

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring en de rapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen**

(COM(2017) 279 *final* — 2017/0111 (COD))

(2018/C 081/13)

Rapporteur: **Dirk BERGRATH**

Corapporteur: **Mihai MANOLIU**

Raadpleging	Europees Parlement, 15.6.2017 Raad, 22.6.2017
Rechtsgrondslag	Artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Interne Markt, Productie en Consumptie
Goedkeuring door de afdeling	4.10.2017
Goedkeuring door de voltallige vergadering	18.10.2017
Zitting nr.	529
Stemuitslag	188/0/3
(voor/tegen/onthoudingen)	

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Volgens het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) zouden het scheppen van werkgelegenheid en investeringen die zijn gericht op de herindustrialisering van Europa, economische groei, de overgang naar schone energie, nieuwe bedrijfsmodellen, hypermoderne technologieën, milieubescherming en volksgezondheid belangrijke doelstellingen moeten zijn van het EU-beleid.

1.2. Het EESC is van mening dat alle vervoerders kansen hebben gemist om te besparen op hun brandstofkosten, die goed zijn voor een kwart van hun operationele kosten. Brandstofefficiëntie is een fundamenteel criterium bij aankoopbeslissingen en het reduceren van het brandstofverbruik zou de kosten van de invoer van brandstof helpen drukken. In de EU bestaat een behoefte aan certificering, beoordeling van brandstofverbruik en normen voor emissies en verbruik, en deze aspecten moeten de innovatie bevorderen. Beleid en plannen voor elektrische voertuigen hebben geleid tot hevige concurrentie tussen voertuigfabrikanten. De vervoerssector moet, samen met de bouwsector, de landbouw en de afvalverwerkingssector, een bijdrage leveren aan emissiereducties.

1.3. EU-optreden is gerechtvaardigd gezien de grensoverschrijdende gevolgen van de klimaatverandering en de noodzaak om de eengemaakte markten voor brandstof, voertuigen en vervoersdiensten te beschermen. De versnippering van de vervoersmarkt en een gebrek aan markttransparantie, verschillen in wetgeving en uiteenlopende beleidspraktijken op het gebied van monitoring en de afwezigheid van een gemeenschappelijke databank met monitoringgegevens, zijn allemaal factoren die aanzienlijke sociale en economische gevolgen hebben.

1.4. Het EESC vindt het een positieve zaak dat het voorstel voor een verordening het gemakkelijker zal maken toezicht te houden op CO<sub>2</sub>-metingen van voor het eerst in de EU geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen en deze te verspreiden en om klanten — in de meeste gevallen kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) — duidelijke informatie te verstrekken over het brandstofverbruik van voertuigen.

1.5. Het EESC juicht toe dat in het voorstel voor een verordening is gekozen voor de derde optie van gecombineerde rapportering, aangezien hierdoor de digitale informatiestroom wordt gewaarborgd, gegevens zowel op nationaal als op EU-niveau worden verzameld en er lage administratieve kosten mee zijn gemoeid.

1.6. Het EESC benadrukt dat in belangrijke markten zoals de Verenigde Staten, Canada, Japan en China de voorbije jaren met betrekking tot certificering en brandstofefficiëntie maatregelen zijn genomen in de vorm van normen voor brandstofverbruik en/of emissies om innovatie te stimuleren en de voertuigen snel efficiënter te maken. Het concurrentievermogen van Europese fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen is derhalve afhankelijk van of er aan deze normen wordt voldaan.

1.7. Het is waar dat de markt fabrikanten in feite onder druk zet om het brandstofverbruik van vrachtwagens in de EU verder terug te dringen, maar de vervoersbedrijven, vaak kmo's, hebben vaak moeite met het financieren van de hogere aankooprijzen van zware bedrijfsvoertuigen met een efficiënter brandstofverbruik.

