

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 — Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt

(COM(2017) 675 final)

(2018/C 262/13)

Rapporteur: **Ulrich SAMM**

| | |
|--|---|
| Raadpleging | Europese Commissie, 18.1.2018 |
| Rechtsgrondslag | Artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie |
| Bevoegd | Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij |
| Goedkeuring door de afdeling | 5.4.2018 |
| Goedkeuring door de voltallige vergadering | 19.4.2018 |
| Zitting nr. | 534 |
| Stemuitslag | 201/0/3 |
| (voor/tegen/onthoudingen) | |

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. De nadruk van deze mededeling over wegvervoer ligt op een sector die **wereldwijd de toon aangeeft** op het gebied van fabricage en dienstverlening. Deze sterke positie moet behouden blijven en gebruikt worden om de overgang van de EU-economie naar schone energie te versnellen, te transformeren en te consolideren, met als belangrijke doelstelling om ook op het gebied van **nieuwe technologieën koploper** op de wereldmarkt te worden.

1.2. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is ingenomen met de algemene **technologieneutrale** benadering, die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt. De initiatieven stroken echter niet geheel met deze aanpak. Het is verre van zeker dat onze toekomstige mobiliteit volledig elektrisch zal zijn en andere aandrijftechnieken, zoals waterstof of volledig fossielvrije brandstoffen zoals HVO100 bieden ook grote mogelijkheden voor schone mobiliteit. Helaas worden deze opties nog onvoldoende erkend.

1.3. Het EESC juicht de initiatieven toe die het **vertrouwen van de consument** in de autobranche en in het regelgevend systeem moeten herstellen door middel van realistische emissienormen en adequate testprocedures. Zorgvuldigheid en verantwoordelijkheid van de branche zelf zijn in dit verband onontbeerlijk.

1.4. Het EESC stelt vast dat er momenteel ongeveer veertien miljoen nieuwe auto's per jaar in het verkeer komen, ter vervanging van slechts ongeveer 5% van het totale wagenpark van 253 miljoen auto's in de EU. Met dit **vervangingsstempo** zal de uitstoot afnemen, maar in onvoldoende mate; het EESC verwelkomt elk initiatief dat het tempo van de vernieuwing van het wagenpark in Europa kan versnellen, zodat de uitstoot sneller afneemt. De Commissie dient echter te voorkomen dat voertuigen op sommige Europese markten uit de handel worden gehaald ten koste van andere markten, waar die voertuigen gebruikt zullen blijven worden (zie par. 4.7).

1.5. We moeten beseffen dat de opbouw van een aanzienlijk deel emissiearme voertuigen een **overgangperiode** vergt waarvan de duur afhangt van de ontwikkelingen in de automobiellindustrie, de mate waarin consumenten de nieuwe technologie omarmen, de betrokken kosten en andere factoren, zoals de oplaadinfrastructuur. Het EESC merkt op dat de overgangperiode geen reden is om dieselauto's toe te staan de emissienormen te overschrijden en dat er snel een oplossing moet worden gevonden voor de kwestie van eventuele aanpassing van dieselauto's en de bijbehorende verantwoordelijkheden voor het dekken van de kosten.

1.6. Het EESC verzoekt de Commissie om een beter en duidelijk onderscheid te maken tussen **klimaatbescherming** en verbetering van de **lokale luchtkwaliteit**. Dit is belangrijk om mensen te winnen voor publieke en private investeringen. Bepaalde soorten brandstoffen kunnen de luchtkwaliteit in steden helpen verbeteren, maar zijn niet gunstig voor het klimaat, bijvoorbeeld wanneer de elektriciteit of de waterstof voor EV's afkomstig is van kolencentrales. Anderzijds kunnen emissiearme voertuigen die op aardgas rijden (dit betekent voornamelijk methaan uit diverse bronnen: ondergronds, organisch materiaal of synthetische chemische processen, of een combinatie hiervan), klimaatvriendelijk zijn, maar toch bijdragen aan de plaatselijke luchtverontreiniging

1.7. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan meer werk te maken van de toegang voor consumenten tot betaalbare, nieuwe en schonere vormen van mobiliteit en te garanderen dat de voordelen van die nieuwe mobiliteitsdiensten beschikbaar zijn voor allen en gelijkmatig over de Unie verspreid zijn. Sommige van de voorgestelde **financieringsinstrumenten** kunnen daarbij helpen, maar het Comité is van mening dat ze niet volstaan.

