

PIJLERS ONDER DUURZAME MOBILITEIT

Standpunten van de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens, RAI Vereniging

November 2022

Inleiding

Nederland is volop in een transitie naar duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit houdt in dat er een evenwicht wordt bereikt tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. De Nederlandse overheid en het bedrijfsleven zijn verenigd in het streven om deze duurzame mobiliteit in afzienbare tijd te bereiken. De importeurs van personenauto's en lichte bedrijfswagens in Nederland, verenigd in de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens van RAI Vereniging, ondersteunen dit streven volledig. Niet voor niets hebben zij zich gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van de Nederlandse Klimaatwet waarbij in 2030 de CO₂-uitstoot met 49% moet zijn verlaagd en in 2050 met 95% ten opzichte van de uitstoot in het jaar 1990.

De personenauto- en lichte bedrijfswagensector neemt zijn verantwoordelijkheid in het realiseren van duurzame mobiliteit in Nederland. Hiervoor moeten echter wel de juiste omstandigheden geschapen worden. De sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens spant zich in om samen met de Nederlandse overheid en andere stakeholders een mobiliteitsbeleid te formuleren dat de industrie in staat stelt om de ambitieuze doelstellingen te bereiken.

Hiervoor zal echter op een aantal terreinen het overheidsbeleid in de komende jaren aangepast moeten worden. Het huidige stelsel aan autobelastingen is bijvoorbeeld verouderd. Om de gewenste milieudoelstellingen te kunnen behalen zullen er in de komende jaren veranderingen moeten worden aangebracht in de manier waarop er belasting wordt geheven op auto's in Nederland. De sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens wil fungeren als gesprekspartner richting de Nederlandse overheid om op basis van de meest actuele inzichten over de ontwikkelingen in de auto-industrie het juiste klimaat te scheppen om de ambities op een realistische manier te realiseren.

Om deze rol te kunnen vervullen concentreert de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens zich op drie thema's, namelijk:

1. Duurzaamheid
2. Fiscaliteit
3. ITS & connectiviteit

Deze drie thema's zijn volgens de importeurs van personenauto's en lichte bedrijfswagens de pijlers onder het beleid dat erop gericht is duurzame mobiliteit te realiseren. De nu volgende notitie geeft de standpunten van de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens weer op een groot aantal dossiers die binnen deze drie thema's vallen.

Standpuntenoverzicht

1. Duurzaamheid

- Invoering van een gebalanceerd, technologie-neutraal klimaatbeleid is essentieel om de milieudoelstellingen te bereiken
- Het Europese klimaatbeleid is leidend, verscherpt Nederlands beleid is ongewenst
- De tank- en laadinfrastructuur in Nederland moet worden versterkt
- Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie¹ en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden
- De verjonging van het Nederlandse wagenpark moet worden gestimuleerd
- De inzet van waterstof als alternatieve zero-emissie technologie verdient een actiever overheidsbeleid
- Emissiearme, hernieuwbare brandstoffen moeten worden gestimuleerd
- Zowel volledig elektrische, als ook waterstof- en PHEV-bestelwagens moeten worden ingezet bij zero-emissie stadslogistiek
- Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor milieuzones
- Onderzoek of de veiligheidsvoorschriften voor het parkeren van auto's met alternatieve brandstoffen aangepast moeten worden, is noodzakelijk
- Nederland is Europees koploper in duurzame autorecycling. Een sloopregeling kan er aan bijdragen dat het systeem zichzelf kan financieren.

2. Fiscaliteit

- Er moet voor langere termijn duidelijkheid over autobelastingen gegeven worden
- Betalen naar Gebruik moet zo snel mogelijk ingevoerd worden
- Neem een milieucomponent op in de tarieven van Betalen naar Gebruik
- In aanloop naar Betalen naar Gebruik moet de BPM verlaagd worden
- Herzie het principe van de autonome vergroening
- (plug-in) hybride auto's moeten sterker fiscaal gestimuleerd worden in de BPM en de motorrijtuigenbelasting dan nu het geval is.
- Groeiende parallelle import levert geen constructieve bijdrage aan realisering klimaatdoelstellingen
- Afschaffing vrijstelling BPM afdracht voor lichte bedrijfswagens is schadelijk voor duurzaamheidsontwikkeling en concurrentiekracht van Nederlandse bedrijfsleven
- Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden
- Invoering van een variabele bijtelling op basis van de CO₂-uitstoot is efficiënter dan het huidige bijtellingssysteem
- Een variabele motorrijtuigenbelasting kan een positieve bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen

3. ITS & Connectiviteit

- Verbetering van de verkeersveiligheid vergt een geïntegreerd beleid
- Verbetering van de verkeersveiligheid met behulp van ADAS moet fiscaal gestimuleerd worden
- Uitwisseling van voertuigdata moet op een verantwoorde wijze in Europees verband geregeld worden

¹ In de categorie zero-emissie voertuigen vallen zowel volledig elektrische voertuigen als waterstof voertuigen. Onder volledig elektrische voertuigen worden in dit kader batterij-elektrische voertuigen verstaan die gebruik maken van een laadinfrastructuur en onder waterstof voertuigen worden waterstof-elektrische voertuigen verstaan die gebruik maken van een tankinfrastructuur.

- Slimme mobiliteit en nieuwe mobiliteitsconcepten als Mobility as a Service vormen belangrijk elementen in de duurzame mobiliteit

1. Duurzaamheid

Het is de uitgesproken ambitie van RAI Vereniging om op het gebied van duurzaamheid de klimaatdoelstellingen van Parijs op een realistische manier helpen te bereiken.

