

24 november 2021

Alle nieuwe zakelijke personenauto's vanaf 2025 nulmissie Alle nieuwe personenauto's uiterlijk in 2030 nulmissie

Om de uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof terug te dringen is een ambitieuze vlootnormering voor werkgevers essentieel. Fitfor55 maakt extra en snelle CO₂-reductie noodzakelijk. Die versnelling zit bij de nulmissie 'Auto van de Zaak'. Daarom pleit een coalitie van bedrijven en organisaties voor het opnemen van scherpe doelen voor nulmissie mobiliteit in het regeerakkoord. Deze 'road to zero'-coalitie bestaat uit grotere werkgevers, elektrisch rijders, milieuorganisaties, grote gemeenten en bedrijven uit de leasebranche, laadinfrastructuur en nulmissie voertuigfabrikanten.

Wij pleiten voor het opnemen van de volgende doelen in een regeerakkoord:

- Vanaf 2025 zijn alle nieuwe personenauto's van de zaak nulmissie
- Alle nieuwverkochte personenauto's zijn uiterlijk in 2030 nulmissie (conform Klimaatakkoord)

Coalitie van bedrijven en organisaties:



Klimaatimpact van zero emissie personenauto's

Om de klimaatdoelen te kunnen halen is forse groei van het aantal voertuigen zonder uitstoot aan de uitlaat (elektrisch of waterstof) in de vloot noodzakelijk. Mobiliteit is verantwoordelijk voor 20 procent van de totale CO₂-uitstoot in Nederland. Uit de KEV 2021 blijkt dat op basis van vastgesteld en voorgenomen beleid de mobiliteitssector nog vier megaton moet verminderen om in het midden van de bandbreedte van de 2030-doelen te komen. Bovendien wordt het doel hoger door EU Fit-for-55: de ESR-sectoren (mobiliteit, gebouwde omgeving, lichte industrie en landbouw) moeten in Nederland naar verwachting 15 Mton extra reduceren. Omdat wordt uitgegaan van 'cumulatieve' broeikasgasreductie tot 2030 loont het om onder meer voertuigen versneld te verduurzamen via nationaal beleid. Naast klimaatimpact heeft een snel groeiende nulmissie-vloot ook voordelen voor luchtkwaliteit, minder stikstofuitstoot en meer groene banen in Nederland.

- **Als alle nieuwe personenauto's in 2030 zero-emissie zijn (doel Klimaatakkoord en Regeerakkoord 2017) rijden in 2030 ruim twee miljoen nulmissie personenauto's rond. Dit levert 5,6 Mton CO₂-reductie op.** Dit is meer dan de helft van de totale Klimaatakkoordopgave voor de mobiliteitssector.

CO ₂ -uitstoot Mobiliteit 2019	35,2 Mton
CO ₂ -uitstoot Mobiliteit 2030 (doel KA)	25,0 Mton
Reductieopgave 2019-2030	10,2 Mton

- Uit de KEV2021 blijkt dat die 100 procent nulmissie nieuwverkoop in 2030 nog niet in beeld is. **Met het huidige en voorgenomen beleid komt dit percentage uit op 42% ZE nieuwverkoop.** Het rapport van de [Studiegroep Van Geest](#) en de [Keuzewijzer Autobelastingen](#) van het Ministerie van Financiën laten zien dat er **nog ruim drie Mton extra te winnen valt als de doelstelling van 100 procent nulmissie nieuwverkoop gehaald wordt.**

Klimaatimpact nulmissie vlootnormering voor werkgevers

Zakelijke auto's maken veel kilometers, zo'n twee keer zoveel als particuliere auto's. Daar is dan ook veel klimaatwinst te behalen. Werkgebonden personenmobiliteit zorgt voor [8,4 Mton CO₂-uitstoot](#): bijna de helft van de uitstoot in wegmobiliteit. [55 tot 60 procent](#) van de jaarlijks verkochte nieuwe personenauto's gaat naar de zakelijke markt.