1.8. Het EESC beveelt de Commissie aan om bij het formuleren van CO<sub>2</sub>-limieten voor zware bedrijfsvoertuigen een evenwicht na te streven tussen de streefcijfers die kunnen worden bereikt op de korte tot middellange termijn en het doel van nul emissies voor wegvervoer op de lange termijn. De betekenis dat innovatie binnen de bestaande technologieën moet worden gestimuleerd, zonder de investeringen in emissievrije voertuigen te beperken.

1.9. Binnen deze context is het EESC van mening dat zijn aanbevelingen in het advies over het eindverslag van de CARS 21-groep op hoog niveau ook kunnen worden toegepast op zware bedrijfsvoertuigen, vooral voor wat het tijdschema voor de uitvoering betreft.

1.10. Het EESC onderstreept de rol die publieke investeringen en regelgeving spelen bij het terugdringen van de emissies van wegvervoer, met inbegrip van die van zwaar goederenvervoer.

1.11. Het EESC benadrukt dat alle regelgevende handelingen moeten samengaan met meer beleidsmaatregelen om de vraag naar wegvervoer — met inbegrip van zwaar goederenvervoer — terug te dringen door over te schakelen op andere vervoerswijzen (spoor, binnenwateren enz.) die minder broeikasgassen uitstoten.

## 2. Inleiding

2.1. Met het voorstel voor een verordening wordt beoogd de vereisten vast te stellen voor de monitoring en de rapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de Europese Unie worden geregistreerd. Het geldt alleen voor zware, voor het vervoer van personen of goederen ontworpen en gebouwde bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens <sup>(1)</sup>.

2.2. Vervoer en mobiliteit zijn van cruciaal belang voor de economie en het concurrentievermogen van Europa. Dit belang wordt ook weerspiegeld door de diverse andere beleidskaders die een sterke invloed op deze bedrijfstak hebben. De uitvoering van de prioriteiten van de energie-unie, de digitale eengemaakte markt en de agenda voor banen, groei en investeringen zullen stuk voor stuk positieve gevolgen hebben voor de mobiliteit en de vervoerssector.

2.3. In oktober 2014 hebben de staats- en regeringshoofden van de EU <sup>(2)</sup> een bindende doelstelling geformuleerd om de emissies die worden geproduceerd in de gehele EU-economie in 2030 met ten minste 40 % terug te dringen ten opzichte van het niveau van 1990. Dit streefcijfer is gebaseerd op wereldwijde projecties die aansluiten op het tijdschema voor de middellange termijn van de Overeenkomst van Parijs inzake klimaatverandering (COP 21) <sup>(3)</sup>. De Commissie heeft aangekondigd dat zij normen voor brandstofefficiëntie zal invoeren voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

2.4. Volgens gegevens van de industrie heeft de uitvoer van vrachtwagens in 2015 een overschot van 5,1 miljard EUR op de handelsbalans opgeleverd. De bedrijfstak maakt deel uit van de automobielsector die in Europa direct en indirect goed is voor 12,1 miljoen banen, wat gelijkstaat aan 5,6 % van de totale werkgelegenheid in de EU.

<sup>(1)</sup> Voertuigcategorieën zoals gedefinieerd in Richtlijn 2007/46/EG, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 385/2009: M1, M2, N1 en N2 met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg die niet vallen onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad, alle voertuigen in de categorieën M3 en N3 en voertuigen in de categorieën O3 en O4.

<sup>(2)</sup> Conclusies van de Europese Raad van 24 oktober 2014, EUCO 169/14, punt 2.

<sup>(3)</sup> FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1.

2.5. In de kaderstrategie voor een schokbestendige energie-unie met een toekomstgericht beleid inzake klimaatverandering (februari 2015)<sup>(4)</sup> wordt de overgang naar een energie-efficiënte, koolstofarme vervoersector als een centraal actiegebied aangemerkt. Aangedreven door de Overeenkomst van Parijs inzake klimaatverandering worden momenteel de maatregelen uit de strategie voor emissiearme mobiliteit (juli 2016)<sup>(5)</sup> uitgevoerd. Investerings in infrastructuur in het kader van het investeringsplan voor Europa moeten de totstandkoming van een toekomstige schone, concurrerende en verbonden mobiliteit in Europa stimuleren.