Het grootste effect om de klimaatdoelstellingen te realiseren wordt volgens RAI Vereniging bereikt met een slim en Europees afgestemd transitie pad van fossiele brandstoffen naar zero-emissie brandstoffen. Belangrijk hierbij is om het beleid niet volledig te focussen op elektrische voertuigen maar om ook ruimte te bieden aan zuinigere voertuigen, (plug-in) hybride voertuigen die al dan niet gebruik maken van hernieuwbare brandstoffen en voertuigen die door waterstof worden aangedreven.

De laad- en tankinfrastructuur is een tweede kritische succesfactor. Een succesvolle uitrol van nieuwe technologieën slaagt alleen als er een adequate laad- en tankinfrastructuur wordt gerealiseerd. Hiervoor zijn aanpassingen aan het energienetwerk noodzakelijke en is er op grote schaal intelligente oplaadinfrastructuur met decentrale energieopwekking en -opslag nodig.

Verder is het volgens RAI Vereniging essentieel dat Nederland zich committeert aan Europees milieubeleid en niet op eigen initiatief nog weer stringenter eisen formuleert. Dit wisselende beleid leidt tot ongewenste neveneffecten die het bereiken van de milieudoelstellingen ondermijnen, zoals bijvoorbeeld een sterke toename van de parallelle import. Tegelijkertijd werkt het onvoorspelbare overheidsbeleid marktverstorend en werkt het verwarrend voor de consument. Tot slot mag de eindambitie naar de mening van RAI Vereniging verder reiken dan de focus op de CO₂ uitstoot: belangrijker is het de hele levenscyclus van een voertuig in het duurzaamheidsbeleid te betrekken.

Standpunten met betrekking tot duurzaamheid

De standpunten van de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens op het gebied van duurzaamheid zijn als volgt:

- **Invoering van een gebalanceerd, technologieneutraal klimaatbeleid is essentieel om de milieudoelstellingen te bereiken.**

RAI Vereniging pleit voor de invoering van een realistisch, gebalanceerd technologieneutraal milieu- en klimaatbeleid, waarin CO₂-besparing voorop staat. In dit beleid moeten alle duurzame aandrijflijnen gestimuleerd worden. De Nederlandse overheid moet in aansluiting op het Europese klimaatbeleid de CO₂-reductie centraal stellen in plaats van het percentage nieuw verkochte elektrische voertuigen.

- **Het Europese klimaatbeleid is leidend, verscherpt Nederlands beleid is ongewenst**

Europese autofabrikanten zetten zich volledig in op de reductie van CO₂ uitstoot en het bereiken CO₂ neutraliteit in 2050. RAI Vereniging is voorstander van een streng, doch realistisch Europees klimaatbeleid waarbij naast de klimaatdoelstellingen ook gekeken wordt naar de consequenties voor het leefklimaat, de werkgelegenheid, de betaalbaarheid en de economie. RAI Vereniging is



geen voorstander van verscherpt nationaal beleid omdat dit in de meeste gevallen marktverstoring werkt.

▪ De tank- en laadinfrastructuur in Nederland moet worden versterkt

De koepelorganisatie van autofabrikanten in Europa, ACEA en RAI Vereniging beschouwen de aanstaande herziening van de AFID-wetgeving (Alternative Fuels Infrastructure Directive, EU richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) van cruciaal belang om de Europese doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie in de transportsector te bereiken.

Met de toenemende energiebehoefte als gevolg van de ambitie om in 2030 alleen nog volledig elektrische nieuwe personenauto's te verkopen, het streven om alle huishoudens in Nederland niet langer van het aardgasnetwerk gebruik te laten maken en het streven om zoveel mogelijk zelfvoorzienend te worden met decentrale opwekking en opslag van duurzame energie worden er grote inspanningen van de diverse betrokken partijen geleverd. Er zal een stabiel en smart elektriciteitsnetwerk gerealiseerd moeten worden dat aan de sterk groeiende vraag kan voldoen.

RAI Vereniging staat op het standpunt dat de tank- en laadinfrastructuur nooit een beperkende factor mag zijn voor de groei van duurzame mobiliteit in Nederland. De publieke, semipublieke en private laadinfrastructuur moet daarom op orde gebracht worden voor de snelle groei van het elektrische wagenpark in de komende jaren. Om de transitie naar zero-emissie vervoer niet te hinderen moet de aanleg van de laadinfrastructuur voorlopen op vraag naar elektrische energie.

Om bovenstaande te bereiken zijn drie trajecten noodzakelijk:

- De uitbreiding van het (semi) publieke laad- en tanknetwerk voor personen- en lichte bestelwagens
- De opzet van een laad- en tankinfrastructuur voor de stadslogistiek (lichte en zware bedrijfswagens)
- De uitwerking en opzet van een high power laadinfrastructuur (High Power Charging for Commercial Vehicles, HPCCV) voor lange afstandsvervoer tenminste langs de TEN-T corridors.

Aandachtspunten hierbij zijn onder andere de compatibiliteit van het voertuig met de laadinfrastructuur door aan te sturen in de Europese wetgeving opgenomen standaards, ook met betrekking tot smart charging, cybersecurity, voldoende laadvermogen, reserveringssystemen voor de logistiek, het overnemen van de in de Europese Unie opgenomen HPCCV-standaards voor zware bedrijfswagens die op het lange afstandsvervoer worden ingezet en laden tegen een zo laag mogelijk tarief.

