[icon_autoweek](http://www.autoweek.nl/)[cid:image008.jpg@01CF07CB.A7C67370](http://www.gtomagazine.nl/)

**Inbreng Roy Kleijwegt rondetafelgesprek over de Klimaattafel Mobiliteit.**

**Vijftien jaar autojournalist, momenteel al lange tijd werkzaam bij AutoWeek & GTO.**

**Veel kennis van de Nederlandse automarkt, expert op terrein van fiscaal autobeleid en EV’s.**

**AutoWeek heeft als onafhankelijk multimediaplatform voor de automobilist vanaf de start veel aandacht gehad voor elektrische auto’s en is daardoor goed op de hoogte van de ontwikkeling en de stroomversnelling.**

- Ik zie vaak een gebrek aan kennis van de Nederlandse automobilist (en zijn motivaties) bij beleidmakers, waardoor

beleidsbeslissingen vaak onbedoeld verkeerd uitpakken. Ik heb voor deze hoorzitting drie thema’s gekozen, die ik hieronder kort noem en daarna zal toelichten.

**1. De wens van het kabinet om het marktaandeel van de elektrische auto snel te laten groeien, is begrijpelijk, maar gebruik wel de goede incentives om de groei te faciliteren (in elk geval niet nog meer subsidie). Daarnaast zijn er nog enkele aandachtspunten bij deze wens, zoals de weglek naar andere Europese landen, de prijs van een EV en het antwoord op de vraag wie zich een EV kan permitteren.**

**2. Zet niet alleen in op EV’s, gebruik ook andere moderne technieken die betaalbaarder zijn.**

**3. Gemeenten spelen momenteel een belangrijke rol, omdat zij verantwoordelijk zijn voor het plaatsen van laadpalen. Daarin schieten zij echter tekort.**

- De wens van het kabinet om het marktaandeel van de elektrische auto snel te laten groeien, is begrijpelijk. Elektrische auto’s zijn schoon en stil en de kwaliteit ervan neemt zeer snel toe.

- Het aantal nieuwe EV’s in Nederland is in de afgelopen jaren al exponentieel gegroeid en het imago van de EV is inmiddels ook erg goed. Mensen zijn nieuwsgierig. Er zitten zeer veel nieuwe modellen in de pijplijn, de actieradius en de laadmogelijkheden nemen toe en het imago verbetert. De prijs blijft hoog, maar daalt langzaam. De auto’s zijn nu evengoed nog steeds onnatuurlijk goedkoop(!) door de bpm-vrijstelling! Onderschat niet hoe duur ze eigenlijk zijn. Mensen zijn geïnteresseerd vanwege het milieu, maar ook door het idee van lage ‘brandstofkosten’.

- Lange levertijden spelen de introductie van de EV parten. Nederlandse importeurs moeten al lobbyen voor productieplekken. In januari waren veel goede EV’s al uitverkocht voor heel 2019. Meer subsidie zal dan ook niet leiden tot een snellere toename van het aantal EV’s, maar enkel tot een prijsverhoging en hogere marges voor dealers en importeurs, aangezien de vraag het aanbod vaak overtreft. Door de komst van goedkopere EV’s in de komende twee jaar zal het marktaandeel verder toenemen, ook voor zakelijk gebruik (de huidige modellen vallen vaak buiten het budget van leaserijders). Grote spelers als Volkswagen, Audi, Mercedes en Ford staan aan het begin van een enorm elektrisch offensief.

- De kwaliteit en de actieradius van EV’s nemen snel toe. Hierdoor zijn de weinige occasions die verkrijgbaar zijn voor een – soort van – redelijke prijs technisch al flink achterhaald. Geef ze de tijd om op de markt te komen, want dit met geld forceren, is onzinnig en niet efficiënt. Het geld wordt dan besteed aan auto’s die eigenlijk al achterhaald zijn.

- De open Europese markt zorgt voor het verdwijnen van gebruikte EV’s en plug-ins naar het buitenland. Dit is onvermijdelijk en zal het geval blijven zolang het aandeel nieuwe EV’s in Nederland onevenredig groot is als gevolg van de subsidies bij de start. Elders willen automobilisten ook graag EV’s, al dan niet ondersteund door lokale of nationale wetgeving (milieuzones) of fiscale of praktische steun ter plekke. Dat proberen te voorkomen door wetgeving, zoals een ‘voorlopig karakter’ van een subsidie, gebonden aan een exportverbod, is een dramatisch plan, dat zorgt voor verschillende statussen voor verschillende auto’s van hetzelfde type. Dat gaat ook nog eens in tegen het hele idee van een open Europese markt. Dat wordt een chaos, vergelijkbaar met de problemen met de bpm bij import. Niet aan beginnen dus.

- Er is veel te leren van de fiscale mogelijkheden rond de plug-ins. De fiscale bijtelling van nul procent voor plug-ins was een blunder, al dan niet ingegeven door politieke belangen in die tijd. Deze auto’s kunnen namelijk worden ‘misbruikt’ door de berijder: wel het voordeel, maar nooit inpluggen. Dit heeft plug-in hybrides ten onrechte een slechte naam bezorgd. Het principe is namelijk heel goed. Plug-ins zouden meer moeten worden gefaciliteerd, bijvoorbeeld door meer laadplekken, geen aparte bpm-tabel zoals nu (de afschaffing is al voorgesteld in het klimaatakkoord) en mrb-korting.