1.8. Het EESC is ingenomen met de belangrijke rol die de Commissie speelt in de vorming van een pan-Europese alliantie van sectoren voor de totstandbrenging van een volledige waardeketen voor de ontwikkeling en productie van geavanceerde **batterijen** in de EU. Een groter aandeel van de productie in de hele productieketen binnen de EU is van vitaal belang voor onze banen, en de garantie dat de geproduceerde batterijen „schoon” zijn, kan het best worden bereikt volgens milieunormen en -voorschriften van de EU, bijvoorbeeld via de circulaire economie.

2. Inleiding

2.1. De EU streeft naar een **koolstofvrij energiesysteem** zoals beschreven in het **pakket „schone energie”**, dat beoogt de omschakeling van de EU-economie op schone energie te versnellen, te transformeren en te consolideren, in overeenstemming met de EU-verplichtingen in het kader van de COP21, en zonder het belangrijke streven naar nieuwe banen en economische groei uit het oog te verliezen.

2.2. Tot nu toe heeft de EU al heel wat werk verzet. **De uitstoot van broeikasgassen** is tussen 1990 en 2016 met 23 % afgenomen, terwijl de economie in dezelfde periode met 53 % is gegroeid. Dit succes is bereikt in vele sectoren, behalve in de sector **vervoer**, die voor ca. 24 % bijdraagt aan de uitstoot van broeikasgassen in Europa (cijfer 2015). Naarmate het economische herstel in Europa vordert, stijgt de uitstoot door het vervoer zelfs. De **Europese strategie voor emissiearme mobiliteit** ⁽¹⁾ zal dit probleem aanpakken.

2.3. Op het gebied van schone mobiliteit heeft de EU al aanzienlijke vooruitgang geboekt: in 2009 zijn de gemiddelde waarden voor de **CO₂-uitstoot** van nieuwe auto's en lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld op 130 g CO₂/km voor 2015 en 95 g CO₂/km voor 2020, wat cruciaal is voor de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen van de EU. Sinds de invoering van de **Euro-norm** in 1992 heeft de wetgever de grenswaarden voor stikstofoxiden voor personenauto's van Euro 1 tot Euro 6 verlaagd met 97 % en voor deeltjes met 98 %, wat een flinke verbetering betekent voor de plaatselijke luchtverontreiniging in steden.

2.4. Niettemin zijn deze maatregelen voor het wegvervoer onvoldoende in het licht van de COP21-verplichtingen en de dringende behoefte aan schone lucht in de steden. Hoewel de gemiddelde uitstoot per auto en per kilometer daalt, is de totale uitstoot van het wegvervoer niet verminderd omdat het totale verkeer is toegenomen en de vervangingsnelheid van het wagenpark in de EU beperkt is.

2.5. De Europese Commissie heeft daarom gereageerd met het initiatief **„Europa in beweging”**, dat een aantal wetgevingsinitiatieven omvat die in drie pakketten worden uitgevoerd. Het **eerste**, in 2017 verschenen **pakket** 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. Dit is door het EESC ⁽²⁾ ⁽³⁾ toegejuicht als cruciaal voor een goed functionerende **interne Europese vervoersruimte** met een adequaat regelgevingskader.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ PB C 246 van 28.7.2017, blz. 64.

⁽³⁾ PB C 81 van 2.3.2018, blz. 195.

2.6. De mededeling⁽⁴⁾ over het **tweede pakket** maatregelen van de strategie „Europa in beweging” richt zich meer op instrumenten om de emissies van het wegvervoer terug te dringen, zoals de richtlijn schone voertuigen⁽⁵⁾, nieuwe CO₂-normen voor voertuigen⁽⁶⁾, een actieplan voor de trans-Europese aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen⁽⁷⁾, de herziening van de richtlijn gecombineerd vervoer⁽⁸⁾, de verordening inzake autobusdiensten voor passagiers⁽⁹⁾ en een batterij-initiatief. De specifieke voorstellen komen uitvoerig aan de orde in afzonderlijke EESC-adviezen. Het **derde pakket**, dat meer op veiligheidsaspecten is gericht, zal in de eerste helft van 2018 verschijnen.

3. Samenvatting van de Commissiemededeling

3.1. Het tweede pakket omvat diverse wetgevingsinitiatieven om duidelijke, realistische en afdwingbare regels vast te stellen om gelijke concurrentievoorwaarden te helpen creëren voor alle spelers uit de sector die in Europa actief zijn. Door verbetering van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en het aanbod van interoperabele grensoverschrijdende diensten zullen consumenten worden aangemoedigd om over te schakelen op schone voertuigen en andere opties voor schone mobiliteit.

