

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Europa in beweging — Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon**

(COM(2018) 293 final)

(2019/C 62/39)

Rapporteur: **Giulia BARBUCCI**

Raadpleging	Europese Commissie, 18.6.2018
Rechtsgrondslag	Artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	4.10.2018
Goedkeuring door de voltallige vergadering	17.10.2018
Zitting nr.	538
Stemuitslag	201/3/7
(voor/tegen/onthoudingen)	

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is ingenomen met het **derde mobiliteitspakket** als een volgende stap op weg naar duurzame mobiliteit voor Europa. Het Comité stelt echter vast dat het voorstel van de Commissie vrijwel alleen betrekking heeft op het wegvervoer. Om een werkelijk duurzame en veilige mobiliteit te ontwikkelen is het noodzakelijk om een ambitieuzer project te ontwikkelen dat rekening houdt met alle beschikbare vormen van vervoer, met bijzondere aandacht voor de intermodaliteit van het vracht- en personenvervoer.

1.2. De voorstellen van de Commissie voor een veilige, onderling verbonden en schone mobiliteit zullen grote economische inspanningen vergen, in eerste instantie van de lidstaten, om hun materiële en digitale infrastructuur (5G) aan te passen. Het is dan ook van belang deze initiatieven met voldoende middelen en over een lange periode te ondersteunen, en daarbij realistische en haalbare doelstellingen vast te stellen.

1.3. Het EESC is ingenomen met het strategisch actieplan voor verkeersveiligheid en steunt de „Vision Zero”-doelstelling om tegen 2050 het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden tot nul terug te brengen. De „Safe System”-methode, gepromoot door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), kan zeker aan deze doelstelling bijdragen door het aantal ongevallen te beperken en de schade voor passagiers en voetgangers zo klein mogelijk te maken. Het is voorts een prioriteit om de nationale verkeersregels en betreffende sancties te harmoniseren en tegelijkertijd het verplichte karakter van de veiligheidsuitrusting van auto's uit te breiden tot alle wegvoertuigen voor zowel openbaar als particulier goederen- en personenvervoer. Ten slotte wordt gesteld dat nieuwe „veilige” voertuigen betaalbaar moeten zijn voor consumenten en bedrijven.

1.4. Digitalisering, interconnectie en automatisering zijn de belangrijkste instrumenten voor de ontwikkeling van de „Safe System”-methode en de verwezenlijking van de „Vision Zero”-doelstelling. Het EESC steunt het project om een geautomatiseerd, onderling verbonden en veilig wegennet tot stand te brengen. De Commissie wordt opgeroepen om rekening te houden met de uiteenlopende staat van de wegen- en autoweginfrastructuur in de verschillende lidstaten en om het project vooral ook uit te breiden tot stedelijke centra, waar zich de meeste ernstige ongevallen zonder dodelijke afloop voordoen.

1.5. In het Commissievoorstel ligt de nadruk op het belang van de ontwikkeling van autonome voertuigen en hun rol voor de verbetering van de veiligheid. Er wordt echter geen gedetailleerde strategie voor de verwezenlijking van geautomatiseerde mobiliteit uitgestippeld, waardoor het waarschijnlijk gemakkelijker wordt om op dit gebied vooruitgang te boeken; voor de lidstaten kan dit echter een probleem vormen bij de aanpassing van het vervoersbeleid aan de nieuwe technologieën en het gebruik daarvan. Daarnaast wijst het EESC op problemen in verband met de technologische haalbaarheid, waarbij de technologie zou moeten zorgen voor maximale veiligheid in een „gemengd verkeerssysteem” (door mensen bestuurde, geassisteerde en geautomatiseerde voertuigen).

1.6. Integrale voertuigautomatisering roept veel vragen op: op ethisch en economisch gebied, maar ook met betrekking tot werkgelegenheid, sociale acceptatie en juridische verantwoordelijkheid. Het EESC herinnert aan het beginsel dat alleen de mens als zodanig „ethische” keuzes kan maken en dat machines, ongeacht de mate van perfectionering ervan, de mens moeten begeleiden en niet vervangen. Het is belangrijk dat het maatschappelijk middenveld volledig wordt betrokken bij het beheer van dit proces, dat ook ruimte moet bieden voor sociale dialoog en collectieve onderhandelingen, om mogelijke negatieve gevolgen voor werk en werknemers te voorkomen.