Verder is RAI Vereniging van mening dat de tankinfrastructuur meer moet worden aangepast op de steeds grotere behoefte aan CO₂-arme hernieuwbare brandstoffen, niet alleen voor het Nederlands wagenpark maar ook voor buitenlands voertuigen die Nederland bezoeken. De huidige tankinfrastructuur is nu nog vooral gericht op fossiele brandstof.

▪ Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden

De klimaatambities die Nederland heeft kunnen vooralsnog alleen bereikt worden met hoge subsidies. De zero-emissie techniek is namelijk voorlopig nog niet competitief met de conventionele aandrijflijnen. Financiële stimulering is eveneens in lijn met de afspraken uit het Klimaatakkoord.

RAI Vereniging pleit er daarom voor dat de huidige subsidieregelingen voor zero-emissie voertuigen zoals de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) en de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) budgetneutraal worden samengevoegd met regelingen als MIA/VAMIL en dat hiermee één subsidieregeling voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen wordt ingericht.

Een stabiele begrijpelijke en eenduidige subsidieregeling, die duidelijk gecommuniceerd kan worden en die gelijke voordelen biedt aan zowel particuliere als zakelijke autokopers.

- **De verjonging van het Nederlandse wagenpark moet worden gestimuleerd**

In Nederland wordt de aanschaf van nieuwe auto's zwaar belast. Gevolg hiervan is dat Nederland percentueel de laagste vervangingsgraad van auto's in Europa kent en een relatief oud wagenpark heeft. RAI Vereniging pleit er voor dat de Nederlandse overheid verjonging van het wagenpark stimuleert. Dit leidt namelijk tot een schoner en veiliger wagenpark. Met name een regeling waarbij de oudste, meest vervuilende auto's versneld worden vervangen door jongere, schonere auto's kan hierbij zeer effectief zijn.

- **De inzet van waterstof als alternatieve zero-emissie technologie verdient een actiever overheidsbeleid**

RAI Vereniging pleit voor een gebalanceerd technologieneutraal beleid waarin alle technologieën gelijke kansen krijgen. Binnen dit beleid heeft waterstof grote potentie. Studies benadrukken dat juist bij de uitrol van waterstof de wetmatigheid van *economies of scale* zwaar weegt. De prijs van brandstofcellen daalt als deze in grote hoeveelheden worden geproduceerd voor personenauto's. De prijs van waterstof als energiedrager zal dalen naarmate er meer mee wordt gereden. Stimulering van de inzet van bestelauto's, bussen en trucks die door waterstof worden aangedreven kan hierbij de doorslag geven. RAI Vereniging vindt dat het Nederlandse overheidsbeleid hierin beter en sneller kan. De aanleg van 50 waterstoftankstations die in 2025 zijn toegezegd in het Klimaatakkoord laat te lang op zich wachten.

- **Emissiearme, hernieuwbare brandstoffen moeten worden gestimuleerd**

RAI Vereniging vraagt extra aandacht voor fossiele emissiearme brandstoffen, de zogenaamde hernieuwbare brandstoffen. In deze brandstofcategorie vallen niet alleen duurzame biobrandstoffen, maar ook synthetische brandstoffen waarbij bijvoorbeeld duurzaam opgewekte waterstof gebonden wordt met CO₂ uit de lucht en daarmee een volwaardig alternatief voor fossiele brandstof wordt. Naast duurzame waterstof zijn er andere veelbelovende ontwikkelingen zoals HVO-diesel, Gas To Liquid (GTL) diesel, e-fuels, synthetische brandstoffen en alkylaarbrandstoffen.

Het grote voordeel van deze brandstoffen is dat ze, mits ze voldoen aan de vrijgegeven brandstofspecificaties voor de betreffende motor, direct toepasbaar in het huidige wagenpark en dat ze relatief eenvoudig inpasbaar zijn in de bestaande tankinfrastructuur. Hierdoor kunnen zij van grote waarde zijn binnen de totale energietransitie. RAI Vereniging pleit er voor om de inzet van schonere en/of CO₂-arme, hernieuwbare brandstoffen te stimuleren door middel van een lagere accijns op deze brandstoffen.

- **Zowel volledig elektrische, als ook waterstof en PHEV-bestelwagens moeten worden ingezet bij zero-emissie stadslogistiek**

RAI Vereniging is verheugd over de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). Met de Uitvoeringsagenda is eenduidig beleid vastgelegd over de invoering van zero-emissie zones binnen steden. Het maakt een efficiënte en duurzame aanpak mogelijk van het groeiende goederen- en dienstenvervoer binnen steden. Doel van de Uitvoeringsagenda is om minder CO₂-uitstoot te realiseren door de inzet van zero-emissie voertuigen en door minder vervoersbewegingen te creëren. Zero-emissie stadslogistiek zorgt er voor dat de groeiende economische activiteit niet ten koste gaat van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in steden.

Circa 20 steden hebben de Uitvoeringsagenda ondertekend en voeren daarmee in 2025 een zero-emissie zone voor stadslogistiek in. Dit veelal in het verlengde van eerder ingestelde milieuzones.

De verwachting is dat het aantal steden toeneemt naar 40 conform het Klimaatakkoord. Er zijn heldere afspraken gemaakt die voor zero emissiezones gaan gelden, zodat de overgang uniform, haalbaar en betaalbaar is, ook voor de kleine ondernemers. Gemeenten moeten bijvoorbeeld het instellen van een zone minimaal vier jaar van tevoren aankondigen. Ook zijn de overgangsregelingen voor Euro 5/V en 6/VI voertuigen geharmoniseerd.

RAI Vereniging ondersteunt de openstelling van de nationale stimuleringsmaatregel voor zero-emissie bestelwagens conform het Klimaatakkoord, gecombineerd met de TCO-tool om klanten te stimuleren en informeren bij hun overstap naar zero-emissie voertuigen.

