

## **POSITION PAPER EUROPEES CO<sub>2</sub> -BELEID PERSONENAUTO'S EN LICHTE BEDRIJFSWAGENS (TEN BEHOEVE VAN RONDETAFEL/HOORZITTING 8 FEBRUARI)**

Amsterdam, 1 februari 2018

### **Inleiding**

RAI Vereniging is verheugd over de mogelijkheid om in deze rondetafelbijeenkomst haar visie te geven op het EU-voorstel voor CO<sub>2</sub>-emissiereductie in het tweede Mobiliteitspakket. Voertuigen zijn een onlosmakelijk deel van de oplossing voor het klimaatprobleem en de Nederlandse mobiliteitssector wil graag haar verantwoordelijkheid nemen. RAI Vereniging verbindt de EU-doelstellingen voor de mobiliteitsbranche dan ook nadrukkelijk met de klimaatwet en het klimaat- en energieakkoord in Nederland.

De auto-industrie heeft de techniek om emissieloos te rijden reeds beschikbaar; sterker nog: deze auto's staan al in de showroom. Om daadwerkelijk te komen tot CO<sub>2</sub>-reductie is naast een solide Europees bronbeleid een robuust kabinetsbeleid, met daarin voldoende gedragsturende maatregelen onontbeerlijk. Anders blijven de benodigde auto's in de showroom staan. Dit betekent: én aangepaste belastingen én gedragsbeïnvloeding én innovatie én investeringen. RAI Vereniging streeft naar het sluiten van akkoorden met betrokken partijen en ketenpartners, inclusief de politiek, om de stevige CO<sub>2</sub>-ambities concreet invulling te geven.

### **Uitgangspunten RAI Vereniging:**

1. De auto-industrie is een mondiale industrie die acteert in een Europese markt. Daarom moeten afspraken vooral op Europees niveau worden gemaakt. Wijkt Nederland af, dan leidt dat onherroepelijk tot onwenselijke effecten zoals inefficiëntie, marktverstoringen, waterbedeffecten en parallelimport.
2. Helderheid en consistent beleid voor de lange termijn is noodzakelijk, omdat dit de gewenste investeringen vanuit het bedrijfsleven stimuleert die nodig zijn voor het realiseren van de CO<sub>2</sub>-doelstellingen.
3. De industrie heeft de technieken gereed en auto's en bedrijfswagens staan klaar of ze komen binnenkort beschikbaar. Maar alleen met het juiste overheidsbeleid komen deze auto's daadwerkelijk op de weg.
4. Daarbij zijn de Nederlandse CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen dermate ambitieus dat bij uitsluitend inzetten op de aanschaf van één techniek (E-voertuigen) de reductiedoelstellingen onhaalbaar zijn.
5. Overheidsbeleid moet daarom -net zoals de industrie- technologie-neutraal zijn en inzetten op zowel batterij-elektrisch als op waterstof-elektrisch, plug-in hybrides, hybrides en duurzame biobrandstoffen in zuinige verbrandingsmotoren. Uiteindelijk worden conventionele brandstoffen steeds minder belangrijk.
6. Klimaatverandering vereist vooral gedragsverandering; het verleiden tot duurzame keuzes is noodzakelijk om de klimaatdoelen te behalen. Naast de actieradius van voertuigen (die dankzij moderne technieken snel toeneemt) speelt de beschikbaarheid van voldoende tank- en laadinfrastructuur voor alle benodigde duurzame energiedragers een cruciale rol.



7. Verjonging van het wagenpark is essentieel om te komen tot voldoende CO<sub>2</sub>-reductie. Op korte termijn kan afschaffing van de bpm deze noodzakelijk verjonging de gewenste stevige zet in de rug geven.
8. Uitsluitend focussen op nieuwe auto's in de Nederlandse showrooms is onvoldoende, omdat door de zeer trage Nederlandse wagenparkvernieuwing (5% per jaar) te langzaam CO<sub>2</sub>-arme voertuigen in het wagenpark komen. Niet iedereen kan zich veroorloven een nieuwe auto aan te schaffen, zelfs al staan de Nederlandse showrooms straks vol met emissieloze auto's.
9. Toekomstige mobiliteit draait vooral om bereikbaarheid voor de reiziger; de auto is één van de vervoermiddelen in een scala aan mogelijkheden. Mobility as a Service kan die mogelijkheden efficiënt en duurzaam aan elkaar verbinden

#### **Wat zijn de effecten van het EU-voorstel voor CO<sub>2</sub>-emissies?**

- **De auto-industrie zal zwaar investeren in nieuwe technieken om de EU-normen te behalen in 2030**
- **De nadruk van de EU op productie van CO<sub>2</sub>-arme nieuwe voertuigen helpt Nederland vooralsnog onvoldoende met het behalen van de zeer ambitieuze CO<sub>2</sub>-doelen, zoals vastgelegd in het NL regeerakkoord**
- **Geén verplichte beprijzing in het EU voorstel is een gemiste kans op stevige CO<sub>2</sub>-reductie omdat het gedrag bij aankoop van nieuwe en het gebruik van bestaande voertuigen niet wordt beïnvloed**
- **Het voornemen om in Nederland vanaf 2030 alleen nog emissieloze auto's in de showroom te zetten kan juist contraproductief uitpakken: Nederlanders zullen vaker gaan kiezen voor conventionele auto's uit andere lidstaten.**

#### **Toelichting:**

Met het gebruik van fossiele brandstoffen in de huidige generatie verbrandingsmotoren zijn de EU-klimaatdoelen feitelijk onhaalbaar. Om deze wél te behalen zullen alle nieuwe auto's uiteindelijk een vorm van elektrische aandrijving krijgen. Daarom investeert de auto-industrie zwaar in hybride techniek, plugin-hybrides, waterstof-elektrisch en batterij-elektrische auto's. Om de EU (en zeker de Nederlandse) CO<sub>2</sub>-doelen te behalen moeten we echter nu al 'alle bloemen laten bloeien'. De inzet van (gecertificeerde) biobrandstoffen is daarom onvermijdelijk totdat alle voertuigen geëlektrificeerd zijn en op groene stroom rijden. Met name ook om het bestaande wagenpark te laten bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie.