1.7. Het EESC steunt de voorstellen voor duurzamer vervoer en het strategisch actieplan voor batterijen, dat erop gericht is de Europese energiekloof te verkleinen en een waardeketen voor batterijen tot stand te brengen. Het wijst er echter op dat een aantal factoren de volledige ontwikkeling van het plan in de weg staan: afhankelijkheid van grondstoffen van derde landen, gebrek aan alternatieve brandstoffen, vertragingen bij het beheer, de verwerking en verwijdering van gebruikte batterijen, en een gebrek aan geschoolde arbeidskrachten.

1.8. Deze omstandigheden maken zware investeringen in onderzoek en innovatie onontbeerlijk om nieuwe, volledig hernieuwbare alternatieve brandstoffen zonder enig milieueffect te identificeren. Het zal ook belangrijk zijn om te investeren in onderwijs en opleiding, met medewerking van universiteiten en onderzoekscentra, om over gekwalificeerd personeel te kunnen beschikken.

1.9. De overgang naar elektrische auto's betekent dat een groot deel van het Europese wagenpark in iets meer dan tien jaar tijd zal moeten worden vernieuwd. Schonere en veiligere voertuigen moeten betaalbaar zijn voor iedereen, burgers en bedrijven, en de lidstaten moeten de overgang met passende belastingprikkels vergemakkelijken.

1.10. De vernieuwing van het wagenpark doet ook het probleem rijzen van de afvoer en recycling van een groot deel van het bestaande wagenpark. Deze kwestie moet centraal staan in de strategieën van de Commissie m.b.t. de circulaire economie. Het maatschappelijk middenveld moet worden betrokken bij alle fasen van het overgangsproces en moet de burgers informeren over en bewust maken van duurzame mobiliteit.

## 2. Inleiding

2.1. In de vervoerssector is er van oudsher sprake van vele ontwikkelingen en veranderingen, waardoor deze sector een van de belangrijkste ontwikkelingsfactoren is geworden. Innovatie, technologie, digitalisering en interconnectiviteit zorgen voor een nieuwe vervoersrevolutie, gericht op meer veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, concurrentievermogen en werkgelegenheid.

2.2. In het kielzog van de strategie voor lage-emissiemobiliteit <sup>(1)</sup> heeft de Europese Unie een ad-hocagenda voor de sector opgesteld, onderverdeeld in drie „mobiliteitspakketten” <sup>(2)</sup>, gepubliceerd in respectievelijk mei 2017, november 2017 en mei 2018. In dit advies wordt verwezen naar dit laatste wetgevingsinitiatief, getiteld „Europa in beweging”.

2.3. In de mededeling van de Commissie en de voorstellen van het pakket wordt voornamelijk verwezen naar de sector van het wegvervoer, met bijzondere aandacht voor het autovervoer, zonder rekening te houden met alle andere vormen van vervoer.

## 3. Samenvatting van het voorstel

3.1. Mededeling van de Commissie **COM(2018) 293 final — Europa in beweging. „Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon”** is het belangrijkste document van het derde mobiliteitspakket, waarvoor het kader biedt. Het document is onderverdeeld in drie hoofdstukken: veiligheid; interconnectie en automatisering; en duurzaamheid. Bovendien bevatten de twee bijlagen bij de mededeling belangrijke initiatieven in verband met het **strategisch actieplan voor verkeersveiligheid** en het **strategisch actieplan voor batterijen**.

### 3.2. Veilige mobiliteit

3.2.1. Ondanks de positieve evolutie van de laatste jaren gebeuren er nog steeds te veel verkeersongevallen met doden of zwaargewonden. In 2017 werden 25 300 doden en 135 000 ernstig gewonden geregistreerd als gevolg van ongevallen, wat zeer hoge economische en sociale kosten met zich heeft meegebracht. Aangezien 90 % van de ongevallen wordt veroorzaakt door menselijke fouten, is de Commissie van mening dat automatisering, connectiviteit en nieuwe ontwerpnormen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het beperken van dit dramatische fenomeen <sup>(3)</sup>; doel is om tegen 2050 het aantal dodelijke en ernstige ongevallen op de weg tot nul te reduceren („Vision Zero”). Deze strategie omvat de tussentijdse doelstelling om het aantal doden en zwaargewonden tegen 2030 met 50 % te verminderen.

