

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Datum: 4 oktober 2019
Onderwerp: **Bijlage bij de internetconsultatie 'Klimaatplan en INEK'**

Geachte dames en heren,

Als aanvulling op onze antwoorden in de internetconsultatie, geven wij u graag het volgende aan:

De Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA)¹ vertegenwoordigt ruim 1.000.000 geleaste personen- en bestelauto's. Daarvan zijn 150.000 personenauto's privé, door consumenten geleast. Meer dan de helft van alle nieuw verkochte auto's is lease. De VNA heeft actief geparticipeerd in de Mobiliteitstafel van het Klimaatakkoord.

De VNA onderschrijft de urgentie van het Klimaatprobleem en is zeer bereid om deze urgentie actief uit te dragen. De VNA onderschrijft de oproep om zich, met haar leden, in te zetten om bij te dragen aan het realiseren van de reductiedoelstelling van 49% CO₂ in 2030 (ten opzichte van 1990).

Positief

1. De VNA is verheugd over de concrete stappen die het kabinet zet om ook de *consument* te helpen om de elektrische auto te ondersteunen. Private lease, waarbij de leasemaatschappij de consument *ontzorgt* en alle belemmeringen voor zijn rekening neemt, is een uitstekend middel om de consument zonder financiering, exploitatie- en restwaarderisico's elektrisch te laten rijden.
Private lease kan zich verheugen in een snel groeiende populariteit; dit is in potentie de drager van de elektrificatie van de Nederlandse privé-automarkt!

¹ De VNA behartigt de belangen van de professionele autoleasemaatschappijen in Nederland. De VNA-leden hebben zowel zakelijk klanten als private leaserijders. In totaal hebben VNA-leden 890.000 personen- en bestelauto's in hun wagenpark. Daarmee heeft VNA bijna 90 procent van alle Nederlandse leasecontracten in haar portefeuille. Meer dan de helft, 53 procent, van de in 2018 nieuw gekochte personen- en bestelauto's in Nederland is een lease-auto. Steeds meer consumenten kiezen voor het gemak van een vast maandbedrag en het zorgeloos rijden van een private lease-auto. Private lease maakt per december 2018 18% uit van het totaal aan door VNA-leden geleaste personenauto's. Daarmee levert de autoleasebranche een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling én is zij de belangrijkste aanjager van een groener, veiliger en schoner Nederlandse wagenpark. (genoemde cijfers: stand eind 2018)

De VNA kijkt kritisch mee met de vormgeving van de subsidie voor nieuwe EV's en gebruikte (PH)EV's.

2. Daarnaast is het goed om te zien dat dit voorstel de weg opent voor betalen naar gebruik, waar de VNA als vertegenwoordiger van de eigenaren/beheerders van 1.000.000 lease-auto's graag haar expertise inbrengt in de vormgeving.
3. De vertraging tussen de versies van december 2018 en juni 2019 maakt dat sommige datums bij afspraken en acties niet meer realistisch zijn. De VNA rekent erop dat daar bij de uitvoering rekening mee wordt gehouden.
4. De VNA ziet het als goed voorbeeldgedrag van de overheid (centraal zowel als decentraal) dat er duurzamer ingekocht gaat worden.

Negatief

5. Het behalen van de ambitieuze doelen uit het Klimaatakkoord zal in belangrijke mate afhangen van het draagvlak bij de leden van de VNA en bij de consument. Dat draagvlak is sterk verbonden met vertrouwen in de overheid en de voorspelbaarheid van het te voeren beleid.

De VNA heeft grote moeite met de korte tijd die de markt wordt gegeven na de aankondiging van een aanpassing van de fiscaliteit. Dat geldt voor het openbreken van Autobrief 2 maar ook voor het 'hand aan de kraan' principe. Ingrijpen als de inzet van nieuwe elektrische auto's te snel of te langzaam gaat is verstandig, maar de markt moet wel de tijd krijgen om zich te zetten naar de veranderde spelregels. Nu wordt de maatregel in september aangekondigd en gaat deze in januari daarop al in ("t+1"). Die korte periode heeft o.a. de volgende effecten:

- Werkgevers, werknemers maar ook bedrijven die investeren in elektrisch rijden c.a., verliezen het vertrouwen de Nederlandse overheid en zullen zich terughoudend opstellen bij beslissingen c.q. investeringen in dit domein.
- De kans is groot dat autofabrikanten Nederland minder aantrekkelijk gaan vinden voor de afzet van hun toch al schaarse aantallen elektrische auto's.
- In het verlengde van het voorgaande: afname van zakelijke inzet verlaagt het aanbod op de tweedehandsmarkt. M.a.w. minder ex-lease-EV's van vijf jaar oud die in potentie zeer interessant zijn voor de consument.
- Met de lange levertijden van elektrische auto's worden kopers van vóór de aankondiging bestelde en het jaar erop af te geleverde EV's mogelijk gedupeerd.

De VNA begrijpt de noodzaak van het kunnen aanpassen van voorgenomen fiscaal beleid als de elektrificatie veel sneller of langzamer verloopt dan gewenst. Gezien de geschetste gevolgen in de breedte moet zeer prudent met wettelijke aanpassingen omgegaan worden. De VNA pleit voor een minimale invoeringstermijn van 12 maanden (t+2 in plaats van t+1) voor de

markt, om zich te kunnen voorbereiden op de invoering van die maatregelen. De VNA pleit voor invoering vanaf 2021.

6. Het kabinet houdt vast aan de - in het regeerakkoord van 2017 vastgelegde - ambitie om in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's elektrisch te laten zijn. Met het huidige pakket aan maatregelen tot en met 2025 acht de VNA dit niet realistisch. Deze ambitie legt voorts een onnodig zware druk op de in zichzelf al loodzware taak om überhaupt per 2026 een regime van 'betalen naar gebruik' geaccepteerd te krijgen.

Met vriendelijke groet,



Renate Hemerik
directeur