2.6. Tussen 1990 en 2014 zijn de CO<sub>2</sub>-emissies van commerciële voertuigen in de EU aanmerkelijk harder gestegen dan die van personenauto's. De CO<sub>2</sub>-emissies van commerciële voertuigen zijn met ongeveer 25 % gestegen en die van auto's met ongeveer 12 %. Vrachtwagens en bussen zijn nu verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de CO<sub>2</sub>-emissies door wegvervoer in de EU. Hun aandeel in de emissies blijft toenemen nu de steeds strengere CO<sub>2</sub>-limieten de emissies van personenauto's en bestelwagens terugdringen.

2.7. Momenteel verbruikt een typische Europese 4 × 2-trekker van 40 ton in een testcyclus voor lange afstanden ongeveer 33,1 liter brandstof per 100 km op autowegen en snelwegen. Een typische Europese 4 × 2-distributievrachtwagen van 12 ton verbruikt in een testcyclus voor stedelijk vervoer ongeveer 21,4 liter brandstof per 100 km<sup>(6)</sup>.

2.8. Zware bedrijfsvoertuigen worden meestal in verschillende fasen vervaardigd en in het algemeen zijn er alleen op maat gemaakte producten verkrijgbaar. Het chassis wordt door de ene fabrikant vervaardigd en vervolgens wordt hier in het volgende stadium door een andere fabrikant de carrosserie aan toegevoegd. Dit betekent dat meerdere fabrikanten een impact hebben op het brandstofverbruik van het afgeronde voertuig en dus ook op de CO<sub>2</sub>-emissies.

2.9. Zware bedrijfsvoertuigen worden met name gekocht door goederenvervoerders. Bij hen kunnen de brandstofkosten oplopen tot meer dan een kwart van de operationele kosten en brandstofefficiëntie is dan ook hun belangrijkste aankoopcriterium. Hoewel zware bedrijfsvoertuigen de laatste decennia zuiniger zijn geworden, hebben veel van de meer dan 500 000 vervoersbedrijven, grotendeels kleine en middelgrote ondernemingen, nog geen toegang tot gestandaardiseerde informatie om brandstofefficiënte technologieën te beoordelen, vrachtwagens met elkaar te vergelijken om een beter gefundeerde aankoopbeslissing te nemen, en hun brandstofkosten te verlagen. Deze situatie wordt nog eens verergerd door de afwezigheid van een gemeenschappelijk overeengekomen methodologie voor het meten van het brandstofverbruik.

2.10. Het gebrek aan markttransparantie heeft tot gevolg dat fabrikanten van zware voertuigen minder druk voelen om zich verder in te spannen om de efficiëntie van de voertuigen te verbeteren en te investeren in innovatie van een wereldwijde markt die zo concurrerend is. Er bestaat een hieruit voortvloeiend risico dat de fabrikanten in de EU hun koppositie op het gebied van de brandstofefficiëntie van voertuigen zouden kunnen kwijtraken.

2.11. Transparantie met betrekking tot de brandstofprestaties en de CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen zou ook de concurrentie stimuleren op de EU-markt, waar de Commissie in 2016 een kartel van fabrikanten van vrachtwagens, dat tussen 1997 en 2011 actief was, in het vizier heeft gekregen.

### 3. Het voorstel voor een verordening

3.1. Deze voorgestelde verordening maakt deel uit van het *Europa in beweging*-pakket, dat tot doel heeft het verkeer veiliger te maken, naar eerlijkere tolsystemen toe te werken, CO<sub>2</sub>-emissies, luchtvervuiling en opstoppingen terug te dringen, administratieve rompslomp voor bedrijven te verminderen, illegale werkgelegenheid te bestrijden en te zorgen voor fatsoenlijke arbeidsomstandigheden en rusttijden voor werknemers.

