

**Duurzaam vooruit met volledig elektrische mobiliteit!**

2015 is een belangrijk jaar voor de duurzame mobiliteit geweest. Op 12 december stemden 195 landen en de [Europese Unie](http://www.europa-nu.nl/id/vg8wpxh23yz5/europese_unie_eu) in met een nieuw bindend klimaatakkoord. Daarmee moet de uitstoot van broeikasgassen worden teruggedrongen en de opwarming van de aarde worden beperkt tot maximaal 2 graden, met 1,5 graad als streefwaarde.

Nul-emissie voertuigen, ofwel volledig elektrische voertuigen spelen ook een belangrijke rol bij het behalen van deze doelstellingen. Het biedt voor 3 belangrijke uitdagingen de oplossing:

1. Elektrisch vervoer dringt de CO2 uitstoot terug. Het percentage duurzame energie in onze elektriciteitsvoorziening bedraagt ca. 10%. Laadpalen draaien echter over het algemeen op groene stroom. Volledig elektrische auto’s (FEV) rijden nu al gemiddeld op 40% duurzame energie;

2. Elektrisch vervoer verbetert de lucht- en leefkwaliteit. Voor volledig elektrische personenauto’s geldt dat de CO2-emissie, NOx- en fijnstofuitstoot van de aandrijving van het voertuig nihil zijn. De uitstoot over de hele keten hangt af van de opwekking van de elektriciteit maar is in Nederland meestal duidelijk lager dan van een conventionele auto.

3. Elektrisch vervoer is innoverend en verbetert de Nederlandse concurrentiepositie.

De Alliantie Renault-Nissan is in 2009 gestart met volume productie en verkoop van elektrische voertuigen en inmiddels wereldwijde koploper. De Alliantie Renault-Nissan investeert significant in de ontwikkeling van elektrische auto’s om onder andere de actieradius sterk te verbeteren, welke echter op dit moment in vergelijking tot conventioneel vervoer nog achterblijft. Daarnaast is, als gevolg van het beperkte verkoopvolume, de kostprijs gemiddeld beduidend hoger dan van vergelijkbare conventionele auto’s. De laadinfrastructuur verbetert snel, maar door de grote aanwas aan Plugin hybrides is de ratio laadpaal ten opzichte van voertuig minder comfortabel.

Naast het internationale klimaatakkoord heeft de Nederlandse overheid ook duidelijke ambities op het gebied ook haar belastingplan voor automobielen (zogenaamd Autobrief 2.0) voor de periode 2017-2020 herzien en ingezet op stimulering van elektrisch vervoer middels het vasthouden van de BPM vrijstelling en 4% bijtellingsregeling en tevens de volledige vrijstelling van Motor Rijtuigen Belasting voor Nul-emissie voertuigen voortgezet. Daarnaast is voor ondernemers de Milieu Investerings Aftrek regeling (MIA) verlengd.

Wij waarderen ten zeerste dat de overheid inzet op voortzetting van stimuleringsmaatregelen voor een langere periode, maar merken vervolgens op dat additionele/variërende instrumenten op de korte termijn fundamenteel zijn om met name de particuliere markt (zo’n 50% van de totale autoverkoopmarkt) te bewegen over te stappen op elektrisch vervoer. Wij zijn dan ook hoopvol dat de (uitwerkingen van) moties Groot (EV consumenten markt stimuli) en Weyenberg-Grashoff (vrijstelling van energiebelasting op laadpalen) hierin een bijdrage zullen leveren. Uiteindelijk verzoeken wij op het volgende:

1. Houd vast lange termijn doelstellingen en langdurige stimulering in de transitie naar elektrisch mobiliteit. Dit verzoek houdt in dat de doelstellingen en ambities voor EV uit het Energieakkoord, de daarmee samenhangende ‘Duurzame Brandstofvisie met Lef’en de Green Deal EV 2016-2020 (Formule E-Team 2.0) in de huidige en toekomstige Regering onderschreven zullen worden en financiële middelen beschikbaar zullen blijven voor het behalen ervan.
2. Bied een landelijke aanschafsubsidie aan om de ‘Total Cost of Ownership’ voor ondernemers en particuliere rijders sluitend te maken;
3. Voorzie de Elektrische Vervoer eigenaren van vrijstelling van energiebelasting op laadpalen (De belasting op de elektriciteit uit publieke laadpalen is per eenheid energie 2,5 keer hoger dan de belasting op dieselbrandstof). Ook al waarderen wij het derogatieverzoek van Staatssecretaris Wiebes voor een tijdelijk halftarief en vrijstelling van Opslag Duurzame Energie voor de periode 2017-2020 ten zeerste, onzeker is echter wel in welke mate deze belastingverlaging volledig aan de EV rijder wordt toebedeeld;
4. Blijf investeren in de oplaadinfrastructuur zowel kwantitatief als kwalitatief. Kwalitatief: Investeer in toekomstigbestendige oplaadinfrastrutuur. Dat wil zeggen dat deze is berekend op de toenemende batterijcapaciteit van EV’s, in staat is om alle typen EV’s probleemloos te laden en is voorbereid op smart grid toepassingen. Kwantitatief: De huidige ratio schiet al 33% tekort daar de verhouding van het aantal Elektrische Voertuigen tot publieke laadpaal 4 is, ten opzichte van een ratio doelstelling van 3 zoals beschreven in Actie-agenda van de ‘Duurzaam Brandstofvisie met Lef’;
5. Creëer (immateriële) privileges voor deze rijders om hen over de streep te krijgen. Te denken valt aan: specifieke parkeerzones, voorrang bij parkeervergunningen, ontheffingsregelingen;
6. ‘Lead by example’: vervang het eigen wagenpark voor duurzaam, elektrisch vervoer.

**Wat kunt u van ons verwachten?**

Deze Alliantie zet in op een verdere verbetering van de batterijcapaciteit opdat de actieradius verbetert en tevens een kostenoptimalisatie middels onder andere schaalvergroting waardoor elektrisch vervoer de standaard voor mobiliteit zal worden.

Wij vragen u, duurzaam vooruit te gaan en elektrische mobiliteit te ondersteunen!

**Over de Alliantie Renault-Nissan**

De Alliantie Renault-Nissan is een strategisch partnerschap tussen Renault in Parijs en Nissan in Yokohama. De groep is in grootte de vierde autofabrikant ter wereld en is verantwoordelijk voor tien procent van de wereldwijd verkochte auto’s. Sinds 1999 zijn Renault en Nissan strategische partners en samen hebben ze momenteel wereldwijd een marktaandeel van 50% in de EV-markt – met de voertuigen die ook als shuttle fungeren tijdens de COP21: de Renault ZOE, de Nissan LEAF en de zevenpersoons Nissan e-NV200.

**Samengevoegd voor succes**

In 2014 voegden Renault en Nissan hun ontwikkelingsafdelingen samen. De ingenieurs van beide merken werken voortaan samen. Dat zorgt voor meer efficiency, minder kosten en een hogere kwaliteit. Van de technologie die de samenwerking oplevert, kunnen zowel Renault als Nissan, Infiniti en de andere merken van de Alliantie gebruikmaken voor hun eigen modellen.

De Alliantie Renault-Nissan heeft een budget voor research & development van ruim 4,5 miljard euro. De Alliantie heeft onderzoekscentra in Atsugi (Japan), Guyancourt (Frankrijk) en Farmington Hills en Sunnyvale (VS), en grote ontwikkelingscentra in onder meer India, Brazilië, Roemenië, Turkije en China.

