

Prof. Dr. K. Putters
De Tweede Kamer
t.a.v. Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Den Haag, 27 februari 2024

Betreft: Oproep maatschappelijke coalitie Autobelastingen van ANWB, BOVAG, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en VNA aan formerende partijen

Wat doet u met de auto?

Oproep maatschappelijke coalitie Autobelastingen van ANWB, BOVAG, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en VNA aan formerende partijen:

Kies voor betaalbare duurzame automobilititeit!

Geachte heer Putters,

Wat doen we met de auto? Een vraag die bij steeds meer Nederlanders, burgers en ondernemers, aan de keukentafel en bij de koffieautomaat, tot kopzorgen leidt. Zij zijn onzeker over de betaalbaarheid van mobiliteit in de komende jaren. Dit heeft meerdere oorzaken: grondstoffen worden duurder, autobelastingen voor elektrisch rijden stijgen en er zijn steeds meer Europese verplichtingen die benzine en diesel rijden duurder maken. Niet iedereen heeft een alternatief voor de auto en Nederlanders moeten dus meer autokilometers maken dan ze wellicht zelf zouden willen. Tegelijkertijd is de noodzaak om de automobilititeit te verduurzamen groot om de klimaatdoelen te halen.

Aan de keukentafel is een stoel leeg waar vragend naar gekeken wordt: wat doet de politiek? Verleidt die ons eerst tot het kopen van een elektrische auto om ons daarna met een zware belasting om de oren te slaan? Of snapt de politiek dat die auto voor een gezin of een ondernemer geen luxe is, maar het noodzakelijke middel om ons sociale en/of werkende leven te kunnen leiden? Om familie en vrienden te bezoeken, mantelzorg te verlenen, (vrijwilligers)werk te doen en naar sportclub, kerk, supermarkt, een klant of simpelweg naar je werk te kunnen gaan?

De overheid helpt helaas niet altijd. Nu nog krijgen de consument en ondernemers korting bij overstap naar een elektrische auto, maar het is niet duidelijk of die keuze over een paar jaar nog steeds beloond wordt. Of zij straks net zoveel betalen voor een benzine-versie of zelfs meer. Als de overheid vertelt waar we de komende tien jaar aan toe zijn, dan weten Nederlanders thuis en op werk ook wat de goede keuze is. Niets doen vanuit de overheid zet de betaalbaarheid van mobiliteit op korte én lange termijn onder druk en vergroot de onzekerheid.

Gelukkig biedt de sector mobiliteit kansen om CO₂ te besparen zónder Nederlanders daarvan de dupe te laten zijn. Wij roepen u op om nu te kiezen voor betaalbare duurzame mobiliteit voor Nederlanders de komende jaren.

Tweedehands markt EV op gang brengen

De meeste Nederlanders kopen geen nieuwe auto; die rijden in een tweedehands auto. Dat er een stimulans is om mensen die het geld hebben, voor een nieuwe elektrische auto te laten kiezen, is eigenlijk alleen verantwoord als dat belastingvoordeel daarna doorwerkt voor mensen die tweedehands kopen. En hoe langer we wachten om ons wagenpark te elektrificeren, hoe langer het duurt voordat er geschikte tweedehands stekkerauto's op de markt komen. Het aandeel EV in het wagenpark is nog klein. Minder dan 5% van ons wagenpark is nu vol-elektrisch. In 2023 stroomden 113.966 elektrische auto's het wagenpark in (ruim 30% van de nieuwverkoop). Op dit moment is 2% van het bestelwagenpark elektrisch. De kosten voor een elektrische bestelwagen voor ondernemers zijn fors en de aanschaf van een fossiele bestelwagen per 2025 wordt fors duurder. Deze cijfers laten zien dat betaalbare duurzame mobiliteit nog ver weg is.

Een autobelastingplan met maatschappelijk draagvlak

Al in 2021 ontwikkelden ANWB, BOVAG, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) een nieuw autobelastingplan, omdat wij zagen dat de klimaatambities fors omhoog werden bijgesteld en omdat wij deze graag zo betaalbaar en voorspelbaar mogelijk wilden behalen. De maatschappelijke coalitie was en is het erover eens dat de transitie alleen slaagt als er draagvlak is bij de sector, de ondernemer en de consument. Daarvoor is betaalbaarheid essentieel.

