

**Advies van het Europees Comité van de Regio's over invulling geven aan emissiearme mobiliteit**

(2018/C 387/11)

<b>Rapporteur:</b>	Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), lid van de Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland
<b>Referentiedocumenten:</b>	<p>Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Invulling geven aan emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt</p> <p>COM(2017) 675 final</p> <p>Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten</p> <p>COM(2017) 648 final en final/2</p> <p>Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten</p> <p>COM(2017) 647 final</p> <p>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</p> <p>COM(2017) 653 final</p> <p>Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Naar een zo breed mogelijk gebruik van alternatieve brandstoffen — een actieplan inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen volgens artikel 10, lid 6, van Richtlijn 2014/94/EU, met inbegrip van de beoordeling van de nationale beleidskaders volgens artikel 10, lid 2, van Richtlijn 2014/94/EU</p> <p>COM(2017) 652 final en final/2</p>

**I. AANBEVELINGEN VOOR WIJZIGINGEN**

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten**

**COM(2017) 647 final**

**Wijzigingsvoorstel 1**

Overweging 3

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
In elke lidstaat moet een onafhankelijke en onpartijdige instantie worden aangewezen om de goede werking van de markt voor passagiersvervoer over de weg te waarborgen. Die instantie mag ook verantwoordelijk zijn voor andere gereguleerde sectoren, zoals het spoor, energie of telecommunicatie.	In elke lidstaat moeten <b>bevoegde vervoersautoriteiten of</b> een onafhankelijke en onpartijdige instantie worden aangewezen om de goede werking van de markt voor passagiersvervoer over de weg te waarborgen. Die instantie mag ook verantwoordelijk zijn voor andere gereguleerde sectoren, zoals het spoor, energie of telecommunicatie.

**Motivering**

Volgens het EU-Verdrag is het personenvervoer een dienst van algemeen economisch belang (DAEB). Het lijkt buiten verhouding het aanwijzen van een onafhankelijke regelgevende instantie verplicht te stellen wanneer de markt is georganiseerd in het kader van Verordening (EG) nr. 1370/2007.

**Wijzigingsvoorstel 2**

## Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>Commercieel geregeld vervoer mag het <b>economisch</b> evenwicht van bestaande openbaredienstcontracten niet in het gedrang brengen. Daarom moet de toezichthoudende instantie een objectieve <b>economische</b> analyse kunnen uitvoeren om zich ervan te vergewissen dat dit niet het geval is.</p>	<p>Commercieel geregeld vervoer mag het evenwicht van bestaande openbaredienstcontracten niet in het gedrang brengen. Daarom moet de toezichthoudende instantie een objectieve analyse kunnen uitvoeren om zich ervan te vergewissen dat dit niet het geval is. <b>Deze analyse moet rekening houden met de relevante kenmerken — qua structuur en ligging — van de betrokken markt en het betrokken netwerk (omvang, vraagkenmerken, netwerkcomplexiteit, geografisch en technisch isolement en de onder het contract vallende diensten), alsook met de vraag of de nieuwe dienst leidt tot een verbetering van de kwaliteit van de diensten of de kostenefficiëntie, of beide, in vergelijking met het eerder gegunde openbaredienstcontract.</b></p>

**Motivering**

Openbare diensten zoals vervoer moeten niet alleen worden beoordeeld vanuit economisch oogpunt, maar ook in bredere zin, waarbij niet alleen economisch kwantificeerbare criteria in aanmerking worden genomen, maar ook wordt gekeken naar kwaliteit, veiligheid en territoriale en sociale cohesie. Het Comité zou van deze gelegenheid gebruik moeten maken om de aandacht te vestigen op een aantal aspecten die moeten worden onderzocht.

**Wijzigingsvoorstel 3**

## Overweging 6

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>Om te zorgen voor eerlijke concurrentie op de markt, moeten exploitanten van geregeld vervoer onder eerlijke, billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden toegang krijgen tot terminals in de Unie. Bij de toezichthoudende instantie moet beroep kunnen worden aangetekend tegen beslissingen om de toegang te beperken of te weigeren.</p>	<p>Om te zorgen voor eerlijke concurrentie op de markt, moeten exploitanten van geregeld vervoer onder eerlijke, billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden toegang krijgen tot <b>openbare</b> terminals in de Unie. <b>Het territoriale evenwicht en de sociale samenhang mogen echter niet in het gedrang komen; exploitanten van openbare diensten moeten daarom als eerste toegang krijgen, zodat de verplichtingen die zijn vastgelegd in het openbaredienstcontract met de bevoegde instanties worden nageleefd.</b> Bij de toezichthoudende instantie moet beroep kunnen worden aangetekend tegen beslissingen om de toegang te beperken of te weigeren.</p>

**Motivering**

Exploitanten van openbare diensten, die moeten voldoen aan een aantal in hun openbaredienstcontracten met de bevoegde instanties vastgelegde verplichtingen (frequenties, uurregelingen, verbindingen, diensten) moeten als eerste toegang krijgen tot terminals.

**Wijzigingsvoorstel 4**

## Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>Zowel binnenlands als internationaal geregeld vervoer moet aan een vergunningsplicht worden onderworpen. Een vergunning moet worden verleend behalve wanneer er specifieke gronden zijn om de afgifte van een vergunning aan een bepaalde aanvrager te weigeren of de busdienst het <b>economisch</b> evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen. <b>Er moet een minimumafstand worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat commercieel geregeld vervoer het economisch evenwicht van bestaande openbaredienstcontracten niet in het gedrang brengt. Voor busroutes waarvoor reeds meer dan één openbaredienstcontract is gesloten, moet de mogelijkheid worden geboden een grotere minimumafstand te hanteren.</b></p>	<p>Zowel binnenlands als internationaal geregeld vervoer moet aan een vergunningsplicht worden onderworpen. Een vergunning moet worden verleend behalve wanneer er specifieke gronden zijn om de afgifte van een vergunning aan een bepaalde aanvrager te weigeren of de busdienst het evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen. <b>Wat het evenwicht van een openbaredienstcontract betreft moet rekening worden gehouden met de economische levensvatbaarheid ervan, maar ook met de diensten die aan de burgers worden aangeboden op het gebied van verbindingen, intermodale reisplanning, kwaliteit, efficiëntie, mate van afstemming op de vraag, veiligheid en beveiliging. Voorts moeten bij de dienstverlening sociale en milieunormen in acht worden genomen.</b></p>

**Motivering**

Openbare diensten zoals vervoer moeten niet alleen worden beoordeeld vanuit economisch oogpunt, maar ook in bredere zin, waarbij niet alleen economisch kwantificeerbare criteria in aanmerking worden genomen, maar ook wordt gekeken naar kwaliteit, veiligheid en territoriale en sociale cohesie. Wat het evenwicht van een openbaredienstcontract betreft moet rekening worden gehouden met de economische levensvatbaarheid ervan, maar ook met de kwaliteit van de diensten die aan de burgers worden aangeboden. Naleving van dezelfde sociale en milieunormen is een eerste vereiste voor eerlijke concurrentie.

**Wijzigingsvoorstel 5**

## Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p><b>Aangezien deze verordening voorziet in de harmonisering van de regels inzake de nationale markten voor geregelde bus- en touringcardiensten en de toegang tot terminals, kunnen de doelstellingen daarvan, namelijk het bevorderen van de mobiliteit over langere afstand en een groter marktaandeel van duurzame vervoerswijzen, niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt. De Unie kan derhalve maatregelen treffen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel als bepaald in dat artikel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om de nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken.</b></p>	

**Motivering**

Kwesties als de toegang tot terminals en regionale markten voor openbaar vervoer houden nauw verband met subsidiariteit.

**Wijzigingsvoorstel 6**

## Artikel 1, punt 2

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:	Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
(...)	(...)
c) de volgende punten 9 tot en met 11 worden toegevoegd: „9. „terminal”: een faciliteit <b>met een oppervlakte van minstens 600 m<sup>2</sup></b> met een parkeerplaats waar bussen en touringcars passagiers opnemen of afzetten;	c) de volgende punten 9 tot en met 11 worden toegevoegd: „9. „terminal”: een <b>openbare</b> faciliteit met een parkeerplaats waar bussen en touringcars passagiers opnemen of afzetten, <b>onder voorbehoud van de definities en vereisten in de nationale wetgeving</b> ;
(...)	(...)

