

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen

(COM(2017) 653 final — 2017/0291 (COD))

(2018/C 262/10)

Rapporteur: **Ulrich SAMM**

Raadpleging	Europees Parlement, 30.11.2017 Raad van de Europese Unie, 4.12.2017
Rechtsgrondslag	Artikel 192 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	5.4.2018
Goedkeuring door de voltallige vergadering	19.4.2018
Zitting nr.	534
Stemuitslag	206/0/2
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) kan zich vinden in het idee achter de richtlijn schone voertuigen — als onderdeel van het pakket schone mobiliteit — hoewel deze richtlijn slechts een gering effect zal hebben in vergelijking met de algemene inspanningen die nodig zijn om de klimaatdoelstellingen van de EU te verwezenlijken, met name het koolstofarm maken van de vervoerssector, aangezien de richtlijn alleen maar betrekking heeft op **overheidsopdrachten**. Met de richtlijn wordt beoogd om bepaalde categorieën voertuigen (zonder uitlaatemissies) die over de schoonste (dus niet louter schone) technologie beschikken te promoten via ambitieuze minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor zulke voertuigen.

1.2. Het EESC kritiseert het gebrek aan duidelijkheid in deze richtlijn, vooral de **versnipperde informatieverstreking**, met verschillende definities, en de ingewikkelde telmethoden voor „schone voertuigen” over twee verschillende tijdsperiodes waarin de vastgestelde emissiegrenswaarden hoogstwaarschijnlijk weer gewijzigd zullen worden. Deze complexiteit leidt tot grote **onzekerheid** onder de belanghebbenden.

1.3. Vanwege deze onzekerheid rond de emissiegrenswaarden betwijfelt het EESC of de tot 2025 durende **overgangperiode** echt zal helpen om de technologiekloof te overbruggen totdat voertuigen zonder uitlaatemissies op brede schaal beschikbaar worden; het is van mening dat er hierdoor eerder meer irritatie zal ontstaan onder degenen die besluiten inzake overheidsopdrachten moeten nemen. Mogelijk gevolg is dat de aanschaf ofwel op de lange baan wordt geschoven, ofwel wordt versneld, maar dan met de oude technologie, waarmee eventuele toekomstige investeringen in nieuwe emissievrije technologie worden belet.

1.4. Bij **zware voertuigen** is de onzekerheid het grootst. Er zijn geen emissienormen die in de overgangperiode moeten worden gebruikt, en de technologie zonder uitlaatemissies is voor zware voertuigen minder ver ontwikkeld dan voor lichtere voertuigen. In de eerste fase van de overgangperiode wordt aardgas met biomethaan geaccepteerd, maar met een beperkte wegingsfactor, terwijl er voor de daaropvolgende fase helemaal geen grenswaarden of definities worden gegeven, net zomin als er informatie is over de criteria op grond waarvan deze nieuwe grenswaarden worden vastgesteld. Het EESC concludeert hieruit dat de richtlijn **prematuur** is wat zware voertuigen betreft. Het beveelt aan om dit onderdeel los te koppelen van het huidige voorstel en het in een later stadium te behandelen.

1.5. Het EESC is ingenomen met de algemene **technologie-neutrale** benadering, waarmee kan worden geanticiperd op nieuwe ontwikkelingen die we kunnen verwachten gezien de krachtige O & O-inspanningen die thans worden geleverd en door de EU worden gesteund. Het EESC wil er echter op wijzen dat deze aanpak in de richtlijn niet consequent wordt gevolgd. Andere aandrijvingstechnologieën dan elektrische voertuigen met batterijen bieden ook een groot potentieel voor schone mobiliteit. Het EESC vindt het jammer dat dit in de richtlijn onvoldoende wordt erkend, bv. voor 100 % fossielvrije brandstoffen of in de toekomst misschien synthetische brandstoffen uit afval of CO₂ die geproduceerd worden met overtollige elektriciteit.

1.6. Gezien de aanhoudende ontwikkelingen in moderne vervoerstechnologie beveelt het EESC voor de komende jaren dan ook aan om een **flexibelere aanpak** te hanteren in plaats van vaste emissiegrenswaarden en aanbestedingsdoelstellingen. Een tussentijdse herziening van de minimumstreefcijfers lijkt bijvoorbeeld wel het minste dat vereist is om aanpassing van de waarden in een later stadium mogelijk te maken.

