

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 — Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen

(COM(2017) 283 final)

(2018/C 081/27)

Rapporteur: **Ulrich SAMM**

Corapporteur: **Brian CURTIS**

| | |
|--|--|
| Raadpleging | Europese Commissie, 5.7.2017 |
| Rechtsgrondslag | Artikel 304 VWEU |
| Bevoegde afdeling | Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij |
| Goedkeuring door de afdeling | 2.10.2017 |
| Goedkeuring door de voltallige vergadering | 18.10.2017 |
| Zitting nr. | 529 |
| Stemuitslag | 111/0/0 |
| (voor/tegen/onthoudingen) | |

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. De mobiliteitsagenda zoals gepresenteerd in de Commissiemededeling „Europa in beweging” (COM(2017) 283 final) (hierna: de mededeling) weerspiegelt de ambitie van Europa om snel vooruitgang te boeken richting de totstandbrenging tegen 2025 van een schoon, concurrerend en geconnecteerd mobiliteitssysteem waarin alle vervoerswijzen zijn geïntegreerd en dat de hele EU bestrijkt. Centraal in de mededeling staat het Europese wegvervoer, dat stoelt op een industrie die wereldleider is op het gebied van productie en dienstverlening. Het productiegedeelte van deze sector biedt werk aan 11 % van alle arbeidskrachten in de maakindustrie in de EU en is goed voor 7 % van het bbp van de EU.

1.2. In de mededeling wordt gewezen op het verband tussen de overkoepelende prioriteiten van de energie-unie, de digitale eengemaakte markt en het investeringsplan voor Europa. Met name wordt erin gepoogd om een aantal nog bestaande problemen inzake de interne vervoersmarkt op te lossen, waarbij mensen- en arbeidsrechten en milieuaspecten steeds op evenwichtige wijze in het oog worden gehouden.

1.3. Een goed werkende **interne Europese vervoersruimte** hangt af van een adequaat regelgevingskader. Het EESC vindt dat de voorgestelde wijzigingen van de wetgeving waar het gaat om de toegang tot het beroep, markttoegang — inclusief cabotage — en arbeidsomstandigheden, zoals rij- en rusttijden en specifieke regels inzake detachering van werknemers in het wegvervoer, veelal geen doeltreffende oplossing bieden voor de problemen die ermee aangesneden worden. De specifieke voorstellen inzake deze kwesties komen uitvoeriger aan de orde in afzonderlijke EESC-adviezen. Een passend regelgevingskader is van vitaal belang om de interne markt vlot te laten functioneren. Volgens het EESC is het hoog tijd dat er ter zake adequate en goed werkende oplossingen worden gevonden. Het gaat er in dit verband van uit dat in het komende voorstel over gecombineerd vervoer ook markttoegangskwesties aan de orde komen.

1.4. De **digitalisering** en automatisering zullen hoogstwaarschijnlijk een revolutionaire verandering teweegbrengen in de technologie voor het vervoer over land. Deze technologieën bieden tal van nieuwe mogelijkheden voor consumenten en bedrijven die betere kwaliteit, comfort, flexibiliteit, betaalbaarheid en veiligheid willen met betrekking tot de diensten die zij gebruiken en alle mogelijke apparatuur. Het EESC stelt vast dat deze nieuwe technologie de vervoersmarkt efficiënter kan maken en analytische data kan verschaffen die ertoe kunnen bijdragen om de bestaande wetgeving te controleren en te handhaven en om mensen- en sociale rechten te beschermen.

1.5. Automatisch rijden heeft thans het potentieel om een kentering teweeg te brengen en nieuwe diensten en ondernemingskansen te bieden. Hierdoor moet het mogelijk worden om de actieve veiligheid van voertuigen duidelijk te verbeteren en het aantal verkeersdoden aanzienlijk te verminderen. Het EESC moedigt de Commissie aan om door te gaan met het **Vision Zero-plan voor 2050**, aangezien de doelstellingen ervan zeer belangrijk zijn voor onze samenleving en alle burgers.

1.6. Het EESC is warm voorstander van het Commissievoorstel om de gebrekkige interoperabiliteit tussen de diverse bestaande elektronische **tolheffingssystemen** in de lidstaten aan te pakken en om tot een gemeenschappelijk kader voor interoperabiliteit te komen. Volgens het EESC zal een flexibel, eerlijk, transparant en niet-discriminerend systeem van rekeningrijden overeenkomstig de beginselen „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt” positief uitpakken, mits de inkomsten geoormerkt worden. Worden de inkomsten volledig geoormerkt, dan zouden er in Europa meer dan 500 000 extra banen kunnen worden geschapen.

