

> Retouradres Postbus 8242 3503 RE Utrecht

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. mw. S. van Veldhoven-Van der Meer  
Ministerie van Financiën  
T.a.v. dhr. J.A. Vijlbrief

Croeselaan 15  
3521 BJ Utrecht  
Postbus 8242  
3503 RE Utrecht  
www.rvo.nl

**Contactpersoon**  
Pieter van Kerkhof  
*Secretaris Formule E-Team*

secretariaat-fet@rvo.nl

Datum 21 juni 2021  
Betreft Aandachtspunten hand-aan-de-kraan systematiek

Geachte mevrouw Van Veldhoven, geachte heer Vijlbrief,

Middels deze brief adviseert het FET u over zowel de inhoudelijke analyse van hand-aan-de-kraan 2021 als over de systematiek zélf voor de komende jaren. De korte samenvatting van het advies op deze twee punten is:

1. Voer in elk geval geen aanvullende fiscale aanscherpingen door boven op de wettelijk vastgelegde mutaties, en overweeg in plaats daarvan om de fiscale bijtelling voor 2022 op 12 procent te houden;
2. Herzie in 2022 de hand-aan-de-kraan systematiek, rekening houdend met het aangescherpte Europese bronbeleid voor autofabrikanten en de hogere klimaatdoelen van de Europese Green Deal, en met oog voor het halen van 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030.

In het vervolg van deze brief worden deze adviezen nader uitgewerkt en onderbouwd.

#### *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. 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.

#### *Huidige hand-aan-de-kraan systematiek ter discussie*

Recente ontwikkelingen zoals de aangekondigde hogere CO<sub>2</sub>-opgaven vanuit de Europese Green Deal en het omarmen daarvan door de politiek leiden tot de noodzaak van een versnelling van de ingroei van elektrische voertuigen om de

ambitie in 2030 te bereiken. Het huidige verwachte ingroeipad blijft daar nog ver bij vandaan. Daarnaast lijken recente ontwikkelingen in de markt op een stagnatie van groei te duiden waardoor het bereiken van deze doelen verder uit beeld dreigen te raken. 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 suggesties voor het aanpassen van de systematiek en doelstellingen op basis van de laatste inzichten.

**Datum**  
21 juni 2021

### **1. Advies FET uitwerking Hand-aan-de-Kraan binnen bestaande afspraken**

In de Kamerbrief van 19 oktober 2019 is met de kennis van toen een verwacht ingroeipad geschetst van nieuwe nulmissieauto's voor de jaren 2020 t/m 2024.<sup>1</sup> Op basis daarvan is een symmetrische bandbreedte van de ingroei van EV's afgesproken. Voor 2021 is de afgesproken bandbreedte (op basis van het verwachte ingroeipad van 41.181 voertuigen) een bovengrens van 56.181 en een ondergrens van 26.181 auto's. Zoals in de Kamerbrief beschreven mag de overschrijding van het middenpad een budgettair effect hebben van ca. 135 mln. per jaar.

Revnext heeft in opdracht van uw departement een scenarioanalyse gemaakt gebaseerd op trends en realisatie van de afgelopen jaren en op de verwachtingen ten aanzien van de ontwikkeling van de consumentenvraag en het aanbod vanuit fabrikanten en importeurs voor 2021 en verder. Het model is nu geactualiseerd en wordt ook gebruikt voor de Klimaat- en Energieverkenning 2021. Deze analyse laat zien dat op basis van de realisatie van 2020 en de eerste vier maanden van 2021 de verwachte nieuwverkoop van dit jaar rond de 70.000 auto's is. Dit is boven de afgesproken (absolute) bandbreedte uit 2019. Maar we constateren ook dat de stimuleringskosten per EV met ongeveer 33% zijn gedaald ten opzichte van de raming uit het Klimaatakkoord door de ontwikkeling van het EV-wagenpark (vooral kleinere elektrische auto's). Daarnaast doet het FET een aantal aanvullende observaties:

- De verwachting is dat de verkopen van elektrische auto's in 2021 en 2022 beide lager uitkomen dan het niveau in 2020. In plaats van een verwachte gestage stijging in de nieuwverkopen EV's zien wij komende jaren dus juist een daling; wat het FET betreft een zorgelijke ontwikkeling. Daarbij is het steeds kleiner wordende verschil in bijtelling tussen BEV en ICE een belangrijke factor. Met de eventuele stap naar 16% bijtelling volgend jaar wordt het verschil bij sommige segmenten nihil en zal de verkoop van BEV naar verwachting stagneren of zelfs teruglopen.