1.7. Een groot deel van de overheidsopdrachten houdt verband met instanties voor **lokaal openbaar vervoer** die in handen zijn van steden en gemeenten met een nogal beperkte financiële armslag. Het EESC plaatst grote vraagtekens bij de **proportionaliteit** van deze aanpak, die volledig voorbijgaat aan de bijkomende financiële lasten voor deze publieke instanties. Ook wordt het voorstel niet afgezet tegen andere mogelijke industriebeleidsmaatregelen. Het is dan ook niet vanzelfsprekend dat een extra last die voortvloeit uit openbare aanbestedingen voor hoofdzakelijk steden en gemeenten het meest doeltreffende middel is om industrieactiviteiten en marktontwikkelingen te stimuleren.

1.8. Het EESC wijst erop dat bijkomende investeringen kunnen leiden tot aanzienlijke **lasten voor burgers** via hogere ticketprijzen, hogere plaatselijke belastingen of zelfs een vermindering van het openbaarvervoersaanbod. Bovendien moet erkend worden dat steden en gemeenten zich al flink hebben ingespannen om de luchtkwaliteit te verbeteren, ook d.m.v. een groter gebruik van het openbaar vervoer. Deze inspanningen mogen niet worden gehinderd door nieuwe aanbestedingsregels waarbij lidstaten als geheel minimumdoelen moeten nastreven die op het niveau van de gemeenten, met hun grote verscheidenheid aan kleine en grote openbaarvervoersinstanties, maar moeilijk verwezenlijkt en gecontroleerd kunnen worden.

1.9. Ook onderaanbestedingen vallen onder het toepassingsgebied van de door de Commissie voorgestelde richtlijn. In dit verband maakt het EESC zich zorgen over de mogelijke impact van het voorstel op **kleine en middelgrote ondernemingen**. Veel kleine lokale busbedrijven dragen als onderaannemers namelijk bij tot het verlenen van vervoersdiensten in grotere stedelijke gebieden door de plaatselijke openbaarvervoersondernemingen. Het kan gebeuren dat deze kleine bedrijven niet over de voertuigen beschikken die op grond van deze richtlijn vereist zijn, waardoor ze dan niet langer als onderaannemer zouden kunnen fungeren.

1.10. Het EESC concludeert dat de modernisering van het openbaar vervoer en overheidsopdrachten voor schone voertuigen vooral belemmerd worden door een **gebrek aan financiële ondersteuning**. Het dringt er bij de Commissie op aan om het huidige voorstel te heroverwegen en de nadruk te leggen op financiering, in het bijzonder met inachtneming van bestaande instrumenten. Bij deze specifieke financiële ondersteuning moet rekening worden gehouden met de verschillen die er tussen landen, steden en regio's bestaan waar het gaat om economische kracht en het percentage burgers dat in stedelijke gebieden woont, met als overkoepelende doelstelling om de aanschaf van schone voertuigen in alle lidstaten te harmoniseren.

1.11. Het openbaar vervoer moet over meer schone voertuigen beschikken. Daarnaast wijst het EESC erop dat het van essentieel belang is om meer burgers ertoe aan te zetten voor dit vervoer te kiezen door het veel aantrekkelijker te maken (verbindingen, comfort) in plaats van zich te richten op lage ticketprijzen.

2. Inleiding

2.1. De EU streeft naar een **koolstofvrij energiesysteem** zoals beschreven in het **pakket „schone energie”**, dat als doel heeft 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. Er is door de EU al heel wat werk verzet. **De uitstoot van broeikasgassen** in de EU 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 (in 2015). Naarmate het economische herstel in Europa vordert, stijgt de uitstoot door het vervoer zelfs. Het is dringend zaak om de luchtverontreiniging in steden een halt toe te roepen. Hiermee neemt de druk toe om voor schoon vervoer te zorgen.