RAI Vereniging is van mening dat onder de definitie van zero-emissie voertuigen zowel batterij elektrische als waterstof elektrisch en hybride (PHEV) voertuigen vallen en dat deze technologieën gelijke kansen moeten krijgen.

- **Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor milieuzones**

RAI Vereniging hecht grote waarde aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, wat met nadruk van belang is in stedelijke gebied. Steeds meer gemeenten voerden in de afgelopen jaren zogenaamde milieuzones in, met veelal een individueel toelatingsbeleid dat afhankelijk was gemeentelijk beleid. RAI Vereniging is uitgesproken tegenstander van een lappendeken van lokaal ontwikkeld beleid gebaseerd op uiteenlopende criteria. Het in 2020 ingevoerde landelijke systeem voor de inrichting van milieuzones is een belangrijke stap in de goede richting. Door de harmonisatie weten automobilisten en vervoerders waar zij aan toe zijn als zij een milieuzone naderen.

- **Onderzoek of de veiligheidsvoorschriften voor het parkeren van auto's met alternatieve brandstoffen aangepast moeten worden, is noodzakelijk**

Alternatieve aandrijflijnen vergen vaak een andere aanpak om de veiligheid te kunnen garanderen, zo ook in parkeergarages. Met de toename van het aantal auto's met een alternatieve aandrijving wordt het steeds belangrijker hiervoor goede regelgeving op te zetten ter voorkoming dat deze voertuigen onterecht uit parkeergarages worden geweerd.

RAI Vereniging zal zich binnen NEN-werkgroep 'brandveiligheid alternatief aangedreven voertuigen in parkeergarages' inspannen om de kennis vanuit de autofabrikanten te delen met de kennis van bouwkundigen met het doel deze partijen bij elkaar te brengen om gemeenschappelijk te werken aan zo nodig verbeterde veiligheidsvoorschriften voor alternatieve aandrijflijnen in parkeergarages, met het doel dat deze voertuigen verantwoord gebruik kunnen maken van de parkeergarages.

- **Nederland is Europees koploper in duurzame autorecycling. Een sloopregeling kan er aan bijdragen dat het systeem zichzelf kan financieren.**

Alle Europese lidstaten hebben de verplichting tenminste 95% van het gewicht van afgedankte auto's op een nuttige wijze te hergebruiken. In Nederland wordt die doelstelling ruimschoots gehaald: 98% van het gewicht van slooppauto's wordt gerecycled. Om dit te realiseren heeft de autosector in 1995 het initiatief genomen Auto Recycling Nederland (ARN) op te richten. ARN is dus niet ingesteld door de overheid, maar door de sector zelf. Met als doel: Nederland helpen te voldoen aan de Europese normen en autodemontage en autorecycling zo schoon, duurzaam en volledig mogelijk maken.

De kosten van de duurzame autorecycling worden door de autosector zelf gefinancierd door middel van de recyclingbijdrage. De recyclingbijdrage is een eenmalige bijdrage bovenop de aanschafprijs van een nieuwe personenauto of lichte bedrijfswagen die door de importeur wordt geïnd bij de eerste kentekenregistratie. De opbrengsten komen volledig ten goede aan milieubewuste autorecycling. RAI Vereniging is voorstander van de invoering van een slooppremie voor oude,

vervuilende auto's. Een dergelijke slooppremie zorgt voor een verjonging van het wagenpark waardoor milieudoelstellingen kunnen worden gehaald en voor een groter aanbod aan sloopauto's waardoor er efficiënter gebruik kan worden gemaakt van de recyclingcapaciteiten van de demontagebedrijven, shredderbedrijven en de PST-fabriek. Hierdoor moet het recyclingsysteem in Nederland zichzelf op den duur kunnen financieren.

2. Fiscaliteit

Het ministerie van Financiën heeft twee hoofddoelstellingen voor de autobelastingen, namelijk enerzijds het creëren van een stabiele inkomstenstroom voor de Nederlandse overheid op basis van verdedigbare en uitvoerbare autobelastingen en anderzijds het leveren van een wezenlijke ondersteuning aan de luchtkwaliteits- en klimaatdoelen op autobedrijf via proportionele en goed gerichte fiscale prikkels.

RAI Vereniging is er van overtuigd dat het huidige stelsel van autobelastingen een negatief effect heeft op de houdbaarheid van de overheidsfinanciën, de toegankelijkheid van duurzame mobiliteit voor iedere burger in Nederland én onvoldoende bijdraagt aan het behalen van de Nederlandse CO₂-reductie doelen ten aanzien van mobiliteit. Ook stimuleert het huidige autobelastingenstelsel niet de verbetering van de verkeersveiligheid. Aanpassing van het autobelastingenstelsel is daarom van essentieel belang om de doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid te kunnen realiseren.

RAI Vereniging pleit er voor dat het huidige systeem van autobelastingen zo snel mogelijk wordt omgevormd richting een systeem van Betalen naar Gebruik. In dit stelsel wordt niet het bezit van een auto belast, maar het gebruik van de auto. Hiermee worden stabiele overheidsinkomsten en het behalen van de klimaat-, luchtkwaliteits- en stikstofdoelen gewaarborgd. Aangezien de overgangsfase naar schatting zo'n 10 jaar zal duren pleit RAI Vereniging er reeds nu wordt gestart met de voorbereidingen voor een overgang naar een dergelijk autobelastingenstelsel dat is gebaseerd op het betalen naar gebruik. Uiteindelijk zal dit uitmonden in een stabiel en eerlijk stelsel van autobelastingen dat haalbaar en betaalbaar is voor alle Nederlanders en dat betere resultaten oplevert voor het klimaat, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid.