3.2. Voor de periode na 2020 wordt een nieuwe **CO₂-verordening** voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen voorgesteld. Op grond daarvan moeten fabrikanten van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen de CO₂-uitstoot van hun nieuwe wagenpark in de EU tegen 2025 met 15 % en tegen 2030 met 30 % verminderen. Deze relatieve reductiedoelen zullen worden vervangen door absolute CO₂-emissiewaarden zodra de gegevens van de nieuwe wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP) beschikbaar zijn (niet verwacht vóór 2020).

3.3. De invoering van de WLTP als degelijk en realistischer **testkader voor de typegoedkeuring** van auto's is van cruciaal belang om de ernstige crisis in het consumentenvertrouwen te boven te komen en het vertrouwen te herstellen. Er komen ook tests voor het vaststellen van emissies onder reële rijomstandigheden (RDE), die op de weg moeten worden uitgevoerd in plaats van op een testbank.

3.4. Er komt een actieplan om de investeringen in de **infrastructuur voor alternatieve brandstoffen** te stimuleren en om een netwerk van snelle en interoperabele oplaad- en tankstations in de hele Unie te ontwikkelen. Hierbij zijn diverse financieringsinstrumenten betrokken, zoals de faciliteit voor schoon vervoer, de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, het Europees Fonds voor strategische investeringen en het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling.

3.5. De **richtlijn gecombineerd vervoer** wordt herzien om het gecombineerde gebruik van verschillende vervoerswijzen voor goederenvervoer (bijv. vrachtwagens en treinen) te bevorderen.

3.6. De **richtlijn inzake autobusdiensten voor passagiers** zal de ontwikkeling van nationale busverbindingen en busverbindingen over lange afstanden in Europa stimuleren, alle burgers meer vervoerskeuzen bieden, alsook alternatieven voor het gebruik van personenauto's

3.7. De **richtlijn Schone voertuigen** zal methoden voor schone mobiliteit in overheidsaanbestedingen bevorderen als vraagstimulans voor de automobielenindustrie.

3.8. Een **batterij-initiatief** helpt een alliantie van Europese industrieën om onafhankelijker te worden en het aandeel in de waardeketen van de productie van elektrische voertuigen te vergroten. De Europese Commissie zal in het kader van Horizon 2020 (werkprogramma 2018-2020) ook rechtstreeks 200 miljoen EUR uittrekken voor onderzoek en innovatie op het gebied van batterijen, bovenop de reeds toegekende 150 miljoen EUR.

⁽⁴⁾ COM(2017) 675 final.

⁽⁵⁾ TEN/652 Schone en energiezuinige voertuigen, rapporteur: Samm (zie bladzijde 58 van dit Publicatieblad).

⁽⁶⁾ INT/835 Herziening van de verordeningen betreffende de CO₂-uitstoot van personenauto's en bestelwagens, rapporteur: Bergrath (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁷⁾ TEN/654 Actieplan infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (mededeling), rapporteur: Boland (zie bladzijde 69 van dit Publicatieblad).

⁽⁸⁾ TEN/651 Gecombineerd goederenvervoer, rapporteur: Back (zie bladzijde 52 van dit Publicatieblad).

⁽⁹⁾ TEN/650 Toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten, rapporteur: Hencks (zie bladzijde 47 van dit Publicatieblad).

4. Algemene opmerkingen

4.1. De nadruk van deze mededeling over wegvervoer ligt op een sector die **wereldwijd de toon aangeeft** op het gebied van fabricage 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. Deze sterke positie moet behouden blijven en gebruikt worden om de overgang van de EU-economie naar schone energie te versnellen, te transformeren en te consolideren, met als belangrijke doelstelling om ook op het gebied van **nieuwe technologieën koploper** op de wereldmarkt te worden.

4.2. Het EESC is ingenomen met de algemene **technologieneutrale** benadering, die openstaat voor de te verwachten nieuwe ontwikkelingen, gezien de huidige enorme, door de EU gesteunde O & O-inspanningen. De initiatieven stroken echter niet geheel met deze aanpak. Afhankelijk van de technologische vooruitgang is het verre van zeker dat onze toekomstige mobiliteit volledig elektrisch zal zijn. Andere aandrijftechnieken bieden ook grote mogelijkheden voor schone mobiliteit. Gezien de snelle ontwikkelingen in de moderne vervoerstechnologie in de komende jaren pleit het EESC dan ook voor een **flexibeler aanpak** in plaats van bijvoorbeeld vaste emissienormen of aanbestedingsdoelstellingen. Een tussentijdse herziening van de emissienormen en de minimumstreefcijfers lijken bijvoorbeeld wel het minste dat vereist is om aanpassing in een later stadium mogelijk te maken.