2.3. Tegen deze achtergrond heeft het EESC ingestemd met de **Europese strategie voor emissiearme mobiliteit** ⁽¹⁾ ⁽²⁾ en met de desbetreffende doelstellingen en methoden, die aansluiten bij het in 2011 gepubliceerde **EU-witboek over het vervoersbeleid** ⁽³⁾. In het pakket „**Schone energie voor alle Europeanen**” (november 2016) en in de strategie „**Europa in beweging**” (2017) worden bovendien maatregelen genoemd om de introductie van schone voertuigen te versnellen. Het EESC heeft deze maatregelen toegejuicht ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ PB C 173 van 31.5.2017, blz. 55.

⁽³⁾ COM(2011) 144 def.

⁽⁴⁾ PB C 246 van 28.7.2017, blz. 64.

⁽⁵⁾ PB C 81 van 2.3.2018, blz. 195.

2.4. Het recente pakket **Schone mobiliteit**⁽⁶⁾ bevat specifieke wetgevingsinitiatieven zoals de **richtlijn schone voertuigen** (waar dit advies over gaat), nieuwe CO₂-normen voor voertuigen, een actieplan voor de trans-Europese uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, de herziening van de richtlijn gecombineerd vervoer, de verordening inzake autobusdiensten voor passagiers, en een initiatief inzake batterijen als een belangrijke strategie voor het geïntegreerde industriebeleid van de EU.

2.5. Van de vele instrumenten om het vervoer koolstofarm te maken, kunnen **overheidsopdrachten** voor schone voertuigen een belangrijke rol spelen om de vraagzijde een impuls te geven. Overheidsopdrachten kunnen een aanzet geven tot marktontwikkeling, bijvoorbeeld in het marktsegment van stadsbussen. De aankoop van schone voertuigen door de overheid kan ook de aankoop van schone voertuigen door particulieren beïnvloeden.

3. Tekortkomingen van de huidige (oude) richtlijn

3.1. Om overheidsopdrachten voor schone voertuigen te bevorderen heeft de Commissie in 2009 **Richtlijn 2009/33/EG** inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen ingevoerd, die door het EESC werd toegejuicht⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾.

3.2. Overheidsinstanties in Europa hebben in het kader van de richtlijn betreffende schone voertuigen echter relatief weinig emissiearme en emissievrije voertuigen en andere voertuigen die op alternatieve brandstoffen rijden gekocht. Zo behoorde in de periode 2009-2015 gemiddeld slechts ca. 1,7 % van alle nieuwe bussen tot de categorie elektrische voertuigen met een batterij of brandstofcel, plug-in hybride voertuigen of aardgasvoertuigen.

3.3. Sommige lidstaten en afzonderlijke regio's en steden hebben al ambitieuze regelingen voor overheidsopdrachten ingevoerd waarin minimumaanbestedingsvereisten zijn vastgelegd voor schone voertuigen, d. w. z. emissiearme en emissievrije voertuigen en andere voertuigen die op alternatieve brandstoffen rijden. Dit volstaat echter niet om in de hele Unie voldoende prikkels en marktstimulansen te geven.

3.4. In 2015 zijn tijdens een ex-postevaluatie aanzienlijke tekortkomingen van de richtlijn vastgesteld. De richtlijn heeft weinig effect gehad op het marktaandeel schone voertuigen in de EU, omdat zij overheidsopdrachten voor schone voertuigen tot dusverre niet heeft gestimuleerd. De belangrijkste geconstateerde tekortkomingen zijn:

- In de richtlijn wordt niet duidelijk gedefinieerd wat „schone voertuigen” zijn.
- De richtlijn heeft geen betrekking op andere praktijken dan rechtstreekse aankoop door overheidsinstanties en is niet van toepassing op renting, leasing of huurkoop van voertuigen, noch op andere vervoerscontracten dan contracten voor openbaar passagiersvervoer.
- De in de richtlijn beschreven monetariseringsmethode wordt door overheidsinstanties zelden gebruikt omdat ze zo complex is.

3.5. In het kader van de effectbeoordeling zijn belanghebbenden in 2016 en 2017 geraadpleegd over verschillende opties die zijn voorgesteld om de richtlijn te verbeteren. Als uitvloeisel daarvan is een reeks wijzigingen voorgesteld om een definitie van schone voertuigen op te stellen en minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor zowel lichte als zware bedrijfsvoertuigen vast te leggen. Dergelijke geharmoniseerde criteria die in de hele EU worden gehanteerd, bestaan nog niet.

4. Voorstel voor een herziene richtlijn

4.1. De herziening zorgt ervoor dat de nieuwe richtlijn een definitie van schone voertuigen bevat en nu betrekking heeft op alle desbetreffende aanbestedingspraktijken, met vereenvoudigde en effectieve procedures. De belangrijke nieuwe elementen zijn:

- definitie van schone voertuigen op basis van afwezigheid van uitlaatemissies voor lichte bedrijfsvoertuigen en op basis van alternatieve brandstoffen voor zware bedrijfsvoertuigen;

⁽⁶⁾ COM (2017) 675 final.

⁽⁷⁾ PB C 51 van 17.2.2011, blz. 37.

⁽⁸⁾ PB C 424 van 26.11.2014, blz. 58.

- een overgangperiode tot 2025, waarin emissiearme voertuigen ook als schone voertuigen worden beschouwd, maar slechts voor de helft (wegingsfactor 0,5) worden meegeteld;
- mogelijkheid om in het kader van deze richtlijn een gedelegeerde handeling vast te stellen waarin voor zware bedrijfsvoertuigen dezelfde aanpak wordt gevolgd als voor lichte bedrijfsvoertuigen, wanneer er in de toekomst wetgeving over emissienormen voor dergelijke voertuigen wordt vastgesteld op EU-niveau;
- uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn tot andere vormen van aanschaf dan aankoop, namelijk leasing, openbaardienstcontracten voor openbaarvervoersdiensten, niet-geregeld passagiersvervoer en huur van bussen en touringcars met bestuurder;
- vaststelling van minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten op lidstaatniveau, uitgesplitst per lidstaat en voertuigsegment,
- afschaffing van de methode voor de monetarisering van externe effecten;
- invoering van een regeling waarbij de lidstaten om de drie jaar verslag moeten uitbrengen over de tenuitvoerlegging van de richtlijn, beginnende met een tussentijds verslag in 2023, in 2026 gevolgd door een volledig verslag over de tenuitvoerlegging van de doelstelling voor 2025.

5. Bijzondere opmerkingen

5.1. Het EESC kan zich vinden in het idee achter de richtlijn betreffende schone voertuigen, hoewel deze slechts een gering effect zal hebben in vergelijking met de algemene inspanningen die nodig zijn om de klimaatdoelstellingen van de EU te verwezenlijken, aangezien de richtlijn alleen maar betrekking heeft op de aanschaf van voertuigen door de overheid en niet op de particuliere of commerciële aankoop van voertuigen. Toch kan de richtlijn een belangrijke rol spelen, aangezien overheidsinvesteringen een voorbeeldfunctie kunnen hebben en kunnen bijdragen tot de ontwikkeling van de infrastructuur, die ook door de particuliere sector kan worden gebruikt, en dus ook particuliere investeringen kunnen stimuleren. Overheidsinvesteringen in schone voertuigen hebben ook een onmiddellijk effect op schone lucht voor burgers, met name in stadscentra (bijvoorbeeld in de buurt van busstations).

5.2. Het EESC kritiseert het **gebrek aan duidelijkheid** in deze richtlijn⁽⁹⁾, vooral de versnipperde informatieverstrekking, met verschillende definities, en de ingewikkelde telmethoden voor „schone voertuigen” over twee verschillende tijdsperiodes (tot 2025 en 2025-2030), waarin de vastgestelde emissiegrenswaarden hoogstwaarschijnlijk weer gewijzigd zullen worden. Deze complexiteit leidt tot grote onzekerheid onder de belanghebbenden.

5.3. De enige simpele regel in de richtlijn is de definitie en telmethode van voertuigen **zonder uitlaatemissies**. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om voertuigen die 100 % elektrisch worden aangedreven. De mogelijkheid wordt echter geschapen om van dit beginsel af te wijken door zware voertuigen die op gas rijden ook als „schoon” te accepteren, mits dit gas 100 % biomethaan is. Alle andere regels zijn ingewikkelder, zoals de bepaling dat sommige voertuigen maar voor de helft worden meegeteld en de verscheidenheid aan brandstofsoorten die afhangen van de voertuigcategorie en emissienormen die in de nabije toekomst wellicht zullen worden gewijzigd.