1.7. Het EESC stelt vast dat er een verschil bestaat tussen de verwachte **uitstootvermindering** (13 %) in het wegvervoer op grond van dit pakket, en de noodzakelijke 18-19 % die de vervoerssector nodig heeft om de klimaat- en energiedoelstellingen voor 2030 te helpen verwezenlijken. Deze kloof kan alleen worden overbrugd als de lidstaten er daadwerkelijk voor ijveren om de invoering van „schone” initiatieven in het wegvervoer te stimuleren.

1.8. Het EESC benadrukt dat de productie van schone elektriciteit absoluut noodzakelijk is om **elektrische voertuigen** met succes te introduceren op de massamarkt. Dat neemt niet weg dat elektrische voertuigen, welke specifieke bron van elektriciteit er ook wordt gebruikt, kunnen helpen om de luchtvervuiling lokaal te verminderen, terwijl de algemene EU-doelstellingen inzake de uitstoot van broeikasgassen alleen kunnen worden bereikt via een beleid voor de opwekking van schone elektriciteit.

1.9. Het vertrouwen van de consument in de auto-industrie en het regelgevingssysteem heeft onlangs een flinke deuk opgelopen. Het is van cruciaal belang het vertrouwen terug te winnen door middel van realistische **emissionormen** en adequate testprocedures, maar na tegenwerking van sommige lidstaten is het voorstel van de Commissie tot oprichting van een EU-brede, onafhankelijke autoriteit die toezicht houdt op het testen van voertuigemissies, eerder in 2017 afgeblazen. Het EESC betreurt dit.

1.10. In Europa moeten er voor voertuigen die op schone energie rijden duidelijke en ambitieuze doelstellingen worden geformuleerd om de maakindustrie prikkels te geven op het gebied van **onderzoek**, marktintroductie en productie. De technische beperkingen die een snelle invoering van alternatieve aandrijfsystemen nog steeds in de weg staan, kunnen alleen worden opgelost door een robuust onderzoeksprogramma (in het volgende Kaderprogramma) dat de hele waaier tussen fundamenteel onderzoek, innovatie en marktintroductie bestrijkt.

1.11. Het belang van steun voor de *modal shift* zou volgens het EESC meer moeten worden erkend, door meer prikkels te verschaffen voor de bevordering van het openbaar vervoer en de verschuiving van goederenvervoer van weg naar spoor. De algemene strategie kan helpen om het wegvervoer koolstofarmer te maken, maar draagt niet noodzakelijkerwijs bij tot het aanpakken van de congestie en verontreiniging, met name omdat de vraag naar wegvervoer naar verwachting zal toenemen.

2. Inleiding

2.1. De mededeling luidt de eerste substantiële fase van het mobiliteitspakket in. Later in het jaar volgen verdere voorstellen. In de mededeling worden de specifieke voorstellen, die in afzonderlijke EESC-adviezen aan de orde komen, in een politieke context geplaatst, wordt ingegaan op ondersteunende maatregelen zoals rekeningrijden (met inbegrip van de vereiste infrastructuur), alternatieve brandstoffen en connectiviteit, verbetering van de consumentenvoorlichting, versterking van de interne markt en verbetering van de arbeidsomstandigheden in het goederenvervoer over de weg, en worden maatregelen voorgesteld om de basis te leggen voor coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde voertuigen. Het Commissievoorstel heeft in de praktijk vooral betrekking op de wegvervoerssector.

2.2. Voorts wordt in de mededeling gewezen op de link met de overkoepelende prioriteiten van de energie-unie (energie-efficiëntie en het koolstofvrij maken van de vervoerssector, met inbegrip van de uitrol van koolstofarme brandstoffen en elektromobiliteit), de digitale eengemaakte markt, de agenda voor werkgelegenheid, groei en investeringen en het investeringsplan voor Europa om de invoering ervan te ondersteunen, en de doelstellingen om de rechtvaardigheid te bevorderen en de sociale dimensie te versterken, zoals aangegeven in de Europese pijler van sociale rechten. Ook wordt erin gepoogd om een aantal nog bestaande problemen inzake de interne vervoersmarkt op te lossen, waarbij steeds wordt gestreefd naar een evenwicht tussen mensen- en arbeidsrechten en milieuaspecten, al blijven er spanningen bestaan.

