

# Aanpassingen fiscaal regime

voor verkoop en gebruik zero-emissie-(bestel)auto's

## 9 voorstellen van de NVDE

De huidige CO<sub>2</sub>-uitstoot voor personenauto's is 18 Mton. Dit is ongeveer de helft van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland binnen de functie mobiliteit. In de NEV2017 wordt aangegeven dat de verwachting is dat de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen op het gebied van mobiliteit bij lange na niet worden gehaald.

In het regeerakkoord heeft het kabinet de ambitie neergelegd dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Aangezien er ieder jaar ongeveer 400.000 nieuwe auto's worden verkocht, betekent dat het aantal aankopen van zero-emissie auto's in 2030 op 400.000 moet liggen. In 2017 zijn er 8.000 nieuwe full-electric auto's verkocht. Dat is 2% van waar we moeten zijn.

Dat betekent dat de verkopen ieder jaar met 35% moeten groeien. Dat is een enorme opgave. Dan volgt de vraag: hoe dan? Een tipje van de sluier wordt in het regeerakkoord al opgelicht: 'de uitfasering van fiscale stimulering wordt in lijn gebracht met deze ambitie'. Die stimulering bestaat uit een volledige vrijstelling van de BPM en wegenbelasting (MRB) voor zero-emissie voertuigen en een gunstige bijtelling van 4% als je privé kilometers reist met een zakelijke auto. Het lijkt dan ook verstandig om deze fiscale voordelen ook na 2020 in stand te houden en de kostenontwikkeling goed bij te houden en daar het fiscale systeem regelmatig op aan te passen, zodat de stimulering voldoende sterk blijft maar overstimulering achterwege blijft.

Alhoewel de voorspellingen steeds worden ingehaald door de waarheid als het gaat om de aanschafprijs en actieradius van elektrische personenauto's, lijkt het beeld nu te ontstaan dat de business case van zero-emissie voertuigen over ongeveer 8-10 jaar concurrerend wordt met die van fossiele auto's. Een voorbeeld: de aanschafkosten van een elektrische auto ligt in 2018 gemiddeld nog ruim 30% hoger dan bij een vergelijkbare fossiele auto, op basis van de totale gebruikskosten (TCO) is dit ruim 10% (o.b.v. 4 jaar, 15.000 km per jaar).

En ook al wordt een elektrische auto op basis van TCO gelijk aan de kosten van een fossiele auto, dan nog is de verwachting dat consumenten niet massaal zullen overstappen. De realiteit in verkopen zal naar verwachting sterk achterblijven bij wat je gezien de TCO zou mogen verwachten. Dit verschil kan worden verklaard door een aantal onzekerheden die de consument ertoe bewegen de aankoop uit te stellen. Denk hierbij o.a. aan: de onbekendheid met het fenomeen elektrisch rijden en hoe je daarvan de TCO berekend; de behoefte aan een grote actieradius (ook als die niet nodig is); de beschikbaarheid van of bekendheid met laadinfrastructuur; het beperkte aantal beschikbare en leverbare modellen.

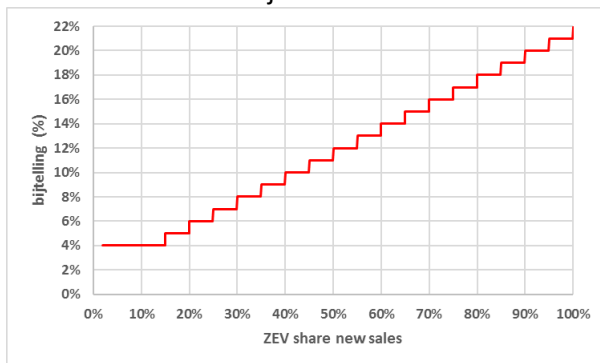
Om dit gat te dichten denkt de Nederlandse Vereniging van Duurzame Energie (NVDE) graag mee hoe de ambitie uit het regeerakkoord kan worden verwezenlijkt:

### 1. Beloon de aanschaf van 0-emissie auto's (zakelijk en privé)

Fiscaal beleid kan een goede bijdrage leveren aan de groei in aankoop en gebruik van zero-emissie personenauto's. De vrijstellingen en lage bijtelling voor zakelijke rijders die nu gelden lopen tot 2020. Maar ook na deze datum is deze vorm van stimulering nodig om de doelstelling te halen.

### 1.1 Bijtelling

Doel is om een voorspelbare afbouw van de korting in de bijtelling te bewerkstelligen, waarbij voldoende verschil bestaat tussen een 0-emissie auto en een fossiele auto. Dit kan bijvoorbeeld door de korting af te bouwen van 4 naar 22% per 5% aandeel nieuwverkopen (zie grafiek, vgl Renault-Nissan-Mitsubishi-alliantie). Dit biedt zekerheid voor consument en voor Rijk.



### 1.2 BPM

Voortzetten vrijstelling BPM na 2020. Met de invoering van de '0-emissie eis nieuwverkopen' in 2030 vervalt deze dan vanzelf. De bestaande differentiatie in BPM zou zelfs nog kunnen worden vergroot zodat het verschil in aanschafprijs tussen conventionele en elektrische voertuigen verder wordt verkleind.

Om naast auto's ook de aankoop van zero-emissie bedrijfsauto's en bestelbusjes te stimuleren zouden de vrijstelling voor BPM ook voor deze categorie moeten gelden.

### 1.3 Aanschafsubsidie

Om de gestelde ambitie van 100% 0-emissie verkopen in 2030 te halen moet de aankoop van 0-emissie voertuigen exponentieel stijgen. Lineair zou het een groei van ruim 35% per jaar betekenen, 10 jaar lang (2020-2030). Een aankoopsubsidie kan bijdragen aan de realisatie van deze groei en een push aan deze ontwikkeling geven.

Een mogelijkheid voor inrichting van een dergelijke subsidie is een systeem waarbij nieuwe elektrische auto's kwalificeren voor een bonus bij de aankoop, terwijl nieuwe auto's met een relatief hoge CO<sub>2</sub> uitstoot zwaarder worden belast. Hiermee wordt het kostprijs verschil tussen een 0-emissie voertuig en een fossiele auto sterk gereduceerd en ontstaat er een impuls voor aankoop van een 0-emissie auto. Andere voordelen van dit systeem is dat het niet-discriminerend is naar de koper, een duidelijk signaal is en het kan budgetneutraal ingevoerd worden, waarmee fiscale derving kan worden vermeden.

Andere opties liggen in het koppelen van de hoogte van de subsidie aan het behaalde marktaandeel nieuwverkopen: bijv € 6.000 tot 30%, € 4.000 tot 60%, € 2.000 tot 90%. Of een differentiatie naar cohorten verkochte auto's: #100-200.000/€4.000, #200-300.000/€2.500, #300-400.000/€1.000.

#### *1.4 Private lease*

Private lease is een (andere) manier om de drempel van hoge aanschafkosten bij de consument te verzachten. Deze financieringsconstructie bestaat nu al maar zou -vergelijkbaar als voor de zakelijke rijder is gedaan met de korting op de bijtelling- fiscaal aantrekkelijk gemaakt kunnen worden. De particuliere rijder kent natuurlijk geen bijtellingsregeling, maar zou wel via de inkomstenbelasting kunnen worden beloond voor het kiezen van een elektrische auto.

### **2. Stimuleer maximaal gebruik van elektrische auto's**

Het terugdringen van fossiele kilometers kan aan de ene kant door groei van de aankopen van 0-emissie auto's, maar ook door het vergroten van het aantal kilometers die door de reeds bestaande 0-emissie auto's worden gereden.

#### *2.1 Privé gebruik van zakelijke elektrische auto's*

Ruim de helft van de elektrische auto's wordt zakelijk aangeschaft. Deze groep wordt o.a. gestimuleerd door de lage bijtelling van 4% die tot 2020 geldt. Door op deze groep in te zetten kan het aandeel zero-emissie auto's snel verder worden vergroot. Differentiatie van de bijtelling is hiervoor een goed instrument.

