



Geachte heer, mevrouw,

Bij deze vraag ik uw aandacht voor de zienswijze van BOVAG ten behoeve van de internetconsultatie voor de tijdelijke regels inzake de instelling van het Klimaatfonds.

BOVAG steunt de komst van het Klimaatfonds, met het oog op de ambitieuze klimaatambities van het kabinet zoals 55% CO₂-reductie in 2030. De mobiliteitssector is een belangrijk onderdeel van het Klimaatakkoord en de in het Klimaatfonds genoemde Studiegroep Van Geest. De sector mobiliteit staat voor een grote opgave op weg naar 2030 en 2050. Het coalitieakkoord benoemt het belang van het stimuleren van schone mobiliteit, elektrisch vervoer en de tweedehandsmarkt. 70% van alle kilometers worden gemaakt per auto, de auto is daarmee het meest zichtbare onderdeel van de energietransitie. Maar vooralsnog ontbreken het beleid en het budget voor de stimulering van nul emissie mobiliteit voor na 2025. **In onze ogen zou het Klimaatfonds hierbij een cruciale rol moeten spelen.**

Aanvullende klimaatdoelstellingen zoals de naar verwachting aangescherpte *Effort Sharing Regulation* (ESR) doelstelling tot -48% kan leiden tot een verhoogde CO₂ reductieopgave voor de mobiliteitssector. De ESR-doelstelling betreft daarbij een cumulatief doel. De extra nul emissie auto's die nu nieuw worden verkocht rijden de komende jaren rond in Nederland. Met het oog op de gemiddelde sloopleeftijd van het Nederlandse wagenpark (17,9 jaar) betekent dat jaar op jaar extra CO₂ winst.¹

Ook het PBL bevestigt in haar 'reflectie op het coalitieakkoord' dat onduidelijk is of en hoe (fiscaal) stimuleringsbeleid na 2025 wordt voortgezet en dat duidelijkheid nodig is om te weten welke bijdrage wordt geleverd aan de klimaatdoelen.²

Een proactieve houding is nodig waarbij Nederland het Fit-for-55 pakket niet afwacht, maar inzet op CO₂-reductie. De noodzaak voor een bijdrage uit het Klimaatfonds om de sector te helpen verduurzamen is hiermee groter dan ooit. Hiervoor doet BOVAG in deze zienswijze verschillende aanbevelingen om via de mobiliteitssector CO₂-reductie te bewerkstelligen.

1. Financier stimuleringsmaatregelen (incidentele kosten) voor nul emissie mobiliteit uit het Klimaatfonds.

Intensivering van de bestaande stimulering voor nul emissie automobilititeit voor de periode 2021-2025 ontbreekt op dit moment. Consumenten en ondernemers weten de beschikbare ondersteuning goed te vinden blijkt uit de populariteit van ondersteunende maatregelen zoals de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP), Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) en de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET). Zo is de SEPP voor de aanschaf van een nieuwe elektrische auto eind mei 2022 voor 98% gebruikt.³ De aanschafsubsidie voor een nul emissie vrachtwagen was op de eerste dag al overschreven. De beperkte budgetten van bestaande regelingen voldoen niet aan de vraag naar nul emissie mobiliteit vanuit consumenten en ondernemers. Door de oplopende bijtellingstarieven voor elektrische auto's is het rijden van een elektrische auto voor zakelijke rijders minder interessant geworden, met een terugval in de

¹ [CBS 'Personenauto's steeds ouder' 21-5-2016](#)

² PBL, Reflectie op de leefomgevingsthema's in het coalitieakkoord 2021-2025, blz 27.

³ [Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren \(SEPP\) \(rvo.nl\)](#)



nieuwverkoop tot gevolg. **Intensivering van de bestaande stimulering voor nulemissie automobility is noodzakelijk om de trend naar schone automobility te versterken.**

2. Stimulering van nulemissie automobility voor de periode na 2025 is noodzakelijk.

In het coalitieakkoord ontbreken vooralsnog het beleid en het budget voor de stimulering van nulemissie mobiliteit voor na 2025. In 2025 lopen de afspraken uit het Klimaatakkoord en daarmee de stimulering van nulemissie voertuigen af. Hierdoor is voor de ondernemer en consument onduidelijkheid over de kosten van een nulemissie auto na 2025 tot aan de invoering van MRBplus. Het ontbreken van een gewichtscorrectie in de MRB voor elektrische auto's maakt een elektrische auto na 2025, door het hoge voertuiggewicht en het daaraan gelieerde hogere MRB tarief, voor veel consumenten onaantrekkelijk.

Zonder aanvullend stimuleringsbeleid na 2025 bedraagt in 2030 het aandeel nulemissie-auto's in de nieuwverkopen 54%⁴. Deze nieuwe nulemissie auto's zullen pas over vier à acht jaar bereikbaar zijn voor de modale Nederlander. Voor een tweedehands nulemissie automarkt die groot genoeg is voor de Nederlandse consument is voldoende ingroei van nieuwe nulemissie auto's nodig. Ook gelet op de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050 is voldoende ingroei van nulemissie auto's van belang. Hiermee wordt ook een bijdrage geleverd aan de cumulatieve doelstelling van de *Effort Sharing Regulation*.

Een stimuleringspakket voor nulemissie automobility voor de periode na 2025 tot aan de invoering van MRBPlus is noodzakelijk voor een haalbare en betaalbare transitie op weg naar 2030 en 2050, mede met het oog op de cumulatieve doelstelling van de *Effort Sharing Regulation*. Het Klimaatfonds kan hierbij uitkomst bieden.

3. Baseer de aanleg van de laad- en tankinfrastructuur op de klimaatambities van het kabinet.

De laadinfrastructuur is een belangrijke randvoorwaarde voor de doorbraak van nulemissie mobiliteit. Het kabinet heeft het streven dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe verkochte auto's emissieloos zijn. Een streven dat alleen kans van slagen heeft als er een adequate laad- en tankinfrastructuur tijdig wordt gerealiseerd. In 2030 zijn er naar verwachting 1,2 miljoen elektrische personenauto's. In de decennia daarna zal dat aantal toenemen. De opgave is dan ook immens: in 2030 zijn 1,8 miljoen laadpunten nodig.

Een groot deel van de Nederlanders beschikt niet over een eigen oprit. Dat betekent dat een groot deel van de laadinfrastructuur (semi-)publiek zal moeten zijn. In veel wijken zijn er maar beperkte mogelijkheden om laadinfrastructuur te realiseren op parkeerplaatsen. Het inrichten van laadpleinen op centrale punten is daarvoor een mogelijke oplossing. Het aanleggen van een adequate laadinfrastructuur vraagt om grote investeringen in netwerkcapaciteit.

BOVAG ondersteunt het voornemen dat het Klimaatfonds zich wil inzetten voor CO2-neutrale energievoorzieningen waaronder laadinfrastructuur. Hierbij ziet BOVAG ook de noodzaak tot het aanleggen van een adequate tankinfrastructuur voor waterstof.

⁴ Revnext 'EU Fit-for-55 pakket Effecten van strengere CO2-normen op personen- en bestelauto's in Nederland en aanvullende ZE-reductiepotentie mobiliteit' blz 23.



4. Inzetten op hernieuwbare brandstoffen.

Voor het bestaande wagenpark biedt de inzet van hernieuwbare brandstoffen uitkomst voor CO2 reductie. Hier ligt een kans om fossiele brandstoffen te vervangen door hoogwaardige hernieuwbare energiedragers, zogeheten hernieuwbare brandstoffen. Hernieuwbare brandstoffen kennen een zeer lage CO2-intensiteit. Het voordeel van hernieuwbare brandstoffen is dat, rekening houdend met brandstofs specificaties, de huidige motoren en bestaande brandstofinfrastructuur gebruikt kunnen worden. Het Klimaatfonds wil inzetten op het opschalen van hoogwaardige hernieuwbare energiedragers. **BOVAG ziet hiervoor een kans om met de inzet van hernieuwbare brandstoffen in mobiliteit een substantiële CO2-reductie te bewerkstelligen.**

5. Zet in op passende oplossingen voor het mkb op het vlak van verduurzaming.

In het Klimaatfonds zijn middelen vrijgemaakt voor CO2-reducerende innovatie bij het mkb. Stimuleringsmaatregelen moeten in de ogen van BOVAG, niet alleen worden ingezet voor 'state of the art' toepassingen maar juist ook voor meer mkb passende toepassingen op het vlak van verduurzaming. Hiermee wordt de zogeheten onrendabele top voor mkb ondernemers acceptabeler gemaakt. De energietransitie naar een gasvrije bedrijfsvoering wordt daarmee voor veel mkb ondernemers betaalbaarder gemaakt. Verzwarende voorwaarden voor het mkb moeten hierbij worden voorkomen.

Voor een nadere toelichting op bovenstaande punten, kunt u te allen tijde contact met BOVAG opnemen.

Met vriendelijke groet,

BOVAG



BOVAG
Postbus 1100
3980 DC Bunnik
www.bovag.nl