Veel van het plan is (nog) niet of nauwelijks omgezet in beleid. Dit heeft drie consequenties:

1. Burgers en bedrijven hebben geen zekerheid dat duurzame mobiliteitskeuzes consequent en structureel door de overheid met beleid worden ondersteund;
2. Zij kunnen er dus ook niet op vertrouwen dat de investering in een duurzame auto betaalbaar is en blijft;
3. De klimaatdoelen voor mobiliteit zijn nog niet veiliggesteld.

In deze brief lichten wij de uitdagingen graag toe en doen wij concrete aanbevelingen om duurzame automobilititeit te blijven stimuleren. Want dat is hard nodig! De bal ligt nu bij het te formeren kabinet.

Belangrijkste randvoorwaarde: schuif de kosten van de overgang naar elektrisch rijden niet naar de andere automobilisten

Bij het vormgeven van autobelastingen is tot nu toe de schatkist altijd leidend geweest. Het uitgangspunt is een bedrag dat ooit is opgeschreven dat bepaalt wat er in een bepaald jaar in z'n totaliteit moet binnenkomen. Het uitgangspunt is niet wat een eerlijke belasting is voor een auto en de mensen die erin rijden.

De overheid stimuleert bepaald gedrag omdat elektrisch rijden beter is voor een schone omgeving, ons minder afhankelijk maakt van andere landen en minder schade brengt aan het klimaat. Als Nederlanders daarin meegaan en doen wat de overheid graag ziet en wat goed is voor de samenleving, dan is het raar als de rekening daarvoor betaald moet worden door de andere automobilisten.

De ingroei van elektrische auto's moet dus niet betaald worden door de automobilisten die nog geen elektrische auto kunnen betalen. Dat is oneerlijk en niet bevorderlijk voor de bestaanszekerheid. De overheid kan beter accepteren dat de belastinginkomsten die ooit in de voorspellingen zijn opgeschreven, niet gehaald worden. Die zogenoemde grondslagerosie zou moeten worden opgevangen buiten het autodomein. Zie het als een investering in verduurzaming!

Consumenten en bedrijven willen continuïteit en zekerheid

Nu Nederlanders langzaam maar zeker overgaan van tanken naar laden, wringt het dat de autobelastingen voor de komende jaren nog niet duidelijk zijn. Het oude systeem (mede gebaseerd op gewicht) staat nog in de boeken. Met tijdelijke maatregelen wordt elektrisch gestimuleerd en belast. Dat het huidige systeem – met de doorbraak van de EV - onhoudbaar is, weten we allemaal. Wat er dan voor in de plaats komt, weet niemand. Die onzekerheid geeft Nederlanders kopzorgen. Als ik meer betaal voor een schone auto, verdien ik dat nog terug straks? En dus dreigt de groei van schone duurzame mobiliteit stil te vallen omdat het voor veel mensen te duur dreigt te worden.

Oproep maatschappelijke coalitie Autobelastingen

- 1. Zorg er in elk geval voor dat een elektrische auto niet méér belasting gaat betalen dan de vergelijkbare benzineauto*

Mensen vinden het niet gek dat elektrische auto's ooit wegenbelasting moeten gaan betalen, maar weinigen zullen het logisch vinden dat dat gaat volgens het oude systeem: belasting gebaseerd op gewicht. Dan zouden in één klap alle Nederlanders die, gestimuleerd door de overheid, bij aanschaf meer hebben betaald voor een schonere elektrische auto, gestraft worden door een veel hogere 'wegenbelasting' (MRB). Niet omdat hun auto groter is dan die van de buurman, maar omdat een accu nou eenmaal zwaar is.

Het huidige autobelastingenbeleid voor de periode 2026 – 2030 bouwt stimulering van elektrische auto's af naar vrijwel nihil. Autokopers (zakelijk en particulier) anticiperen nu al op dit overheidsbeleid en daardoor stagneert de verkoop van elektrische auto's. Met name bij de particulier. Om de schonere mobiliteit betaalbaar houden en de gestelde CO₂ doelen te kunnen halen, pleit de maatschappelijke coalitie er dan ook voor om het fiscale stimuleringsbeleid voor elektrische auto's na 2025 voort te zetten.

- Laat stekkerauto's meebetalen aan het gebruik van onze wegen, maar zorg voor invoering van een gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's, ter compensatie van het meergewicht van het batterijenpakket. Dit is eerlijk en goed uitlegbaar aan alle automobilisten;
- Correctie in de bijtelling voor zakelijke auto's, omdat de aanschafprijs van elektrische auto's in de lage en middensegmenten komende jaren hoger ligt dan het fossiele alternatief. Hiermee houden we de inzet van elektrische auto's aantrekkelijk voor de zakelijke rijders (ook met lagere en middeninkomens) zodat er snel geschikt aanbod voor de tweedehandsmarkt komt (de occasionmarkt wordt voor een aanzienlijk deel gevuld door ex-lease-auto's!).