Standpunten met betrekking tot fiscaliteit

- **Er moet voor langere termijn duidelijkheid over autobelastingen gegeven worden**

In de aanloop naar Betalen naar Gebruik dient het autofiscaal beleid, inclusief subsidies vanuit andere ministeries, voor een periode van vijf jaar vastgesteld te worden, bijvoorbeeld door middel van een *Autobrief* of een *Mobiliteitsbrief*. Dit geeft duidelijkheid aan de consument en de autobranche. Duidelijkheid over het autofiscale beleid in de jaren 2026 – 2029 is van cruciaal belang voor de autobranche in verband met het strategische lange termijn beleid van ondernemingen.

- **Betalen naar Gebruik moet zo snel mogelijk ingevoerd worden**

RAI Vereniging pleit er voor om de huidige vaste autobelastingen, dat wil zeggen de BPM en de motorrijtuigenbelasting, om te zetten in een prijs per kilometer. Hierbij telt elke gereden kilometer in Nederland mee en is het kilometertarief afhankelijk van de CO₂-uitstoot van het voertuig.

- **Neem een milieucomponent op in de tarieven van Betalen naar Gebruik**

Invoering van Betalen naar Gebruik is volgens RAI Vereniging een goede stap naar een verdere verduurzaming van de mobiliteit in Nederland. In plaats van een 'vlak tarief', d.w.z. een tarief waarin geen onderscheid wordt gemaakt tussen tijd, plaats of milieubelasting pleit RAI Vereniging er voor om onderscheid in de tarieven te maken op basis van de CO₂ uitstoot van een auto.

Onderzoeksbureau Revnext heeft berekend dat een tarief met een milieucomponent aanzienlijk meer effect heeft op het aantal gereden kilometers en CO₂ uitstoot dan een systeem met een vlak tarief. Betalen naar Gebruik op basis van een CO₂ tarief levert een extra besparing op van 15 miljard kilometers per jaar terwijl een systeem met een vlaktarief niet verder komt dan 13 miljard kilometers per jaar op. Een kilometertarief op basis van de CO₂ uitstoot levert een besparing op van 2,5 Mton CO₂ en komt daarmee exact tegemoet aan de overheidsdoelstelling van 2,5 Mton CO₂ reductie. Een systeem dat is gebaseerd op een vlaktarief slaagt er niet in aan de doelstelling te voldoen; de besparing bedraagt in deze variant slechts 1,4 Mton CO₂.

- **In aanloop naar Betalen naar Gebruik moet de BPM verlaagd worden**

De BPM maakt momenteel gemiddeld 15% tot 20% uit van de prijs van een nieuwe personenauto. Nederland is daarmee een van de weinige lidstaten van de Europese Unie die de aanschaf van een nieuwe auto dermate hoog belast, in de meeste Europese landen betaalt men alleen btw over de verkoopprijs van een nieuwe auto. Nieuwe personenauto's zijn in Nederland hierdoor relatief duur, waardoor hier minder nieuwe auto's verkocht. Nieuwe, schone en zuinigere motoren komen daardoor minder snel op de markt, wat de verjonging en verschoning van het wagenpark remt.

Volledige afschaffing van de BPM zorgt tevens voor een grote uitvoeringswinst, zowel bij de Belastingdienst als bij de autosector. RAI Vereniging is er dan ook voorstander van om in aanloop naar het Betalen naar Gebruik de aanschafbelasting BPM geleidelijk af te bouwen tot nul. Gedurende de afbouwperiode zou de BPM bij voorkeur omgezet moeten worden in de motorrijtuigenbelasting, de zogenaamde *vluchtheuvelvariant*.

▪ **Herzie het principe van de autonome vergroening**

RAI Vereniging pleit er voor om de jaarlijkse verhoging van de BPM-tarieven en de aanscherping van de BPM-schijf grenzen op basis van een voorspelde autonome vergroening bij conventionele personenauto's af te schaffen. De kleinere conventionele personenauto's, die nog steeds het grootste gedeelte van nieuwverkoop in Nederland vertegenwoordigen, hebben de grens bereikt van wat er aan de motor technisch nog verbeterd kan worden op het gebied van uitstoot. Het principe van autonome vergroening leidt er dan ook toe dat kleine, zuinige auto's onbetaalbaar worden.

▪ **(plug-in) hybride auto's moeten sterker fiscaal gestimuleerd worden in de BPM en de motorrijtuigenbelasting dan nu het geval is.**

Het autofiscale beleid voor de komende jaren is te eenzijdig gericht op de stimulering van de volledig elektrische personenauto's. Het benut onvoldoende de mogelijkheden die hybride en plug-in hybride auto's kunnen bieden om de CO₂ uitstoot in de komende jaren terug te brengen. De sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens pleit er dan ook voor om de inzet van (plug-in) hybride auto's sterker fiscaal te stimuleren in de BPM en de motorrijtuigenbelasting dan nu het geval is.