Voor EV’s is dat misbruik ‘onmogelijk’, want elke kilometer is elektrisch. De huidige vormen van fiscaal voordeel zijn fors: geen bpm, geen mrb, versneld afschrijven en 4 procent bijtelling tot een bedrag van € 50.000. Daarboven geldt tegenwoordig de normale bijtelling en dat is te verdedigen. Het zou ook iets lager mogen (15-20 procent). Uitbreiden van de subsidie is zinloos. De vraag is al hoog en de markt bepaalt de prijs van occasions (en nieuwe auto’s). Meer aankoopsubsidie op nieuwe of gebruikte EV’s resulteert voornamelijk in een verhoging van de prijzen. De restwaarde van een Tesla is zo’n beetje de beste van alle auto’s op de markt. Het huidige fiscale voordeel is vooral voor zakelijke rijders, maar die maken sowieso de meeste kilometers en ‘kopen’ al ruim 75 procent van alle nieuwe auto’s! Privérijders kopen sowieso zelden nieuw (want te duur) en als ze het doen, zijn het voornamelijk betaalbare stadsauto’s met een lage afschrijving. Privérijders zullen moeten wachten op de occasions. Houd de mrb-vrijstelling lang in stand om dergelijke particulieren te belonen! Langer dan bpm-vrijstelling in elk geval, want daar profiteert de particulier minder van. Let wel: een nieuwe Renault Clio op benzine kost al ruim € 20.000. Nieuwe auto’s zijn duur en EV’s nog duurder. Voor Jan Modaal kun je daar niet tegenop subsidiëren.

- Onderschat niet hoe duur autorijden voor veel gezinnen al is. Die hebben een gebruikte auto van vijf tot acht jaar oud, die logischerwijs minder zuinig is dan een nieuwe auto. Daar hebben ze het geld echter niet voor. Deze gezinnen daarvoor straffen, is onredelijk. Mensen willen naar familie, naar voetbal. Ontneem ze dat niet. Benzine, mrb,

onderhoud, verzekering: autorijden nog duurder maken, doet deze mensen veel pijn; zij rijden al niet voor de lol. Je kunt dus ABSOLUUT NIET die mensen laten betalen voor de introductie van EV’s door een verdere verhoging van de mrb of brandstofaccijns. Die mensen hebben geen keus. Dat ‘compenseren’ met andere belastingen is onredelijk, omdat oma bezoeken dan nog steeds aanvoelt als duurder dan voorheen. Mobiliteit is een grondrecht toch? Geen luxegoed.

- Veel gemeenten zijn heel laks met het plaatsen van laadpalen. “Er staan er al drie in deze wijk, dus het is wel goed zo”, wordt er dan gezegd. Dit is een grote belemmering voor de introductie van de EV! Zorg voor landelijke normen en beleid, want dit is een groot obstakel. Niet iedereen heeft een eigen oprit. Focus niet te veel op ‘alles zo snel mogelijk elektrisch’. Moderne brandstofauto’s zijn schoon en zuinig (ja, ook diesels zijn na Dieselgate extreem schoon, zo leren RDE-metingen) en het marktaandeel EV’s groeit al enorm met de huidige subsidies. Probeer dat niet kunstmatig te forceren, maar faciliteer met laadplekken en een lage of geen mrb. De markt moet dan zijn ding doen. Let ook op waterstof en faciliteer het rijden op die brandstof. Neem het voortouw bij de ontwikkeling van de waterstofinfrastructuur. De markt is er nog steeds flink mee bezig. Waterstofauto’s komen eraan, maar zijn erg duur. Houd de bijtelling vooralsnog op nul procent voor hele bedrag, 1 of 2 procent kan ook.

Tot slot drie algemene punten:

1. Door Europese CO2-eisen aan de totale vloot is Nederland een dankbaar land om EV’s en zuinige auto’s te

‘dumpen’. Elders hoeven autofabrikanten dan minder hun best te doen. Dit verkleint het effect van subsidies aanzienlijk.

2. De algemene fiscale bijtelling van 22 procent is te eigenlijk hoog. Dat lijkt nu een soort jaloeziebelasting. Dit voorkomt vaak dat mensen zakelijk gaan rijden, waarna ze kiezen voor een goedkopere occasion privé. Dit verhoogt de parallelimport van oudere, minder zuinige auto’s. Echt reëel is een bijtelling van 12 procent, maar 15 tot 17,5 procent zou al veel schelen. Dit zorgt voor een snelle verjonging van het wagenpark met schonere, zuiniger en veiliger auto’s. Met het tarief voor EV’s op 4 procent neemt de animo daarvoor zeker niet af! (Zie het succes van de 14 procent bijtelling destijds.)

3. De Nederlandse automobilist heeft veel geld over voor zijn auto, maar niet voor autobelasting. Hij wil dus wel een zuinige auto voor (destijds) 14 procent bijtelling, maar dan wel een Lexus of BMW. Hetzelfde geldt voor EV’s. Zo’n auto mag duur zijn, maar wel met zo weinig mogelijk belasting. Benut die wens, laat de Nederlandse automobilist investeren in schone en nieuwe techniek en faciliteer waar nodig.

Roy Kleijwegt

Journalist AutoWeek & GTO

[r.kleijwegt@autoweek.nl](mailto:r.kleijwegt@autoweek.nl)

06-24676021

[icon_autoweek](http://www.autoweek.nl/)[cid:image008.jpg@01CF07CB.A7C67370](http://www.gtomagazine.nl/)