3.2. Op de lange termijn zullen deze maatregelen een positief effect hebben dat veel verder zal reiken dan de vervoerssector alleen. Ze zullen de werkgelegenheid, groei en investeringen bevorderen, leiden tot meer sociale rechtvaardigheid, ervoor zorgen dat consumenten meer keuzemogelijkheden hebben en Europa duidelijkheid biedt over hoe haar emissies terug te dringen.

<sup>(4)</sup> COM(2015) 80 final.

<sup>(5)</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>(6)</sup> Delgado, O., Rodríguez, F. en Muncrief R., *Fuel efficiency technology in European heavy-duty vehicles: Baseline and potential for the 2020-2030 timeframe*, witboek van de Internationale Raad voor schoon vervoer (ICCT), Berlijn, juli 2017.

3.3. In de komende twaalf maanden zal dit pakket worden aangevuld met verdere voorstellen, waaronder emissienormen voor de periode na 2020 voor personenauto's en bestelwagens en — voor het eerst — voor zware bedrijfsvoertuigen. Deze voorstellen zullen de innovatie verder stimuleren, het concurrentievermogen verbeteren, de CO<sub>2</sub>-emissies terugdringen en een positief effect hebben op de luchtkwaliteit, volksgezondheid en verkeersveiligheid.

3.4. De lacune in de kennis zal worden gedicht door middel van simulatiesoftware, een efficiënt instrument voor het berekenen van het verbruik en de kosten van brandstof. De nieuwe certificeringsverordening (voor de typegoedkeuring) inzake de bepaling van CO<sub>2</sub>-emissies zal worden gebaseerd op individuele prestatiegegevens en een gecertificeerd proces voor het verkrijgen en beheren van invoergegevens.

3.5. Met dit voorstel voor een verordening wordt uitvoering gegeven aan de mededeling van 2014 over een strategie voor de vermindering van het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen. In deze strategie is sprake van een uitvoeringsmaatregel ter omschrijving van de procedure voor de certificering van de CO<sub>2</sub>-emissies, berekend met het simulatie-instrument VECTO, van nieuwe, in de EU in de handel gebrachte zware bedrijfsvoertuigen, alsook van een wetgevingsvoorstel inzake monitoring en rapportering van die emissies.

3.6. Aangezien VECTO slechts een simulatie-instrument is, moeten in het tweede pakket testen van brandstofverbruik op de weg worden opgenomen, net zoals de Commissie voornemens is te doen voor personenauto's en lichte commerciële voertuigen. Er moet een methodologie worden ontwikkeld om, in overeenstemming met de CO<sub>2</sub>-emissies, de heffingen op nieuwe zware bedrijfsvoertuigen voor het gebruik van infrastructuur te differentiëren (herziening van de Eurovignet-richtlijn en de richtlijn energie-efficiëntie).

3.7. Het EESC roept de Europese Commissie en de lidstaten op afspraken te maken om te garanderen dat derden (onderzoeksinstituten, vervoersbedrijven, ngo's) toegang hebben tot de officiële VECTO-gegevens over brandstofverbruik zodat de cijfers kunnen worden gecontroleerd aan de hand van onafhankelijke testen. Er moeten kwaliteitscontroles en verificaties worden uitgevoerd van de ingediende gegevens om eventuele lacunes of onregelmatigheden aan te pakken. Deze controles moeten worden uitgevoerd met inachtneming van de grondrechten.

3.8. Met het voorstel wordt ook uitvoering gegeven aan de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit van 2016, die onder meer ten doel heeft de broeikasgasemissies van het wegvervoer tegen 2050 met ten minste 60 % te verminderen ten opzichte van het emissieniveau in 1990 en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen drastisch te verlagen. In deze strategie wordt ook vermeld dat de Commissie de ontwerptopties voor CO<sub>2</sub>-emissienormen versneld zal laten analyseren ter voorbereiding van een wetgevingsvoorstel tijdens deze ambtstermijn van de Commissie.

3.9. Voor toezichtsdoeleinden zullen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten vanaf 2020 gegevens moeten indienen over nieuwe voertuigen die het voorafgaande jaar voor het eerst in de EU werden geregistreerd en zullen fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen gegevens moeten indienen over voertuigen die tijdens het voorgaande kalenderjaar zijn vervaardigd. Deze jaarlijkse rapportering moet elk jaar uiterlijk op 28 februari zijn afgerond. Het soort gegevens dat moet worden verstrekt, wordt beschreven in de delen A en B van bijlage I bij het voorstel voor een verordening.

3.10. Het Europees Milieuagentschap (EEA) moet namens de Commissie een centrale databank beheren met de ingediende gegevens die openbaar zullen worden gemaakt (met uitzondering van bepaalde gevoelige gegevens).

3.11. De bevoegde instanties en de fabrikanten zijn verantwoordelijk voor de nauwkeurigheid en de kwaliteit van de gegevens die zij verstrekken. De Commissie kan echter ook zelf de kwaliteit van de ingediende gegevens controleren en, waar passend, de nodige maatregelen nemen om de gegevens die in het centrale register zijn gepubliceerd, te corrigeren. Kleine, middelgrote en micro-ondernemingen zijn niet verplicht rechtstreeks te rapporteren.

3.12. De Commissie zal een jaarverslag opstellen en maakt daarin haar analyse bekend van de door de lidstaten en fabrikanten meegedeelde gegevens over het voorafgaande kalenderjaar. In deze analyse worden op zijn minst cijfers opgenomen over het gemiddelde brandstofverbruik en de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van het zwarevoertuigenpark van de Unie als geheel en van elke fabrikant. Ook moet rekening worden gehouden met het gebruik van nieuwe en geavanceerde CO<sub>2</sub>-beperkende technologieën, indien deze gegevens beschikbaar zijn.

3.13. De Commissie is door middel van gedelegeerde handelingen bevoegd om de verplichte gegevens zoals beschreven in de bijlagen bij het voorstel voor een verordening te wijzigen en om wijzigingen aan te brengen in het monitoring- en rapporteringsproces.

#### 4. Algemene opmerkingen

4.1. Evenals in eerdere adviezen over wetgevingsvoorstellen van de Commissie inzake terugdringing van CO<sub>2</sub>-emissies, spreekt het EESC hier opnieuw zijn steun uit voor alle EU-initiatieven waarmee wordt beoogd concrete doelstellingen te realiseren teneinde de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, aangezien dat essentieel is in de strijd tegen de klimaatverandering. Met dit doel voor ogen mag geen enkele redelijke maatregel om ook de uitstoot van commerciële voertuigen terug te dringen over het hoofd worden gezien, aangezien deze voertuigen 10 % van het totale wagenpark uitmaken.

4.2. Een EU-verordening lijkt het meest geschikte wetgevingsinstrument om te garanderen dat de genomen maatregelen onmiddellijk worden nageleefd en om concurrentievervalsingen met mogelijke negatieve gevolgen voor de werking van de interne markt te voorkomen.

4.3. De gegevens over CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik worden verkregen met behulp van een simulatiesoftware genaamd VECTO (vehicle energy consumption calculation tool).

4.3.1. Het besluit om dit instrument te ontwikkelen werd genomen na andere mogelijke testprocedures, met inbegrip van motortestopstellingen, rollenbanktests en het uitvoeren van testen aan boord van het voertuig in het echte verkeer met behulp van draagbare emissiemeetsystemen (PEMS), te hebben geëvalueerd. De belangrijkste reden om te kiezen voor simulatie in plaats van een van de andere testmethoden waren:

1. vergelijkbaarheid: de testresultaten van verschillende soorten zware bedrijfsvoertuigen kunnen rechtstreeks worden vergeleken;
2. kostenefficiëntie: de hoge kosten van testvoorzieningen in vergelijking met simulatie;
3. het vermogen om met hoge variabiliteit om te gaan: de productieseries van zware bedrijfsvoertuigen zijn erg klein omdat de voertuigen in hoge mate worden aangepast aan de eisen van de eindgebruikers;
4. reproduceerbaarheid: simulatie scoort het beste voor de reproduceerbaarheid van testen;
5. nauwkeurigheid: kleine besparingen die het gevolg zijn van de optimalisering van één onderdeel kunnen worden opgemerkt;
6. volledigheid: simulatie kan worden gebruikt om de totale configuratie van het voertuig te optimaliseren om een lager brandstofverbruik te bewerkstelligen, aangezien alle onderdelen (cabine, banden, motor, versnellingsbak enz.) worden meegenomen. Deze benadering werd bevestigd in de strategie voor zware bedrijfsvoertuigen voor 2014.

4.3.2. De verplichting om VECTO-gegevens te verwerken en beschikbaar te stellen voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen stelt de koper in staat de verschillende modellen voertuigen, technologieën voor brandstofverbruik en carrosserieën — bv. kraan, gekoeld compartiment — evenals verschillende combinaties van individuele onderdelen te vergelijken. Anders dan het geval is bij personenauto's, worden zware bedrijfsvoertuigen, afhankelijk van hun carrosserie, op veel verschillende manieren gebruikt, wat ertoe leidt dat het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissies sterk uiteenlopen. Daarnaast neemt de concurrentie tussen voertuigfabrikanten en tussen de fabrikanten van carrosserieën voor voertuigen toe indien vergelijkingen kunnen worden gemaakt.

4.3.3. Het EESC vindt het een positieve zaak dat het voorstel voor een verordening het gemakkelijker zal maken toezicht te houden op CO<sub>2</sub>-metingen van voor het eerst in de EU geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen en deze te verspreiden en om klanten — in de meeste gevallen kmo's — duidelijke informatie te verstrekken over het brandstofverbruik van voertuigen.

4.3.4. Het EESC is zich ervan bewust dat het meten van emissies onder reële rijomstandigheden (RDE) met behulp van een draagbaar emissiemeetsysteem (PEMS) de voorkeur geniet boven het meten van de uitstoot met een rollenbank of — zoals hier wordt voorgesteld — simulatiesoftware. Na een introductieperiode en nadat ervaring is opgedaan met het VECTO-systeem, moet de Commissie analyseren of het uitvoeren van RDE-testen op zware bedrijfsvoertuigen haalbaar is en, indien dit het geval is, hoe deze kunnen worden uitgevoerd.

4.4. Tijdens de effectbeoordeling heeft de Commissie drie opties voor gegevensverzameling en rapportering aan het EEA getest: 1) rapportering door nationale autoriteiten; 2) rapportering door fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen; en 3) gecombineerde rapportering door nationale autoriteiten en fabrikanten.

4.4.1. Het EESC juicht toe dat in het voorstel voor een verordening is gekozen voor de derde optie van gecombineerde rapportering, aangezien hierdoor de digitale informatiestroom wordt gewaarborgd, gegevens zowel op nationaal als op EU-niveau worden verzameld en er lage administratieve kosten mee zijn gemoeid.

4.4.2. Het EESC stelt met genoeg vast dat de gegevens die worden ingediend bij de Commissie door de bevoegde nationale autoriteiten en fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen, openbaar zullen worden gemaakt. Om de gegevens te beschermen en de concurrentie te waarborgen, staat het EESC ook positief tegenover het voorstel om het voertuigidentificatienummer (VIN) en de gegevens met betrekking tot de vervaardiging van bepaalde verstrekte onderdelen (versnellingsbak, assen en banden) niet openbaar te maken.