<sup>(1)</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>(2)</sup> COM(2017) 283 final; COM(2017) 675 final; COM(2018) 675 final.

<sup>(3)</sup> COM(2016) 686 final.

3.2.2. Om deze doelstellingen te helpen verwezenlijken is de EU van plan om nieuwe technologische en regelgevingsinstrumenten in te zetten op basis van de „Safe System”-benadering van de WHO. Deze is gebaseerd op het principe dat, hoewel ongevallen niet volledig kunnen worden uitgesloten, er nog steeds maatregelen kunnen worden genomen om het aantal doden en ernstig gewonden te verminderen.

3.2.3. De Europese Unie is van plan om de oorzaken van ongevallen op een geïntegreerde manier aan te pakken, door te voorzien in meerdere niveaus van bescherming waarbij de verschillende elementen elkaar onderling compenseren als een van de elementen tekortschiet. Dit proces omvat de invoering van technologische apparatuur in voertuigen en weginfrastructuur en toenemende uitwisseling van informatie tussen deze twee. Voor elke maatregel is er een wetgevingsinitiatief ad hoc:

- a) **Strategisch actieplan voor verkeersveiligheid** <sup>(4)</sup>. In het actieplan is als doelstelling „nul slachtoffers” vastgesteld, samen met criteria om de Europese governance te versterken, de verhoging van de financiering voor renovatie van het wegennet via de Connecting Europe Facility (200 miljoen euro), de uitrol van de „Safe System”-aanpak, nieuwe voorschriften om de veiligheid van voertuigen te verhogen, doelstellingen op het gebied van connectiviteit en automatisering voertuig-voertuig en weginfrastructuur-voertuig, en een voorstel om de Europese veiligheidsnormen naar derde landen te exporteren (met prioriteit voor de Westelijke Balkan).
- b) **Verordening ter bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers** <sup>(5)</sup>. De maatregelen omvatten de invoering van geavanceerde noodremsystemen, waarschuwing bij het verlaten van de rijstrook, een ander ontwerp van de bestuurderscabine voor zware voertuigen om de zichtbaarheid van fietsers of voetgangers te verbeteren, en sensoren voor het detecteren van laatstgenoemden.
- c) **Richtlijn betreffende het beheer van de veiligheid van weginfrastructuur** <sup>(6)</sup>. Doel is om het risico van het gehele Europese netwerk in kaart te brengen, niet alleen de autowegen in het TEN-T-netwerk, maar ook alle andere snelwegen en belangrijke wegen. Stedelijke wegen zijn uitgesloten. De richtlijn stelt ook betere kwaliteitsnormen vast voor de weginfrastructuur (duidelijke wegmarkeringen en verkeersborden en de invoering van nieuwe technologieën zoals rijstrookcorrectie).

### 3.3. Geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit

3.3.1. De strategie van de Commissie voor „geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit” <sup>(7)</sup> bouwt voort op een reeds op EU-niveau bestaande aanpak en met name de mededeling over „Kunstmatige intelligentie voor Europa” <sup>(8)</sup> en de **Verklaring van Amsterdam**, waarin de lidstaten de Commissie oproepen om een Europese strategie voor geautomatiseerd en geconnecteerd rijden te ontwikkelen, het regelgevingskader aan te passen, onderzoek en innovatieprocessen te ondersteunen en „coöperatieve en interoperabele intelligente vervoerssystemen” te verspreiden.

3.3.2. De Commissie heeft in één enkel document langetermijndoelstellingen (vermindering van emissies, verkeer en ongevallen) opgenomen: praktische ondersteuning van de auto-industrie in verband met onderzoek en innovatie, en de dringende aanpak van ethische en sociale kwesties zoals de nieuwe mens-machine-relatie, cyberveiligheid en de gevolgen van deze technologieën voor de werkgelegenheid, ruim vóór de invoering van volautomatische voertuigen op de markt.