2. *Benut mogelijkheden om betaalbaar via de automobility klimaatdoelen te halen*

Internationale afspraken vereisen dat we in Nederland in 2030 substantieel minder CO₂ uitstoten dan vandaag. Een verdere investering in duurzame automobility biedt een kans om die CO₂ reductie te behalen op een manier waar burgers en bedrijven er beperkt last van hebben. Denk aan:

- Geen vaste voet aanschafbelasting (BPM) voor elektrische auto's;
- Subsidieregelingen voor de aanschaf van nieuwe en gebruikte personenauto's in stand houden.

Gevolgen van deze investering:

- Een betaalbare tweedehands markt voor EV's van voldoende omvang.
- Tot 80% van de nieuw verkochte auto's in 2030 kan elektrisch zijn.
- De ongeveer 3 miljoen elektrische auto's die dan tot 2030 verkocht kunnen zijn, hebben een positief effect op de CO₂ reductie door personenauto's in de komende jaren.

Een cruciale randvoorwaarde zodat mensen ook in de toekomst betaalbaar elektrisch auto kunnen blijven rijden, is dat de tank- en laadinfrastructuur altijd vooruit moet lopen op de ingroei van elektrische voertuigen.

3. *Kies voor een verantwoorde inzet van hernieuwbare brandstoffen*

Hernieuwbare brandstoffen dragen bij aan CO₂-reductie, omdat ze helpen de uitstoot van het huidige wagenpark op korte termijn te verminderen. Het kabinet Rutte-IV heeft een forse CO₂ besparing gerealiseerd op korte termijn via de extra inzet van 20 PJ hernieuwbare brandstoffen als CO₂ arm alternatief voor gebruik in bestaande verbrandingsmotoren.

4. *Voer Betalen naar Gebruik in: het kan eerlijk en rechtvaardig.*

Betalen naar Gebruik is een krachtig en eerlijk principe om burgers en bedrijven weloverwogen mobiliteitskeuzes te laten maken en daarbij de duurzame keuzes te belonen. En om op deze manier de grondslagerosie op te vangen. Succesvolle invoering van Betalen naar Gebruik vraagt om een andere benadering dan de aanpak van het kabinet Rutte-IV. Een alternatieve aanpak, waarbij het handelingsperspectief en de betaalbaarheid voor de automobilist centraal staan, vergroot het maatschappelijke draagvlak voor het systeem. De maatschappelijke coalitie steunt een uitwerking met differentiatie van tarieven gebaseerd op emissie.

5. *Stuur op gedrag: bouw prikkels in het huidige (fiscale) systeem*

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, zoals het stimuleren thuiswerken; het faciliteren van multimodaal reizen; bevorderen van de inzet van tweewielers en duurzaam mobiliteitsbeleid door werkgevers. De fiscaliteit is op dit moment nauwelijks ingericht op het stimuleren van deze opties.



NATUUR
& MILIEU



VNA
vereniging van nederlandse
autoleasemaatschappijen

Uw keuzes tijdens de formatie op dit onderwerp maken het verschil voor Nederland op het gebied van mobiliteit. Daarom roepen wij u om te kiezen voor betaalbare duurzame mobiliteit!

Met vriendelijke groet,

ANWB, Bestuursvoorzitter Marga de Jager

BOVAG, Algemeen Voorzitter Han ten Broeke

Natuur & Milieu, Directeur Marjolein Demmers

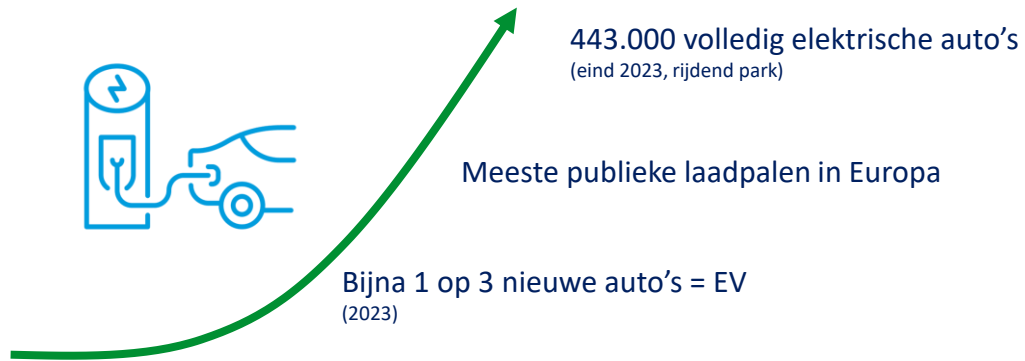
RAI Vereniging sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens, Voorzitter Huub Dubbelman

Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA), Voorzitter Renate Hemerik

Bijlage infographics:

Hoopvolle start EV in NL, maar transitie is marathon en geen sprint

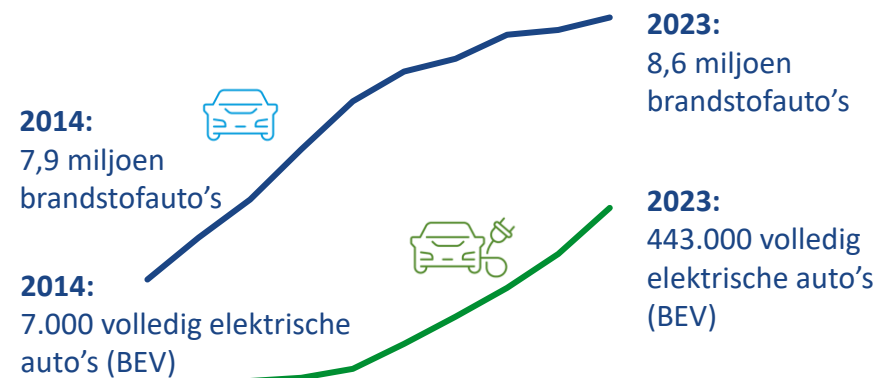
Nederland kende een zeer goede start in elektrisch rijden...



Nog steeds is minder dan 1 op 20 personenauto's (4,9%) in Nederland volledig elektrisch



Echter, niet alleen aantal EV's stijgt - ook steeds meer brandstof (ICE) auto's op de Nederlandse wegen



Mede daarom blijft de CO₂ uitstoot in Nederland in mobiliteit hoog



Verdere elektrificatie blijft uitdagend

Prijs van een nieuwe auto, laat staan een elektrische, is zeer uitdagend

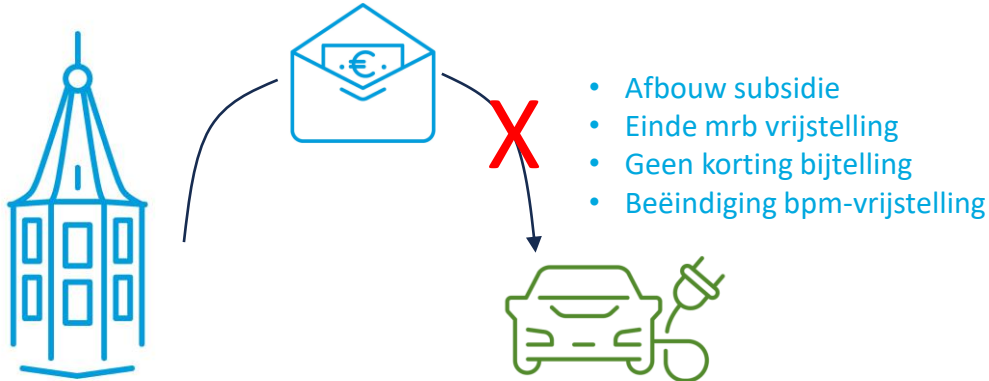


Gem. nieuwprijs
2023 BEV
€53.235



Gem. nieuwprijs
2023 Overig
€43.117

...en dreigt de komende jaren te verslechteren door snelle afbouw overheidsstimuli