---

<sup>1</sup> [Kamerbrief Stimuleringspakket elektrisch rijden: "hand aan de kraan" systematiek](#)

- De verkopen kenmerken zich de afgelopen jaren door een grillig patroon, met grote kunstmatige eindejaarspieken als gevolg van de stap in de bijtelling per 1 januari waarbij grote hoeveelheden voertuigen in de bedrijfsvoorraad komen en pas het eerste kwartaal van het daaropvolgende jaar worden verkocht. De onzekerheden over de aantallen – ook voor 2021 – zijn dus groot. Zo bleven de nieuwregistraties van nulemissie auto's in de eerste vijf maanden sterk achter bij de verkopen in diezelfde maanden in 2019 en 2020.<sup>2</sup>
- Het FET zet vraagtekens bij de in de grafiek geschetste stijging van de jaarlijkse aantallen nieuwe EV's na 2022. Deze is noch op basis van de bij het FET aangesloten partijen voorhanden kennis, noch op basis van de laatste verkoopcijfers, te verklaren. De verwachte prijsdaling van EV's zet niet door. Met de stap naar 12% bijtelling is het verschil in sommige segmenten al nihil geworden. Een verdere stap naar 16% bijtelling levert gemiddeld nauwelijks nog een voordeel op voor de zakelijke rijder en zeker niet voor die auto's die op termijn gebruikt interessant zijn voor de particuliere markt. Slechts in een paar hogere segmenten is nog een licht voordeel te behalen, terwijl de juist de zakelijke markt voorlopig dominant blijft voor de groei van EV's.<sup>3</sup>

Met inachtneming van bovenstaande punten adviseert het FET om voor 2022 in elk geval geen aanvullende fiscale aanscherpingen door te voeren boven op de wettelijk vastgelegde mutaties. Dit geldt in het bijzonder voor de fiscale bijtelling. Immers, bestaat de EV-markt momenteel voor 78% uit zakelijke registraties en dus is en blijft de bijtelling een belangrijke stimulans voor het streven naar 100% emissieloze nieuwverkoop. Gezien de verhoogde klimaatopgave voor 2030 en het belang van een voldoende volume nulemissie wagenpark daarbij (zie volgend punt), adviseert het FET om in overweging te nemen de bijtelling voor emissieloze auto's in 2022 op 12 procent te houden. Daarbij is naast het overheidskostenperspectief voor de maatschappij als geheel het nationale kostenperspectief van belang. De nationale kosten van het stimuleren van elektrisch rijden zijn al in 2025 lager dan 0 euro per ton CO<sub>2</sub>.<sup>3</sup> De significante bijdragen die EV's leveren aan de klimaatdoelstellingen én de positieve maatschappelijke kosten-baten van elektrisch rijden, billijken dat de eventuele kosten voor het handhaven van het bijtellingspercentage op 12 procent buiten het auto-domein gezocht moeten worden.

## **2. Gewenste aanpassing Hand-aan-de-Kraan systematiek en doelstellingen**

---

<sup>2</sup> Concept Trendrapport Nederlandse markt personenauto's: Overzicht van trends en ontwikkelingen tot en met 2020

<sup>3</sup> [Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020](#)

De advisering over Hand-aan-de-Kraan binnen bestaande kaders ervaart het FET in toenemende mate als knellend. Dat heeft de volgende oorzaken:

- Uit de Klimaat en Energieverkenning (KEV) 2020 blijkt dat de doelen van het Klimaatakkoord, zowel qua beoogde EV nieuwverkoop (33% ingroei ten opzichte van beoogde 100%) als qua beoogde CO<sub>2</sub>-reductiedoel binnen de mobiliteit ten opzichte van 1990 (2% CO<sub>2</sub>-reductie verwacht in 2030 t.o.v. van beoogde 22%) nog ver buiten beeld zijn.
- De nationale doorvertaling van de Europese Green Deal om in 2030 55% CO<sub>2</sub> te reduceren stelt Nederland voor een grote aanvullende opgave ten opzichte van het Klimaatakkoord. De Studiegroep 'Bestemming Parijs' onder leiding van Laura van Geest heeft becijferd dat de éxtra opgave voor de mobiliteitssector in de orde van grootte van 5 à 6 megaton CO<sub>2</sub> ligt. Om dit hoge doel te halen doet de studiegroep twee aanbevelingen: Betalen naar Gebruik (BnG) invoeren en nulemissie mobiliteit extra stimuleren. Het lijkt praktisch onhaalbaar om BnG vóór 2030 in te voeren.<sup>4</sup> Het belang van CO<sub>2</sub>-reductie door sneller meer nulemissie voertuigen op de weg te zetten is dus extra groot.
- Voor een betekenisvolle bijdrage aan de 2030 CO<sub>2</sub>-doelstelling zijn niet alleen de nulemissie *nieuwverkopen*, maar vooral het volume van het emissieloze *wagenpark* van belang. Daarnaast is meer CO<sub>2</sub>-reductie vereist om te voldoen aan het Urgenda vonnis. Immers, CO<sub>2</sub>-besparing wordt bereikt als fossiele kilometers worden vervangen door emissieloze kilometers. Hoe meer nulemissie auto's ten opzichte van fossiele auto's onderdeel zijn van het wagenpark, hoe groter het effect.
- Een schoon wagenpark in 2030 wordt bereikt door zo snel mogelijk zo veel mogelijk nieuwe nulemissie auto's op de weg te zetten. De aantallen in het ingroeipad in de bestaande hand-aan-de-kraan systematiek zetten daar een contraproductieve rem op.
- De aantallen uit het huidige ingroeipad zijn bovendien achterhaald. Deze zijn bepaald in 2018, en komen niet in de buurt van 100% maar rond de 35%. De afgelopen jaren hebben laten zien dat de markt zich harder heeft ontwikkeld dan voorzien. En gelukkig maar, want zoals gezegd: de aantallen zijn hard nodig in het wagenpark om in 2030 genoeg emissievrije kilometers te rijden. Bovendien, hoe eerder het aandeel EV in het wagenpark toeneemt hoe langer we de CO<sub>2</sub>-winsten al kunnen inboeken. Toch is er meer dan alleen Europees bronbeleid nodig om in de buurt te komen van de 100%-ambitie.
- Het snel opbouwen van een groot wagenpark van emissieloze auto's is ook nodig om een grootschalige overstap van particulieren naar de EV mogelijk te maken. 80 procent van de particuliere automobilisten koopt