3.3.3. Een van de belangrijkste voordelen van automatisering is de toegankelijkheid van mobiliteit voor iedereen, met name gehandicapten en ouderen die er momenteel van uitgesloten zijn. Om de mogelijkheden van automatisering te maximaliseren, is het essentieel dat voertuigen en weginfrastructuur voortdurend informatie uitwisselen; zo zou in de komende jaren een „gemengd systeem” kunnen worden gecreëerd waarbij voertuigen verschillende technologieën (menselijk, begeleid en geautomatiseerd rijden) combineren. Om dit kader te vervolledigen, en met het oog op de ontwikkeling van intermodaliteit, worden ook ad-hocregels vastgesteld voor een Europees maritiem éénloketsysteem <sup>(9)</sup> en elektronische informatie over goederenvervoer <sup>(10)</sup>.

<sup>(4)</sup> COM(2018) 293 final, bijlage 1.

<sup>(5)</sup> COM(2018) 286 final.

<sup>(6)</sup> COM(2018) 274 final.

<sup>(7)</sup> COM(2018) 283 final.

<sup>(8)</sup> COM(2018) 237 final.

<sup>(9)</sup> COM(2018) 278 final.

<sup>(10)</sup> COM(2018) 279 final.

### 3.4. Schone mobiliteit

3.4.1. Het koolstofarm maken van het vervoer en de overgang naar schone energie is een van de belangrijkste aspecten van het derde mobiliteitspakket. Dit initiatief maakt deel uit van het bredere kader van het actieplan voor de circulaire economie. De EU lanceert een aantal initiatieven om een hoger niveau van duurzaamheid en concurrentievermogen te bereiken:

- a) **Strategisch actieplan voor batterijen** <sup>(11)</sup>: komt voort uit de noodzaak om de Europese zelfvoorzieningsgraad op energiegebied te verhogen, en sluit aan bij de oprichting van de „Europese alliantie voor batterijen”, waarbij industriële actoren, de lidstaten en de EIB betrokken zijn. Het plan is gericht op de productie van duurzame batterijen in de gehele waardeketen, te beginnen met de winning van (primaire en secundaire) grondstoffen, het ontwerp en de productiefase van batterijcellen en batterijpakken, het gebruik, het tweede gebruik, de recycling en de verwijdering ervan;
- b) **Verordening tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen** <sup>(12)</sup>, die tot doel heeft een reeks parameters voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vrachtwagens en bussen vast te stellen, die in de bestaande wetgeving moeten worden opgenomen en deze aanvullen. Het initiatief omvat ook maatregelen om bedrijven aan te moedigen voertuigen te kopen die energiezuiniger en minder vervuilend zijn. Deze maatregel gaat samen met een voorstel voor een snelle inwerkingtreding van de nieuwe ontwerpnormen voor aerodynamica en het gewicht van zware bedrijfsvoertuigen, teneinde de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen <sup>(13)</sup>;
- c) **Verordening om de vergelijking tussen verschillende brandstoffen te vergemakkelijken**, door één meeteenheid vast te stellen om de aankoop van nieuwe voertuigen met een gering milieueffect aan te moedigen <sup>(14)</sup>;
- d) **Reglement inzake de etikettering van banden** <sup>(15)</sup> om hun veiligheid, energie-efficiëntie en geluid duidelijk te maken;
- e) **Herziening van het kader voor de belasting van energieproducten**, ter bevordering van de elektromobiliteit;
- f) **Verordening inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op de voltooiing van het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer (TEN-T)** <sup>(16)</sup>, om de vergunningsprocedures voor projecten te stroomlijnen.

3.5. Al deze initiatieven gaan gepaard met een totale investering van 450 miljoen euro in de **Connecting Europe Facility**, waarmee projecten worden gefinancierd die bijdragen tot verkeersveiligheid, digitalisering en multimodaliteit. In het kader van hetzelfde programma wordt nog eens 4 miljoen euro extra toegewezen aan cyberveiligheid en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.

## 4. Algemene opmerkingen

4.1. Het EESC juicht het derde mobiliteitspakket toe als een verdere stap in de richting van veiligere, toegankelijke en duurzamere mobiliteit. Het stelt echter vast dat het voorstel van de Commissie vrijwel alleen betrekking heeft op een deel van het wegvervoer. Om een duurzame en veilige mobiliteit te ontwikkelen, moeten alle beschikbare vormen van vervoer in overweging worden genomen en moet worden gestreefd naar een steeds nauwere, effectievere en efficiëntere verbinding tussen openbaar en particulier vervoer, waardoor de reistijden en het verkeersvolume worden gereduceerd.