4.3. Het EESC is ingenomen met de initiatieven om het **vertrouwen van de consument** in de automobiellindustrie en de regelgeving te herstellen. Herstel van vertrouwen door middel van realistische emissienormen en nieuwe testprocedures is van vitaal belang. Realistischer emissiewaarden hangen niet alleen af van de technologie van de auto, maar in hoge mate ook van het rijgedrag, de weersomstandigheden en de toestand van de weg. De consumenten krijgen dus te maken met een vrij grote variatie aan gegevens, zelfs voor één type auto.

4.4. Elk jaar komen er ongeveer veertien miljoen nieuwe auto's in het verkeer, ter vervanging van slechts ongeveer 5 % van het totale wagenpark van 253 miljoen auto's in de EU. Zelfs met dit **vervangingspercentage** alleen al — en op basis van de bestaande emissienormen — zal de CO₂-uitstoot tegen 2030 met meer dan 30 % zijn verminderd ten opzichte van 2005 (verslag VDA). Het EESC onderschrijft elk initiatief dat het tempo van de vernieuwing kan versnellen en dus ook de uitstoot verder kan terugdringen. Vooral in landen met een minder sterke automobieltraditie zorgt het zoeken naar nieuwe productieoplossingen voor kansen voor het innovatievermogen en mogelijk voor een opleving van het concurrentievermogen op het gebied van de ontwikkeling van emissiearme mobiliteit.

4.5. Het EESC wil erop wijzen dat de Commissie niet alleen aandacht moet besteden aan nieuwe technologieën zoals elektrische auto's, maar ook aan het grote potentieel voor verbeteringen van het **bestaande wagenpark**. Zo is een reductie van de CO₂-uitstoot met 1 gram door toevoeging van fossielvrije brandstoffen voor het hele wagenpark net zo effectief als een verbetering van het nieuwe wagenpark met 20 gram (verslag VDA).

4.6. We moeten beseffen dat de opbouw van een aanzienlijk deel emissiearme voertuigen een **overgangperiode** vergt, waarvan de duur onvoorspelbaar is. Het hangt af van de ontwikkelingen in de automobiellindustrie, de snelheid waarmee consumenten de nieuwe technologie en de daarbij horende kosten aanvaarden, alsook andere factoren zoals het doorberekenen van infrastructuur, brandstofprijzen of overheidsaanbestedingen.

Deze overgangperiode mag echter niet worden beschouwd als een vrijbrief om de grenswaarden voor dieselauto's te blijven overschrijden en om te vermijden dat zij worden uitgerust met een SCR-systeem dat aan de Euro 6-norm voldoet. De Commissie dient ervoor te zorgen dat de nationale wetgeving van de lidstaten aanpassing aan Euro 6 zo snel mogelijk overneemt, en dat de verantwoordelijkheid en de aansprakelijkheid voor kosten worden verduidelijkt.

4.7. Het EESC dringt er bij de automobiellindustrie op aan om de overgangperiode zo te gebruiken dat de **cohesie** in de EU wordt verbeterd door de juiste keuzes te maken voor de vestiging van industrieterreinen en dat de mogelijkheden voor schone voertuigen in alle lidstaten dezelfde zijn. Het zou onaanvaardbaar zijn als bijvoorbeeld oudere dieselauto's in sommige lidstaten zouden worden verboden en vervolgens aan lidstaten met een zwakkere economie zouden worden verkocht. Bovendien spelen ontwikkelingen buiten de EU een belangrijke rol, aangezien de Europese automobiellindustrie voor een groot deel actief is op de **wereldmarkt**. Het is van het allergrootste belang dat het EU-beleid de internationale overeenkomsten ondersteunt die voor de Europese auto-industrie billijk zijn in vergelijking met haar concurrenten in de VS of Azië.

4.8. Of er in de toekomst een technologische doorbraak komt, bijvoorbeeld op het gebied van batterijprestaties, hangt af van **onderzoek en ontwikkeling**. Zo'n doorbraak is niet alleen mogelijk in elektrisch aangedreven voertuigen, maar ook op het gebied van brandstoffen die in verbrandingsmotoren of brandstofcellen worden gebruikt. Terwijl in sommige landen (zoals Zweden) klimaatvriendelijke, volledig fossielvrije brandstoffen zoals HVO100 al op grote schaal worden gebruikt, komen er wellicht ook **nieuwe soorten brandstof** beschikbaar, zoals synthetische brandstof of waterstof, die tegen aanvaardbare kosten geproduceerd zouden kunnen worden met de overvloedige elektriciteit die in toenemende mate beschikbaar is ten gevolge van de gestage uitbreiding van fluctuerende bronnen van hernieuwbare energie.