**Motivering**

De lidstaten moeten over enige speelruimte kunnen beschikken. De verwijzing naar een minimale oppervlakte van 600 m<sup>2</sup> moet worden geschrapt, om terminals in kleine steden en plattelandsgebieden met een kleinere oppervlakte niet te benadelen; zij zijn immers van vitaal belang voor de verbinding met de grote steden.

**Wijzigingsvoorstel 7**

## Artikel 1, punt 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd voor hoofdstuk II:	Het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd voor hoofdstuk II:
„Artikel 3 bis Toezichthoudende instantie	„Artikel 3 bis Toezichthoudende instantie
1. Elke lidstaat wijst voor het personenvervoer over de weg een nationale toezichthoudende instantie aan. Die instantie moet een onpartijdige instantie zijn die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden en onafhankelijk is van elke andere publieke of privaatrechtelijke entiteit. <b>Zij moet</b> onafhankelijk zijn van alle bevoegde autoriteiten die bij de gunning van openbare dienstcontracten zijn betrokken.	1. <b>Met inachtneming van de organisatie van zijn markt voor binnenlandse diensten</b> wijst elke lidstaat voor het personenvervoer over de weg een nationale toezichthoudende instantie aan. <b>Daarbij moet het gaan om een bevoegde vervoersautoriteit of om</b> een onpartijdige instantie die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden en onafhankelijk is van elke andere publieke of privaatrechtelijke entiteit. <b>In het tweede geval moet de autoriteit</b> onafhankelijk zijn van alle bevoegde autoriteiten die bij de gunning van openbare dienstcontracten zijn betrokken.
De toezichthoudende instantie kan ook verantwoordelijk zijn voor andere gereguleerde sectoren.	De toezichthoudende instantie kan ook verantwoordelijk zijn voor andere gereguleerde sectoren.

**Motivering**

Nieuwe commerciële diensten mogen de uitvoering van de dienst van algemeen economisch belang en de naleving van de openbaredienstverplichtingen niet in het gedrang brengen. De lidstaten moeten de keuze hebben tussen een onafhankelijke toezichthoudende instantie of een bevoegde vervoersautoriteit die op de hoogte is van de sociaal-economische behoeften van de gebruikers.

**Wijzigingsvoorstel 8**

Artikel 1, punt 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd voor hoofdstuk II:  „Artikel 3 bis Toezichthoudende instantie (...)  3. De toezichthoudende instantie vervult de volgende taken:  a) <i>economische</i> analyses maken van voorgestelde nieuwe busdiensten om na te gaan of die het <i>economisch</i> evenwicht van een openbaredienstcontract in gedrang zouden brengen;  b) verzamelen en verstrekken van informatie over de toegang tot terminals; en  c) beslissingen nemen over beroepen tegen besluiten van terminalexploitanten.	Het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd voor hoofdstuk II:  „Artikel 3 bis Toezichthoudende instantie (...)  3. De toezichthoudende instantie vervult de volgende taken:  a) analyses maken van voorgestelde nieuwe busdiensten om na te gaan of die het evenwicht van een openbaredienstcontract in gedrang zouden brengen <i>en een negatieve invloed zouden hebben op de kwaliteit van de dienstverlening aan de burgers; daarbij dient onder meer te worden gekeken naar de beschikbare verbindingen, de frequentie, de tarieven, de intermodale reisplanning en de veiligheid, alsook naar de naleving van milieu- en sociale normen bij de dienstverlening;</i>  b) verzamelen en verstrekken van informatie over de toegang tot terminals; en  c) beslissingen nemen over beroepen tegen besluiten van terminalexploitanten.

**Motivering**

Naleving van dezelfde sociale en milieunormen is een eerste vereiste voor eerlijke concurrentie.

**Wijzigingsvoorstel 9**

Artikel 1, punt 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd voor hoofdstuk II:  „Artikel 3 bis Toezichthoudende instantie (...)  3. De toezichthoudende instantie vervult de volgende taken:	Het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd voor hoofdstuk II:  „Artikel 3 bis Toezichthoudende instantie (...)  3. De toezichthoudende instantie vervult de volgende taken:

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
(...)	(...)
b) verzamelen en verstrekken van informatie over de toegang tot terminals; en	b) verzamelen en verstrekken van informatie over de toegang tot terminals <b>teneinde ervoor te zorgen dat exploitanten van diensten onder eerlijke, billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden toegang krijgen tot de relevante terminals</b> ; en
c) beslissingen nemen over beroepen tegen besluiten van terminalexploitanten.	c) beslissingen nemen over beroepen tegen besluiten van terminalexploitanten.

### Motivering

Bussen en touringcars behoren tot de meest toegankelijke en belangrijkste vervoerswijzen in de EU. Het is daarom van vitaal belang dat de passagiers de best mogelijke dienstverlening krijgen, en daartoe is eerlijke en gezonde concurrentie de beste manier.

### Wijzigingsvoorstel 10

#### Artikel 1, punt 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Het volgende artikel 5 bis wordt ingevoegd:	Het volgende artikel 5 bis wordt ingevoegd:
„Artikel 5 bis	„Artikel 5 bis
Toegang tot terminals	Toegang tot terminals
(...)	(...)
2. Terminalexploitanten trachten alle verzoeken om toegang in te willigen om ervoor te zorgen dat terminals optimaal worden benut.	2. Terminalexploitanten trachten alle verzoeken om toegang in te willigen om ervoor te zorgen dat terminals optimaal worden benut <b>en de openbardienstverplichtingen worden nageleefd.</b>
Verzoeken om toegang mogen <b>alleen</b> worden geweigerd als een terminal met een capaciteitsgebrek kampt.	Verzoeken om toegang mogen worden geweigerd als een terminal met een capaciteitsgebrek kampt <b>of als het verzoek de dienstverlening aan de burger zou schaden; het gaat dan om de toegang tot aansluitingen, het beperken van aansluitingen, het in gevaar brengen van de veiligheid en beveiliging en de algemene kwaliteit van de aangeboden diensten; als een terminalexploitant een dergelijk besluit neemt moet hij dat ook meedelen aan de toezichthoudende instantie.</b>
<b>Wanneer een terminalexploitant een verzoek om toegang weigert, stelt hij haalbare alternatieven voor.</b>	

### Motivering

Het is niet aan de terminalexploitant om haalbare alternatieven te zoeken. Voorts mag de toegang tot terminals niet los worden gezien van kwesties als de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers en hun veiligheid. Het recht van toegang tot terminals mag bovendien de verwezenlijking van de openbare doelstellingen, de taak en de openbardienstverplichtingen van een dienst van algemeen economisch belang (DAEB) niet in het gedrang brengen.

Vooraf in steden met fijnstof kan een beperking op grond van milieunormen zich opdringen.

**Wijzigingsvoorstel 11**

## Artikel 1, punt 9

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>Artikel 8 wordt vervangen door:</p> <p>„Artikel 8</p> <p>Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer <b>over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht</b></p> <p>1. Vergunningen worden afgegeven in overleg met de bevoegde instanties van alle lidstaten waar passagiers worden opgenomen of afgezet <b>en worden vervoerd over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht</b>. De vergunningverlenende instantie stuurt binnen twee weken na ontvangst van het verzoek een kopie van de aanvraag, vergezeld van de kopieën van alle relevante documenten, naar de betrokken bevoegde instanties met een verzoek om hun toestemming. Tegelijk stuurt de vergunningverlenende instantie die documenten ter kennisgeving naar alle bevoegde instanties van de lidstaten waarvan het grondgebied zal worden doorkruist.</p> <p>(...)</p>	<p>Artikel 8 wordt vervangen door:</p> <p>„Artikel 8</p> <p>Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer</p> <p>1. Vergunningen worden afgegeven in overleg met de bevoegde instanties van alle lidstaten waar passagiers worden opgenomen of afgezet. De vergunningverlenende instantie stuurt binnen twee weken na ontvangst van het verzoek een kopie van de aanvraag, vergezeld van de kopieën van alle relevante documenten, naar de betrokken bevoegde instanties met een verzoek om hun toestemming. Tegelijk stuurt de vergunningverlenende instantie die documenten ter kennisgeving naar alle bevoegde instanties van de lidstaten waarvan het grondgebied zal worden doorkruist.</p> <p>(...)</p>

**Motivering**

Of vervoersdiensten al dan niet worden goedgekeurd mag niet afhangen van de afstand (100 km in vogelvlucht); veeleer moet worden gekeken naar het effect dat de extra dienst zou hebben op de bestaande dienstverlening aan de burgers (of het nu gaat om een dienst van algemeen openbaar belang of om een commerciële dienst). Bovendien kunnen de regionale verschillen (bv. de afstand tussen steden en economische centra) in het algemeen niet voor de hele EU worden gemeten.