4.2. Het pakket bestaat uit een reeks onderling samenhangende wetgevingsinitiatieven die volgens het EESC beter specifiek worden uitgediept in afzonderlijke adviezen. Daarom spitst dit advies zich toe op de analyse van de referentiemededeling, en moet het worden gelezen en begrepen in samenhang met eerdere EESC-adviezen over het eerste en tweede mobiliteitspakket, alsook met adviezen die in coördinatie met dit advies zijn opgesteld en waarin specifieke aspecten worden geanalyseerd <sup>(17)</sup>.

<sup>(11)</sup> COM(2018) 293 final, bijlage 2.

<sup>(12)</sup> COM(2018) 284 final.

<sup>(13)</sup> COM(2018) 275 final.

<sup>(14)</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2018/732 van de Commissie (PB L 123, 18.5.2018, blz. 85).

<sup>(15)</sup> COM(2018) 296 final.

<sup>(16)</sup> COM(2018) 277 final.

<sup>(17)</sup> TEN/668, Europees maritiem éénloketsysteem + elektronische informatie vrachtwagen (zie blz. 265 van dit Publicatieblad); TEN/669, Tenuitvoerlegging van de TEN-T-projecten (zie blz. 269 van dit Publicatieblad); TEN/675, CO<sub>2</sub>-normen voor vrachtwagens en Gewichten en afmetingen van wegvoertuigen (zie blz. 286 van dit Publicatieblad); TEN/672, Connecting Europe Facility (PB C 440 van 6.12.2018, blz. 191); TEN/673, Geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit (zie blz. 274 van dit Publicatieblad); TEN/674, Etikettering van banden, 2018 (zie blz. 280 van dit Publicatieblad); TEN/667, Beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (zie blz. 261 van dit Publicatieblad); INT/863, Veiligheid voertuigen/bescherming kwetsbare weggebruikers (PB C 440 van 6.12.2018, blz. 90).

4.3. De mededeling van de Commissie en de bijbehorende voorstellen sluiten aan bij eerdere EESC-adviezen over dit onderwerp en kunnen bijdragen aan de verbetering van de veiligheidsnormen en het concurrentievermogen van de gehele Europese automobielsector.

4.4. Het EESC wijst erop dat de mededeling van de Commissie niet wordt ondersteund door een behoorlijke effectbeoordeling van de daarin voorgestelde maatregelen. Met name de gevolgen voor de eigendom en het gebruik van voertuigen en de daaruit voortvloeiende ontwikkeling van het verkeersvolume zijn niet duidelijk. Gelet op de bevordering van het vervoer, zou dit vervoer kunnen toenemen in plaats van afnemen, waardoor de tijd die burgers nodig hebben om zich te verplaatsen, en daarmee ook het risico van ongevallen, kunnen toenemen. Het is van essentieel belang dat de Commissie een globale en ambitieuze visie op het vervoer hanteert, waarin intermodaliteit tussen openbaar en particulier vervoer wordt beschouwd als een bron van efficiëntie, levenskwaliteit en veiligheid. Het EESC onderstreept hoe belangrijk het is om te voorzien in passende effectbeoordelingen voor alle voorstellen met concrete maatregelen. De voorbereiding op de komst van nieuwe vervoersmiddelen mag niet leiden tot vertraging in de brede invoering van slimme technologische oplossingen (bijv. verlichting), die vooral het openbaar vervoer efficiënter maken en de kans op ongevallen verkleinen.

4.5. Het Comité steunt de doelstelling „Vision Zero”, die via de „Safe System”-methode moet worden bereikt. Voor een betere governance in dit verband is de betrokkenheid van alle sectoren en alle weggebruikers vereist. Het is belangrijk dat de indicatoren voor de verwezenlijking van de doelstellingen duidelijk, realistisch en controleerbaar zijn. Het EESC dringt er met name op aan dat het maatschappelijk middenveld actief wordt betrokken bij alle fasen van de voorbereiding, tenuitvoerlegging, monitoring en evaluatie van de strategie.