4.9. Het EESC verzoekt de Commissie om een beter en duidelijk onderscheid te maken tussen de verschillende doelstellingen die bij de invoering van schone voertuigen worden nagestreefd. Het doel is tweeledig: klimaatbescherming en verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Het is van belang op te merken dat er bepaalde soorten brandstoffen zijn die de luchtkwaliteit in steden kunnen helpen verbeteren, maar niet gunstig zijn voor het klimaat, bijvoorbeeld wanneer de elektriciteit of de waterstof voor EV's afkomstig is van kolencentrales. Anderzijds kunnen emissiearme voertuigen die op aardgas uit biomethaan rijden, klimaatvriendelijk zijn, maar toch bijdragen aan de plaatselijke luchtverontreiniging. De plaatselijke luchtverontreiniging in steden moet dringend worden verminderd. Dit vergt maatregelen op regionaal en lokaal niveau, terwijl klimaatbescherming een mondiaal probleem is en er decennia overheen gaan voordat veranderingen kunnen worden bereikt (en waargenomen). Het is belangrijk een duidelijk onderscheid te maken tussen deze doelstellingen om mensen warm te maken voor publieke en private investeringen.

4.10. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan meer werk te maken van de toegang voor consumenten tot betaalbare, nieuwe en schonere vormen van mobiliteit en te garanderen dat de voordelen van die nieuwe mobiliteitsdiensten beschikbaar zijn voor allen en gelijkmatig over de Unie verspreid zijn. Eventuele problemen, met name extra **kosten voor de consument**, zijn reden tot zorg. Sommige van de voorgestelde financieringsinstrumenten kunnen daarbij helpen, maar het Comité is van mening dat ze niet volstaan. In dit verband is het EESC ingenomen met het initiatief van de Commissie om de consumenten beter in staat te stellen bij de aankoop of het gebruik van een voertuig weloverwogenere keuzes te maken door meer transparantie en een methode voor het vergelijken van de kosten aan te reiken.

4.11. Het EESC is ingenomen met de belangrijke rol die de Commissie speelt in de vorming van een pan-Europese alliantie van sectoren voor de totstandbrenging van een volledige waardeketen voor de ontwikkeling en productie van geavanceerde **batterijen** in de EU. Er zijn diverse redenen voor deze doelstelling: grotere onafhankelijkheid van batterijfabrikanten buiten de EU is van strategisch belang; een groter aandeel van de productie in de hele productieketen binnen de EU is van vitaal belang voor onze banen, en de garantie dat de geproduceerde batterijen „schoon” zijn, kan het best worden bereikt volgens milieunormen en -voorschriften van de EU, bijvoorbeeld via de circulaire economie. Grootschalige investeringen van de industrie hiertoe zijn van essentieel belang, terwijl het de taak van de Commissie is om solide randvoorwaarden te scheppen, zoals technische normen.

4.12. Het EESC kan zich erin vinden dat de Commissie de definitie van „schone voertuigen” wil baseren op uitlaatemissies, omdat dit een eenvoudige aanpak is. Het wil er echter ook op wijzen dat deze benadering geen rekening houdt met de **koolstofvoetafdruk** van een voertuig gedurende zijn gehele levensduur. Om een ongerechtvaardigde behandeling van bepaalde typen voertuigen te vermijden, moet er op wetgevingsgebied meer gebeuren om verder te gaan dan de aanpak van de uitlaatpijpen en om ook rekening te houden met aspecten van productie of de levering van schone energie.

4.13. Het EESC concludeert dat het grootste obstakel voor de modernisering van het **openbaar vervoer** het gebrek aan financiële steun is en dringt er bij de Commissie op aan om de herziening van de richtlijn inzake overheidsopdrachten opnieuw te bekijken, met bijzondere aandacht voor de financiering. Het openbaar vervoer moet over meer schone voertuigen beschikken. Daarnaast wijst het EESC erop dat het van essentieel belang is om meer burgers ervan te overtuigen om voor dit vervoer te kiezen door het veel aantrekkelijker te maken (verbindingen, comfort) in plaats van zich te richten op lage ticketprijzen.

Brussel, 19 april 2018.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER