
mrb PHEV	Halftarief (cf. Klimaatakkoord)			75% tarief (cf. Klimaatakkoord)	tarief ICE-bestelauto maar met forfaitaire aftrek 200 kg voertuiggewicht				
Bonus nieuw EM-0	12,5% max 6K	12,5% max 6K	12,5% max 6K	12,5% max 6K	12% max 5,3K	11,5% max 4,6K	11% max 3,9K	10,5% max 3,2K	10% max 2,5K
mrb ICE	Gestaag van gem. ~500 naar gem. ~700 euro				Progressief van gem. ~700 naar gem. ~ 1300-1400 euro				
Malus koop ICE					12% max 500	11,5% max 1K	11% max 1,5K	10,5% max 2K	10% max 2,5K

Noot: (*) De voorgestelde maatregelen gaan uit van een basispad met een daaraan gekoppelde ingroei van nulemissie-voertuigen in 2030. De inzet van zowel stimuleringsmaatregelen die nu voor de periode ná 2026 zijn voorzien dienen in 2024 te worden geëvalueerd en te worden getoetst t.a.v. de beoogde ingroei van nulemissie-voertuigen in het wagenpark en de gestelde doelstellingen. Op basis daarvan moet de juiste maatvoering voor 2027 - 2030 worden bepaald.

(**) Voor waterstof- en zonnecelvoertuigen geldt geen cap.

Bijlage 2
Beleidsopties gedragsbeïnvloeding voor de komende jaren

Met het oog op de bereikbaarheid en de klimaatdoelen van 2030 kan Nederland het zich niet permitteren om tot aan de invoering van Betalen naar Gebruik géén beleid te ontwikkelen om het reisgedrag te beïnvloeden. En dat hoeft ook niet, want er zijn in de tussentijd verschillende beleidsopties beschikbaar.

- Deze reisgedragsbeïnvloeding bestaat uit twee onderdelen:
- Het beïnvloeden en stimuleren van minder reisbewegingen (volumereductie totaal).
 - Het richten op bewust kiezen van de meest optimale (CO2-arme) reisoptie.

Uit het reisgedrag als gevolg van de coronapandemie blijkt dat externe factoren ons reisgedrag in belangrijke mate kunnen beïnvloeden, zonder dat dat ten koste gaat van de productiviteit van mensen. Met name bij het zakelijke personenvervoer blijken thuiswerken en videoconferencing tot een significante daling en vooral ook spreiding van de reiskilometers te kunnen leiden. Uit recent onderzoek van het NZMO blijkt onder de respondenten het aantal zakelijke personenautokilometers in 2020 met 26% te zijn afgenomen en ook in 2021 nog steeds 15% minder te zijn dan voor de COVID-19-pandemie. Als men dan al gaat reizen, blijkt er meer dan voorheen interesse te bestaan voor het gebruik van flexibele multimodaliteit (mobiliteitskaart, mobiliteitsbudget, fiets van de zaak). Er zijn dus via gedragsbeïnvloeding verschillende mogelijkheden om, vooruitlopend op de invoering van BnG, CO2-uitstoot te verlagen en bewust(er) reisgedrag te bewerkstelligen. De kunst is om de juiste instrumenten in te zetten op de juiste manier om de effecten uit de coronaperiode optimaal te benutten of vast te houden.

Thuis en online werken
Wanneer werkgevers en werknemers bewuster invulling geven aan de wensen en mogelijkheden tot thuiswerken, kan dat tot bewuster reisgedrag en meer gespreide en wellicht minderreiskilometers leiden (en dus ook minder congestie). Niet alleen zou het aantal woon-werk-kilometers uiteindelijk met zo’n 20% gereduceerd kunnen worden, maar ook het zakelijk reizen (vaak grotere afstanden) kan worden beperkt of in ieder geval meer gespreid gedurende de dag.

Multimodaal reizen
Om multimodaal reizen te stimuleren zijn er twee beleidsopties. De eerste is financiële prikkels aanbrenge om minder te reizen of CO2-arm vervoer aan te bieden, bijvoorbeeld in een naar vervoersmiddel gedifferentieerde reiskostenvergoeding of middels een mobiliteitsbudget (nader te onderzoeken). De tweede beleidsoptie is het wegnemen van praktische barrières om multimodaal reizen mogelijk te maken, bijvoorbeeld door het ter beschikking stellen van multimodale reiskaarten en het faciliteren van mobility-as-a-service-concepten (MaaS). De (digitale en financiële) technologie die nodig is om MaaS mogelijk te maken heeft zich de afgelopen drie jaar in Nederland zeer sterk ontwikkeld en kan de komende jaren de basis vormen voor een substantiële bijdrage aan het vermijden van fossiele personen kilometers. Mits ook een aantal fiscale hobbels genomen worden. Om deze optie optimaal tot zijn recht te laten komen is ook het inrichten van fysieke overstaplocaties van de ene naar de andere modaliteit, de zogenaamde “hubs”, van essentieel belang en is er dus ook een taak weggelegd voor steden en ruimtelijke ordening.