4.6. Het EESC is ingenomen met het besluit om 450 miljoen euro (in de periode 2018-2020) uit te trekken voor digitalisering en verkeersveiligheid via de Connecting Europe Facility. Het Comité onderstreept dat het volgende meerjarig financieel kader (MFK) 2021-2027 moet voorzien in een aanzienlijke verhoging van het beschikbare budget om de continuïteit op de lange termijn te waarborgen, zodat de ambitieuze doelstellingen van de EU kunnen worden verwezenlijkt.

4.7. Het in kaart brengen van de risico's van het gehele Europese TEN-T-netwerk en alle autowegen en grote wegen is een belangrijke stap bij de planning van de omvang van en het soort infrastructuurwerkzaamheden aan het Europese wegennet. Het is belangrijk dat de ontwikkeling van materiële en digitale infrastructuur parallel plaatsvindt. Het is ook belangrijk om de 5G-dekking op alle Europese autowegen en grote netwerken zo snel mogelijk te voltooien om een effectieve interconnectiviteit tussen wegen en voertuigen en tussen voertuigen onderling mogelijk te maken. Het EESC stelt echter vast dat de staat van het wegen- en autowegennet in de verschillende Europese landen erg uiteenloopt. Het is dan ook van belang de afzonderlijke lidstaten in dit ingrijpende moderniseringsproces van voldoende financiële middelen te voorzien en realistische en haalbare doelstellingen vast te stellen.

4.8. Het EESC is ingenomen met het voorstel van de Commissie om bepaalde belangrijke veiligheidskenmerken van voertuigen verplicht te stellen, zowel via de technologie (intelligente aanpassing aan de snelheid, onafhankelijke noodremming enz.) als inzake ontwerp (beter direct gezichtsveld in vrachtwagens). Het zou echter graag zien dat alle nieuwe veiligheidsvoorzieningen in gelijke mate worden uitgebreid tot alle vormen van wegvervoer om het regelgevingskader volledig, duidelijk en uniform te maken.

4.9. Het voorstel voor een nieuw bandenetiketteringssysteem, dat specificaties inzake veiligheidsnormen (maar ook inzake milieu- en geluidsnormen) bevat, zou een belangrijke factor kunnen zijn om het aantal ongevallen terug te dringen en een proactieve en geïnformeerde keuze van de consument te bevorderen. Het is belangrijk dat de informatie op de etiketten onmiddellijk duidelijk en begrijpelijk is voor de consument.

4.10. Op het gebied van verkeersveiligheid is het ook belangrijk dat de Europese Unie een proces lanceert van geleidelijke homogenisering van de bestaande nationale wetgevingen en de bijbehorende sancties (voor overtredingen m.b.t. verkeersborden, snelheid, gebruik van gordels en helmen, verbod op rijden onder invloed van alcohol en drugs enz.). Deze maatregelen moeten gepaard gaan met de ontwikkeling van geschikte technologieën ten behoeve van individuele personen, voor het opsporen van eventuele risico's en gevaren (alcoholslot, detectie van slaperigheid bij bestuurders enz.). Het is ook belangrijk dat dergelijke technologieën niet leiden tot een buitensporige stijging van de voertuigkosten. Veiligere voertuigen moeten voor iedereen toegankelijk zijn <sup>(18)</sup>.

4.11. De „Vision Zero”-doelstelling omvat hoge verwachtingen van de ontwikkeling van verbonden en geautomatiseerde mobiliteit. Automatisering kan een sleutelrol spelen in het terugdringen van het aantal ongevallen, maar toch is het van essentieel belang de aandacht te vestigen op een aantal zorg- en verbazingwekkende punten in het door de Commissie voorgestelde ontwikkelingsproces. Het is dan ook belangrijk om bestaande technologieën te verbeteren en tegelijkertijd controleprocessen op bestaande en nieuwe technologieën op gang te brengen, die een doeltreffend veiligheidsniveau

<sup>(18)</sup> PB C 157 van 28.6.2005, blz. 34.



garanderen. Het ontbreken van een gedetailleerde strategie voor de verwezenlijking van geautomatiseerde mobiliteit maakt het waarschijnlijk gemakkelijker om op dit gebied vooruitgang te boeken maar kan voor de lidstaten een probleem vormen bij de aanpassing van het vervoersbeleid aan de nieuwe technologieën en het gebruik daarvan.