Voor deze stelling zijn een aantal argumenten:

1. Hybride auto's en PHEV's maken een integraal onderdeel uit van de strategie van autofabrikanten om de Europese doelstellingen op het gebied van CO₂ uitstoot te realiseren.
2. Een gebalanceerd, technologie-neutraal brandstofbeleid slaagt er het beste in de CO₂ doelstellingen te realiseren
3. Er zullen in de komende jaren onvoldoende volledig elektrische auto's op de markt komen om de Europese en Nederlandse klimaatdoelstellingen te kunnen realiseren.
4. Hybride en plug-in hybride auto's zijn zeer brandstofefficiënt.
5. Vanuit Europa worden in de komende jaren de normen voor de berekening van de brandstofefficiency van PHEV's verder aangescherpt en zelfs binnen deze nieuwe normen presteren PHEV's zeer goed wat brandstofefficiency betreft.
6. De moderne technologie maakt het mogelijk om PHEV's via geofencing 'automatisch' naar de elektrische modus te laten schakelen.
7. Hybride auto's en PHEV's kunnen voor bepaalde groepen gebruikers een uitstekende en beter betaalbare tussenoplossing vormen in de overgang naar volledig elektrische auto's.
8. Zelfs bij het in het geheel niet laden leveren PHEV's een aanzienlijke reductie van de CO₂ uitstoot op (circa 20%).
9. Onderzoek naar het laadgedrag van de PHEV-leaserijder door TNO over 2012-2016 wijst uit dat er in de praktijk voor 25% geladen wordt, waardoor de besparing ten opzichte van een benzinemotor oploopt tot 45%. Daarnaast staat in het Fraunhofer-onderzoek uit september 2020 dat particuliere rijders of werknemers van een bedrijf dat het laden stimuleert gemiddeld 50% laden. Hierdoor loopt de CO₂-reductie ten opzichte van een benzinemotor verder op naar 60% tot 70%.
10. Tweedehands markt voor hybride auto's en PHEV's biedt verdere kansen voor CO₂ reductie
11. Hybride auto's en PHEV's kunnen belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de binnensteden.
12. PHEV's geven dealers de mogelijkheid klanten een serieus alternatief voor schaarse volledig elektrische en conventionele auto's aan te bieden.
13. Inzet van (P)HEV's maakt de Europese auto-industrie minder afhankelijk van China voor grondstoffen.

- **Groeiende parallele import levert geen constructieve bijdrage aan realisering klimaatdoelstellingen**

Parallele import en de export van personenauto's en bestelwagens is een gegeven. Vanuit de Europese wetgeving die toeziet op vrij verkeer van goederen en personen moet het mogelijk zijn om gebruikte auto's naar Nederland te importeren en ook weer te exporteren. RAI Vereniging is echter van mening dat de sterk groeiende import van gebruikte personenauto's geen constructieve bijdrage levert aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Om de gestelde CO₂ reductie in 2030 en 2050 te kunnen realiseren zal de verkoop van nieuwe, zuinige en schone personenauto's in Nederland moeten worden gestimuleerd, niet de verkoop van gebruikte, relatief onzuinige en vervuilende auto's.

- **Afschaffing vrijstelling BPM afdracht voor lichte bedrijfswagens is schadelijk voor duurzaamheidsontwikkeling en concurrentiekracht van Nederlandse bedrijfsleven**

In het Autobelastingenplan 2023 is bepaald dat de vrijstelling van BPM afdracht voor bestelwagens van ondernemers met ingang van 1 januari 2025 wordt afgeschaft.

De importeurs van lichte bedrijfswagens en de carrosseriebedrijven die zich bezighouden met het ombouwen en op maat inrichten van lichte bedrijfswagens, verenigd in RAI Vereniging, vinden dit een zorgelijke ontwikkeling die de duurzaamheid en de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven ernstig zal schaden. Afschaffing van de vrijstelling:

- vormt een sterke lastenverzwaring voor ondernemers
- vormt een rem op de verduurzaming van het bestelwagenpark
- leidt tot groei import gebruikte bestelwagens uit buitenland
- levert onverwachte verstoring van de transitie naar zero-emissie stadslogistiek
- zorgt voor problemen aangezien er onvoldoende geschikte elektrische bestelwagens beschikbaar zijn als alternatief
- heeft een negatieve impact op de inzet van veiligheidsverhogende accessoires
- wordt problematische aangezien er geen correcte berekening van de BPM mogelijk is
- gaat een aanzienlijke lastenverzwaring voor importeurs, belastingdienst en douane opleveren
- wordt problematisch aangezien de netto catalogusprijs geen betrouwbare grondslag is voor de BPM bepaling. Massa en CO₂ uitstoot zijn evenmin 'authentieke gegevens'.

- **Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden**

In de afgelopen jaren is gebleken dat subsidieregelingen een belangrijke bijdrage hebben geleverd in de uitrol van elektrische auto's. Er zijn echter vele verschillende subsidieregelingen tegelijk actief met ieder hun eigen spelregels waardoor het voor consument en ondernemer niet altijd duidelijk is van welke subsidieregeling men gebruik kan maken. RAI Vereniging pleit er voor dat de huidige subsidieregelingen voor zero-emissie voertuigen zoals de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) en de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) budgetneutraal worden samengevoegd met regelingen als MIA/VAMIL en dat hiermee één subsidieregeling voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen wordt ingericht. Een stabiele begrijpelijke en eenduidige subsidieregeling, die duidelijk gecommuniceerd kan worden en die gelijke voordelen biedt aan zowel particuliere als zakelijke autokopers. Verder pleit RAI Vereniging er voor dat de jaarlijkse schotten van de subsidieregelingen worden afgeschaft en er één subsidiebedrag onafhankelijk van de tijd beschikbaar komt voor de stimulering van zero-emissie en zeer zuinige voertuigen. Dit zal de transitie naar duurzame mobiliteit in Nederland een belangrijke versnelling geven.