**Wijzigingsvoorstel 12**

## Artikel 1, punt 10

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>De volgende artikelen 8 bis tot en met 8 <b>quinquies</b> worden ingevoegd:</p> <p>„Artikel 8 bis</p> <p><b>Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer over afstanden van 100 km of meer in vogelvlucht</b></p> <p>1. <b>De vergunningverlenende instantie neemt een beslissing over het verzoek twee maanden na de datum waarop de vervoerder het verzoek heeft ingediend.</b></p>	<p>De volgende artikelen 8 bis tot en met 8 <b>ter</b> worden ingevoegd:</p> <p>„Artikel 8 bis</p> <p>Besluiten van de vergunningverlenende instanties</p> <p>1. Op grond van de procedure van artikel 8 verleent de vergunningverlenende instantie een vergunning, een vergunning met een aantal beperkingen of wijst zij de aanvraag af. De vergunningverlenende instantie stelt de in artikel 8, lid 1, bedoelde bevoegde instanties in kennis van haar besluit.</p>

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>2. Een vergunning wordt verleend behalve wanneer een weigering gerechtvaardigd is op basis van één of meer van de in artikel 8 quater, lid 2, onder a) tot en met c), genoemde gronden.</p> <p>3. De vergunningverlenende instantie stuurt ter kennisgeving een afschrift van de aanvraag naar de bevoegde instanties van alle lidstaten waar passagiers worden opgenomen of afgezet, alsmede de bevoegde instanties van de lidstaten waarvan het grondgebied wordt doorkruist zonder reizigers op te nemen of af te zetten, samen met een afschrift van alle andere dienstige documenten en haar beoordeling.</p> <p>Artikel 8 ter</p> <p>Vergunningsprocedure voor binnenlands geregeld vervoer</p> <p>1. De vergunningverlenende instantie neemt een beslissing over het verzoek twee maanden na de datum waarop de vervoerder het verzoek heeft ingediend. Die termijn kan worden verlegd tot vier maanden indien een analyse is vereist overeenkomstig artikel 8 quater, lid 2, onder d).</p> <p>2. Vergunningen voor binnenlands geregeld vervoer worden verleend behalve wanneer een weigering gerechtvaardigd kan worden op basis van één of meer van de in artikel 8 quater, lid 2, onder a) tot en met c), genoemde gronden en, indien er passagiers worden vervoerd over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht, artikel 8 quater, lid 2, onder d).</p>	<p>2. Besluiten waarbij een vergunning wordt geweigerd of een vergunning met beperkingen wordt verleend, worden met redenen omkleed.</p> <p>Er wordt een vergunning verleend tenzij een weigering gerechtvaardigd is op basis van één of meer van de volgende gronden:</p> <p>a) (...)</p> <p>(...)</p> <p>d) een toezichthoudende instantie stelt op basis van een objectieve analyse vast dat de geplande busdienst het evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen.</p> <p>Alleen het feit dat een vervoerder lagere prijzen aanbiedt dan andere wegvervoerders of het feit dat de betrokken verbinding reeds door andere vervoerders wordt geëxploiteerd, is voor vergunningverlenende instanties geen voldoende reden om een aanvraag af te wijzen, <b>als technisch bewijs is geleverd dat ook met die lagere prijzen de dienstverlening gedurende de hele looptijd van het contract is verzekerd.</b></p> <p>(...)</p> <p>Artikel 8 ter</p> <p>Beperking op het recht op toegang</p> <p>1. De lidstaten kunnen het recht op toegang tot de markt voor internationaal en binnenlands geregeld vervoer beperken als die dienst het evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen <b>of wanneer het gaat om dienstverleners die door de bevoegde instanties zijn bestraft omdat zij zich schuldig hebben gemaakt aan praktijken die in strijd zijn met de garanties inzake de dienstverlening.</b></p> <p>2. De bevoegde autoriteiten die een openbaredienstcontract hebben gegund of de exploitanten van openbare diensten die het openbaredienstcontract uitvoeren, kunnen de toezichthoudende instantie verzoeken een analyse te verrichten om na te gaan of het evenwicht van het openbaredienstcontract al dan niet in het gedrang zou komen.</p> <p>De toezichthoudende instantie onderzoekt het verzoek en beslist de analyse al dan niet uit te voeren. Zij stelt de betrokken partijen in kennis van haar besluit.</p>



Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p><b>3. De in lid 2 bedoelde afstand mag worden verhoogd tot 120 kilometer wanneer de nieuwe geregelde vervoersdienst een plaats van vertrek en een bestemming zal bedienen die reeds het voorwerp uitmaken van meer dan één openbaredienstcontract.</b></p> <p><b>Artikel 8 quater</b></p> <p>Besluiten van de vergunningverlenende instanties</p> <p>1. Op grond van de procedure van <b>de</b> artikelen 8, <b>8 bis of 8 ter</b>, verleent de vergunningverlenende instantie een vergunning, een vergunning met een aantal beperkingen of wijst zij de aanvraag af. De vergunningverlenende instantie stelt de in artikel 8, lid 1, bedoelde bevoegde instanties in kennis van haar besluit.</p> <p>2. Besluiten waarbij een vergunning wordt geweigerd of een vergunning met beperkingen wordt verleend, worden met redenen omkleed.</p> <p>Er wordt een vergunning verleend tenzij een weigering gerechtvaardigd is op basis van één of meer van de volgende gronden:</p> <p>a) (...)</p> <p>(...)</p> <p>d) een toezichthoudende instantie stelt op basis van een objectieve <b>economische</b> analyse vast dat de geplande busdienst het <b>economisch</b> evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen.</p> <p>Alleen het feit dat een vervoerder lagere prijzen aanbiedt dan andere wegvervoerders of het feit dat de betrokken verbinding reeds door andere vervoerders wordt geëxploiteerd, is voor vergunningverlenende instanties geen voldoende reden om een aanvraag af te wijzen.</p> <p>(...)</p> <p><b>Artikel 8 quinquies</b></p> <p>Beperking op het recht op toegang</p> <p>1. De lidstaten kunnen het recht op toegang tot de markt voor internationaal en binnenlands geregeld vervoer beperken <b>indien de voorgestelde geregelde vervoersdienst passagiers zal vervoeren over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht en</b> als die dienst het <b>economisch</b> evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen.</p>	<p>3. Wanneer de toezichthoudende instantie een analyse uitvoert, stelt zij alle belanghebbende partijen binnen zes weken na de ontvangst van alle relevante informatie in kennis van de resultaten van die analyse en van haar conclusie. De toezichthoudende instantie kan besluiten dat een vergunning moet worden verleend, moet worden verleend onder voorwaarden of moet worden geweigerd.</p> <p>De conclusies van de toezichthoudende instantie zijn bindend voor de vergunningverlenende instanties.</p> <p>(...)</p>