- **Als alle nieuwe personenauto's van de zaak van bedrijven met meer dan 100 werknemers vanaf 2025 nulmissie zijn levert dat additioneel 1 Mton CO₂-reductie op in 2030.**
- **Als alle nieuwe personenauto's van de zaak (dus ook van de kleinere bedrijven) nulmissie zijn, dan is de potentie voor extra CO₂-reductie 2,0 Mton in 2030** (berekening Revnext voor dit pleidooi).

100 procent nulmissie is haalbaar voor vlooteigenaren en werkgevers

Zero emissie loont niet alleen voor klimaat en leefomgeving, maar ook voor werkgevers. In termen van Total Cost of Ownership (TCO) dalen de kosten van emissieloos vervoer snel. De [Car Cost Index 2021 van Leaseplan](#) laat zien dat elektrische auto's steeds vaker concurrerend zijn met brandstofauto's, ook in het leasesegment. De index geeft aan dat deze trend vooral in Nederland voet aan de grond zet. Dit komt onder meer door snel dalende batterijprijzen, fiscale vergroening en het feit dat energie- en onderhoudskosten veel lager zijn dan bij auto's met verbrandingsmotor. Een verbeterde TCO zal een belangrijke factor zijn voor bedrijven om over te stappen naar nulmissie vervoer, er is echter geen garantie dat zij dit ook zullen doen. Hierdoor is een sturende maatregel voor deze werkgevers nodig om te garanderen dat doelen gehaald worden.

Het [Netwerk Anders Reizen](#) laat zien dat veel grotere werkgevers via tien koplopermaatregelen de CO₂-uitstoot van hun mobiliteit willen terugdringen. Eén van de maatregelen is de overstap naar volledig nulmissie leasewagenpark. Reeds 38 bedrijven hebben de ambitie omarmd om al in 2025 een fossielvrij personenwagenpark te realiseren.

Met normering zorgen we dat alle vlooteigenaren en werkgevers deze overstap maken. Ook in andere landen zien we initiatieven die wagenparken versneld verduurzamen. In [België is een wet aangenomen](#) die de facto Auto's van de Zaak met een verbrandingsmotor vanaf 2026 verbant. Ook in andere landen zoals het Verenigd Koninkrijk zien we ambitieuze plannen. Nederland zou dan ook geen uitzondering in internationaal opzicht vormen.

Contouren uitwerking en randvoorwaarden

Het invullen van vlootnormering kan via verschillende routes. Dit is onder meer uitgewerkt in het rapport '[Bestemming Parijs](#)' ([studiegroep Van Geest](#)) en de beleidsopties in de [Keuzewijzer Autobelastingen](#) van het Ministerie van Financiën. Hierbij een aantal mogelijke uitwerkingen:

- Aanscherping van de normstellende regeling voor werkgerelateerd verkeer door een nulmissie norm op te leggen voor grotere werkgevers en/of vlooteigenaren. Additioneel effect van 100 procent nieuwe nulmissie zakelijke vloot vanaf 2025 is 1 Mton extra CO₂-reductie.
- Het is essentieel om ontwijkeffecten te voorkomen naar een minder schoon alternatief.;
- Afbouw van fiscale aftrekposten zakelijke brandstofauto's (naar voorbeeld van België), en/of het alleen nog toestaan van (>500km) privégebruik van zakelijke personenauto's voor nulmissievoertuigen;
- Daarbij moet worden voorkomen dat verschuiving plaatsvindt naar het gebruik van minder schone privéauto's voor woon-werkverkeer.

Een aantal flankerende maatregelen kan worden ingezet om invulling van de norm aantrekkelijker te maken (wortel en stok):

- Voortvarende uitrol van laadinfra via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur;
- Verlaging van de energiebelasting en ODE op elektriciteit;
- Beprijzing van het alternatief met verbrandingsmotor, zoals een hogere aanschafbelasting (BPM);
- Tijdelijk doortrekken van nulmissie stimulering bijvoorbeeld via bijtelling, zolang alternatieven op fossiele brandstoffen nog niet consequent beprijsd worden. Van belang is dat dervingskosten (zoals accijnsderving) niet als stimuleringskosten van EV worden gezien;
- Stimulering particuliere aankoop via aanschafsubsidies, waardoor particulieren tweedehands EV's die uit de zakelijke markt komen kunnen kopen of leasen.