- **Invoering van een variabele bijtelling op basis van de CO₂-uitstoot is efficiënter dan het huidige bijtellingssysteem**

De bijtelling voor het privégebruik van een zakelijke auto kent op dit moment twee tarieven: het standaardtarief van 22% en een gedeeltelijk kortingstarief van 16%

RAI Vereniging is voorstander van een meer variabel bijtellingssysteem waarbij het bijtellingspercentage in een glijdende schaal gebaseerd wordt op de CO₂-uitstoot van de auto. Mits goed vormgegeven kan een dergelijk systeem er voor zorgen dat aanmerkelijk meer zakelijke rijders gebruik kunnen maken van schone, zuinige auto's dan nu het geval is zonder dat er sprake is van de grote marktverstoringen die het huidige bijtellingssysteem in de afgelopen jaren hebben gekenmerkt.

- **Een variabele motorrijtuigenbelasting kan een positieve bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen**

Invoering van een variabele motorrijtuigenbelasting op basis van de CO₂ uitstoot kan in aanloop naar Betalen naar Gebruik een positieve bijdrage leveren aan het bereiken van de duurzaamheidsdoelstellingen doordat het zuinig autorijden stimuleert.

RAI Vereniging stelt een variabele motorrijtuigenbelasting voor met vier tariefschijven op basis van de CO₂-uitstoot:

- 25%-tarief voor zero-emissie auto's
- 50%-tarief voor (plug-in) hybride auto's
- 75%-tarief voor alle auto's onder de vastgestelde norm in het EU-bronbeleid
- 100% voor alle auto's boven EU-norm

Uitgangspunt hierbij is dat positief gedrag wordt beloond, maar dat het Europees beleid nog steeds de norm is.

In de motorrijtuigenbelasting geldt een halftarief voor een personenauto met een CO₂-uitstoot van meer dan 0 maar niet meer dan 50 gram per kilometer. In de praktijk voldoen tot op heden uitsluitend PHEV's aan dit criterium. RAI Vereniging is er voorstander van dat het halftarief in de motorrijtuigenbelasting wordt uitgebreid tot de zuinige hybride-elektrische personenauto's.

Met betrekking tot de lichte bedrijfswagens zou de huidige correctiefactor voor de massa van PHEV-bestelwagens eveneens moeten gelden voor hybride lichte bedrijfswagens.

3. ITS & Connectiviteit

Duurzame mobiliteit staat ook voor veilige mobiliteit. Doel van RAI Vereniging is nul verkeersdoden in 2050. Het is de uitgesproken ambitie van RAI Vereniging om personenauto's en bedrijfswagens veiliger te maken en daarmee de verkeersveiligheid vergroten.

Intelligente transportsystemen (ITS) kunnen de manier waarop de door ons gebruikte voertuigen met elkaar en met de weginfrastructuur communiceren aanzienlijk verbeteren of zelfs revolutionair veranderen. ITS-systemen omvatten onder meer het noodoproepsysteem eCall, systemen voor het beheer van het wegverkeer om snelheidsbeperkingen of de verkeersstroom te wijzigen, handhaving en preventie van botsingen. Aandachtspunt is dat de werking van e-Call zo lang mogelijk



gegarandeerd moet blijven, ook voor oudere auto's die gebruik maken van de oudere 2G of 3G netwerken voor mobiel dataverkeer.

RAI Vereniging streeft naar een snellere en gecoördineerde invoering van de technologie in het wegvervoer, ook voor interfaces met andere vervoerswijzen. ITS heeft het potentieel om het weggebruik efficiënter te maken, de milieuprestaties van voertuigen te verbeteren en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Daarnaast wil RAI Vereniging connected rijden en nieuwe mobiliteitsconcepten als Mobility as a Service (MaaS) integreren in de business case van de bedrijven die zijn aangesloten bij de sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens.

Connected en geautomatiseerd rijden belooft binnen een paar jaar een revolutie teweeg te brengen in de individuele mobiliteit. Het zal nieuwe mobiliteitsoplossingen bieden die schoner, veiliger en consumentgerichter zijn dan ooit, maar ook nieuwe zakelijke mogelijkheden creëren voor de autoindustrie. Fabrikanten zullen aanbieders van innovatieve mobiliteitsoplossingen worden in plaats van 'slechts' producenten van voertuigen. Connectiviteit en automatisering zullen ook aanzienlijke voordelen opleveren voor de samenleving als geheel. Zij kunnen de toegang tot mobiliteit verbeteren voor ouderen en mensen met een handicap of voor mensen die in afgelegen gebieden wonen.

Standpunten met betrekking tot ITS & Connectiviteit

De infrastructuur speelt een sleutelrol bij het waarborgen van de verkeersveiligheid. Voortdurende investeringen in bestaande en nieuwe technologieën zullen van essentieel belang zijn om doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te bereiken. De autoindustrie steunt regelingen en systemen die het aantal verkeersslachtoffers helpen terugdringen en werkt samen met andere stakeholders om ervoor te zorgen dat de beste resultaten worden bereikt.

- **Verbetering van de verkeersveiligheid vergt een geïntegreerd beleid**

RAI Vereniging pleit voor een geïntegreerde aanpak van de veiligheid, waarbij verdere verbeteringen van de intelligente voertuigtechnologieën worden gecombineerd met een betere opleiding van de bestuurder, een beter ontwerp en onderhoud van de wegen en de handhaving van de bestaande verkeersregels.

- **Verbetering van de verkeersveiligheid met behulp van ADAS moet fiscaal gestimuleerd worden**

Moderne Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) maken gebruik van sensoren, radar en videobeelden om de omgeving van het voertuig in de gaten te houden. Dodehoekdetectie, vermoeidheidsherkenning, autonoom noodremmen (AEB) en waarschuwingen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook zijn voorbeelden van ADAS die een belangrijke rol kunnen spelen in het terugbrengen van het aantal slachtoffers in het verkeer. ADAS systemen zijn echter duur.