4.11.1. Bij de ontwikkeling van deze strategie moeten automatisering en interconnectiviteit maximaal worden ingezet ter ondersteuning van de mens. Het Comité maakt er zich met name zorgen over dat de niveaus van geassisteerd rijden en volledige automatisering (de mens alleen als passagier) volgens de Commissie zeer dicht bij elkaar liggen. Volledige automatisering doet immers problemen rijzen wat zowel sociaal-economische aanvaarding als technologische en infrastructurele haalbaarheid betreft, aangezien maximale veiligheid moet worden gegarandeerd in situaties met een gemengd systeem (voertuigen zonder rijhulp, voertuigen met rijhulp en volledig geautomatiseerde voertuigen). Vooraleer volledig geautomatiseerde voertuigen op de markt worden gebracht moet daarom eerst een testfase worden doorlopen, zodat niveaus van efficiëntie en veiligheid kunnen worden gegarandeerd die vergelijkbaar zijn met die van vliegtuigen of treinen.

4.11.2. Het EESC is ingenomen met de voorstellen om digitale informatie-uitwisseling in het zeevervoer tot stand te brengen (maritiem éénloketsysteem en erkenning van vrachtdocumenten), maar is van mening dat deze voorstellen verder kunnen worden uitgewerkt.

4.12. Het EESC is ingenomen met het Strategisch Actieplan voor batterijen, waarin de Europese alliantie voor batterijen centraal staat en waarin erop wordt gewezen dat de EU op energiegebied in ernstige mate afhankelijk is van derde landen.

4.12.1. Het besluit om een waardeketen voor batterijen te creëren op basis van het circulaire-economiemodel valt zeker toe te juichen. Het Comité wijst er echter op dat tot nu toe een aantal factoren de volledige ontwikkeling van het plan in de weg staan: de afhankelijkheid van grondstoffen van derde landen (bijv. lithium), de embryonale staat van onderzoek naar alternatieve grondstoffen voor de circulaire economie, het onvermogen om de verwerking van gebruikte batterijen (secundaire grondstoffen) en de verwijdering ervan volledig te beheren, en het gebrek aan geschoolde arbeidskrachten.

4.12.2. Om voor deze kritieke punten een oplossing te vinden moeten aanzienlijke financiële middelen worden uitgetrokken voor onderzoek en innovatie. De voor de periode 2018-2020 vrijgemaakte middelen zijn zeker aanzienlijk, maar de financiering moet in het volgende MFK 2021-2027 ook worden voortgezet. Het is met name essentieel om het onderzoek te ondersteunen naar alternatieve energiebronnen die volledig hernieuwbaar en schoon zijn en geen invloed hebben op het milieu, en om een eind te maken aan een aantal voor de hand liggende beperkingen inzake beschikbaarheid van grondstoffen en milieueffecten die thans reeds kenmerkend zijn voor accu's van elektrische motoren. Ook is het van cruciaal belang dat er een geschoolde beroepsbevolking wordt gecreëerd, met middelen uit het Erasmus+-programma en met deelname van universiteiten en onderzoekscentra.

4.12.3. Het initiatief van de Commissie zal leiden tot een bijna volledige vernieuwing van het gehele Europese wagenpark over een periode van tien jaar, waardoor een nieuw probleem ontstaat dat verband houdt met het feit dat miljoenen voertuigen zullen moeten worden weggedaan en gerecycled. Deze kwestie moet centraal staan in de strategieën van de Commissie m.b.t. de circulaire economie. Het maatschappelijk middenveld moet worden betrokken bij alle fasen van het overgangsproces en moet informeren over en bewust maken van duurzame mobiliteit.

4.13. Het EESC steunt het initiatief om ook voor zware bedrijfsvoertuigen CO<sub>2</sub>-emissiegrenswaarden vast te stellen, zoals reeds het geval is voor andere voertuigcategorieën. Aangezien kleine en middelgrote vervoersondernemingen moeilijkheden kunnen ondervinden bij de vernieuwing van hun wagenpark, wordt de lidstaten aanbevolen de overgang naar een koolstofarme economie te ondersteunen door middel van specifieke fiscale stimuli.