2.3. De mobiliteitsagenda weerspiegelt de ambitie van Europa om snel werk te maken van een schoon, concurrerend en geconnecteerd mobiliteitssysteem waarin alle vervoerswijzen tegen 2025 zijn geïntegreerd. Dat systeem moet de hele Unie bestrijken en Europa ook verbinden met zijn buurlanden en de rest van de wereld. Om deze zeer ambitieuze doelstelling te halen, moet er niet alleen worden gewerkt aan het wereldleiderschap van de sector op het gebied van productie en dienstverlening, maar moeten de lidstaten ook daadwerkelijk blijk geven van de nodige politieke wil.

2.4. Er zij op gewezen dat de wegvervoerssector de EU-landen ruim 500 miljard euro aan belastinginkomsten oplevert. Het productiegedeelte van deze sector biedt werk aan 11 % van alle arbeidskrachten in de maakindustrie in de EU, is goed voor 7 % van het bbp van de EU en genereert een handelsoverschot van 90 miljard euro. Juist omdat de sector zo sterk en belangrijk is, wordt er op vele terreinen van EU-brede regelgeving maar langzaam vooruitgang en verbetering geboekt: verscheidene EU-lidstaten beschouwen de sector namelijk als zijnde van nationaal strategisch belang. Het goedkeuren en doorvoeren van veranderingen waarvan wordt gemeend dat ze nationale systemen en prioriteiten aantasten, zoals het openen van de markt en de invoering van rekeningrijden, duurt vaak heel lang.

2.5. Europa begint niet van nul af aan. De maatregelen die zijn genomen om de doelstellingen op het gebied van de interne markt en duurzaamheid te verwezenlijken, hebben heel wat resultaat opgeleverd. Het EESC heeft zijn standpunten hierover al in diverse adviezen naar voren gebracht, bijvoorbeeld in de adviezen inzake de interne Europese vervoersruimte⁽¹⁾ als ruggengraat van de vrije interne markt, multimodaal reizen⁽²⁾ en de interne markt voor internationaal goederenvervoer⁽³⁾. De duurzame ontwikkeling van het EU-vervoersbeleid⁽⁴⁾ speelt een grote rol, in het bijzonder het koolstofvrij maken van het vervoer⁽⁵⁾ en het effect van de conclusies van de COP21 op het Europese vervoersbeleid⁽⁶⁾. De gevolgen van de digitalisering en robotisering van het vervoer voor de EU-besluitvorming⁽⁷⁾ en de vooruitzichten voor coöperatieve slimme vervoerssystemen⁽⁸⁾ zullen steeds belangrijkere elementen in het EU-vervoersbeleid zijn. Ook hieraan besteedt het EESC aandacht.

2.6. Er is hoe dan ook nog veel werk aan de winkel. De mobiliteitsagenda moet de weg vrijmaken voor een Europees vervoersstelsel dat is opgewassen tegen de belangrijkste uitdagingen in verband met de digitalisering en de milieueffecten.

3. Digitalisering

3.1. Digitalisering en automatisering op basis van snel en betrouwbaar internet bieden tal van nieuwe mogelijkheden voor consumenten en bedrijven die verbeterde kwaliteit, comfort, flexibiliteit, betaalbaarheid en veiligheid willen met betrekking tot de diensten die zij gebruiken en alle mogelijke apparatuur. Ook bieden ze doeltreffende nieuwe technieken om bestaande wetgeving te analyseren, te controleren en te handhaven en om mensen- en sociale rechten te beschermen. Met name de technologie voor vervoer over land zal waarschijnlijk een revolutionaire verandering ondergaan door de digitalisering. In het algemeen moet beoogd worden systemen te harmoniseren of technische oplossingen te vinden om ervoor te zorgen dat ze over de grenzen heen kunnen werken, aangezien dit essentieel is voor de goede werking van de interne markt. Een voorbeeld hiervan is de aanstaande invoering van slimme tachografen. Er is echter een tijdschema van 15 jaar voor de voorgestelde aanpassing van bestaande voertuigen. Deze periode zou aanzienlijk verkort moeten worden.