5.4. Tijdens een **overgangperiode** (tot 2025) worden **lichte bedrijfsvoertuigen** onder een bepaalde uitlaatemissiegrenswaarde ook als „schone voertuigen” beschouwd; zij worden echter slechts voor de helft meegeteld (d.w.z. met een wegingsfactor 0,5). De grenswaarden zijn 40 CO₂ g/km voor bestelwagens en 25 CO₂ g/km voor personenbusjes, en kunnen momenteel alleen door plug-in hybride voertuigen worden bereikt. Deze grenswaarden zullen worden gewijzigd zodra de nieuwe wereldwijde geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure — WLTP) is ingevoerd, wat ruim voor 2025 zal gebeuren. De overgangperiode is dus in tweeën gesplitst. Gezien de informatie die in de richtlijn wordt gegeven valt het voor de belanghebbenden niet te voorspellen wat de consequenties van een dergelijke wijziging zullen zijn. Vanwege deze onzekerheid betwijfelt het EESC of de tot 2025 lopende overgangperiode echt zal helpen om de technologiekloof te overbruggen totdat voertuigen zonder uitlaatemissies op brede schaal beschikbaar worden; het is van mening dat er hierdoor eerder meer irritatie zal ontstaan onder degenen die besluiten inzake overheidsopdrachten moeten nemen. Mogelijk gevolg is dat de aanschaf ofwel op de lange baan wordt geschoven, ofwel wordt versneld, maar dan met de oude technologie, waarmee eventuele toekomstige investeringen in nieuwe emissievrije technologie worden belet.

⁽⁹⁾ COM(2017) 653 final, bijlage 1.

5.5. Rond **zware voertuigen** hangt nog meer onzekerheid. Er zijn geen emissienormen die in de overgangperiode moeten worden gebruikt, en de technologie zonder uitlaatemissies is voor zware voertuigen minder ver ontwikkeld dan voor lichtere voertuigen. In de eerste fase van de overgangperiode wordt aardgas met biomethaan geaccepteerd, maar met een beperkte wegingsfactor, terwijl er voor de daaropvolgende fase helemaal geen grenswaarden of definities worden gegeven. De Commissie wil deze grenswaarden implementeren via een gedelegeerde handeling zodra ze zijn omschreven, maar er wordt geen enkele informatie gegeven over de criteria op grond waarvan deze nieuwe grenswaarden worden vastgesteld. Het EESC concludeert hieruit dat de richtlijn **prematuur** is wat zware voertuigen betreft. Het beveelt aan om dit onderdeel los te koppelen van het huidige voorstel en het in een later stadium te behandelen.

5.6. Het EESC is ingenomen met de algemene **technologieneutrale** benadering, waarmee kan worden geanticipeerd op nieuwe ontwikkelingen die we kunnen verwachten gezien de krachtige O & O-inspanningen die thans worden geleverd en door de EU worden gesteund. Het EESC wil er echter op wijzen dat deze aanpak in de richtlijn niet consequent wordt gevolgd; uitgesloten worden bijvoorbeeld vloeibare brandstoffen op niet-fossiele basis.

5.7. Door batterijen aangedreven **elektrische voertuigen** (EV's) worden momenteel in veel landen van de wereld sterk gepromoot, in samenwerking met een toenemend aantal autofabrikanten. De uitbreiding van de markt voor elektrische voertuigen hangt echter af van een groot aantal factoren die de automobiellindustrie slechts in beperkte mate kan beïnvloeden, zoals batterijkosten, batterijrecycling, oplaadvoorzieningen, brandstofprijzen en overheidsopdrachten zoals die door deze richtlijn worden bevorderd.

5.8. Andere aandrijvingstechnologieën dan EV's met batterijen bieden ook een groot potentieel voor schone mobiliteit. Helaas wordt dit in de richtlijn nog onvoldoende erkend. Dit geldt bv. voor **100 % fossielvrije brandstoffen** (zoals biodiesel HVO100, dat in Zweden en andere landen veel wordt gebruikt) of in de toekomst misschien **synthetische brandstoffen** uit afval of CO₂, die geproduceerd worden met overtollige elektriciteit die in toenemende mate voorhanden is door de opkomst van hernieuwbare energiebronnen, waarvan de output schommelt.