4.14. Het EESC is van mening dat het vereenvoudigingsvoorstel voor de aanleg van TEN-T-netwerken terdege rekening moet houden met juridische procedures om volledig doeltreffend te zijn <sup>(19)</sup>.

## 5. Bijzondere opmerkingen

5.1. In de risicoclassificatie op de Europese autowegen en nationale wegen wordt geen rekening gehouden met de ontwikkeling van geschikte en gecoördineerde technologie in steden, waar de meeste ernstige ongevallen zonder dodelijke afloop plaatsvinden. Voorts zou het van nut zijn hetzelfde proces ook te starten in de zes Westelijke-Balkanlanden die al begonnen zijn met toetredingsonderhandelingen met de EU.

<sup>(19)</sup> TEN/669, Tenuitvoerlegging van de TEN-T-projecten (zie blz. 269 van dit Publicatieblad).

5.2. Het eCall-systeem in auto's, met automatische oproepen aan de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid en gezondheid op de weg in geval van een ongeval, is zeker een andere factor die de gevolgen van verkeersongevallen kan verminderen. Het EESC hoopt dat deze apparatuur verplicht wordt gesteld voor alle voertuigen die het meest gebruikt en blootgesteld worden aan ongelukken (zware voertuigen, bussen en motorfietsen) en dat de EU zal zorgen voor een grotere integratie hiervan in de nooddiensten en eerste hulp bij ongevallen.

5.3. Ethische aspecten zijn van cruciaal belang bij de ontwikkeling van automatisering. Bijzonder controversieel zijn situaties waarin een beroep wordt gedaan op machines om „ethische” keuzes te maken. Het Comité herhaalt het principe dat alleen mensen ethische keuzes kunnen maken en dat machines, ongeacht hun niveau van perfectionering, de mens moeten begeleiden en niet kunnen vervangen.

5.4. Wat de ontwikkeling en het op de markt brengen van volledig geautomatiseerde voertuigen betreft, moet de Commissie meer aandacht besteden aan de sociale en werkgelegenheidsaspecten die hieruit voortvloeien. Het Comité vreest met name dat hele sectoren (bijv. vervoersbedrijven) in een relatief korte periode zouden kunnen verdwijnen en dat het banenverlies niet door nieuwe banen zal worden gecompenseerd. In een dergelijk scenario zou de EU bovendien te maken kunnen krijgen met een zeer groot aantal werklozen wier vaardigheden en kennis moeilijk kunnen worden afgestemd op het nieuwe geautomatiseerde vervoerssysteem. Het is dan ook noodzakelijk om via sociale dialoog en collectieve onderhandelingen de veranderingsprocessen te beheren en opleidingen te lanceren om alle werknemers in de sector de nodige vaardigheden bij te brengen.

5.5. Verzekeringsmaatschappijen moeten de aankoop van veiligere voertuigen aanmoedigen door de premies te verlagen. Meer in het algemeen is het EESC van mening dat er ernstig moet worden nagedacht over de juridische aspecten van de invoering van volledig geautomatiseerde voertuigen, waarbij in de eerste plaats duidelijk moet worden gemaakt wie wettelijk of strafrechtelijk aansprakelijk is voor een verkeersongeval.

5.6. Het Comité heeft bedenkingen bij het systeem van de Commissie voor het vergelijken van verschillende brandstoffen<sup>(20)</sup>. Dit systeem, dat gebaseerd is op de kosten per 100 km, houdt geen rekening met veel andere parameters die nodig zijn om de werkelijke brandstofkosten voor een auto te kwantificeren, wat bij de consument verwarring kan veroorzaken. Bovendien wordt bij het door de Commissie ingestelde consumentenraadplegingsmechanisme in feite voorbijgegaan aan de rol van het EESC en de in de sector actieve consumentenorganisaties, en is alles gebaseerd op een statistisch niet-relevante steekproef (3 000 respondenten in drie EU-landen), waardoor de voorgestelde alternatieven al te vergelijkbaar zijn.

Brussel, 17 oktober 2018.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Luca JAHIER

<sup>(20)</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2018/732.