De TCO* van elektrisch is ongunstig

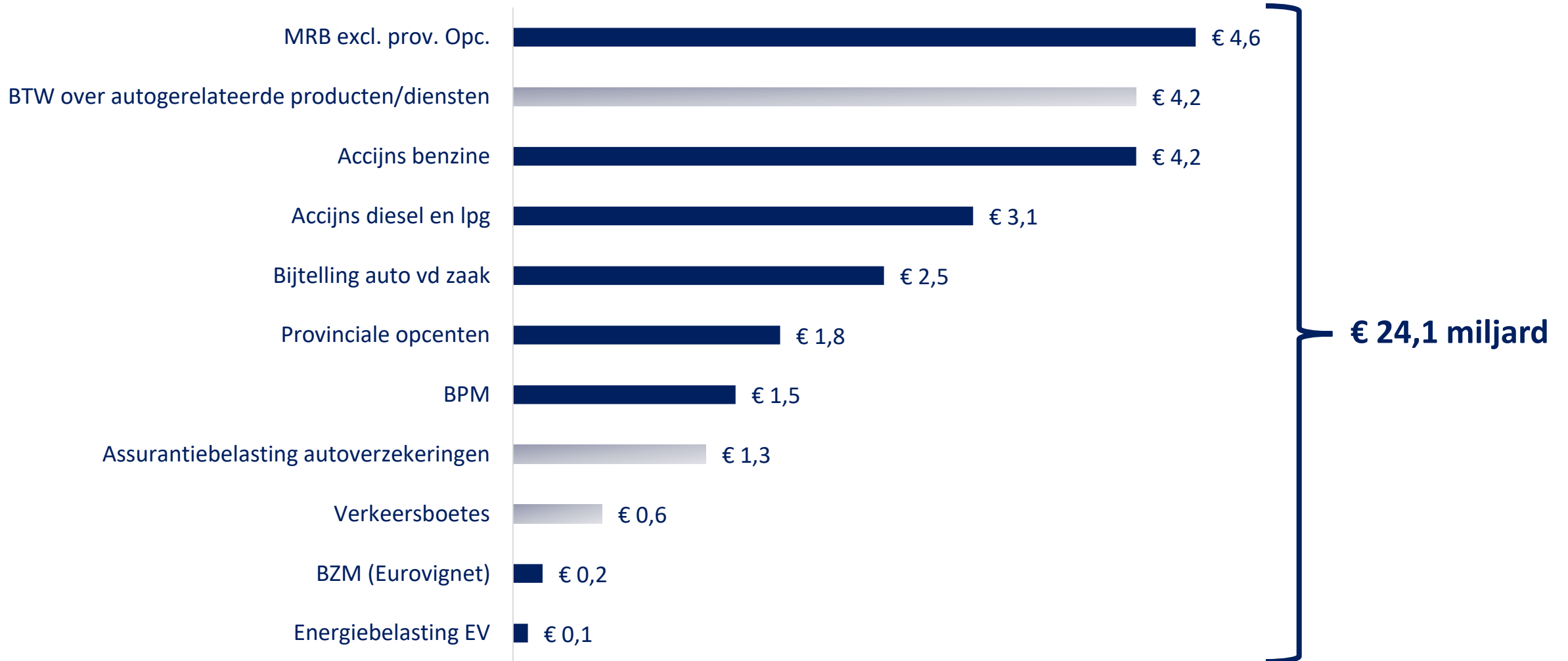
(totale maandelijkse kosten, vast en variabel, nieuwe auto 4 jaar / 15.000km per jaar)



Zeker in 2026 dreigt verdere verslechtering TCO door mrb op EV

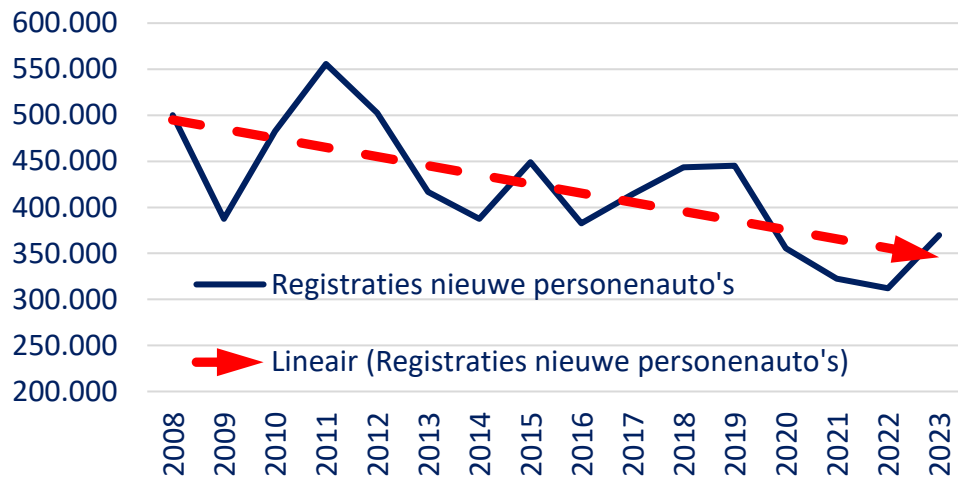
mrb per maand	B-segment		C-segment		D-segment	
Model	Peugeot e-208	Peugeot 208	Kia eNiro 64,8 kWh	Kia Niro Hybrid	Tesla Y RWD	Skoda Kodiaq
Brandstof	Elektrisch	Benzine	Elektrisch	Benzine	Elektrisch	Benzine
mrb nu	€ 0	€ 41	€ 0	€ 78	€ 0	€ 88
mrb 2025*	€ 20	€ 41	€ 27	€ 78	€ 31	€ 88
mrb 2026*	€ 78	€ 41	€ 107	€ 78	€ 125	€ 88