5.9. Gezien de aanhoudende ontwikkelingen in moderne vervoerstechnologie beveelt het EESC voor de komende jaren dan ook aan om een meer **flexibele aanpak** te hanteren in plaats van vaste emissiegrenswaarden en aanbestedingsdoelstellingen. Een tussentijdse herziening van de minimumstreefcijfers lijkt bijvoorbeeld wel het minste dat vereist is om aanpassing van de waarden in een later stadium mogelijk te maken.

6. Klimaatbescherming of industriebeleid

6.1. De titel ervan kan anders doen vermoeden, maar het is buiten kijf dat deze richtlijn in wezen niet gaat over schone voertuigen, klimaatbescherming en schone lucht, maar over overheidsopdrachten en industriebeleid, met als doel om de aanschaf te promoten van bepaalde categorieën voertuigen die over de schoonste (dus niet louter schone) technologie beschikken. Dat de titel de lading niet dekt, blijkt duidelijk wanneer men de verschillende soorten „schone voertuigen” en alternatieve brandstoffen die in deze richtlijn worden omschreven nader bekijkt. Bepaalde soorten brandstoffen kunnen de luchtkwaliteit in steden helpen verbeteren, maar zijn niet bevorderlijk voor het klimaat, bijvoorbeeld wanneer de elektriciteit of de waterstof voor EV's afkomstig is van kolencentrales. Omgekeerd kunnen emissiearme voertuigen die op aardgas uit biomethaan rijden klimaatvriendelijk zijn, maar toch bijdragen aan de plaatselijke luchtverontreiniging. De richtlijn gaat over de tijdsspanne tot 2030, en daarin zullen volledig fossielvrije biobrandstoffen een cruciale rol spelen bij het verwezenlijken van de klimaatdoelstellingen van de EU, hoewel ze niet vallen onder de brandstoffen die volgens deze richtlijn aanvaard worden. Daarbij komt dat in de benadering waarbij wordt uitgegaan van de afwezigheid van uitlaatemissies, totaal geen rekening wordt gehouden met de CO₂-voetafdruk die een voertuig tijdens zijn gehele levensduur heeft.

6.2. De nadruk in de richtlijn ligt vooral op **de aanschaf door de overheid** van schone voertuigen **als industriebeleidsmaatregel** om aan de vraagzijde een prikkel te verlenen die de aanzet moet geven tot marktontwikkeling, bv. waar het gaat om de markt voor stadsbussen. De Commissie is van mening dat de aanschaf van schone voertuigen door de overheid ook van invloed kan zijn op de particuliere aankoop van schone voertuigen, aangezien consumenten beïnvloed zullen worden door toenemend maatschappelijk vertrouwen dat de technologieën goed ontwikkeld en betrouwbaar zijn en vooral door betere openbare oplaad- en tankvoorzieningen (slim opladen) die beschikbaar zijn voor particuliere gebruikers, met name voor mensen die niet over een particuliere garage beschikken.

6.3. Het EESC vraagt zich echter sterk af **of deze aanpak wel proportioneel is**. In het voorstel staat dat het in overeenstemming is met het evenredigheidsbeginsel. Er wordt echter volledig voorbijgegaan aan de **bijkomende financiële lasten** voor overheidsinstanties, en het voorstel wordt ook niet afgezet tegen andere mogelijke industriebeleidsmaatregelen. Het is dan ook niet vanzelfsprekend dat een extra last die voortvloeit uit openbare aanbestedingen voor hoofdzakelijk steden en gemeenten het meest doeltreffende middel is om industrieactiviteiten en marktontwikkelingen te stimuleren.

