

Vergaderjaar 2015–2016

**32 800**

**Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)**

**33 043**

**Groene economische groei in Nederland (Green Deal)**

**Nr. 43**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juni 2016

Hierbij informeer ik u over de uitvoering van de motie Groot (Kamerstuk 32 800, nr. 37). Deze motie verzoekt de regering om samen met het Formule E-team een plan te maken om elektrisch rijden voor particulieren bereikbaar en aantrekkelijk te maken en daarbij in het bijzonder ook aandacht te geven aan de opbouw van voldoende oplaadinfrastructuur. Het gezamenlijke plan bestaat uit bijgevoegd adviesrapport van het FET getiteld «Maak elektrisch rijden Groot»<sup>1</sup> en deze brief. Ik heb het PBL om een review gevraagd over bijgaand adviesrapport. Deze review voeg ik tevens bij<sup>2</sup>.

Ik heb u reeds in december 2015 geïnformeerd met een brief over de toenmalige stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie (Kamerstukken 32 800 en 33 043, nr. 41).

In lijn met de motie heeft sindsdien een werkgroep met partijen van het FET en het Rijk zowel het bereikbaar als het aantrekkelijk maken van elektrisch rijden onderzocht. Onder «bereikbaar» verstaat de werkgroep dat de totale kosten van bezit en gebruik vergelijkbaar worden met die van conventionele auto's. Onder «aantrekkelijk» verstaat de werkgroep de randvoorwaarden die kunnen bewerkstelligen dat de particulier daadwerkelijk de keuze maakt om elektrisch te gaan rijden.

### **Nederland koploper op het terrein van Elektrisch Vervoer**

Nederland staat in de wereldtop als het gaat om elektrisch vervoer. Zo is het aantal verkochte elektrische auto's in 2015 gestegen met circa 95% ten opzichte van 2014 tot bijna 94.000 in mei 2016. Qua verkoopandeel van alle categorieën elektrische personenauto's staat Nederland wereldwijd op de tweede plaats. Het aantal (semi-)publieke laadpunten is gegroeid tot 21.500.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

De werkgelegenheid op het gebied van elektrisch vervoer is in 2014 met 25% gestegen ten opzichte van 2013 naar 3.200 banen. De verwachting is dat het aantal verder groeit naar circa 10.000 banen in 2020. Nederlandse bedrijven zijn met name actief in laadinfrastructuur, diensten en nieuwbouw van voertuigen zoals bussen. Nederlandse bedrijven exporteren producten en kennis naar het buitenland. Verschillende Nederlandse bedrijven zijn actief in het buitenland (bijvoorbeeld EV-box, The New Motion, ABB) en een grote buitenlandse koploper heeft zich gevestigd in Nederland (Tesla Motors, assemblagefabriek en Europees hoofdkantoor). Bij handelsmissies staat elektrisch vervoer regelmatig op de agenda, hetgeen kansen biedt voor deze bedrijven om het verdienpotentieel te verzilveren. De totale productie in de EV-sector is in 2014 gegroeid tot € 820 miljoen met een toegevoegde waarde van € 260 miljoen.

### **Energieakkoord en Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020**

Het kabinet zet met verschillende instrumenten in op de verdere ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland. In het Energieakkoord zijn afspraken gemaakt over de ambities in 2035 en 2050 ten aanzien van emissieloos rijden. Zo is de ambitie dat in 2035 alle nieuw verkochte auto's in staat zijn om emissieloos te rijden. Het betreft dan zowel volledig elektrische auto's, auto's op waterstof als plug-in hybride elektrische auto's. De ambitie in het Energieakkoord voor 2050 is dat alle auto's in staat zijn om emissieloos te rijden. Met de uitvoering van de brandstofvisie worden de komende jaren de randvoorwaarden gecreëerd voor langere termijn CO<sub>2</sub>-reductie. Volgens de Nationale Energieverkenning (NEV) 2015 zijn de klimaatdoelen voor de transportsector voor 2030 en 2050 met huidig en voorgenomen beleid nog buiten bereik. Wel leveren extra maatregelen op het terrein van transport en mobiliteit een belangrijke bijdrage aan het intensiveringspakket van het Energieakkoord rond energiebesparing: 1 tot 8,5 PJ volgens ECN. Inzetten op Europees bronbeleid blijft het meest doelmatig om CO<sub>2</sub>-doelen te behalen, maar uit studies (RLI, OECD, IBO, Energierapport) blijkt dat het daarnaast noodzakelijk is nu te investeren in technologieontwikkelingen om de langetermijndoelen te kunnen realiseren.

Ter uitwerking van de ambities uit het Energieakkoord heb ik op 14 april jl. de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020 ondertekend. Deze Green Deal heb ik u op 15 april jl. toegezonden als bijlage bij een brief naar aanleiding van de motie Vos c.s. (Kamerstuk 30 196, nr. 449) betreffende louter nieuwverkopen van emissieloze auto's in 2025 (Kamerstuk 33 043, nr. 68). De Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020 is mede bedoeld om de positie van Nederland in de wereld op het terrein van elektrisch vervoer te behouden. In deze Green Deal kom ik met de FET-partijen de ambitie overeen dat in 2020 10% van de nieuwverkopen een elektrische aandrijflijn heeft en 75.000 elektrische voertuigen door particulieren worden gereden, waarvan 25.000 nieuwe elektrische voertuigen.

De Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020 is primair gericht op de periode tot en met 2020, maar kijkt ook verder vooruit. Bij wijze van «tussenstand» ten aanzien van de ambities uit het Energieakkoord voor 2035 en 2050 hebben partijen de ambitie dat in 2025 50% van de nieuw verkochte auto's een elektrische aandrijflijn heeft en dat minimaal 30% daarvan (oftewel 15%) volledig elektrisch is. Samen met mijn collega van Infrastructuur en Milieu zet ik mij hiervoor in door onder andere het rijkswagenpark verder te verduurzamen, een sterkere verankering na te streven van elektrisch vervoer als cross-sectoraal thema in de Topsectoren HTSM, Energie en Logistiek, door belemmerende wet- en regelgeving weg te nemen en mij te richten op internationale samenwerking.

## **Adviesrapport Formule E-Team (FET)**

Het adviesrapport van het FET «Maak elektrisch rijden Groot» gaat in op zowel de aantrekkelijkheid als de (financiële) bereikbaarheid van elektrisch vervoer voor de particuliere gebruiker, waarbij voor wat betreft de (financiële) bereikbaarheid een bijdrage van de overheid wordt gevraagd.

Aangegeven wordt dat de consumentenmarkt op het terrein van elektrisch rijden op dit moment nauwelijks ontwikkeld is. De ontwikkeling van de consumentenmarkt zal volgens het FET van belang zijn voor het behoud van de koploperpositie van Nederland op het terrein van elektrisch vervoer.

De FET-partijen zullen elementen van «aantrekkelijkheid» ter hand nemen zoals onder andere informatieverstrekking over elektrisch rijden, een charmeoffensief elektrisch rijden, waaronder een campagne en informatie over beschikbaarheid van laadpunten. Deze acties zijn deels onderdeel van de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020.

Het FET verzoekt het kabinet een bijdrage aan de ontwikkeling van de consumentenmarkt te leveren in de vorm van een aanschafsubsidie en een oplaadtegoed. De aanschafsubsidie wordt gevraagd op basis van de hogere aanschafprijs voor een elektrisch voertuig en de negatieve TCO (Total Cost of Ownership). Daarnaast wordt voorgesteld de financiële prikkel zodanig te kiezen dat de consument ook gecompenseerd wordt voor ongemakken door praktische beperkingen, zoals bijvoorbeeld omrijdtijd voor opladen. Voor een periode van vier jaar (2017 tot en met 2020) zou deze aanschafsubsidie bestaan uit een eenmalig subsidiebedrag van € 6.000 in 2017, aflopend naar € 1.500 in 2020 voor een nieuwe volledig elektrische auto. Het totaalbedrag voor deze subsidie voor de jaren 2017 tot en met 2020 zou neerkomen op een bedrag van ruim € 78 miljoen.

Het FET stelt daarnaast een eenmalig oplaadtegoed van € 1.000 voor per gebruikte volledig elektrische auto (FEV) en gebruikte plug-in hybride auto (PHEV). Met deze maatregel wordt volgens het FET de doorstroom van tweedehands elektrische voertuigen gestimuleerd en tegelijkertijd de export van elektrische auto's naar het buitenland voor een deel voorkomen. Het totaalbedrag voor deze maatregel zou bijna € 58 miljoen betreffen. Voor beide subsidie-instrumenten gaat het FET uit van een totaalbedrag van € 136 miljoen verdeeld over 4 jaar.

De motie Groot vraagt specifiek aandacht voor de laadinfrastructuur. Het FET-rapport gaat daar niet op in met als argument dat de Staatssecretaris van Financiën reeds met de uitvoering van de motie Van Weyenberg/Grashoff voldoende tegemoet komt aan tekortkoming in de business case van publiek toegankelijke laadinfrastructuur.

### **PBL review ten aanzien van het FET-adviesrapport**

Ik heb het PBL verzocht het adviesrapport van het FET te reviewen. Deze review is bij deze brief gevoegd. Het PBL stelt dat het adviesrapport van het FET een gedegen indruk geeft, waarbij veel informatie is geraadpleegd en voorzien is in een zorgvuldige redeneerlijn. Ook de redeneerlijn van het rapport ten aanzien van het keuzegedrag van autokopers is volgens het PBL plausibel en in grote lijnen in overeenstemming met de gangbare inzichten uit de wetenschap.

