



Beste,

BOVAG vraagt graag uw aandacht voor de verduurzaming van automobilititeit bij het CD Duurzaam Vervoer op 22 april.

BOVAG maakt zich zorgen over potentiële belastingverhogingen die het (elektrisch) rijden voor automobilisten duurder zullen maken en wéér de consument en ondernemers laat zien dat van langdurig en stabiel overheidsbeleid geen sprake is.

In het regeerprogramma kondigt het kabinet aan in het eerste kwartaal van 2025 een plan te presenteren voor een hervorming van de autobelastingen. Staatssecretaris Van Oostenbruggen gaf bij het CD Nationale fiscaliteit aan de hervorming van de autobelastingen voor het zomerreces naar de Tweede Kamer te sturen.

BOVAG onderschrijft de noodzaak om de autobelastingen te hervormen. De wens om de belastingopbrengsten op peil te houden<sup>1</sup> staat in het huidige bestel haaks op het belang om elektrificatie en daarmee verschoning van het autopark te versnellen. Emissieloze auto's rijden immers geen accijns de staatskas in. Deze patstelling in het overjarige bestaande systeem kent een groot gevaar. En dat is dat huishoudens en bedrijven het slachtoffer worden. Want zonder hervorming dreigt dat de bestaande autobelastingen alleen maar worden verhoogd en dat er geen budget is om de overstap naar emissieloze voertuigen financieel en fiscaal te ondersteunen.

Mogelijke verhogingen van bestaande belastingen zoals de BPM op elektrische auto's draagt niet bij aan een hervorming van de autobelastingen en zal geen bijdrage leveren aan het reduceren van CO2 uitstoot.

**BOVAG roept het kabinet op om alle autobelastingen als één geheel te beschouwen en niet te kiezen voor belastingverhogingen bij de Voorjaarsnota zonder daar een hervorming van de autobelastingen met lange termijn zekerheid voor de betaalbaarheid van automobilititeit en ondersteuning van de elektrische auto tegenover te stellen.**

**Ondersteun een gezonde elektrische tweedehands automarkt.**

Wij hebben zorgen over de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's (EV's). Hier ligt een belangrijke rol voor de overheid om particulieren en bedrijven duidelijkheid en ondersteuning te bieden. Zonder dat is er onvoldoende afzetmarkt voor elektrische auto's die na een aantal jaren van de eerste gebruiker naar volgende gebruikers (meestal particuliere huishoudens) worden doorgezet.

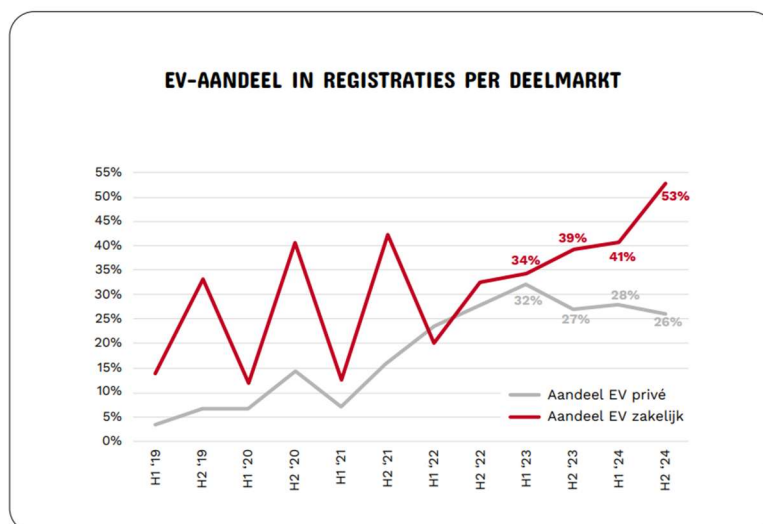
Dat de ingroei van elektrische auto's onder druk staat, wordt steeds zichtbaarder in de cijfers. Het aandeel EV bij particulieren in de nieuwverkopen is afgelopen anderhalf jaar gedaald van 32 naar 26 procent.

---

<sup>1</sup> De overheidsinkomsten uit autobelastingen zullen in 2040 immers structureel zo'n zes miljard per jaar lager liggen dan nodig om gelijk te blijven (niet in absolute zin, maar als aandeel van het BBP (aanname 1,5% per jaar) t.b.v. het EMU-saldo)



Uit onze laatste EV-monitor 2024 blijkt dat de particuliere automobilist afhaakt door toenemende onzekerheid over de kosten van elektrisch rijden, onduidelijkheid over laadtarieven, netcapaciteit en batterijlevensduur. Zo wisselen gebruikte EV's steeds vaker meerdere keren van autobedrijf voordat een koper wordt gevonden. Ook sloeg in 2024 het import-export saldo voor het eerst om. Wel blijft Nederland een netto-importeur van kleinere EV's. Stagnatie op de EV-markt vraagt om actie vanuit de overheid.



### Welke stappen zijn nodig?

1. Kies voor een autobrief 3.0 en geef daarmee duidelijkheid aan de markt. Dus voorspelbaar en evenwichtig overheidsbeleid met een helder meerjarig afbouwpad van ondersteuning richting 2030-2040.
2. Faseer de bpm uit per 2035 en dus géén (extra) bpm op elektrische auto's.
3. Gefaseerde afbouw van de bijtellingskorting.
4. Volledige compensatie in de mrb voor het batterijpakket bij EV en PHEV zodat (PH)EV's eerlijk meebetalen aan het gebruik van de weg.
5. Neem het taboe op aanschafsubsidies weg (zowel voor nieuw als gebruikt). De ervaringen van de afgelopen jaren hebben laten zien dat ze goed werken om particulieren over de streep te trekken.
6. Budget zou moeten voortkomen uit de ETS2 inkomsten voor mobiliteit van vijf miljard euro (t/m 2030) en waar mogelijk het Sociaal Klimaatfonds.
7. Transparante en begrijpelijke laadtarieven bij openbare laadpalen en de kosten van openbaar laden in de hand houden met oog op de overstap van de particuliere automobilist.
8. Zekerheid voor consument over laadinfrastructuur, netcapaciteit en batterijlevensduur en – veiligheid. Dit helpt de twijfelaars over de streep trekken om wél voor een elektrische auto te gaan.