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>2. De bevoegde autoriteiten die een openbardienstcontract hebben gegund of de exploitanten van openbare diensten die het openbardienstcontract uitvoeren, kunnen de toezichthoudende instantie verzoeken een analyse te verrichten om na te gaan of het <b>economisch</b> evenwicht van het openbardienstcontract al dan niet in het gedrang zou komen. De toezichthoudende instantie onderzoekt het verzoek en beslist de economische analyse al dan niet uit te voeren. Zij stelt de betrokken partijen in kennis van haar besluit.</p> <p>3. Wanneer de toezichthoudende instantie een <b>economische</b> analyse uitvoert, stelt zij alle belanghebbende partijen binnen zes weken na de ontvangst van alle relevante informatie in kennis van de resultaten van die analyse en van haar conclusie. De toezichthoudende instantie kan besluiten dat een vergunning moet worden verleend, moet worden verleend onder voorwaarden of moet worden geweigerd.</p> <p>De conclusies van de toezichthoudende instantie zijn bindend voor de vergunningverlenende instanties.</p> <p>(...)</p>	

### Motivering

Of vervoersdiensten al dan niet worden goedgekeurd mag niet afhangen van de afstand (100 km in vogelvlucht); veeleer moet worden gekeken naar het effect dat de extra dienst zou hebben op de bestaande dienstverlening aan de burgers (of het nu gaat om een dienst van algemeen openbaar belang of om een commerciële dienst). Bovendien kunnen de regionale verschillen (bv. de afstand tussen steden en economische centra) in het algemeen niet voor de hele EU worden gemeten.

Artikel 8 bis: Vervoersdiensten tegen lagere prijzen hoeven niet onmiddellijk van de hand te worden gewezen als de dienstverlening gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst wordt gewaarborgd. Art. 8 ter: een restrictieve bepaling voor dienstverleners die een sanctie opgelegd hebben gekregen.

### Wijzigingsvoorstel 13

Artikel 1, punt 14

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p><b>Artikel 13 wordt geschrapt;</b></p>	

### Motivering

Dit artikel moet opnieuw worden opgenomen: plaatselijke excursies moeten immers worden beschouwd als één enkele internationale vervoersdienst, en niet als cabotage.

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten**

**COM(2017) 648 final**

**Wijzigingsvoorstel 14**

Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>(13) (...) Op elk verzendpunt in de EU moet gemiddeld minstens één geschikte overslagterminal voor gecombineerd vervoer beschikbaar zijn binnen een afstand van 150 km.</p>	<p>(13) (...) Op elk verzendpunt in de EU moet gemiddeld minstens één geschikte overslagterminal voor gecombineerd vervoer beschikbaar zijn binnen een afstand van 150 km, <b>behalve in perifere en ultraperifere regio's waar dit door geografische beperkingen onmogelijk is of waar de kosten van investeringen in infrastructuur buitensporig hoog zouden uitvallen in verhouding tot de doelstelling van de richtlijn om een verschuiving van het vrachtvervoer over de weg naar milieuvriendelijker vervoerswijzen te bevorderen.</b></p>

**Motivering**

Deze eis zou problematisch kunnen zijn voor perifere regio's (gebieden met een lage bevolkingsdichtheid en schaarse spoorweg- en havennetwerken) en zou ertoe kunnen leiden dat terminals worden gebouwd waar er geen economische behoefte aan dergelijke terminals is.

**Wijzigingsvoorstel 15**

Artikel 1, punt 5

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>5) Aan artikel 6 worden de volgende leden 4, 5, 6, 7 en 8 toegevoegd:</p> <p>„4. Indien zulks nodig is voor het bereiken van de in lid 9 bedoelde doelstelling nemen de lidstaten de nodige maatregelen om investeringen in overslagterminals te ondersteunen, voor wat betreft:</p> <p>a) de bouw en, waar nodig, de uitbreiding van bestaande overslagterminals voor gecombineerd vervoer;</p> <p>b) de verhoging van de operationele efficiëntie van bestaande terminals.</p>	<p>5) Aan artikel 6 worden de volgende leden 4, 5, 6, 7 en 8 toegevoegd:</p> <p>„4. Indien zulks nodig is voor het bereiken van de in lid 9 bedoelde doelstelling nemen de lidstaten de nodige maatregelen om investeringen in overslagterminals te ondersteunen, voor wat betreft:</p> <p>a) de bouw en, waar nodig, de uitbreiding van bestaande overslagterminals voor gecombineerd vervoer;</p> <p>b) de verhoging van de operationele efficiëntie van bestaande terminals.</p>

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
De lidstaten een en ander met de aangrenzende lidstaten en de Commissie en zien erop toe dat bij de uitvoering van dergelijke maatregelen voorrang wordt gegeven aan het garanderen van een evenwichtige en voldoende geografische spreiding van geschikte faciliteiten in de Unie, met name op het TEN-T-kernnetwerk en uitgebreide netwerk, zodat er binnen de Unie steeds een terminal beschikbaar is binnen een afstand van 150 km.	De lidstaten een en ander met de aangrenzende lidstaten en de Commissie en zien erop toe dat bij de uitvoering van dergelijke maatregelen voorrang wordt gegeven aan het garanderen van een evenwichtige en voldoende geografische spreiding van geschikte faciliteiten in de Unie, met name op het TEN-T-kernnetwerk en uitgebreide netwerk, zodat er binnen de Unie steeds een terminal beschikbaar is binnen een afstand van 150 km, <b>behalve in perifere en ultraperifere regio's waar dit door geografische beperkingen onmogelijk is of waar de kosten van investeringen in infrastructuur buitensporig hoog zouden uitvallen in verhouding tot de doelstelling van de richtlijn om een verschuiving van het vrachtvervoer over de weg naar milieuvriendelijker vervoerswijzen te bevorderen.</b>

**Motivering**

Zie wijzigingsvoorstel 12.

**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

**Wijzigingsvoorstel 16**

Nieuwe overweging invoegen na overweging 16

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	<i>De mogelijkheden om de uitstoot terug te dringen door middel van overheidsopdrachten alleen zijn beperkt en het openbaar vervoer draagt slechts in geringe mate bij aan de totale uitstoot van de vervoerssector. De lidstaten moeten daarom aangemoedigd om de aankoop van schone voertuigen door andere wagenparkeigenaren, zoals taxi-bedrijven, autoverhuurbedrijven en bedrijven die zich bezig houden met carpooling, te reguleren.</i>

**Motivering**

Amper 8 % van de totale vervoersemissies is afkomstig van het openbaar vervoer; toch is het richtlijnvoorstel grotendeels gericht op ov-voertuigen. Om het evenwicht te herstellen en de doelstelling van minder uitstoot te bereiken moeten andere grote wagenparken in de richtlijn worden opgenomen.

**Wijzigingsvoorstel 17**

Nieuwe overweging invoegen na overweging 19

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	<i>De samenhang met eerdere EU-wetgeving op het gebied van voertuigen, hernieuwbare energie en alternatieve brandstoffen moet worden versterkt; we denken dan met name aan Verordening (EG) nr. 595/2009, Richtlijn 2009/28/EG en Richtlijn 2014/94/EU.</i>

**Motivering**

De EU-wetgeving moet consistent en samenhangend zijn en zich op dezelfde beleidsdoelstellingen richten.

**Wijzigingsvoorstel 18**

Artikel 1, punt 2

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>Artikel 3 wordt vervangen door:</p> <p>„Artikel 3 Toepassingsgebied</p> <p>Deze richtlijn is van toepassing op overeenkomsten voor de aankoop, leasing, renting of huurkoop van wegvoertuigen:</p>	<p>Artikel 3 wordt vervangen door:</p> <p>„Artikel 3 Toepassingsgebied</p> <p>Deze richtlijn <b>mag niet met terugwerkende kracht gelden voor bestaande contracten maar is enkel</b> van toepassing op nieuwe overeenkomsten voor de aankoop, leasing, renting of huurkoop van wegvoertuigen:</p>

**Motivering**

Lopende contracten moeten worden beschermd en mogen niet door nieuwe wetgeving worden beïnvloed.

**Wijzigingsvoorstel 19**

Artikel 1, punt 2

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>Artikel 3 wordt vervangen door:</p> <p>„Artikel 3 Toepassingsgebied</p> <p>Deze richtlijn is van toepassing op overeenkomsten voor de aankoop, leasing, renting of huurkoop van wegvoertuigen:</p> <p>(...)</p>	<p>Artikel 3 wordt vervangen door:</p> <p>„Artikel 3 Toepassingsgebied</p> <p>Deze richtlijn is van toepassing op overeenkomsten voor de aankoop, leasing, renting of huurkoop van wegvoertuigen:</p> <p>(...)</p> <p><b>d) andere wagenparkeigenaren, zoals taxibedrijven, auto-deelbedrijven en bedrijven die zich bezig houden met carpooling, indien een lidstaat besluit mechanismen in te stellen om de aankoop van schone voertuigen door deze wagenparkeigenaren te reguleren.</b></p>

**Motivering**

Amper 8 % van de totale vervoersemissies is afkomstig van het openbaar vervoer; toch is het richtlijnvoorstel grotendeels gericht op ov-voertuigen. Om het evenwicht te herstellen en de doelstelling van minder uitstoot te bereiken moeten andere grote wagenparken in de richtlijn worden opgenomen.

## Wijzigingsvoorstel 20

## Bijlage

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst					Wijzigingsvoorstel van het CvdR																																		
Tabel 5: Minimumstreefcijfer voor het aandeel zware bedrijfs-wagens overeenkomstig tabel 3 in de totale overheidsopdrachten voor zware bedrijfswagens per lidstaat*					Tabel 5: Minimumstreefcijfer voor het aandeel zware bedrijfs-wagens overeenkomstig tabel 3 in de totale overheidsopdrachten voor zware bedrijfswagens per lidstaat*																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lidstaat</th> <th colspan="2">Vrachtwagens</th> <th colspan="2">Bussen</th> </tr> <tr> <td></td> <td>2025</td> <td>2030</td> <td>2025</td> <td>2030</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Lidstaat	Vrachtwagens		Bussen			2025	2030	2025	2030						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lidstaat</th> <th colspan="2">Vrachtwagens</th> <th colspan="2">Bussen</th> </tr> <tr> <td></td> <td>(XXXX- (**)- 2025)</td> <td>(2026 — 2030)</td> <td>(XXXX- (**)- 2025)</td> <td>(2026 — 2030)</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">(**) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding conform artikel 2</td> </tr> </tbody> </table>					Lidstaat	Vrachtwagens		Bussen			(XXXX- (**)- 2025)	(2026 — 2030)	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 — 2030)	(**) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding conform artikel 2				
Lidstaat	Vrachtwagens		Bussen																																				
	2025	2030	2025	2030																																			
Lidstaat	Vrachtwagens		Bussen																																				
	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 — 2030)	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 — 2030)																																			
(**) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding conform artikel 2																																							

**Motivering**

Bedoeling is voor nieuwe contracten een gemiddeld aantal jaren voor te stellen, zodat flexibel en van jaar tot jaar kan worden ingespeeld op diverse aanbestedingen (stadsverkeer, verkeer in plattelandsgebieden enz.). (XXXX): de datum 24 maanden na de datum van inwerkingtreding conform artikel 2.

**II. BELEIDSAANBEVELINGEN**

HET EUROPEES COMITÉ VAN DE REGIO'S,

**Hoofdpunten**

1. schaarst zich achter de doelstelling van de Commissie om het vermogen van Europa om met uitdagingen op het gebied van klimaatverandering om te gaan en de levenskwaliteit van zijn burgers te verhogen, te vergroten, en tegelijkertijd het concurrentievermogen van de industrie te versterken zodat deze werkgelegenheid kan scheppen, duurzame economische groei kan genereren en innovatie in hernieuwbare-energie technologieën kan aandrijven. Het Comité steunt de doelstelling van de Commissie om wereldleider te worden op het gebied van innovatie, digitalisering en het koolstofarm maken van de economie en ziet de overgang naar een koolstofarme economie als een kans én een uitdaging voor de industrie in de EU.
2. Doeltreffende, doelmatige en duurzame vervoerssystemen zijn essentieel met het oog op de economische concurrentiekracht van steden en regio's, alsook voor de sociale, economische en territoriale samenhang van de Europese Unie.
3. Mobiliteit en vervoer zijn weliswaar vaak bevoegdheden van lokale en regionale overheden, die verantwoordelijk zijn voor het opstellen en uitvoeren van mobiliteitsbeleid en het verzorgen van openbaar vervoer op hun grondgebied, maar besluiten op lokaal niveau worden vaak genomen binnen een op nationaal of EU-niveau vastgesteld kader.
4. Het Comité van de Regio's is zich ervan bewust dat de vervoerssector verantwoordelijk is voor bijna een vijfde van de broeikasgasemissies in Europa. Het is de enige sector die geen daling heeft gekend van broeikasgasemissies ten opzichte van 1990. Er moet dringend actie worden ondernomen om de vervoerssector koolstofarm te maken, waarbij wel dient te worden benadrukt dat slechts een klein deel van de emissies door het openbaar vervoer wordt veroorzaakt.
5. wijst erop dat een overgang naar een vervoerssector met weinig of geen uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden gunstig is voor Europese burgers, met name in de steden, waar het zeer vervuilende verkeer de levenskwaliteit en gezondheid van mensen schaadt;
6. Het openbaar vervoer draagt er nu al in belangrijke mate toe bij om het vervoer in de stad koolstofarm te maken en elektrisch vervoer te stimuleren. Vele steden beschikken over een goed ontwikkeld net voor spoorvervoer in de vorm van metro's, trams en trolleybussen. In het kader van overheidsopdrachten voor schone wegvoertuigen is het belangrijk dat ook deze maatregelen alsmede het totale wagenpark van een stad of regio in de berekening worden meegenomen. Het volstaat niet om alleen bussen mee te tellen.

7. Bij een andere benadering van brandstofgebruik binnen de huidige vervoerssystemen moet echter altijd rekening worden gehouden met regionale verschillen in verkeersdichtheid en de afstand tussen steden en andere centra van economisch belang. Discriminatie in de vorm van hogere kosten voor de toegang vanuit afgelegen, perifere of ultraperifere gebieden tot het Europese netwerk zal verder afbreuk doen aan de territoriale en sociale cohesie.

8. Behalve vergroening van het gebruik van motorvoertuigen, moet ook het gebruik van (vracht)fietsen voor korte afstanden (in overeenstemming met een EU-stappenplan voor fietsen, 2017/C 088/10), evenals spoorvervoer en groene scheepvaart, worden bevorderd. Hiervoor is een netwerk van intermodale knooppunten nodig, waarvoor adequate financiering beschikbaar moet zijn, bijvoorbeeld via het EFSI. Snelle elektrische fietsen zijn een goed alternatief voor de auto, vooral in stedelijke gebieden, en kunnen leiden tot lagere emissies; bovendien is lichaamsbeweging ook goed voor de volksgezondheid. Het gebruik van elektrische fietsen kan worden gestimuleerd door voldoende snelle fietspaden en laadpunten aan te leggen en via stimuleringsmaatregelen.

9. Met ruimtelijke en stedelijke planning kan het gebruik van schone vormen van mobiliteit worden bevorderd. Schone mobiliteit houdt in dat de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof op lokaal niveau moet worden verminderd en dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot wereldwijd moet worden teruggedrongen. Steden moeten toegankelijker worden voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en er moet zorgvuldig worden nagedacht over de bereikbaarheid voor auto's. Om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren, kunnen elektrische (deel)auto's en bussen bijdragen tot een lagere uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden. Dit kan worden bereikt door het gebruik van vervuilend vervoer te ontmoedigen door gebieden af te sluiten — bijvoorbeeld door milieuzones in te voeren — en door ervoor te zorgen dat de reistijden voor schone vormen van mobiliteit korter zijn dan die van vervuilende opties.

10. erkent dat er ook een interoperabele oplossing voor de levering van alternatieve brandstoffen moet komen. Wet- en regelgeving voor het bereiken van emissiearme mobiliteit moeten technologieonafhankelijk zijn, maar elke lokale en regionale overheid moet daarnaast streven naar schaalvoordelen, mogelijkterwijs door samen te werken met aangrenzende en grensoverschrijdende regio's.

11. Het streven naar vereenvoudiging van de openbare aanbestedingen voor schone voertuigen is alvast een pluspunt, maar het is de vraag hoe het voorstel van de Commissie om per lidstaat procentuele doelstellingen vast te stellen voor de aanschaf van schone voertuigen, in wetgeving zal worden omgezet en gehandhaafd. In veel lidstaten exploiteren lokale en regionale overheden de meeste vormen van openbaar vervoer en heeft de staat niets te zeggen over welke voertuigen lokale en regionale overheden moeten kopen, leasen, huren of contracteren.

Als pioniergebruikers zijn lokale en regionale overheden belangrijke actoren in de bevordering van schone technologie in de vervoerssector, al moet er tegelijkertijd op worden gewezen dat de voor het openbaar vervoer gecreëerde infrastructuur doorgaans niet geschikt is voor het verkeer van particuliere personenwagens en er daarom niet meteen overloopeffecten kunnen worden verwacht. De financiering van de transitie naar schoon vervoer moet worden gewaarborgd. De door de Europese Unie beschikbaar gestelde financiële middelen volstaan niet om de ambitieuze maatregelen voor de meest verlieslatende openbaarvervoersystemen te bekostigen. De Commissie wordt daarom verzocht met voorstellen voor andere financieringsmogelijkheden te komen waarbij verder wordt gekeken dan naar het gebruik van financieringsinstrumenten, omdat deze vanwege de negatieve rendementsvooruitzichten doorgaans geen zoden aan de dijk zetten.

12. Er moet tevens aandacht worden geschonken aan het platform voor de introductie van schone bussen, dat de Europese Commissie tijdens de zitting van het Europees Comité van de Regio's (CvdR) in juli 2017 lanceerde en dat aanzienlijke steun geniet van lokale en regionale overheden. In het kader van dit platform hebben regio's, steden, vervoersinstanties en fabrikanten een reeks gemeenschappelijke beginselen onderschreven voor de openbare aanbesteding van schone bussen die werken op alternatieve brandstoffen, om de introductie van deze bussen te versnellen.

13. Het Comité is van mening dat de EU-maatregelen ter vermindering van de klimaat effecten van de vervoerssector gebaseerd moeten zijn op klimaatvoordelen en duurzaamheid vanuit het perspectief van de hele levenscyclus en ook technologisch neutraal moeten zijn.

14. Investerings in emissiearm openbaar vervoer en emissiearme openbare wagenparken zouden zo moeten worden uitgevoerd dat ze particuliere en zakelijke autobezitters aanmoedigen het goede voorbeeld te volgen. Dit kan worden bereikt door synergieën in de oplaadinfrastructuur en de infrastructuur voor waterstof. Mogelijk zijn er EU-fondsen beschikbaar om dat te faciliteren.

15. Het Comité is van mening dat plannen voor emissiearme mobiliteit verder moeten gaan dan „end-of-pipe“-oplossingen en moeten worden afgestemd op de uitrol van de productie en distributie van groene elektriciteit en hernieuwbare energie.

16. De ontwikkeling en productie van batterijen speelt een strategische rol in de huidige transitie naar schone mobiliteit en schone-energiesystemen. Er is echter geen belangrijke fabrikant van batterijcellen in Europa. Daarom kan de Europese Alliantie voor batterijen, die Europese industrieën helpt om onafhankelijker te worden en hun aandeel in de waardeketen van de productie van elektrische voertuigen te vergroten, worden beschouwd als een belangrijke aanwinst. Het is goed nieuws dat de Europese Commissie in het kader van Horizon 2020 rechtstreeks 200 miljoen EUR zal uittrekken voor onderzoek en innovatie op het gebied van batterijen, bovenop de reeds toegekende 150 miljoen EUR.

17. Een brede acceptatie van elektrische voertuigen zal de vraag binnen elektriciteitsnetwerken ongetwijfeld sterk doen toenemen. Er moet een evenwicht worden gevonden tussen de behoefte aan mobiliteit en oplaadmogelijkheden door intelligente oplaadcycli te ontwikkelen waarin wordt opgeladen op momenten dat de netwerken geen beperkingen hebben en er voldoende elektriciteit wordt gegenereerd. Het is essentieel om over te gaan tot de integratie van koolstofarme vervoerssystemen en energievoorziening, alsook van slimme netwerken en innovatieve oplossingen voor de opslag van energie. Hierbij moet wel een actieve rol worden weggelegd voor de lokale distributienetbeheerders, die voor de ontwikkeling en het reilen en zeilen van het elektriciteitsnet verantwoordelijk zijn.

18. Bij de aanleg van oplaad- en tankinfrastructuur moet rekening worden gehouden met de lokale omstandigheden en moeten synergieën met lokale en regionale overheden, openbare voertuigen en stedelijke vrachtvervoersdiensten worden benut. Deze uitbreiding moet worden afgestemd op de ontwikkeling van slimme netwerken en gebouwen met batterijen. De infrastructuur moet toegankelijk zijn voor particuliere auto's en fietsen. De tanksystemen moeten gebruiksvriendelijk zijn en interoperabel over de grenzen heen. Er is derhalve actie op Europees niveau nodig om een eengemaakte markt tot stand te brengen.

19. Het vereenvoudigen en standaardiseren van toepassingen en aanbestedingsprocedures heeft als voordeel dat er geen individuele financieringsstrategieën meer nodig zijn en dat het gemakkelijker is om financiering te krijgen van Europese fondsen en particuliere beleggers, bijvoorbeeld door nieuwe methoden van financiering te gebruiken, zoals het combineren van subsidies en leningen.

*Invulling geven aan emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt — COM(2017) 675*

20. Het feit dat de Commissie de financiële steun verhoogt om publieke en particuliere investeringen te bevorderen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen kan enkel worden toegejuicht. Hiervoor wordt 800 miljoen EUR gereserveerd. Een minpunt is wel dat financiering en financiële middelen vaak onvoldoende toegankelijk zijn voor sommige lokale en regionale overheden en andere belangrijke partijen. Het combineren van verschillende soorten financiering — zoals toegang tot leningen, bijvoorbeeld via en met het EFSI — moet worden bevorderd. De toegang tot financiering moet worden gestandaardiseerd en mogelijk worden gemaakt via de uitgifte van obligaties.

21. Daarnaast moeten gebieden die bijzonder kwetsbaar zijn voor vervuiling, belastingen kunnen heffen op vervuילend vervoer. De inkomsten die hieruit voortvloeien, kunnen worden gebruikt om duurzaamheidsmaatregelen in te voeren. In steden kunnen tol- en parkeergelden worden gebruikt voor investeringen in duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld in openbaar vervoer of P+R-voorzieningen.

22. Het Comité wijst erop dat de ultraperifere regio's te kampen hebben met verkeersopstoppingen in steden en kustgebieden, en dat het platteland er moeilijk toegankelijk is. Toch worden in deze regio's projecten ontwikkeld om het vervoer duurzamer en schoner te maken, waaraan andere regio's van de EU en haar buurlanden een voorbeeld kunnen nemen.

*Naar een zo breed mogelijk gebruik van alternatieve brandstoffen — een actieplan inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen — niet-wetgevend document — COM(2017) 652*

23. Het actieplan inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen kan rekenen op de bijval van het Comité. Het plan kan worden beschouwd als een belangrijke stap in de richting van het koolstofvrij maken van het wegvervoersysteem. Wel betreurt het Comité dat de meeste van de bij de Commissie ingediende nationale beleidskaders niet ambitieus genoeg waren om tot een adequate doelstelling voor een transitie naar schone en alternatieve brandstoffen te komen.

24. Veel Europese steden en regio's lopen voorop in de transitie naar koolstofarme of -vrije mobiliteit. In steden zullen alternatieve brandstoffen ook het grootste potentieel hebben om de lucht- en auditieve vervuiling te beperken. Helaas wordt in het actieplan helemaal geen aandacht besteed aan auditieve vervuiling. Een aanzienlijk deel van de openbare aanbestedingen wordt uitgevoerd door gemeentelijke en lokale overheden. Het is daarom niet meer dan logisch dat de acceptatie van voertuigen op alternatieve brandstoffen sterk afhangt van de lokale en regionale overheden, met name in steden en stedelijke gebieden. Steden en regio's die kampen met problemen op het gebied van filevorming, luchtkwaliteit en lawaai moeten er op de eerste plaats naar streven om een einde te maken aan de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxiden; dit geldt ook voor gebieden met natuurlijk of cultureel erfgoed. Als er grensoverschrijdende gebieden en corridors zijn, moet planning op dit niveau worden aangemoedigd.



25. Een optimale integratie in individuele plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit zal cruciaal zijn. De belangrijkste beperking waarmee steden in dit opzicht te maken krijgen is ruimtebeperking, wat betekent dat de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet worden afgestemd op de bestaande infrastructuur voor andere vervoersmiddelen. In het proces van de planning van stedelijke mobiliteit is het belangrijk dat nauw wordt samengewerkt met verschillende publieke en particuliere belanghebbenden om een soepele uitrol van alternatieve brandstoffen in steden te garanderen.

26. Het Comité benadrukt dat beslissingen die worden genomen door steden, idealiter in overleg met economische en andere belanghebbenden, geen positieve impact zullen hebben als consumenten er niet op gepaste wijze bij worden betrokken. Als met de introductie van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen niet tegemoet wordt gekomen aan de verwachtingen en wensen van consumenten, is de kans groot dat er weinig gebruik van zal worden gemaakt. Het is daarom aan de lokale en regionale overheden om het gedrag van gebruikers te beïnvloeden en een zo breed mogelijk gebruik van alternatieve brandstoffen aan te moedigen. Het is van cruciaal belang dat diensten die gebruikmaken van alternatieve brandstoffen, zoals openbaar vervoer, toegankelijk en betrouwbaar blijven.

27. Regionale verschillen kunnen van invloed zijn op de acceptatie van alternatieve brandstoffen. Voor perifere regio's zal het huidige elektromobiteitssysteem mogelijk niet de optie zijn die de voorkeur geniet en voor stedelijke regio's waarschijnlijk wel. Een snelle start in Europese regio's die over aanzienlijke middelen beschikken en dringendere problemen hebben met betrekking tot luchtkwaliteit en lawaai kan ertoe leiden dat perifere regio's — dankzij hun omvang, kritische massa en lagere prijzen — na 2025 kunnen profiteren van beproefde technologieën en lagere kosten.

28. In steden waar elektromobiteit als de meest geschikte optie zou kunnen worden beschouwd, moet deze mobiliteit in evenwicht worden gebracht met de energiedistributie en de behoefte aan energie tijdens bepaalde piekuren. Het is in die gevallen belangrijk om een buffer te hebben en elektriciteit op grote schaal op te slaan, bijvoorbeeld in grote batterijen en waterstofcellen (brandstofcellen).

29. In dit verband wijst het CvDR er tevens op dat elektrische voertuigen in landelijke gebieden doorgaans geen geschikt middel vormen om een regiodekkend openbaar vervoer te waarborgen. Aangezien het laden vaak nog veel tijd in beslag neemt en de actieradius bij bussen tekortschiet, moeten emissiearme aandrijfsystemen (zoals plug-in hybride) gebruikt kunnen blijven worden totdat de technologie in kwestie is ontwikkeld. Tegelijkertijd moeten er zo spoedig mogelijk oplossingen voor landelijke gebieden worden ontwikkeld die door proefprojecten kunnen worden ondersteund.

30. Zoals het verslag over ontbrekende verbindingen in grensregio's (2017/C 207/05) reeds aantoonde, bestaat er een enorm potentieel voor synergieën in de kosten van de ontwikkeling van infrastructuur bij grensoverschrijdende samenwerking. In grensoverschrijdende regio's moet worden gegarandeerd dat de voorkeurstechologieën van de twee lidstaten interoperabel zijn en zo worden ontwikkeld dat ze niet enkel aan de binnenlandse behoeften maar ook aan de grensoverschrijdende behoeften tegemoetkomen.

31. Het Comité benadrukt hoe belangrijk het is dat steden de acceptatie van voertuigen met een lage uitstoot van fijnstof en stikstofoxide sturen door regelgeving inzake de toegang tot steden. De invoering van milieuzones moet gebaseerd zijn op lokale analyses en op lokaal niveau worden besloten. Voor de EU gaat het erom de juiste voorwaarden te scheppen door middel van een gemeenschappelijk kader voor de invoering van milieuzones en te benadrukken dat dit een manier is om de luchtkwaliteit te verbeteren. Lokale en regionale overheden moeten echter zelf kunnen beslissen of en op welk niveau deze zones worden ingesteld.

32. Het is duidelijk dat de lokale en regionale overheden de financiering niet alleen kunnen bolwerken. De Europese Commissie stelt daarom een brede reeks financieringsinstrumenten voor, maar is nogal conservatief wat betreft de kosten van de introductie van alternatieve infrastructuur en mogelijk iets te optimistisch met betrekking tot de aanwending van financiering door particuliere fondsen in de eerste fase.

33. De concessies waarmee emissievrij vervoer wordt nagestreefd, moeten aantrekkelijk worden gemaakt door een langere looptijd of verlenging toe te staan indien de tussentijdse en einddoelen worden gerealiseerd. Het is ook belangrijk dat de mogelijkheden voor goede overnameregelingen worden uitgebreid. Zo kan worden gegarandeerd dat partijen hun investeringen sneller kunnen terugverdienen.

34. Er is bovendien Europese financiering nodig voor concessies voor openbaar vervoer teneinde de schaalvergroting in de zoektocht naar emissievrij vervoer te versnellen. Verder moet Europese financiering worden gebruikt om innovatie te stimuleren en investeringen te doen, zodat een groter deel van het wagenpark bij aanvang van de concessie emissievrij kan zijn.

35. Bij het ontwerp en de bouw van nieuwe gebouwen moet voortaan gezorgd worden voor de plaatsing van oplaadpunten en bekabeling.

36. Daarnaast mogen de plannen met betrekking tot het aantal publiekelijk toegankelijke oplaadstations gerust wat ambitieuzer zijn. (Op grond van het actieplan moet elke lidstaat garanderen dat voor het eind van 2020 een minimumaantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen is geïnstalleerd, waarvan ten minste 10 % openbaar toegankelijk moet zijn.) De ontwikkeling van publiekelijk toegankelijke oplaadstations moet de lokale en regionale omstandigheden en vraag weerspiegelen. Geschat wordt dat er in 2025 in Europa 2 miljoen publiekelijk toegankelijke oplaadstations voor elektrische voertuigen nodig zullen zijn, waarvan 70 % in stedelijke gebieden. Prioriteit moet worden gegeven aan de TEN-V-kernnetcorridors, waarbinnen in 2025 een volledige basisinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet zijn gerealiseerd. Verwacht wordt dat door ten minste de stedelijke knooppunten van het TEN-V-kernnetwerk en de uitgebreide netwerken uit te rusten met voldoende publiekelijk toegankelijke (snelle) oplaad- en tankpunten het vertrouwen van investeerders en consumenten kan worden vergroot. Op internationaal niveau moet een gelijk speelveld worden geschapen met open protocollen en interoperabiliteit, zodat elektrische bestuurders ook in het buitenland ongehinderd gebruik kunnen maken van de oplaadinfrastructuur. Verder moeten het vrachtvervoer en de scheepvaart kunnen beschikken over voldoende lng-tankpunten. Het Comité pleit voor een ambitieuze doelstelling van 2 000 lng-tankpunten in Europa overeenkomstig de lokale en regionale behoeften.

37. Gemeenten zouden ook bij dit proces moeten worden betrokken om er zeker van te zijn dat bij de keuze van locaties voor openbaar toegankelijke oplaadstations rekening wordt gehouden met de relevante plannen en aspecten van stedelijke ontwikkeling en om ervoor te zorgen dat oplaadpunten op de juiste locatie komen te staan, er niet te veel oplaadpunten komen en oplaadpunten niet op nutteloze locaties worden geplaatst.

38. Ook de tankinfrastructuur voor waterstof moet ambitieuzer worden aangepakt. Eén tankstation per 300 km is in dichtbevolkte gebieden veel te weinig. De spreiding moet afhankelijk zijn van het aantal inwoners, met één tankstation per 300 000 inwoners.

*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*

39. Het is goed dat de regels zijn aangepast waardoor lokale en regionale overheden ertoe worden aangezet schone voertuigen aan te schaffen. Ook is het Comité ingenomen met de afschaffing van de „monetariseringberekening” en het feit dat er ook andere vormen van aanbesteding zijn opgenomen. Het Comité vestigt de aandacht op de zeer enge definitie van schone voertuigen en blijft erbij dat deze moet worden herzien, zodat lokale en regionale overheden naar eigen inzicht kunnen handelen en over echt kosteneffectieve en schone alternatieven beschikken wanneer zij voertuigen aankopen in verschillende regio's en rekening moeten houden met uiteenlopende vervoersbehoeften.

40. Het aandeel openbaar aanbestede voertuigen mag dan wel klein zijn ten opzichte van alle voertuigen in een stad, desondanks kunnen lokale en regionale overheden die het goede voorbeeld geven toch de markt vraag stimuleren en een positieve impact hebben op autofabrikanten, waardoor ook de particuliere vraag weer zou kunnen toenemen. De richtlijn moet alleen worden toegepast wanneer het resultaat van de aanbestedingsprocedure naar verwachting voldoende gunstig zal zijn.

41. Het Cvdr betreurt het dat de zeer hoge quota voor de aanschaf van alternatief aangedreven bussen een zware financiële last voor openbaarvervoersbedrijven en daarmee voor lokale en regionale overheden betekenen. Vele steden en regio's beschikken al in grote mate over een elektrische vloot in de vorm van trams, metro's en trolleybussen, die buiten beschouwing worden gelaten. Daarom zou bij de aanschaf van „schone voertuigen” naar het totale wagenpark moeten worden gekeken en mag de aandacht niet alleen naar bussen uitgaan.

42. Het Cvdr dringt erop aan dat schone voertuigen gedefinieerd worden op basis van objectief meetbare emissies en energieconsumptie onder reële rijomstandigheden. Dat is de enige manier om ervoor te zorgen dat aanbestedende diensten voor hun langetermijnplanning weten waar ze aan toe zijn. Om emissieloze voertuigen te realiseren, moet de transitie stapsgewijs gebeuren. Nulemissie is nog niet haalbaar voor alle vervoerswijzen, waaronder het vrachtvervoer en de scheepvaart. Biogas en biobrandstoffen zijn nodig als overgangsbrandstoffen. Bestaande systemen kunnen behouden blijven als lokale grondstoffen worden gebruikt en er geen grondstoffen worden geïmporteerd. Biogas moet worden benut voor systemen waarvoor veel warmte nodig is.

43. Het voornemen om een exacte definitie van schone, lichte voertuigen uit te werken is een goede zaak. Het is belangrijk om gemeenschappelijke normen en duidelijke definities te hebben zodat overheden aanbiedingen van derden op correcte wijze kunnen beoordelen, vergelijken en controleren. Wel is het Comité van mening dat in deze definitie ook moet worden verwezen naar technologie-neutraliteit en dat het klimaat-effect ook vanuit een levenscyclusperspectief moet worden beoordeeld. Daarnaast moet rekening worden gehouden met overgangsbrandstoffen zoals biogas of andere biobrandstoffen, die met name voor het vrachtvervoer en de scheepvaart nodig zijn.

44. De algemene, technologisch neutrale benadering van het voorstel met betrekking tot zware bedrijfsvoertuigen oogst veel bijval, maar tegelijkertijd moet worden opgemerkt dat de lijst met „schone technologieën” op zichzelf een beperking van deze technologische neutraliteit vormt en technologieën als synthetische biobrandstoffen en biogas uitsluit. Biogas is een belangrijke transitiebrandstof voor zware bedrijfsvoertuigen. In sommige regio's, met name in de Scandinavische landen, kunnen investeringen in dergelijke technologieën, die klimaatvriendelijk zijn maar niet per definitie vrij van uitlaatemissies, in het gedrang komen omdat deze technologieën niet zijn opgenomen in de lijst met toegestane technologieën. Dit zou ook problemen kunnen opleveren met betrekking tot subsidiariteit. Andere aandrijvings-technologieën, waaronder volledig niet-fossiele vloeibare en gasvormige brandstoffen zoals HVO100 en biomethaan, bieden ook een enorm potentieel voor schone mobiliteit.

45. Er wordt momenteel verschillend gedacht over de vraag hoelang de regelingen van toepassing moeten zijn. Het CvDR zou in dit verband graag zien dat de berekening vanaf resp. 2025 en 2030 begint (voor resp. de eerste en tweede termijn) en dat voor alle lidstaten dezelfde doelstellingen gelden.

46. Aanbestedende diensten moeten i.v.m. hun langetermijnplanning weten waar ze aan toe zijn en dienen op adequate overgangstermijnen te kunnen rekenen. Met het oog op de noodzakelijke infrastructuraanpassingen in verband met de nieuwe aankopen moet worden verduidelijkt dat de aanbestedingsregels alleen voor nieuwe contracten gelden.

*Voorstel voor een verordening tot wijziging van de gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten — COM(2017) 647*

47. Bussen zijn nog steeds minder milieuvriendelijk dan treinen, waarbij de trein het vervoersmiddel is dat de belangrijkste routes tussen verschillende steden en regio's bestrijkt. Langeafstandsbussen kunnen een aanvulling vormen op de spoorwegen en aantrekkelijker zijn dan particuliere auto's.

48. Aanbestedende diensten en exploitanten van openbaar vervoer moeten i.v.m. hun langetermijnplanning weten waar ze aan toe zijn en dienen op adequate overgangstermijnen te kunnen rekenen.

49. De voorschriften inzake de interne markt en de diensten van algemeen economisch belang zouden moeten worden gehandhaafd wanneer de markt voor internationale touringcars wordt geopend, om de universele toegang en het vrij verkeer te waarborgen.

50. Het voorstel biedt het regulerende orgaan de mogelijkheid om een aanvraag te weigeren wanneer een objectieve economische analyse aantoonde dat het economische evenwicht van een openbaardienstcontract in het gedrang komt. Het CvDR is echter van mening dat alle busdiensten, zowel openbare als particuliere diensten, aan dezelfde eisen voor lage emissies moeten voldoen.

Commercieel geregeld vervoer mag de openbaardienstverplichting van een dienst van algemeen economisch belang — die niet alleen vanuit economisch oogpunt maar ook in bredere zin moet worden beoordeeld — niet ondermijnen. Om concurrentievervalsing te voorkomen, moeten particuliere busdiensten ook voldoen aan de eisen voor lage emissies.

*Voorstel tot wijziging van de richtlijn inzake het gecombineerd vervoer van goederen — COM(2017) 648*

51. Het Comité is ingenomen met de impact van dit voorstel op de transitie van het vervoerssysteem naar een systeem dat milieuvriendelijker is en wijst erop dat er gebieden zijn die alleen kunnen worden ontlast door een modale verschuiving van weg- naar treinvervoer, en/of vervoer over water en/of vervoer met elektrische vrachtwagens. Intermodale terminals zijn hiervoor een belangrijke voorwaarde. Lokale en regionale overheden kunnen oplaad- en tankpunten plaatsen die zowel voor het openbaar vervoer als voor goederenvervoer kunnen worden gebruikt. Het is van essentieel belang dat meer wordt ingezet op economische steunmaatregelen voor de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer; het gaat dan zowel om steun voor investeringen in nieuwe terminals, die gepaard moet gaan met een kosten-batenanalyse waarin rekening wordt gehouden met de externe kosten van het vervoer, als om steun voor investeringen op het vlak van de exploitatie, ten minste in de eerste jaren, met inbegrip van de afschrijving van de benodigde materiële middelen.

Brussel, 5 juli 2018.

*De voorzitter  
van het Europees Comité van de Regio's*

Karl-Heinz LAMBERTZ