Inkomsten overheid uit wegmobiliteit 2023 naar categorie (x €1 miljard)



Verduurzaming wagenpark dreigt te vertragen

Hoge kosten leiden tot neerwaartse trend nieuwmarkt

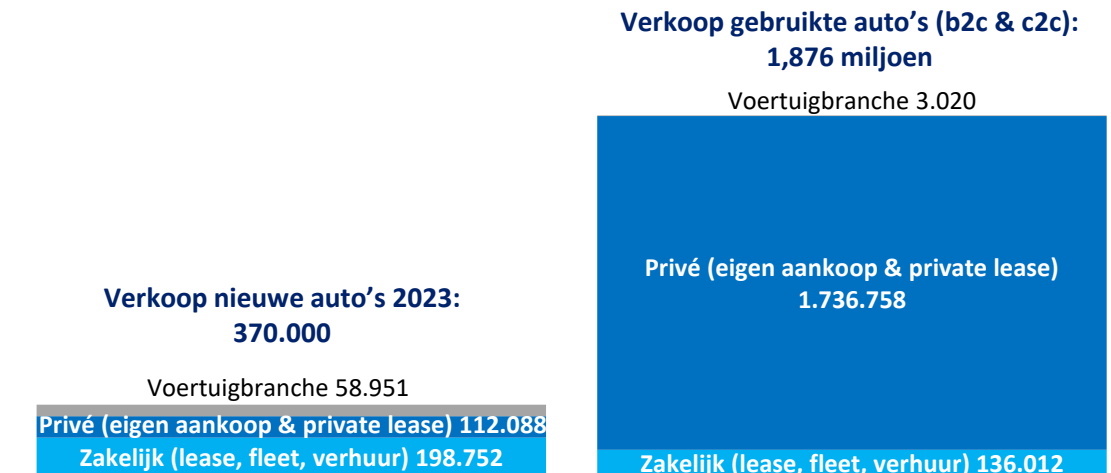


Vernieuwingsgraad NL laag

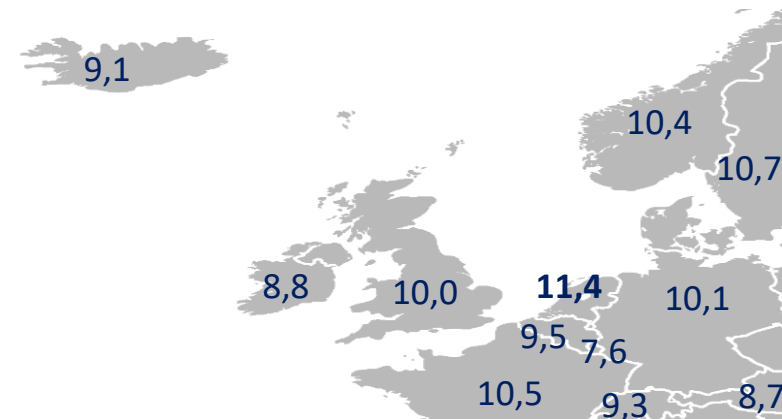
	Nieuw 2023	Totaal park*	Nieuw in %
NL	370.000	8.917.000	4,1%
Dui	2.845.000	48.763.000	5,8%
Bel	477.000	5.947.000	8,0%
Fra	1.775.000	38.856.000	4,6%

*park o.b.v. 2022 Eurostat (2023 nog niet beschikbaar voor alle landen)

Gebruikte auto vaak enige optie



Wagenpark ouder dan omliggende landen



Bron: ACEA vehicles in use (gebaseerd op gemiddelde leeftijden 2021)

Bron: VNA op basis van RDC nieuwe en gebruikte registraties personenauto's, ACEA en Eurostat