Vol inzetten op batterij-elektrisch rijden kan niet zonder fysieke aanpassingen van het energienetwerk én in de wet- en regelgeving daar omheen. Op grote schaal is er intelligente oplaadinfrastructuur met decentrale energieopwekking en -opslag nodig om overbelasting van het stroomnet te voorkomen. Op basis van de huidige situatie zal deze oplaadinfrastructuur in 2030 naar verwachting nog niet toereikend zijn. Er zijn grote investeringen nodig om dit op niveau te krijgen.



## Wat moet er gebeuren om de Nederlandse klimaatdoelen te behalen?

- **Switch uiteindelijk naar: de gebruiker betaalt**

De tijd is gekomen om te stoppen met het belasten van louter het bezit van een auto. Nieuwe zuinige auto's zijn door de bpm al jaren veel te duur in Nederland, waardoor de burger langer doorrijdt met een auto en vaker dan nodig kiest voor een onzuinige tweedehands. CO<sub>2</sub>-uitstoot is en blijft afhankelijk van de mate van gebruik van het voertuig: wie veel rijdt stoot veel uit; zelfs wie 100% elektrisch rijdt stoot nog uit als de stroom niet 100% duurzaam is, en draagt zo bij aan klimaatverandering. *De vervuiler betaalt* vinden de meeste burgers een begrijpelijk en eerlijk adagium. Betalen voor werkelijke kilometers maakt automobilisten bewuster van de consequenties van hun autogebruik, wat leidt tot een zorgvuldiger afweging per rit en daardoor beperking van het aantal kilometers. Een duidelijke CO<sub>2</sub>-component in het tarief versterkt dit effect. Gunstig bijeffect is dat parallelimport dan minder aantrekkelijk wordt: de gebruiksbelasting geldt immers net zo goed voor auto's die uit het buitenland komen.
- **Breng de laad- en tankinfrastructuur op peil**

Voldoende beschikbaarheid van laad- en tankstations voor duurzame energiedragers cruciaal. Nederland moet extra druk zetten op het verlagen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het bestaande wagenpark en het beschikbaar maken van laad en tankinfrastructuur voor duurzame energiedragers, zoals een batterij, waterstof en duurzame biobrandstoffen. Vervijfoudiging van de oplaadinfra is nodig tot 2020. De overheid moet daartoe blokkades/knelpunten in wet- en regelgeving wegnemen. Zij zal op passende wijze moeten samenwerken met het bedrijfsleven om deze infrastructuur aan te leggen. Zaak is daarbij rekening te houden met de hoge investeringen die dit vereist. Speciale aandacht is nodig voor de kip-eisituatie die voortduurt bij waterstof.
- **Verleid ook niet-zakelijke rijders tot emissieloos rijden**

In de komende jaren komen er steeds meer nieuwe elektrische en semi-elektrische auto's op de markt. Die zijn echter veelal (nog) te kostbaar voor de gemiddelde Nederlandse particulier, die steeds vaker kleine en/of tweedehands auto's koopt. Zakelijke rijders profiteren nog van de 4% bijtellingsregeling, maar particulieren genieten tot op heden relatief weinig voordeel, waardoor deze auto's aan het einde van de looptijd naar het buitenland verdwijnen. De autokoper hoeft zich overigens in de praktijk nog weinig aan te trekken van de CO<sub>2</sub>-doelstellingen, noch de Nederlandse noch de Europese. Vooral voor particulieren wordt het aantrekkelijker om uit andere lidstaten conventionele, dus niet emissieloze auto's te halen; er geldt tenslotte vrij verkeer van goederen en diensten binnen de EU. Het is aan de overheid om (fiscale) maatregelen te treffen om die ondermijnende import te voorkomen.
- **Stabiël beleid en investeringsklimaat voor langere termijn**

Zorg voor een langdurig stabiel beleidskader waarbij de het bedrijfsleven gaat investeren (in tank en laad infra) en bedrijven en particulieren duurzame voertuigen kunnen aanschaffen zonder grote financiële risico's te lopen.



- **Benut de Nederlandse innovatiekracht**

Weliswaar vindt de feitelijke productie van auto's vooral buiten Nederland plaats, maar veel innovatieve technologieën worden hier in Nederland ontwikkeld en kunnen hier ook geïmplementeerd worden. Daarnaast is Nederland koploper op het gebied van Mobility as a Service en ITS. We moeten die kracht zoveel mogelijk benutten. Door slim beleid kan Nederland gidsland worden in innovaties vanuit sectoren die bijdragen aan minder uitstoot, en bovendien zorgen voor een hoger verkeersveiligheidsniveau en een betere bereikbaarheid.