RAI Vereniging pleit er dan ook voor om de inzet van moderne ADAS systemen te stimuleren door ze buiten de BPM te houden of een generieke korting op de BPM te geven.

- **Uitwisseling van voertuigdata moet op een verantwoorde wijze in Europees verband geregeld worden**

De voertuigen van vandaag zijn steeds meer 'verbonden' in de zin dat ze draadloos informatie kunnen uitwisselen met de autofabrikant, externe dienstverleners, gebruikers, infrastructuurexploitanten en andere voertuigen. Dit verhoogt het comfort en het gebruiksgemak voor de consumenten, verbetert producten en diensten en draagt bij tot het verbeteren van de verkeersveiligheid, het verminderen van het brandstofverbruik en het vergemakkelijken van verkeersbeheer en parkeren.

Deze ontwikkeling leidt tot een toenemende vraag van derden naar toegang tot en gebruik van gegevens aan boord van voertuigen.

Autofabrikanten zijn bereid door het voertuig gegenereerde gegevens beschikbaar te stellen voor diensten van derden op een wijze die de bescherming van de persoonsgegevens van de gebruiker van het voertuig waarborgt, de veilige en beveiligde werking van het voertuig niet in gevaar brengt en de aansprakelijkheid of de intellectuele-eigendomsrechten van de autofabrikant niet ondermijnt.

De sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens van RAI Vereniging is er voorstander van dat uitwisseling van voertuigdata in Europees verband wordt geregeld in overeenstemming met de richtlijnen die de Europese autofabrikanten binnen ACEA hebben opgesteld. Dit houdt in:

- **Keuzevrijheid van de klant**
Autogebruikers kunnen diensten afnemen van de autofabrikant, zijn netwerk van erkende reparateurs, onafhankelijke aftermarket exploitanten of een andere dienstverlener die een overeenkomst met de autofabrikant heeft gesloten.

- **Eerlijke concurrentie**
Reparatie- en onderhoudsinformatie die beschikbaar wordt gesteld aan het netwerk van erkende reparateurs van de autofabrikant zal onder niet-discriminerende voorwaarden beschikbaar worden gesteld aan onafhankelijke aftermarket bedrijven, overeenkomstig de Europese wetgeving. Andere dienstverleners zullen toegang hebben tot een bepaalde dataset om hun diensten aan te bieden overeenkomstig de overeenkomst die met de autofabrikant is gesloten
- **Privacy en gegevensbescherming**
In overeenstemming met de Europese en nationale wetgeving inzake gegevensbescherming en privacy worden persoonsgegevens van autogebruikers alleen met toestemming van de autogebruiker aan dienstverleners ter beschikking gesteld, tenzij er sprake is van een wettelijke verplichting of een contract. Dienstverleners zullen deze gegevens alleen gebruiken voor het doel of de doelen waarvoor de autogebruiker zijn of haar toestemming heeft gegeven.
- **Veiligheid, beveiliging en aansprakelijkheid**
Met uitzondering van de gereguleerde toegang tot gegevens voor emissiecontrole, diagnose, reparatie en onderhoud, mag de toegang tot gegevens alleen plaatsvinden via middelen buiten de auto aangezien directe toegang van derden tot elektronische systemen van de auto de veiligheid, (cyber)beveiliging en integriteit van de auto in gevaar zou brengen. Gelet op de verplichtingen van de autofabrikant uit hoofde van de productaansprakelijkheids-wetgeving moet de verantwoordelijkheid voor een veilige end-to-end-communicatie tussen de auto en de buiten de auto geplaatste voorziening uitsluitend bij hem blijven berusten.
- **Interoperabiliteit**
De toegangsmiddelen en de interface(s) moeten worden gestandaardiseerd om onderlinge uitwisseling en communicatie te waarborgen. De ISO-norm 20078 wordt speciaal voor dit doel ontwikkeld.
- **Rendement van investeringen**
Dienstverleners die voertuiggegevens voor commerciële doeleinden gebruiken, moeten autofabrikanten compenseren voor alle gemaakte kosten, bijvoorbeeld voor het genereren van de gegevens en voor het ontwikkelen, exploiteren en onderhouden van de toegangsfaciliteit en voor de marktwaarde van de gegevens.
- **Slimme mobiliteit en nieuwe mobiliteitsconcepten als Mobility as a Service vormen belangrijk elementen in de duurzame mobiliteit**

Slimme mobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) bieden de mogelijkheid om alle vervoersmogelijkheden, zoals eigen vervoer, openbaar vervoer en deelmobiliteit optimaal te combineren. Digitale ondersteuning zoals apps geeft inzicht in de reisopties, beschikbare vervoermiddelen, prijzen en reistijden, de mogelijkheid vooraf te reserveren, te boeken en te betalen en ondersteuning in de reisplanning.

Hiervoor zijn nieuwe mobiliteitsdiensten nodig die een keten-reis en het transport van goederen gemakkelijker en aantrekkelijker maken. MaaS maakt dit digitaal mogelijk. Hubs zijn noodzakelijke schakels en fysieke plekken om over te stappen en verder te reizen. Dit vraagt om uitwisseling van gegevens tussen diverse organisaties, bijvoorbeeld als een reiziger overstapt van de ene vervoerder naar andere. Hiervoor zijn duidelijke regels en afspraken nodig over de verwerking, het delen en de bescherming van de gegevens.