

> Retouradres Postbus 8242 3503 RE Utrecht

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. mw. V. Heijnen
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 8 juni 2023
Betreft Aandachtspunten hand-aan-de-kraan systematiek

Geachte mevrouw Heijnen,

Middels deze brief adviseert het Formule E Team (FET) u over de hand-aan-de-kraan analyse van 2023. 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

Revnext heeft in opdracht van uw departement een scenarioanalyse gemaakt. Deze nieuwe HadK analyse laat zien dat het ingroeipad voor emissievrije personenauto's dit jaar binnen de door het kabinet vastgestelde HadK-bandbreedte blijft. Een eventuele aanpassing van het stimuleringsbeleid tot 2025 zou op het eerste gezicht daarom niet nodig zijn.

Deze bevinding laat echter maar deel van de huidige ontwikkelingen zien. De EV-markt stagneert. Allereerst laat het geraamde ingroeipad voor emissievrije personenauto's wederom zien dat de ambitie van 100% EV nieuwverkopen 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. Ongeveer de helft van de elektrische rijders heeft aangegeven te stoppen met elektrisch rijden als de stimulering na 2025 wegvalt¹. Daarbij duiden recente ontwikkelingen in de markt op een duidelijke stagnatie van groei, waardoor het bereiken van de doelen nog verder uit beeld dreigen te raken.

Datum
8 juni 2023

Het FET uit hierbij zijn zorgen en constateert dat:

- De verwachting is dat de nieuwverkopen (lees: registraties) van volledig elektrische auto's in 2023 mogelijk lager zal uitkomen dan het laagste scenario uit de analyse. In plaats van een verwachte stijging in de nieuwverkopen EV's zien wij in de recente ontwikkelingen (belangstelling in de showroom en orderintake) juist een daling; wat het FET betreft een zorgelijke ontwikkeling.
- De reden dat dit niet naar voren komt in de HadK analyse is omdat er een vertekening zit in de registratiecijfers van 2023 door uitgestelde leveringen uit 2022. Een fors deel van de aangeschafte voertuigen uit 2022 komt nu pas terug in de registratiecijfers van de eerste maanden van 2023. Een betere graadmeter zou zijn om naar de afgesloten koopcontracten te kijken. Dan tekent zich een ander beeld af. Cijfers van de FET partijen laten zien dat deze orderintake dit jaar juist daalt en (duidelijk) achterblijft bij de hoge registratiecijfers. Er is zelfs een teruggang te zien in het aandeel elektrische auto's in de hele brandstofmix t.o.v. 2022, niet slechts een stagnatie.
- Daarnaast blijven voor het eerst sinds het begin van de SEPP-subsidieregeling de aanvragen voor nieuwe particuliere EV's duidelijk achter op het beschikbare jaarbudget. Waar een soortgelijk budget in 2022 rond deze tijd al bijna was uitgeput, is dit jaar slechts net iets meer dan een derde deel van het beschikbare jaarbudget aangevraagd. Ook de bestellingen voor private lease van EV's staan duidelijk onder druk. Tot slot blijkt uit cijfers ook dat de tweedehands EV's sinds begin dit jaar fors langer bij de dealer blijven staan (gemiddeld van 60 dagen naar 100 dagen). Tezamen zijn dit sterke signalen dat de particuliere vraag naar nieuwe EV's in korte tijd sterk teruggelopen is.

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 geen afbreuk doet aan het beoogde ingroeipad van het Klimaatakkoord en dat zoveel mogelijk bijdraagt aan de kabinetsambitie van 100% zero-emissie nieuwverkoop in 2030. Het FET adviseert daarom een maatregelenpakket met zowel normerende, beprijzende als stimulerende maatregelen vanaf 2025. Alleen met een combinatie van maatregelen kunnen de klimaatdoelen van 60% CO2 reductie in 2030 (22 Mton) en het kabinetsdoel van 100% zero-emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030 gehaald worden. Het FET adviseert concreet om scenario 3 en 2 (zie de FET brief over stimulering

¹ <https://www.rvo.nl/nieuws/belastingvoordeel-belangrijk-voor-keuze-elektrisch-rijden>

elektrische personenauto's²) op te nemen bij het vormgeven van toekomstig beleid. Dit maatregelenpakket omvat onder andere:

- Een tijdelijke korting op de bijtelling voor de zakelijke markt
- Een verlaagd MRB tarief met een gewichtscorrectie voor EV
- Een aanschafsubsidie voor EV nieuw én tweedehands
- Een mogelijke normering voor de zakelijke nieuwverkopen vanaf 2025

Datum
8 juni 2023

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 beleidsinstrument³;
3. Herzie in 2024 de hand-aan-de-kraan systematiek, in het bijzonder de vaststelling van het ingroeipad en bandbreedte. Deze methodiek kijkt onvoldoende naar de lange termijn en houdt niet voldoende rekening met het aangescherpte Europese beleid en het halen van 100% ZE nieuwverkoop in 2030;
4. 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 inspannen om de procedures t.b.v. de netwerkverzwaring te verkorten en dat wetgeving mitigerende maatregelen niet in de weg staat.

Namens het Formule E -Team,

Nancy Kabalt,
Voorzitter

² [Brief over stimulering elektrische personenauto's tussen 2025 tot 2030 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

³ 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