3.2. De strategie van de EU voor **coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde voertuigen** (C-ITS) en de uitvoering ervan vormen de eerste stappen op weg naar automatisch rijden (zie ook TEN/621). De **connectiviteit** tussen voertuigen en tussen voertuigen en vaste infrastructuur is een essentieel aspect om ten volle gebruik te kunnen maken van digitale technologie. Het EESC verwelkomt dan ook de strategische doelstellingen voor 2025 zoals uiteengezet in een recente mededeling over de „Europese gigabitmaatschappij”⁽⁹⁾. Hierin wordt een tijdschema gepresenteerd voor de ontwikkeling van een Europese breedbandinfrastructuur met hoge capaciteit, die zou moeten zorgen voor ononderbroken 5G-dekking met internetverbindingen met zeer hoge capaciteit voor alle belangrijke vervoersroutes over land.

3.3. Digitalisering is ook essentieel voor de ontwikkeling van nieuwe marktmodellen, inclusief verschillende soorten platforms en concepten van de **deeleconomie** die de hulpbronnefficiëntie kunnen verbeteren, maar die ook een aantal vragen doen rijzen op juridisch, sociaal en consumentengebied, zoals de rol en status van internetplatforms en veranderingen op de arbeidsmarkt.

3.4. Het potentieel voor **automatisch rijden**, waaronder met auto's zonder bestuurders, wordt voornamelijk gezien als een kans voor nieuwe bedrijfsmodellen. Aansprakelijkheidskwesties zijn echter ook belangrijk en moeten in de EU op geharmoniseerde wijze worden opgehelderd. Een ander gevolg van automatisch of halfautomatisch rijden is dat het de actieve veiligheid van grondvoertuigen aanzienlijk kan verbeteren. Het aantal wegverkeersdoden is sinds de jaren 1970 met

⁽¹⁾ PB C 291 van 4.9.2015, blz. 14.

⁽²⁾ PB C 12 van 15.1.2015, blz. 81.

⁽³⁾ PB C 13 van 15.1.2016, blz. 176.

⁽⁴⁾ PB C 248 van 25.8.2011, blz. 31.

⁽⁵⁾ PB C 173 van 31.5.2017, blz. 55.

⁽⁶⁾ PB C 303 van 19.8.2016, blz. 10.

⁽⁷⁾ PB C 345 van 13.10.2017, blz. 52.

⁽⁸⁾ PB C 288 van 31.8.2017, blz. 85.

⁽⁹⁾ PB C 125 van 21.4.2017, blz. 51.

een factor vier afgenomen, hetgeen vooral te danken is aan de invoering van passieve veiligheidskenmerken in auto's. Toch kwamen er in 2016 op wegen in de EU helaas nog 25 500 mensen om het leven. Door geavanceerde actieve veiligheidskenmerken te ontwikkelen en in te voeren (halfautomatisch rijden, geconnecteerde voertuigen), moet het mogelijk zijn om het aantal verkeersdoden aanzienlijk te verminderen of zelfs tot nul terug te brengen, zoals beschreven in het Vision Zero-veiligheidsplan, dat in 1997 in Zweden werd opgestart en later door de EU werd opgepakt, maar nooit de verhoopde resultaten heeft bereikt. Automatisch rijden heeft thans het potentieel een kentering teweeg te brengen. Het EESC moedigt de Commissie aan om door te gaan met het **Vision Zero-plan voor 2050**, aangezien het doel ervan zeer belangrijk is voor onze samenleving en alle burgers.

4. De interne Europese vervoersruimte

4.1. Het EESC is ingenomen met het initiatief van de Commissie om het regelgevingskader voor de markt voor het wegvervoer te verduidelijken en voor een betere handhaving te zorgen, de arbeidsomstandigheden te verbeteren en sociale dumping te bestrijden, teneinde te waarborgen dat de interne markt in de sector goed functioneert. De voorgestelde wijzigingen hebben betrekking op de toegang tot het beroep, markttoegang — inclusief cabotage — en arbeidsomstandigheden, zoals rij- en rusttijden en specifieke regels inzake detachering van werknemers in het wegvervoer.