Legitimiteit voor overheidsingrijpen in de consumentenmarkt is volgens het PBL aanwezig, omdat het zonder een massale overstap naar nul-emissieauto's naar alle waarschijnlijkheid niet mogelijk is om de lange

termijn klimaatdoelen binnen bereik te brengen. Volgens het PBL zal een aanschafsubsidie in algemene zin naar verwachting een effectief middel zijn om de verkoop van elektrische auto's in de particuliere markt te stimuleren. Ten aanzien van het laadtegoed voor gebruikte volledig elektrische auto's en plug-in's stelt het PBL dat het een aantrekkelijk financieel voordeel is voor kopers van tweedehandsauto's.

Het PBL plaatst echter ook een aantal kanttekeningen. Zo is de motivering voor de vormgeving van de aanschafsubsidie onvoldoende onderbouwd. Het is niet duidelijk of de voorgestelde vormgeving een effectieve en doelmatige manier is om de verkoop van elektrische auto's onder particulieren te stimuleren en de uiteindelijke ambitie van 75.000 elektrische auto's in particulier bezit te halen.

Wat onderbelicht blijft, is het huidige beleid voor volledig elektrische auto's, inclusief Autobrief II. Tot en met 2020 kent deze reeds een sterke financiële prikkel voor de consumentenmarkt, namelijk vrijstelling voor de aanschafbelasting (bpm) en de motorrijtuigenbelasting (mrb). De voorgestelde aanschafsubsidie komt bovenop deze vrijstellingen voor volledig elektrische auto's en het adviesrapport gaat hier niet op in. Het rapport is volgens PBL onvoldoende transparant over de gevoeligheid van de aannames van de TCO-berekeningen. Bovendien is het de vraag is of en met welke snelheid de aanschafkosten van elektrische auto's in de toekomst gaan dalen. Volgens het adviesrapport zal dat vanaf 2020 het geval zijn. Het PBL stelt hier vraagtekens bij.

De effectiviteit van het laadtegoed wordt volgens PBL niet helder gemaakt in het adviesrapport. Er kan sprake zijn van een zogenaamd free-ridereffect. Waarschijnlijk is er ook zonder een laadtegoed een prikkel voor consumenten om een gebruikte (PH)EV te kopen, omdat de gebruikskosten lager zijn dan die voor een benzine- of dieselauto. Het PBL stelt een aantal vervolgonderzoekvragen voor.

### **Fiscale maatregelen en bronbeleid**

Met de maatregelen uit het wetsvoorstel Wet uitwerking Autobrief II wordt het fiscale instrumentarium volledig ingezet ten behoeve van de transitie naar elektrisch rijden. Zo profiteren de particulieren met een volledig elektrische auto van een vrijstelling in de bpm en in de mrb. Daarnaast verlaagt het kabinet de energiebelasting op elektriciteit uit publieke laadpalen. Los van deze maatregelen is het van belang ook buiten de fiscaliteit te investeren in verduurzaming van de mobiliteit en emissievrij rijden.

Het IBO CO<sub>2</sub>, dat in april aan uw Kamer is toegezonden (Kamerstuk 32 813 nr. 122), – en waarin de kosteneffectiviteit van verschillende beleidsmaatregelen is onderzocht – spreekt zich niet uit over andere vormen van stimulering van elektrisch vervoer, bijvoorbeeld de door het FET voorgestelde subsidies. Het spreekt zich wel uit over de kosteneffectiviteit van het Europees bronbeleid dat zeer kosteneffectief is: een hoge CO<sub>2</sub>-reductie tegen geringe kosten.

### **Vervolgstappen**

Voordat ik inga op de vervolgstappen, spreek ik mijn waardering uit over het FET-adviesrapport, dat ik op 3 juni jongstleden ontving. Er is veel werk verricht en het ziet er gedegen uit.

Zowel het kabinet als uw Kamer onderschrijven het belang van de verdere ontwikkeling van elektrisch vervoer. Dat betekent echter niet dat het kabinet gelijk € 136 miljoen ter beschikking kan stellen voor de door het FET voorgestelde subsidie-instrumenten. Voordat het kabinet tot een

uitspraak over kan gaan over de mogelijkheid en wenselijkheid van deze instrumenten, zal ik in overleg met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en die van Financiën eerst een aantal zaken onderzoeken. Het betreft de door het PBL gedane aanbevelingen en geplaatste kanttekeningen bij het adviesrapport, waaronder de doelmatigheid van het voorgestelde subsidie-instrumentarium in relatie tot de reeds voor de particulier ingezette fiscale instrumenten.

Daarnaast zal ik een nadere analyse maken van de – effectiviteit van – internationaal ingezette vergelijkbare subsidie-instrumenten. Bovendien stelt het kabinet dit najaar de visie op de laadinfrastructuur op, die mede de basis zal vormen voor de verdere ontwikkeling van de laadinfrastructuur in Nederland. Ik zal dat in samenwerking met partijen van het FET en het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) doen.

De uitkomsten van deze onderzoeken zullen betrokken worden bij de besluitvorming in het kabinet over de verdere ontwikkeling van de consumentenmarkt. Ik zal daartoe uw Kamer dit najaar informeren.

De Minister van Economische Zaken,  
H.G.J. Kamp