Ook het BTW-forfait kan -budgetneutraal- worden aangepast: Indien een (bestel)auto van de zaak ook privé wordt gebruikt, moet voor het privégebruik BTW worden betaald (woon-werkverkeer geldt ook als privégebruik). De heffing (ook wel BTW-forfait of BTW-fixie genoemd) die de eigenaar van de auto moet betalen voor het privégebruik is vastgesteld op 2,7% van de cataloguswaarde van de auto, inclusief BTW en bpm (bij auto's tot € 50.000). Dit staat los van de bijtelling van 4% voor elektrische auto's. Door deze 'BTW-forfait' af te schaffen wordt het privé gebruik van elektrische (lease)auto's aangemoedigd. Gederfde BTW inkomsten kunnen worden gecompenseerd door het BTW-forfait op fossiele brandstofauto's iets te verhogen (dus ontmoedigen van privé-gebruik van een fossiele leaseauto).

#### *2.2 Tweedehands markt voor elektrische auto's*

Omdat veel zakelijke leasecontracten voor elektrische auto's binnenkort aflopen, komen deze auto's beschikbaar voor de consumentenmarkt. In veel gevallen zijn deze auto's nog te duur voor de tweedehands markt en verdwijnen ze naar het buitenland. Het zou goed zijn om te kijken op welke wijze deze auto's in Nederland benut worden.

#### *2.3 Autodelen maakt de weg vrij voor elektrisch rijden*

Autodelen is een uitkomst voor consumenten die graag elektrisch willen rijden, maar de aanschafprijs voor een elektrische auto niet kunnen betalen. Deelauto's zijn vaker dan gemiddeld elektrisch: vier procent van de deelauto's is elektrisch, tegen één procent van alle Nederlandse auto's. Bij deelconcepten kunnen de (hogere) aanschafkosten worden gedeeld, en kunnen de investeringen sneller worden terugverdiend. Via elektrische deelauto's maken veel mensen kennis met elektrisch rijden. En bekendheid is een belangrijke voorwaarde om in de toekomst helemaal op elektrisch rijden over te stappen.

### **3. Fiscale maatregelen voor laden**

#### *3.1 Vrijstelling 1<sup>e</sup> staffel energiebelasting*

De heffing van energiebelasting is nu afhankelijk van de exacte locatie van het laadpunt. Voor het laden bij openbare laadpalen en huishoudens geldt het hoogste tarief, voor laden bij grotere bedrijven en instellingen geldt een (veel) lager tarief. Tot 2020 geldt er een verlaagd tarief bij

publiek laden. Verlenging van deze vrijstelling in de 1<sup>e</sup> staffel van de energiebelasting bij publiek laden dient volgens NVDE ook na 2020 in stand gehouden te worden.

### *3.2 Dubbele heffing energiebelasting bij opslag*

Elektrische auto's zijn, als ze zijn aangesloten op het net, een belangrijk instrument voor flexibiliteitsdiensten, bijvoorbeeld om fluctuaties in de energieopwek (zon&wind) op te vangen. Eén belangrijke barrière bij het gebruiken van de elektrische auto als 'flexinstrument' is de dubbele heffing van energiebelasting bij opslag van elektriciteit.

In situaties waarin sprake is van een zelfstandige aansluiting op het net (met een aparte meter), waarbij de batterij dus niet gebruikt wordt voor uitgesteld gebruik in het huishouden, is de dubbele heffing van energiebelasting zeer onwenselijk. In een dergelijk geval wordt bij laden energiebelasting over de geladen energie geheven. Bij ontladen (op het net) komt deze energie weer opnieuw op de markt en wordt nog een keer energiebelasting geheven als deze geleverd wordt. Het kabinet onderzoekt momenteel of er aanleiding bestaat voor aanpassing van de belastingregels bij elektriciteitsopslag en conversie. NVDE pleit hier voor een volledige vrijstelling van de heffing van energiebelasting voor opslageenheden die een zelfstandige aansluiting op het net hebben met een eigen meter.

---

#### **Over de NVDE:**

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) vertegenwoordigt meer dan duizend bedrijven die werken aan een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie. Met deelnemers vanuit alle invalshoeken versnelt de NVDE het proces van energietransitie met kracht, inspiratie en veel enthousiasme.