4.5. Het EESC is van mening dat het de moeite waard is op CO<sub>2</sub> gebaseerde heffingen voor het gebruik van wegen voor zware bedrijfsvoertuigen goed te overwegen. Om dit mogelijk te maken moeten de gegevens uit het centrale register (voertuigidentificatienummer en metingen van CO<sub>2</sub>-emissies) worden gekoppeld aan registratiegegevens (kenteken) en vervolgens worden gedeeld met de verantwoordelijken voor het heffen van deze rechten.

4.5.1. Het EESC heeft zich herhaaldelijk <sup>(7)</sup> achter het voornemen van de Commissie geschaard om een uniform systeem op Europees niveau in te voeren voor heffingen voor het gebruik van wegen op basis van het beginsel „de vervuiler betaalt”. Een publiek beheerd, uniform systeem voor heffingen voor het gebruik van wegen zou ook handig zijn vanuit een oogpunt van gegevensbescherming.

4.6. De Commissie ziet haar voorstel voor een verordening als een noodzakelijke stap naar de invoering en handhaving van toekomstige CO<sub>2</sub>-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen. Een monitoring- en rapporteringssysteem zijn met name noodzakelijk om de naleving van dergelijke normen in de toekomst te kunnen controleren, zoals reeds gebeurt voor personenauto's en bestelwagens.

4.6.1. Sinds 2009 zijn er bindende CO<sub>2</sub>-limieten voor personenauto's en sinds 2011 voor bestelbussen. Ondertussen zijn zware bedrijfsvoertuigen tot nu toe nog niet onderworpen aan vergelijkbare CO<sub>2</sub>-limieten. In 2018 wordt echter een wetgevingsvoorstel van de Commissie verwacht waarin ook verplichte CO<sub>2</sub>-limieten voor deze voertuigen zullen worden opgenomen.

4.6.2. In belangrijke markten zoals de Verenigde Staten, Canada, Japan en China zijn de voorbije jaren met betrekking tot certificering en brandstofefficiëntie maatregelen genomen in de vorm van normen voor brandstofverbruik en/of emissies om innovatie te stimuleren en de voertuigen snel efficiënter te maken. Het concurrentievermogen van Europese fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen is derhalve afhankelijk van de vraag of er aan deze normen wordt voldaan.

4.7. Het is waar dat de markt fabrikanten in feite onder druk zet om het brandstofverbruik van vrachtwagens in de EU verder terug te dringen: brandstofverbruik is verreweg de grootste kostenpost binnen de kostenstructuur van langeafstandsgoederenvervoer over de weg (aandeel van ongeveer 30 %). Vervoersbedrijven hebben als kopers van zware bedrijfsvoertuigen derhalve belang bij vrachtwagens die zo min mogelijk brandstof verbruiken.

4.7.1. Aan de andere kant is uit ervaring gebleken dat niet-bindende streefwaarden en marktkrachten alleen niet voldoende zijn om het brandstofverbruik van nieuwe voertuigen, en dus ook hun CO<sub>2</sub>-emissies, aanzienlijk te verminderen.

4.7.2. De vervoerssector bestaat met name uit kmo's. De gebrekkige toegang tot financiering is een van de grootste problemen waar kmo's mee worden geconfronteerd. Als gevolg hiervan is het voor vervoersbedrijven vaak moeilijk om de hogere aankooprijks te financieren van zware bedrijfsvoertuigen met een efficiënter brandstofverbruik.

4.7.3. Het EESC beveelt de Commissie aan om bij het formuleren van CO<sub>2</sub>-limieten voor zware bedrijfsvoertuigen een evenwicht na te streven tussen de streefcijfers die kunnen worden bereikt op de korte tot middellange termijn en het doel van nul emissies voor wegvervoer op de lange termijn. De betekenis van innovatie binnen de bestaande technologieën moet worden gestimuleerd, zonder de investeringen in emissievrije voertuigen te beperken.

