

Position Paper rondetafelgesprek EU-mobiliteitspakket

Vereniging DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) promoot sinds 2009 elektrisch rijden in Nederland. Als branchevereniging vertegenwoordigt DOET zestig leden waaronder aanbieders van elektrische auto's, laadinfrastructuur, elektrische deelmobiliteitsconcepten en lichte elektrische voertuigen (LEV). Via DOET bundelen grote en kleinere koploperbedrijven op het gebied van Elektrisch Vervoer (EV) zich met het doel om de transitie naar schone elektrische mobiliteit te versnellen.

Nederland is koploper op het gebied van slimme laadinfrastructuur en heeft de potentie tevens de oplaadleverancier van Europa te worden. De Nederlandse EV sector profiteert economisch namelijk sterk van de ingezette transitie. Zo is de sector in 2015 en 2016 met 40% gegroeid, getuige het recent uitgebrachte rapport 'Verdienpotentieel Elektrisch Vervoer'.

Om de klimaatdoelstellingen te bereiken en simultaan het potentieel van deze innovatieve sector te verzilveren, is laadinfrastructuur in alle lidstaten nodig. Een stringente CO2 norm op basis van de WLTP methode, en minimumquota voor alle autofabrikanten met daarbij daadkrachtige en realiseerbare actieplannen voor de laadinfrastructuur, ondersteunen de Europese doorbraak van elektrisch rijden.

Graag delen wij met u onze visie hoe we deze transitie kunnen versnellen.

Actieplan alternatieve brandstoffen: Scherpe ambities voor Europa en Nederland

Kijkende naar het Nederlandse actieplan Alternatieve Brandstoffen Infrastructuur zien we dat het plan nog niet in lijn is met de ambities van de Nederlandse regering. Zo gaat het bestaande Nederlandse actieplan uit van verkoop van volledig elektrische voertuigen na 2035. Aanvullende stappen zijn nodig om dit in lijn te brengen met het voornemen dit reeds per 2030 te realiseren. Ook ontbreken concrete maatregelen in de nationale beleidskaders die gericht zijn op andere vervoerswijzen, waaronder het elektrificeren van het scooterpark, andere lichte elektrische voertuigen en het zware transport.

Nederland dient zich op te maken voor een grote uitrol van publieke laadinfrastructuur. Dit betekent dat alle gemeenten beleid moeten voeren om een basisinfrastructuur in hun gemeente op orde te hebben. We zien dat veel gewonnen kan worden bij het integreren van laadinfrastructuur-eisen bij de renovatie of nieuwbouw van onroerend goed? Met name bij gedeelde parkeergarages via VVE constructies zien we dat elektrische rijders moeilijk een laadvoorziening kunnen verkrijgen. Het 'recht op laden' kan hier bij helpen.

Een andere cruciale voorwaarde voor een gebruiksvriendelijke en betaalbare Europese uitrol van laadinfrastructuur is de aandacht voor interoperabiliteit tussen aanbieders en aandacht voor de energietransitie en slimme laadmogelijkheden / opslag in de batterij. Dat dit thema Europa breed in de plannen wordt meegenomen omarmen wij van harte. Hiervoor is een open en gereguleerde markt, waarbij partijen ruimte krijgen om nieuwe innovaties en business modellen te ontwikkelen, essentieel.

Vooruitlopend op de Evaluatie Autobrief II en de daaropvolgende Autobrief III

We zien momenteel dat het aantal zakelijk gereden volledig elektrische auto's toeneemt. Deze ontwikkeling is weliswaar positief, maar om de klimaatdoelstellingen te halen zal het gehele Nederlandse voertuigenpark jong en verschoond moeten worden.

Andere marktsegmenten zijn vooralsnog niet of nog te langzaam in beweging terwijl deze een groot potentieel hebben. Dit geldt onder meer voor lichtere voertuigen (zoals elektrische scooters en LEV) en bestelvoertuigen. Deze categorieën verdienen dringend meer aandacht.

We doen daarom de volgende suggesties om de transitie naar zero emissie mobiliteit te versnellen:

- Stimuleer elektrisch rijden onder meerdere segmenten door middel van een combinatie van de volgende maatregelen:
 - o Consumenten worden nu nog onvoldoende meegenomen in de transitie naar elektrisch rijden terwijl tweedehands elektrische auto's geëxporteerd worden. Een voorstel om ook deze doelgroep te laten genieten van duurzaam rijden is om de vrijstelling van kilometervergoeding voor elektrisch rijden van 0,19 cent te verhogen naar 0,29 cent. Hiermee kunnen werkgevers die duurzaamheid hoog in het vaandel hebben staan EV stimuleren onder werknemers met een privéauto. Het voordeel van een dergelijke regeling is dat de consumentenmarkt (de particulier zonder zakelijke auto) op gang komt en dat tweedehands auto's voor Nederland behouden kunnen worden
 - o Lead by example. In 2020 is 20 procent van het wagenpark van de overheid elektrisch aldus voormalig minister Kamp. Is 100 procent de volgende stap voor 2025?
 - o Handhaaf de huidige fiscale stimulering van elektrisch rijden tot en met 2020 en zorg voor een lange termijn visie met voldoende stimuli welke richting 2030 afgebouwd kunnen worden, op die manier creëer je duidelijkheid voor alle stakeholders. Een stapsgewijze afbouw kan geschieden op basis van de EV marktpenetratie. Ook kunnen landelijke incentives worden ingezet voor voertuigvarianten die momenteel nog niet gestimuleerd worden, zoals bijv. e-scooters, speed pedelecs, lichte elektrische voertuigen en nieuwe mobiliteitsconcepten zoals elektrisch voertuigdelen
 - o De huidige bijtellings-cap van € 50.000 weerhoudt zakelijk rijders op directieniveau om over te stappen op elektrisch rijden. Terwijl deze doelgroep vaak beslissingsbevoegd is om de transitie door te zetten binnen hun organisaties. Het wegnemen van deze cap versterkt de interesse van key decision makers voor emissievrije mobiliteit en draagt daarmee bij aan de transitie
- Naast het stimuleren van elektrisch vervoer, kunnen bestaande fiscale incentives voor verbrandingsmotoren worden teruggeschroefd. Daarmee kan de transitie budgetneutraal voortgezet worden. Stappen die hierin genomen kunnen worden zijn:
 - o Bereken de bijtelling voor Young Timers voortaan op basis van de catalogusprijs in plaats van op de dagwaarde; deze groep relatief vervuilende voertuigen is in de laatste jaren door een gunstig fiscaal beleid met bijna 50% toegenomen. Deze aanpassing stopt de groei en maakt het gebruik van een schoon alternatief voertuig aantrekkelijker
 - o Verminder, net als voorgenomen in het regeerakkoord, de fiscale voordelen van taxi's en fossiel aangedreven bestelvoertuigen

Financiële consequenties op overheidsniveau eenzijdig onderbouwd

Opvallend vinden wij dat in de financiële consequenties op overheidsniveau slechts aandacht uitgaat naar de kosten van deze transitie. Wij vragen daarom ook de vermindering van externe volksgezondheidskosten (door vermindering NOx, fijnstof en geluidstress) en energiebelastingbaten mee te nemen in deze berekeningen zodat een realistischer beeld van maatschappelijke kosten/baten geschetst wordt.