Het EESC vindt echter dat de voorgestelde wijzigingen in de wetgeving, hoewel ze blijk geven van het streven om de regels gemakkelijk toepasbaar te maken en eerlijke concurrentie te garanderen, veelal geen doeltreffende oplossing bieden voor de problemen die ermee aangesneden worden, waaronder problemen die tijdens de implementatie van het huidige kader naar boven zijn gekomen. Het EESC stelt vast dat het initiatief tot uiteenlopende reacties van lidstaten, sociale partners en ondernemers heeft geleid. Het blijft van mening dat duidelijke en gemakkelijk toepasbare wetgeving die zorgt voor rechtszekerheid met betrekking tot markttoegang en adequate bescherming van sociale rechten, de enige manier is om een duurzame stap vooruit te zetten. Verder benadrukt het EESC dat er gebruik moet worden gemaakt van moderne IT-middelen (bijv. tachografen) en efficiënte infrastructuurvoorzieningen (veilige parkeerplaatsen) om voor implementatie en handhaving te helpen zorgen. Verrassend in de mededeling is dat gecombineerd vervoer alleen wordt genoemd als een middel om tot meer duurzaamheid te komen en dat het vraagstuk van de markttoegang in dit verband buiten beschouwing blijft. (De EESC-standpunten over deze voorstellen worden nader toegelicht in de afzonderlijke adviezen hierover).

4.2. Het EESC verwelkomt het voornemen tot wijziging van de richtlijn betreffende het gebruik van **gehuurde voertuigen zonder bestuurder** voor het vervoer van goederen over de weg, maar wil enkele kanttekeningen plaatsen met betrekking tot de mogelijke gevolgen daarvan. Deze kunnen in twee categorieën worden ingedeeld: de eerste betreft de mogelijke toename van het aantal brievenbusmaatschappijen, en de tweede heeft betrekking op de mogelijkheid dat een exploitant ongemerkt illegale cabotageactiviteiten verricht.

4.3. Volgens het EESC zal een flexibel, eerlijk, transparant, niet-discriminerend en niet-bureaucratisch systeem van **rekeningrijden** overeenkomstig de beginselen „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt” positief uitpakken als de inkomsten uit het gebruik van de wegeninfrastructuur geormerkt worden en de interne vervoersmarkt wordt vrijgehouden van discriminerende praktijken. Worden de inkomsten volledig geormerkt, dan zouden er in Europa meer dan 500 000 extra banen kunnen worden geschapen. Het EESC is warm voorstander van het voorstel van de Commissie om de gebrekkige interoperabiliteit tussen de diverse bestaande elektronische tolheffingssystemen in de lidstaten aan te pakken en om in de gehele EU een uniform, op geavanceerde technologie gebaseerd, elektronisch tolheffingssysteem in te voeren. (Deze standpunten worden nader toegelicht in de afzonderlijke EESC-adviezen over deze specifieke kwesties).

5. Naar een duurzaam vervoerssysteem

5.1. In de EU draagt vervoer voor ongeveer 20 % bij aan de totale **uitstoot van broeikasgassen**. Terwijl de vervoersactiviteit toeneemt, moeten de broeikasgasemissies omlaag om de energie- en klimaatdoelstellingen van de EU voor 2030 te halen. Het pakket „Schone energie voor alle Europeanen” van november 2016 omvatte daarom maatregelen om de uitrol van koolstofarme brandstoffen te versnellen en elektromobiliteit te ondersteunen, wat door het EESC werd toegejuicht ⁽¹⁰⁾.

5.2. Aangenomen wordt dat de dalende tendens in de totale vervoersemissies zal doorzetten als de huidige trends en goedgekeurde beleidslijnen aanhouden, resulterend in 13 % lagere emissies tegen 2030 vergeleken met 2005 (en 15 % tegen 2050). Dit is echter niet in overeenstemming met de kosteneffectieve emissiereductie van 18-19 % die de vervoerssector nodig heeft om bij te dragen aan het bereiken van de klimaat- en energiedoelstellingen voor 2030. Volgens het EESC is het vaststellen van limieten voor de emissies van nieuwe voertuigen een effectief middel om de uitstoot terug te dringen, maar

⁽¹⁰⁾ PB C 246 van 28.7.2017, blz. 64.

niet genoeg om de gestelde doelen te verwezenlijken. Aanvullend zijn er dan ook maatregelen nodig om de energie-efficiëntie verder te verbeteren en alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen te promoten, waaronder vloeibaar aardgas (lng) en elektriciteit via boordsystemen of geëlektrificeerde wegen, alsook **tolheffing**.