Tweewielers
De tweewieler ((e-)fiets/scooter/motor) wordt een steeds belangrijker onderdeel van de mobiliteit in en rond steden, nu ruimte en milieu daar sterk onder druk staan. In de basis is het aandeel van tweewieler-kilometers in de totale mobiliteitsmix te laag om significante CO2-impact te hebben. Maar met de komst van elektrische tweewielervarianten kunnen ook langere (auto)ritten tot wel 30 km worden vervangen en wordt de CO2-impact groter.

nul/laagemissievoertuigen in wagenparken
Naast de fiscale stimulering van nul- en laagemissievoertuigen voor particulieren, kunnen juist ook bedrijven de ingroei en het juiste gebruik van de gewenste voertuigen verder versnellen. Zo hebben 37 grote bedrijven via de coalitie Anders Reizen recent aangegeven hun voertuigvloten per 2025 geheel geëlektrificeerd te hebben. Dit initiatief alleen al betreft 26.000 voertuigen en daarmee een vermindering van de CO2-uitstoot van 0,1 Mton/jaar. Daarnaast kan het sturen vanuit de werkgever op het juiste tank- en laadgedrag van de circa 100.000 PHEV-voertuigen in Nederland tot aanvullende CO2-reductie leiden¹⁰.

Verder heeft de overheid besloten sterker te gaan sturen op CO2-reductie van werkgebonden personenmobiliteit middels het monitoren van de CO2-emissiereducties van de grotere bedrijven als collectieve prestatie en vanaf 2026 te gaan normeren als de monitoring niet effectief genoeg blijkt.

Gedragsbeïnvloeding		
Beleidsgebied	Mogelijke initiatieven	Eerste inschalling potentiële CO ₂ -emissiereductie
Thuis en online werken	Bewuste afspraken maken over thuis en online werken	1 Mton
Multimodaal reizen	Financiële prikkels om multimodaal te reizen Wegnemen van praktische barrières om multimodaal te kunnen reizen	0,2 – 0,5 Mton
Tweewielers	Lease (e)fietsen en (e)scooters van de zaak Investerings in fietsinfrastructuur	0,2 Mton
Zero/laag emissie voertuigen in wagenparken	Afspraken binnen en buiten Coalitie Anders Reizen uitbouwen Wet normering werkgebonden personenmobiliteit implementeren (conform Klimaatakkoord)	1 Mton
TOTAAL		2,4 – 2,7 Mton

Uit het bovenstaande tabel blijkt dat er verschillende mogelijkheden zijn om via bewuster maken van reisgedrag significante CO2-reducties te realiseren zijn. De gekwantificeerde effecten betreffen vooralsnog het zakelijke en woon-werkgerelateerde verkeer. De Nederlandse planbureaus nemen dit soort effecten nu vaak niet mee, omdat ze onvoorspelbaar en niet afdwingbaar zijn. Daarnaast overlappen de effecten elkaar deels, waardoor een zuiver totaaleffect niet kan worden aangegeven.

9 Coalitie Anders Reizen, april 2021
10 De toegevoegde waarde van Plug-in Hybride voertuigen in de klimaat en energie transitie 2021, Rai, VNA (onder review KPMG)

Bijlage 3 **Flankerend beleid: laadinfrastructuur en zero-emissie stadslogistiek**