4.7.4. Binnen deze context is het EESC van mening dat zijn aanbevelingen in het advies over het eindverslag van de CARS 21-groep op hoog niveau <sup>(8)</sup> ook kunnen worden toegepast op zware bedrijfsvoertuigen. Een van de aanbevelingen was om de industrie de tijd te geven om de technologie die nodig is om aan de strengere vereisten te voldoen volledig te ontwikkelen, zonder dat dit leidt tot aanzienlijke prijsstijgingen van de producten en dus tot een vertraging van de vernieuwing van het voertuigenpark.

<sup>(7)</sup> EESC-2017-02887 (zie bladzijde 181 van dit Publicatieblad), EESC-2017-02888 (zie bladzijde 188 van dit Publicatieblad), EESC-2017-03231 (zie bladzijde 195 van dit Publicatieblad).

<sup>(8)</sup> PB C 10 van 15.1.2008, blz. 15.

4.7.5. In dit kader kan de regelgeving in de Verenigde Staten inzake nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, trekkers, trailers en motoren worden beschouwd als een positief voorbeeld van een anticipatieve uitvoering. Er zal daar een tweede fase van de regelgeving ten uitvoer worden gelegd voor de modeljaren 2018 tot 2027, gebaseerd op de initiële normen van de 1e fase voor de modeljaren 2014 tot 2018.

4.8. Het EESC onderstreept de rol die publieke investeringen en regelgeving spelen bij het terugdringen van de emissies van wegvervoer, met inbegrip van die van zwaar goederenvervoer.

4.8.1. Een mogelijke optie voor de toekomst is het „e-snelweg”-systeem, waarbij hybride vrachtwagens in belangrijke hoofdgoederencorridors op een vergelijkbare manier van stroom worden voorzien via een bovenleidingsysteem, net als de huidige trams, treinen en trolleybussen. Wanneer de vrachtwagens worden gekoppeld aan het leidingsysteem, kunnen ze volledig op elektriciteit werken. Wanneer zij zich niet meer op een route met bovenleiding bevinden, kunnen ze hun diesel- of elektrische motor gebruiken via de accucapaciteit aan boord.

4.8.2. Door middel van het zogeheten „truck platooning” kunnen de CO<sub>2</sub>-emissies met ongeveer 10 % worden verminderd. Hierbij volgen vrachtwagens elkaar op een vaste afstand, met behulp van hypermoderne connectiviteitstechnologie en rijhulpsystemen. Het voertuig dat vooraan het konvooi rijdt, fungeert als leider. Als dit voertuig remt, remmen alle andere vrachtwagens in het peloton ook. De reactietijd is praktisch één op één voor alle vrachtwagens. *Platooning* leidt tot een lager brandstofverbruik en toegenomen veiligheid, maar er zijn mogelijk wijzigingen in de regelgeving nodig.

4.8.3. Ten slotte werden er met Richtlijn (EU) 2015/719 nieuwe wijzigingen ingevoerd in de voorschriften voor zware bedrijfsvoertuigen, die het mogelijk maken om aerodynamischer voertuigontwerpen met een verbeterde energie-efficiëntie en verbeterd emissiegedrag te introduceren op de Europese wegen. De wijzigingen betreffen onder meer uitzonderingen op de maximale totale lengte van zware bedrijfsvoertuigen, waardoor bestaande vrachtwagens kunnen worden uitgerust met aerodynamische vleugels en nieuwe vrachtwagens kunnen beschikken over deze aanvullende aerodynamische elementen en ook over rondere, langere cabineontwerpen. Trailerfabrikanten hebben echter melding gemaakt van problemen met de toepassing van deze nieuwe voorschriften door de registratieautoriteiten.

4.9. Het EESC benadrukt dat alle regelgevende handelingen moeten samengaan met meer beleidsmaatregelen om de vraag naar wegvervoer — met inbegrip van zwaar goederenvervoer — terug te dringen door over te schakelen op andere vervoerswijzen (spoor, binnenwateren enz.) die minder broeikasgassen uitstoten.

Brussel, 18 oktober 2017.

Voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Georges DASSIS