5.3. Er wordt veel verwacht van **elektrische voertuigen**, zoals blijkt uit aankondigingen van de lidstaten dat ze het voorbeeld zullen volgen van Noorwegen (2025), Frankrijk en de VK (2040) wat betreft het verbieden van alle nieuwe auto's met interne verbrandingsmotor die op benzine en diesel rijden. De markt van elektrische voertuigen groeit snel wereldwijd. In 2016 waren er in de wereld twee miljoen elektrische auto's op de weg, hoewel ze nog steeds slechts 0,2 % uitmaken van alle personenauto's (IEA 2017). De sterkste absolute groei vindt plaats in China en wordt vooral gestimuleerd door luchtverontreinigingsproblemen en reductiedoelstellingen. In Europa moeten er voor voertuigen die op schone energie rijden duidelijke en ambitieuze doelstellingen worden geformuleerd om de maakindustrie prikkels te geven op het gebied van onderzoek en productie.

5.4. Een snellere invoering van elektrische voertuigen wordt gehinderd door **technische beperkingen** met betrekking tot de prestaties van batterijen. Hoewel de kosten van de batterijen sneller dalen dan verwacht, bestaan er nog steeds problemen in verband met (soms tegenstrijdige) parameters, zoals gewicht, oplaadcapaciteit (bereikslimiet), oplaadsnelheid en levensduur/slijtage. Hierdoor worden de prestaties van elektrische voertuigen beperkt. Niettemin wordt steeds meer erkend dat elektrische voertuigen het belangrijkste groeisegment in de sector personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen zullen worden.

5.5. De technische beperkingen kunnen alleen worden opgelost door een robuust **onderzoeksprogramma** dat de hele waaier tussen fundamenteel onderzoek en innovatie bestrijkt. Europese onderzoeksprogramma's, met name Horizon 2020, zijn doelgericht en er wordt onderzoek gedaan op diverse alternatieve gebieden, bijv. m.b.t. nieuwe soorten batterijen of brandstofcellen en waterstof. De verwachte resultaten zijn veelbelovend, maar een groot deel van dit onderzoek bevindt zich nog in een vroeg stadium. Er zijn echter al wat eerste resultaten bekend, zoals blijkt uit de Gemeenschappelijke Onderneming brandstofcellen en waterstof (www.fch.europa.eu).

5.6. Wat de toekomst van aandrijfsystemen voor voertuigen betreft, zijn er nog steeds een aantal onzekere factoren. Om hier iets aan te doen moet de EU in het volgende Kaderprogramma **prioritaire aandacht** blijven schenken **aan onderzoek** op het vlak van vervoer. Hierbij zouden de Europese strategieën voor onderzoek en innovatie op vervoersgebied, zoals uiteengezet door de Europese Commissie, en Europese technologieplatforms zoals de Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe, goed als uitgangspunt kunnen dienen. Voorts is samenwerking die de gehele keten van niveaus van technologische paraatheid bestrijkt, van fundamenteel onderzoek tot toepassing, de meest doeltreffende manier om tot marktintroductie te komen.

5.7. Het EESC wijst er nogmaals op ⁽¹⁾ dat er een gebrek is aan **harmonisatie** tussen de nationale onderzoeksfinanciering en die op het niveau van de EU. Het Power-to-X concept — oftewel de elektrochemische omzetting van stoom en kooldioxide met gebruik van duurzaam opgewekte elektriciteit voor de productie van synthetische brandstoffen — wordt bijvoorbeeld sterk gesteund door een Duits financieringsprogramma ⁽²⁾ zonder aanvullende benadering aan EU-zijde.

5.8. Er is momenteel in Europa een sterk groeiende vraag naar batterijen, gebaseerd op bestaande technologie. Het grootste deel van de wereldwijde celproductiecapaciteit blijft in Azië en de Verenigde Staten. Het EESC deelt de bezorgdheid van de Commissie dat de autobranche in grote mate afhankelijk zal worden van de invoer van batterijcellen, waardoor hun bevoorrading aan verschillende risico's wordt blootgesteld. Een lokale **Europese batterijenindustrie** die aan de vraag kan voldoen, is in het belang van Europese autofabrikanten.

5.9. De steun voor elektromobiliteit blijft niet beperkt tot de ontwikkeling van batterijen. Met name voor zware vrachtoertuigen zijn er alternatieve oplossingen zoals de mogelijkheid van **geëlektrificeerde wegen** met elektrische aandrijving via bovenleidingen of rails in het wegooppervlak (de geëlektrificeerde snelweg etc.). Het is belangrijk om voor alternatieve aandrijfsystemen gemeenschappelijke normen te ontwikkelen zodat grensoverschrijdend verkeer mogelijk wordt en er op zijn minst een EU-brede, maar liever nog wereldwijde markt kan worden gecreëerd. Het TEN-V-netwerk en met name de kernnetwerkcorridors kunnen hierbij van pas komen.