Laadinfrastructuur

De laad- en waterstoftankinfrastructuur is een kritische succesfactor voor de doorbraak van de EV. Een succesvolle uitrol van nieuwe technologieën slaagt alleen als er een adequate laad- en tankinfrastructuur tijdig wordt gerealiseerd. Hiervoor zijn aanpassingen aan het energienetwerk noodzakelijk en is er op grote schaal intelligente oplaadinfrastructuur met decentrale energieopwekking en -opslag nodig. In 2030 zijn er naar verwachting ongeveer 1,5 miljoen elektrische personenauto's. In de decennia daarna zal dat aantal razendsnel toenemen. Al die auto's moeten opgeladen worden om al die kilometers te kunnen afleggen. Dat laden moet bovendien met het nodige gemak te organiseren zijn: niet omrijden, geen lange wachttijden, eenvoudig en transparant af te rekenen en op tijd een voldoende geladen accu. Alleen wanneer laden geen probleem is, zullen mensen de EV omarmen. Daarom moet de laadinfrastructuur versneld worden uitgebreid. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) timmert op dat gebied al stevig aan de weg. De opgave is dan ook immens: in 2030 zijn er 1,9 miljoen laadpalen nodig. Op dit moment worden er 200 laadpalen per dag geïnstalleerd, maar dat moeten er richting 2030 600 per dag zijn. Om zulke aantallen te bereiken, dient de landelijke overheid regie te nemen op een aantal punten.

Aanvragen in stroomversnelling

Uit het Nationaal Laadonderzoek 2020 blijkt dat aanvragen bij gemeenten voor het plaatsen van een laadpaal veel tijd kosten en vaak niet slagen: 18% werd binnen drie maanden geholpen, 38% wachtte vier maanden of langer en 43% kreeg geen gehoor of een afwijzing. Daarom moet er een oplossing gevonden worden voor capaciteitsproblemen bij gemeenten en regio's (NAL). Bovendien moeten gemeenten proactiever worden in het plannen en aanleggen van laadpalen. Een verplichte minimumverhouding van laadpalen ten opzichte van elektrische auto's per wijk op straffe van een boete kan daarvoor een prikkel bieden.

Ruimte voor laden

75% van de Nederlandse woningvoorraad beschikt niet over een eigen oprit. Dat betekent dat een groot deel van de laadinfrastructuur (semi-)publiek zal moeten zijn. Maar in veel wijken is geen ruimte

of mogelijkheid om elke parkeerplaats van een laadpaal te voorzien. Het inrichten van laadpleinen op centrale punten is daarvoor een oplossing. Er zijn al oplossingen op de markt om met minimale inspanningen zo'n laadplein in te richten op een bestaande parkeerplaats, bijvoorbeeld door het installeren van grote batterijen om tijdelijke vraag op te kunnen vangen.

Investering

Het voeden van laadpleinen en laadpalen in de wijk vraagt om grote investeringen in netwerkcapaciteit. Zonder slim laden is voor de autonome groei van EV's in Nederland een netinvestering nodig van circa **2,2 miljard euro**¹¹. Met slim laden kan deze investering lager uitvallen. Zeker wanneer energie die in de wijk wordt opgewekt met zonnepanelen van huiseigenaren kan worden opgeslagen in batterijen van het laadplein.

Landelijk opleidingsplan energietransitie

Voor het aansluiten van een laadpaal is een monteur nodig die gecertificeerd is voor werken met hoogspanning. Monteurs met die expertise zijn ook nodig voor het aanleggen van zonnepanelen en windmolens, het verzwaren van het net, het repareren en onderhouden van EV's en andere aspecten van de energietransitie. Op dit moment kampt de installatiebranche met een personeelstekort van 20.000 medewerkers op 150.000 werknemers. Ook in de metaalsector zijn grote tekorten. Er is een landelijke aanpak nodig om de instroom van technici en leerlingen in deze sectoren drastisch te verhogen.

Zero-emissie stadslogistiek

Sinds de ondertekening van de uitvoeringsagenda ZE Stadslogistiek en het openstellen van de Subsidieregeling voor Elektrische Bestelauto's (SEBA) is een verhoogde marketingactiviteit van dealers en fabrikanten zichtbaar. Dit zal bijdragen tot het verhogen van het bewustzijn bij gebruikers van bestelwagens dat de invoering van de ZE-zones per 2025 ernst is. Hierdoor zal het aanbieden van een nulmissie-voertuig in de meeste verkoopgesprekken worden meegenomen. Door het duidelijke signaal dat met ondertekening van de uitvoeringsagenda werd afgegeven zal ook de beschikbaarheid van voertuigen sneller op gang komen. De duidelijkheid in beleid draagt er immers toe bij dat ondernemers weten waar ze aan toe zijn en ook bereid zijn de nodige investeringen in het belang van hun bedrijfsvoering te doen.



Autobelastingplan 2022 - 2030

Haalbaar en betaalbaar naar autoverkeer zonder uitstoot



NATUUR
& MILIEU