Organisaties van lokale openbaarvervoersbedrijven alsook vertegenwoordigers van steden en gemeenten hebben ernstige bedenkingen geuit. Deze belanghebbenden hebben de volgende punten naar voren gebracht:

- ze hebben bij lange na niet de financiële armslag die voor de forse investeringen nodig is;
- veel steden hebben zich al heel wat inspanningen getroost om het vervoer schoner te maken, maar in de richtlijn wordt hieraan volledig voorbijgegaan;
- er wordt geen aandacht geschonken aan moderne Euro VI-dieselmotoren, hoewel deze in 2011 als een nieuwe norm zijn gesteld⁽¹⁰⁾ en op kostenefficiënte wijze kunnen helpen om de door het openbaar vervoer veroorzaakte emissies te verminderen;
- plug-in hybride voertuigen worden na 2025 niet geaccepteerd;
- de infrastructuur voor het elektrisch opladen van bussen en vrachtwagens verschilt nogal van die voor het opladen van lichte voertuigen zoals particuliere auto's, waardoor er maar in beperkte mate synergie gerealiseerd wordt;
- er moeten uitzonderingen worden gemaakt voor brandweerwagens, politievoertuigen en ambulances;
- in sommige gemeenten betreffen de aanbestedingen maar een klein aantal voertuigen (minder dan tien), waarmee het niet erg waarschijnlijk is dat de minimumstreefcijfers zullen worden gehaald;
- de voorgestelde rapportering is met aanvaardbare administratieve inspanningen pas haalbaar als er in het officiële voertuigregister een categorie „schone voertuigen” wordt ingevoerd.

6.4. Een groot deel van de overheidsopdrachten houdt verband met instanties voor **lokaal openbaar vervoer** die in handen zijn van steden en gemeenten met een nogal beperkte financiële armslag. Bijkomende investeringen in de meest geavanceerde technologie, die gepaard gaan met hogere kosten (en risico's), kunnen leiden tot aanzienlijke lasten voor burgers via hogere ticketprijzen, hogere plaatselijke belastingen of zelfs een vermindering van het openbaarvervoersaanbod. Bovendien moet erkend worden dat steden en gemeenten zich al flink hebben ingespannen om de luchtkwaliteit te verbeteren, ook d.m.v. een groter gebruik van het openbaar vervoer. Deze inspanningen mogen niet worden gehinderd door nieuwe aanbestedingsregels waarbij lidstaten als geheel minimumdoelen moeten nastreven die op het niveau van de gemeenten, met hun grote verscheidenheid aan kleine en grote openbaarvervoersinstanties, maar moeilijk verwezenlijkt en gecontroleerd kunnen worden.

6.5. Ook onderaanbestedingen vallen onder het toepassingsgebied van de door de Commissie voorgestelde richtlijn. In dit verband maakt het EESC zich zorgen over de mogelijke impact van het voorstel op **kleine en middelgrote ondernemingen**. Veel kleine lokale busbedrijven dragen als onderaannemers namelijk bij tot het verlenen van vervoersdiensten in grotere stedelijke gebieden door de plaatselijke openbaarvervoersondernemingen. Het kan gebeuren dat deze kleine bedrijven niet over de voertuigen beschikken die op grond van deze richtlijn vereist zijn, waardoor ze dan niet langer als onderaannemer zouden kunnen fungeren.

6.6. Het EESC concludeert dat de modernisering van het openbaar vervoer en overheidsopdrachten voor schone voertuigen vooral belemmerd worden door een **gebrek aan financiële ondersteuning**. Het dringt er bij de Commissie op aan om het huidige voorstel te heroverwegen en de nadruk te leggen op financiering, in het bijzonder met inachtneming van bestaande instrumenten zoals de strategische en structuurfondsen (EFSI, ESIF) en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (Connecting Europe Facility — CEF) en, wat uiterst belangrijk is, om de juiste prioriteiten voor het komende MFK te bepalen. Bij deze specifieke financiële ondersteuning moet rekening worden gehouden met de verschillen die er tussen landen, steden en regio's bestaan waar het gaat om economische kracht en het percentage burgers dat in stedelijke gebieden woont, met als overkoepelende doelstelling om de aanschaf van schone voertuigen in alle lidstaten te harmoniseren. Het openbaar vervoer moet over meer schone voertuigen beschikken. Daarnaast wijst het EESC erop dat het van essentieel belang is om meer burgers ertoe aan te zetten 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

⁽¹⁰⁾ Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie.