

Utrecht, 31 maart 2020

**Betreft: reactie NVDE op de internetconsultatie over de Subsidieregeling elektrisch vervoer**

**Inleiding**

Emissieloos vervoer heeft geen schadelijke uitstoot van CO<sub>2</sub>, zorgt voor betere luchtkwaliteit en de 'accu's op wielen' zijn zeer welkom als backup voor zon- en windenergie. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) verwelkomt de Subsidieregeling elektrisch vervoer. Het is belangrijk dat elektrisch rijden steeds meer bereikbaar wordt voor particulieren. Wij steunen daarom de keuze om naast een aanschafsubsidie voor nieuwe modellen ook subsidie te verlenen voor de aankoop van tweedehands EV's en voor elektrisch rijden via private lease.

De NVDE wijst er op dat de aanschafsubsidie één van de onderdelen is van een breed en samenhangend stimuleringspakket voor emissieloos vervoer (batterij-elektrisch en groene waterstof) in lijn met het kabinetsstreven naar 100% emissieloze nieuwverkoop uiterlijk in 2030. Het is daarbij belangrijk dat ook in de zakelijke markt de stimulering adequaat blijft zodat leaserijders blijven kiezen voor een emissieloos alternatief. In de zakelijke markt wordt immers de sterkste groei van het aantal EV's bereikt. Daarmee bedient de zakelijke markt ook de toekomstige tweedehandsmarkt voor particulieren. De zakelijk rijders zorgen daarnaast voor de eerste noodzaak en dus uitbreiding van laadinfrastructuur die op termijn steeds meer door consumenten gebruikt kan worden.

De groei van elektrisch vervoer moet blijvend worden vergezeld van een sterke toename van het aantal laadpunten, zodat laadinfrastructuur geen drempel vormt om emissieloos te gaan rijden. Een voortvarende uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is cruciaal, waarbij het belangrijk is om huidige impulsen die de businesscase van laadpunten positief beïnvloeden voort te zetten via het Register Energie voor Vervoer (REV) en het verlaagd tarief in de energiebelasting voor publieke laadpunten. Tot slot roepen wij op om naast de stimulering voor particulieren ook vaart te maken met de aanschafsubsidie voor emissieloze bestelauto's en vrachtauto's, onder meer omdat deze subsidies in omliggende landen al van kracht zijn.

De coronacrisis leidt op dit moment tot een sterke terugval in de verkoop van EV's. De NVDE hecht aan behoud van de ambitieuze EV-doelen om de 'langzame crisis' van klimaatverandering te bestrijden en de economie, werkgelegenheid en gezondheid van morgen veilig te stellen. Wij roepen daarom op om de transitie naar emissieloos vervoer krachtig te blijven stimuleren.

In deze reactie vraagt de NVDE aandacht voor een aantal verbeterpunten in de vormgeving van de subsidieregeling.

## Voorwaarden van de subsidieregeling

### *Cataloguswaarde en actieradius*

Belangrijke redenen voor particulieren om geen EV aan te schaffen zijn met name de aanschafprijs en de actieradius<sup>1</sup>. Hoe lager de prijs en hoe hoger de actieradius, hoe meer mensen de aanschaf zullen overwegen, en hoe meer mensen hun nuclemissie-auto daadwerkelijk zullen gebruiken als vervanging voor hun gewone auto in plaats van als tweede auto. De NVDE vindt daarom in de eerste plaats dat de minimale actieradius in de subsidieregeling moet worden verhoogd. Zeker voor nieuwe modellen is 120 kilometer als ondergrens te weinig ambitieus. Zo heeft een betaalbaar model als de Skoda Citigo-e (en vergelijkbare modellen van VW en Seat) al een WLTP-actieradius van 260 km.<sup>2</sup>

De regeling zet er bovendien op in om een gelijke aankoopsubsidie te geven aan EV's met eenzelfde prijs maar een sterk ongelijke range. Het risico is dat de subsidie daarmee in luxe 'extra's' terecht gaat komen. Binnen de voorgestelde regeling is het mogelijk dat een EV van 44.000 euro met een bereik van 200 km wel subsidie krijgt, en één van 46.000 euro met een bereik van 400 km geen.

Het is veel efficiënter het prijsplafond mee te laten lopen met het rijbereik van de auto; zo worden de fabrikanten beloofd die tegen de laagste kosten de meest volwaardige EV in verschillende segmenten op de markt weten te zetten. Per subsidie-euro wordt op die manier het maximale aantal kilometers met fossiele auto's vermeden en het subsidiegeld wordt gespendeerd aan de onrendabele top, namelijk de technologie die nodig is voor hoge actieradius (batterij, efficiëntie). Dit heeft ook grote voordelen voor het energiesysteem als geheel: laadinfrastructuur wordt efficiënter gebruikt en er is meer flexibele batterijcapaciteit beschikbaar voor opslag van wind- en zonne-energie.

Andere EU-lidstaten breiden momenteel de stimulering voor elektrisch rijden uit, in zowel de zakelijke als de particuliere markt. De NVDE vindt het belangrijk dat Nederland zich inzet om fabrikanten te verleiden de beste modellen in ons land te verkopen. Daarmee leidt het stimuleringsbeleid er niet alleen toe dat er een grote, maar ook een kwalitatief hoogwaardige EV-vloot wordt opgebouwd.

### *Coöperatief autodelen*

De Green Deal Autodelen II en de Citydeal Elektrische Deelmobiliteit<sup>3</sup> hebben als doel om deelmobiliteit verder te laten groeien. In deze deals heeft de Rijksoverheid zich gecommitteerd aan afspraken om elektrisch autodelen te versnellen. De NVDE beschouwt het daarom als een ommissie dat alleen individuen gebruik kunnen maken van de aanschafsubsidie, waardoor autodeelcoöperaties buiten de boot vallen. Daardoor wordt individueel autobezit of individuele private lease gestimuleerd, terwijl een stimulans voor collectieven van particulieren ontbreekt.

In feite zijn energie- en mobiliteitscoöperaties als rechtspersoon gebundelde, georganiseerde particulieren in een wijk of straat. Zij vallen ook bij andere regelingen als MIA/VAMIL (voor zakelijke doeleinden) buiten de boot. Wanneer zij ieder als individu een subsidie zouden aanvragen, zou de subsidiepot sneller leeg zijn en wordt de subsidie minder effectief besteed. Door coöperaties wel in

<sup>1</sup> <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/duurzaam/elektrisch-rijden-monitor-2019>

<sup>2</sup> <https://ev-database.nl/auto/1190/Skoda-CITIGOe-iV>

<sup>3</sup> <https://agendastad.nl/wp-content/uploads/2018/02/20180205-ELEKTRISCHE-DEELMOBILITEIT-IN-STEDELIJKE-GEBIEDSONTWIKKELING.pdf>

de regeling op te nemen, kunnen 5 tot 10 personen tegelijkertijd de overstap maken naar elektrisch rijden via een deelauto in de buurt. De NVDE roept daarom op om dit te herstellen.

#### *Subsidieplafond*

In de voorgestelde regeling is nog niet duidelijk welke subsidieplafonds worden gekozen in 2020 en 2021. De NVDE vindt het belangrijk dat zo min mogelijk sprake is van stop&go-effecten die schokken in de markt teweegbrengen. Bovendien is het belangrijk dat er duidelijkheid is voor particulieren over het subsidieplafond, en ook voor aanvragers van de subsidie die misgrijpen omdat het plafond bereikt is. Het is wenselijk dat zij snel weer aan bod kunnen komen. Te overwegen valt om bij een snelle uitputting van het jaarbudget eventueel subsidiegeld uit latere jaren naar voren te halen.

#### *Batterijcheck tweedehands EV's*

Naast de aanschafprijs is onzekerheid over de levensduur van de batterij voor veel mensen een drempel. Fabrikanten geven momenteel bij nieuwe auto's al ruime garantie op de batterij. Voor gebruikte auto's is het belangrijk dat consumenten bij aanschaf meer zekerheid over de conditie van de batterij krijgen. Het is daarom wenselijk dat de uniforme batterijcheck zo snel mogelijk wordt aangeboden.

*De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) is de organisatie waarin partijen die actief zijn op het gebied van duurzame energie in Nederland zijn verenigd. Ze vertegenwoordigt meer dan 6000 bedrijven, netbeheerders en energiecoöperaties. De NVDE maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie.*