⁽¹⁾ PB C 34 van 2.2.2017, blz. 66.

⁽²⁾ <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>.

5.10. De **interne verbrandingsmotor**, die de kern vormt van onze mobiliteit op de weg, stuit op steeds meer weerstand. Het vertrouwen in bedrijven en het regelgevend systeem met betrekking tot voertuigemissies is sterk afgenomen, vooral nu het bestaan van verboden manipulatievoorzieningen aan het licht is gekomen. Deze verstoren of deactiveren de controles van emissies in reële rijomstandigheden. Zelfs zonder illegale trucs is het echter een bekend gegeven dat voertuigen die de formele emissietests doorstaan, gewoonlijk voor veel meer verontreiniging zorgen in reële rijomstandigheden. Het feit dat deze discrepantie in de afgelopen decennia groter is geworden, is de belangrijkste reden voor de problemen van vandaag. Het is dringend nodig om het vertrouwen van de consument in de autobranche te herstellen en om het vertrouwen in het regelgevend systeem terug te winnen, door middel van realistische emissienormen en adequate testprocedures. Na tegenwerking van sommige lidstaten is het voorstel van de Commissie tot oprichting van een EU-brede, onafhankelijke autoriteit die toezicht houdt op het testen van voertuigemissies, eerder in 2017 afgeblazen. Het EESC betreurt dit.

5.11. De discussie over verbrandingsmotoren versus elektrische tractie moet echter verder gaan dan emissienormen. We moeten in het bijzonder onderscheid maken tussen de effecten op de opwarming van de **aarde** en de effecten op de **lokale** luchtverontreiniging. Om de lokale luchtverontreiniging te beperken, verdienen elektrische voertuigen met nul lokale emissies de voorkeur. Over het geheel genomen zijn elektrische voertuigen echter meestal niet emissieloos. Het emissieniveau is afhankelijk van de methode voor elektriciteitsproductie om de batterijen op te laden en de productieprocessen voor de batterijen. Aangezien er tussen de lidstaten grote verschillen bestaan wat betreft het aandeel van koolstofvrije elektriciteitsopwekking, is het logisch dat het succes van de elektrische voertuigen met betrekking tot hun bijdrage aan de klimaatdoelstellingen van de EU afhankelijk is van het land waarin het elektrische voertuig wordt gebruikt. Bij de EU-steun voor **elektromobiliteit** moet in aanmerking worden genomen dat deze kwestie nauw verband houdt met het thema elektriciteitsopwekking zoals besproken in het kader van de **Europese energie-unie**.

5.12. Momenteel zijn verbrandingsmotoren op de weg beter voor langeafstandsritten en zware werkzaamheden. Wat betreft de vraag hoe snel elektrische tractie verbrandingsmotoren kan bijbenen, moeten we voorbereid zijn op een **lange overgangperiode** waarin beide aandrijfsystemen naast elkaar bestaan. Hybride auto's, die kunnen wisselen tussen verbrandingsmotoren voor lange afstanden en elektrische tractie binnen de stad, kunnen bijvoorbeeld een oplossing zijn waarop de Europese auto-industrie goed is voorbereid. Voor bepaalde vormen van gebruik (zoals vrachtvervoer over lange afstanden) zijn elektrische voertuigen op batterijen niet geschikt. Er is een breed scala aan alternatieve technologieën die gebruikt kunnen worden, zoals waterstofbrandstofcellen en geëlektrificeerde snelwegen. Ter wille van zijn industriële leiderschap in de sector milieuvriendelijk vervoer moet Europa in de ontwikkeling van die technologieën investeren.

5.13. Met het oog op de ondersteuning van de initiatieven uit dit pakket is het EESC voorstander van de ontwikkeling van beroepsopleidingsprogramma's voor logistiek in alle lidstaten, zodat de nodige nieuwe vaardigheden worden verworven.

5.14. Er zij op gewezen dat grote steden in de EU onafhankelijk van elkaar uiteenlopende initiatieven hebben ontplooid om congestie en vervuiling een halt toe te roepen. Het EESC moedigt de Commissie aan om de bestaande activiteiten met gemeenten op het gebied van beste praktijken en informatieverbreiding uit te breiden.

Brussel, 18 oktober 2017.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Georges DASSIS