

FISCALE MOTIES- EN TOEZEGGINGEN



Tot uiterlijk 16 mei krijgt de Kamercommissie Financiën de gelegenheid voor een schriftelijke reactie op de brief van staatssecretaris Snel d.d. 4 april over fiscale moties en toezeggingen. Drie onderwerpen in die brief van de staatssecretaris gaan over automobilititeit:

1. Youngtimerregeling voor elektrische auto's van vijf jaar en ouder
2. Aanpak van parallelimport van gebruikte voertuigen
3. Ontwikkeling elektrische automarkt

Graag geeft RAI Vereniging hieronder haar visie op deze drie onderwerpen.

1. Youngtimerregeling voor elektrische auto's van vijf jaar en ouder

Staatssecretaris Snel doet onderzoek naar de mogelijkheden voor zo'n gunstige 'bijtellingsregeling' naar aanleiding van een Eerste Kamermotie van Van Leeuwen (PvdD). Een dergelijke regeling zou export van elektrische voertuigen moeten voorkomen. Dit klinkt in eerste instantie misschien als een goede manier om de tweedehandsmarkt van elektrische auto's op gang te brengen. Toch ziet RAI Vereniging meer redenen om zo'n regeling niet in te voeren dan om dat wel te doen:

- Tweedehands elektrische auto's fiscaal stimuleren kan auto's weliswaar in Nederland houden, maar het valt te bezien of de tweedehands/particuliere markt die juist een zetje in de rug kan gebruiken zoveel opschiet met een youngtimerregeling* voor elektrische auto's van vijf jaar en ouder
- De kans is zelfs vrij groot dat elektrische -meestal hoger segment- auto's die als nieuwe auto werden geleased na afloop van de maximale leasetermijn van vijf jaar gewoon bij dezelfde eigenaar (veelal zzp'ers of andere ondernemers) blijven en dus nog steeds niet beschikbaar komen voor de tweedehands markt die voor particulieren zo belangrijk is
- Auto's die al vijf jaar zijn gesubsidieerd na afloop van de leasetermijn opnieuw subsidiëren zal, zelfs bij wisseling van eigenaar, bij het brede publiek niet automatisch op goedkeuring kunnen rekenen
- Een gunstige leaseregeling voor jonggebruikte elektrische auto's kan de vraag naar alle soorten *nieuwe* auto's, inclusief elektrische, negatief beïnvloeden en zo verjonging van het tweedehands wagenpark afremmen; verjonging van de tweedehandsmarkt is immers afhankelijk van de aanwas van nieuwe voertuigen in het wagenpark
- Het succes van een youngtimerregeling voor elektrische auto's hangt mede af van stimuleringsmaatregelen in andere lidstaten

* De huidige youngtimerregeling houdt in: Voor auto's die ouder zijn dan vijftien jaar geldt een bijtelling van 35% van de waarde van de auto in het economisch verkeer in plaats van 22% van de cataloguswaarde voor jongere auto's. Deze afwijkende waardering van het privé-voordeel voor auto's die ouder zijn dan 15 jaar wordt de 'youngtimer-regeling' genoemd. Alleen ondernemers die een auto van de zaak hebben en deze ook privé gebruiken, en werknemers in loondienst met een leaseauto hebben te maken met bijtelling. Elektrische auto's van vijftien jaar of ouder bestaan er nog niet. Als de nieuwe youngtimerregeling wordt ingevoerd vallen ook tweedehands elektrische auto's van vijf jaar of ouder onder de regeling.



2. Aanpak parallelimport gebruikte voertuigen

RAI Vereniging is positief over de ontwikkelingen en waardeert het zeer dat staatssecretaris Snel deze problematiek nu eindelijk serieus neemt. Het uitgebreide actieplan duidt erop dat hij oneerlijke praktijken werkelijk wil bestrijden. De eerste ervaringen stemmen ook hoopvol. RAI Vereniging wordt betrokken bij het onderzoek en waardeert dit zeer. RAI Vereniging blijft de ontwikkelingen monitoren en onderhoudt hierover contact met het ministerie van Financiën en -indien nodig- uw Commissie. Het gaat erom dat oneerlijke concurrentie wordt tegengegaan en voor alle autokopers gelijke voorwaarden gelden, of de auto nu in Nederland wordt aangeschaft of in één van de andere lidstaten.

3. Ontwikkelingen elektrische automarkt

De auto-industrie werkt hard aan de transitie naar grootschalige productie van elektrische auto's. De komende vijf jaar zijn er echter nog onvoldoende betaalbare elektrische auto's in alle verschillende marktsegmenten (compact, midden of luxe) beschikbaar. Dit geldt met name voor de in Nederland belangrijke marktsegmenten A en B (prijsklasse 10.000 tot 25.000 euro). Nu steeds meer Europese landen om elektrische voertuigen vragen zouden buitenproportionele subsidies noodzakelijk zijn om het vooralsnog beperkte productieaanbod naar Nederland te halen. Nederland is tenslotte niet de enige lidstaat met stevige klimaatambities. Alleen in het hoge segment en met veel subsidie is er nu vraag, het aanbod moet nog op gang komen.

Voor particuliere kopers is de tweedehandsmarkt van groot belang, en net zoals bij conventionele auto's zal het middensegment hier het meest belangrijk worden. De elektrische voertuigen die nu uit de lease komen zijn echter doorgaans auto's uit de hogere segmenten. Er zijn meer 'normale' modellen nodig om Nederlanders op grote schaal te laten overstappen op elektrisch rijden, zowel nieuw als tweedehands. En daar is tijd voor nodig. Niet alleen is er tijd nodig om voldoende aanbod te hebben, maar ook om de laadinfrastructuur beter op orde te krijgen (70% van de Nederlanders is aangewezen op openbaar laden, in de stad ligt dat nog hoger, omdat bewoners daar doorgaans niet over een eigen parkeerplaats beschikken), en om het bereik in kilometers verder te vergroten.

Actuele cijfers over aandelen in Europese autoverkoop (bron: [ACEA](#)):

- Diesel -17.9%
- Benzine +3.3%
- Elektrisch +40.0%

De verkoopcijfers van auto's en bestelwagens met alle aandrijflieden worden maandelijks gepubliceerd op de [website van RAI Vereniging](#). Deze cijfers zijn openbaar en kunt u op elk moment inzien.

Voorzitter Steven van Eijck licht beschikbaarheid van elektrische nader toe in [deze vlog](#) waarin hij ingaat op de Amsterdamse plannen om benzine- en dieselauto's de toegang tot de stad per 2030 te ontzeggen.