

> Retouradres Postbus 8242 3503 RE Utrecht

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. mr. M. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Graadt van Roggenweg 200,
3531 AH Utrecht
www.rvo.nl

Contactpersoon

Secretariaat Formule E-Team
secretariaat-fet@rvo.nl

Datum 12 juni 2024
Betreft Aandachtspunten hand-aan-de-kraan systematiek

Geachte meneer Harbers,

Middels deze brief adviseert het Formule E Team (FET) u over de hand-aan-de-kraan analyse van 2024. De kern van ons advies is dat er voor de periode 2025-2030 dringend additioneel beleid nodig is om de ambitie van 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030 te behalen. Daarom adviseren wij in deze brief niet alleen over het toepassen van de Hand-aan-de-Kraan binnen de bestaande afspraken, maar doen wij daarnaast aanbevelingen voor een gebalanceerd pakket maatregelen. Dit zal hieronder verder worden toegelicht.

Rol FET bij hand-aan-de-kraan

In het Klimaatakkoord is de ambitie opgenomen om gezamenlijk toe te werken naar 100% emissieloze nieuwverkoop personenauto's in 2030. Tegelijkertijd is in datzelfde akkoord ook afgesproken dat het stimuleringsbeleid rond elektrisch vervoer jaarlijks gemonitord wordt via de systematiek van Hand-aan-de-Kraan (HadK). Uw departement geeft in samenwerking met het ministerie van Financiën hier verdere uitwerking aan. Het Formule E-Team wordt bij de analyse van de systematiek geraadpleegd, waarvoor wij dankbaar zijn.

FET analyse uitwerking hand-aan-de-Kraan

Voor 2024 laat de "hand aan de kraan"-analyse zien dat de EV-nieuwverkoop in alle scenario's in het bovenste deel van de bandbreedte zit en dat in een aantal scenario's de bovengrens van de bandbreedte overschreden wordt. Tegelijkertijd wordt terecht gesteld dat de komende twee jaar de stimuleringsmaatregelen voor emissievrije personenauto's aflopen, terwijl de mobiliteitssector nog niet op koers ligt om de klimaatdoelen voor 2030 te halen. Hiervoor is naar verwachting, naast de nieuwe tariefkorting in de motorrijtuigenbelasting, aanvullend beleid nodig.

Het FET sluit zich helemaal aan bij de boodschap dat aanvullend beleid nodig is om de klimaatdoelen te behalen. De bevindingen in de scenarioanalyses laten op het eerste oog een positief beeld zien, maar dit is echter maar een deel van de huidige ontwikkelingen. Allereerst laat het geraamde ingroeipad voor emissievrije

personenauto's wederom zien dat de ambitie van 100% EV nieuwverkoop in 2030 niet wordt behaald (circa 60% in 2030). De maatregelen uit de voorjaarsbesluitvorming zullen dit niet veranderen omdat daardoor de huidige stimulering voor elektrisch rijden bijna helemaal vervalt na 2025. Dit terwijl elektrisch rijden voor veel mensen nog een onbetaalbare keuze is. En de EV-markt stagneert, zeker particulier. De interesse in elektrische auto's neemt af¹ en potentiële kopers van een elektrische auto maken een pas op de plaats omdat de financiële voordelen van elektrisch rijden na 2025 wegvallen en laadzekerheid steeds twijfelachtiger wordt. Ook zijn er EV-rijders die terugkeren naar brandstofauto's². Het gewonnen momentum in elektrisch rijden richting grootschaligere toegankelijkheid dreigt Nederland te verliezen. Waardoor het bereiken van de doelen nog verder uit beeld dreigt te raken.

Datum
12 juni 2024

Aanbevelingen

Op basis van bovenstaande analyse doet het FET de volgende aanbevelingen:

1. Het FET onderstreept het belang van een helder en bestendig beleid dat zoveel mogelijk bijdraagt aan de ambitie van 100% zero-emissie nieuwverkoop in 2030. We zijn blij dat er wordt vastgehouden aan de bestaande afspraken en met de korte termijn reparatie met een gewichtscorrectie in de MRB. Maar niet over de tijdelijke aard hiervan en dat de tweedehands subsidie hiervoor is opgeofferd. Het FET adviseert daarom om, na verdere uitwerking, de maatregelen uit scenario 3 en 2 met stimulerende (al dan niet in combinatie met normerende) maatregelen op te nemen bij het vormgeven van toekomstig beleid (zie de FET-brief over stimulering elektrische personenauto's^{3,4}). Dit zal zorgen voor een hogere ingroei van elektrische auto's, wat essentieel is om tijdig een betaalbare tweedehandsmarkt te krijgen. Dit maatregelenpakket omvat onder andere:
 - Een verlaagd MRB-tarief met een gewichtscorrectie voor EV
 - Een tijdelijke korting op de bijtelling voor de zakelijke markt
 - Een aanschafsubsidie voor EV nieuw én tweedehands
2. Ga consistent om met derving van belastinginkomsten. Beschouw indirecte kosten (zoals accijnsderving) niet als stimuleringskosten van EV en zet bovendien geen onnodige rem op de ingroei van EV door deze te belasten met het opvangen van accijnsderving, maar los dit op via de algemene middelen. Alleen in de sector mobiliteit wordt de budgettaire derving in beeld gebracht, is het onduidelijk waarom deze kosten worden toegeschreven aan het stimuleringspakket EV en is er geen causaal verband tussen bijbehorende dervingkosten en het beleidsinstrument⁵;

¹ [Interesse in elektrische auto's neemt af | ANWB](#)

² [Nationaal EV berijdersonderzoek \(evrijders.nl\)](#)

³ [Brief over stimulering elektrische personenauto's tussen 2025 tot 2030 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

⁴ Deze scenario's vormen nog niet het definitieve eindadvies maar zullen nog verder uitgewerkt moeten worden

⁵ CE Delft, Subsidies en derving belasting van klimaatregelingen 2022, https://ce.nl/wp-content/uploads/2022/06/CE-Delft_210501_Subsidies_en_derving_belasting_van_klimaatregelingen_Def.pdf

3. Streef ernaar om de eisen voor "Smart Charging" te harmoniseren in Europese wetgeving. Smart charging kan een rol spelen in het bestrijden van netcongestie en eenduidige eisen zijn hierbij belangrijk. Daarnaast dient het mogelijk te worden in te grijpen op de netcongestie op de plekken waar het noodzakelijk is. Het is daarom zaak dat alle partijen zich uiterst inspinnen om de procedures t.b.v. de netwerkverzwaring te verkorten en dat wetgeving mitigerende maatregelen niet in de weg staat.

Datum
12 juni 2024

Namens de onderstaande partijen uit het Formule E -Team,

Nancy Kabalt,
Voorzitter