**Datum**  
21 juni 2021

---

<sup>4</sup> Onderzoek door KPMG in opdracht van het Ministerie van Financiën (2020) schetst een realistische invoeringstermijn van elf jaar

nooit een nieuwe auto. Als we het nu niet mogelijk maken dat in de komende jaren grote aantallen nieuwe juiste EV's op de weg verschijnen (compacte middenklasse, zakelijk en privé), dan vist de particulier over vijf jaar achter het net. Het aanbod van wat hij of zij zoekt zal dan niet beschikbaar zijn. Om emissieloos vervoer voor alle Nederlanders bereikbaar te maken zijn ook instrumenten nodig die EV nieuwverkoop, EV private lease en EV deelconcepten stimuleren.

**Datum**  
21 juni 2021

- In Europa wordt op dit moment onderhandeld over nieuwe Europese normen voor de uitstoot van nieuwe auto's in 2030. Een aanscherping van deze normen zal autofabrikanten ertoe brengen om versneld het aanbod van nieuwe auto's te elektrificeren. Dit heeft ongetwijfeld een grote, positieve impact op het 'basispad'. Die impact zal moet worden verwerkt in een nieuw ingroeipad dat de basis kan dienen voor nieuwe afspraken over fiscale stimulering.

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

1. Houd, met de kennis van de verhoogde klimaatopgave voor 2030 en het belang van een voldoende volume nulmissie wagenpark daarbij, de bijtelling voor emissieloze auto's in 2022 op 12 procent (voor de jaren erna: zie punt 4). Dit percentage komt overeen met het voorstel voor een alternatief belastingplan van de maatschappelijke coalitie gericht op het behalen van de hogere klimaatdoelstelling<sup>5</sup>;
2. Herzie in 2022 de hand-aan-de-kraan systematiek, in het bijzonder het ingroeipad, rekening houdend met het aangescherpte Europese bronbeleid<sup>6</sup>, met oog voor het halen van 100% ZE nieuwverkoop in 2030 en de hogere klimaatdoelen van de Europese Green Deal. Dit sluit in de tijd aan bij het tijdschema van het Klimaatakkoord, waarin voor 2022 een formele evaluatie is voorzien;
3. Als uitgangspunt zien we een Hand-aan-de-Kraan systematiek die niet zozeer stuurt op aantallen EV's maar op beheersbare stimuleringskosten. Zo kan bij een hogere autonome ingroei van EV's met hetzelfde stimuleringsbudget een hoger ingroeipad bereikt worden zonder stijgende overheidskosten.
4. Wij zijn bereid te onderzoeken hoe deze extra ingroei gebaseerd op het middenpad budgettair beheersbaar te houden zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van de gewenste extra ingroei, maar dan vernemen wij graag hoeveel (eventuele) extra kosten hiermee gepaard gaan;
5. Overweeg om het ingroeipad vaker bij te stellen op basis van nieuwe kennis en voortschrijdend inzicht;
6. Betrek ook de herziening in 2022 of het bestaande fiscale pakket t/m 2025 toereikend is om in voldoende mate voor te sorteren op de benodigde CO<sub>2</sub>-

---

5 [Autobelastingenplan 2022-2030](#)

6 Waarover in de komende maanden meer duidelijkheid zal komen

winst van nulmissie mobiliteit in 2030 en de 100% ambitie, en stel het beleid zo nodig bij;

7. Besteed daarbij extra aandacht aan inzet van EV-modellen om een wagenpark op te bouwen dat interessant is voor de tweedehands autokoper. Dat maakt het bovendien mogelijk om met hetzelfde stimuleringsbudget meer elektrische auto's te stimuleren;
8. Communiceer de aanpassingen in de hand-aan-de-kraan systematiek tijdig. Voor de sector is lange termijn zekerheid ten aanzien het beleid van groot belang om tijdig te kunnen anticiperen op de marktvraag. Zo voorkomen we stop & go effecten in de markt.

**Datum**  
21 juni 2021

Namens het Formule E -Team,



Nancy Kabalt,  
Voorzitter