

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad

(COM(2021) 559 *final* — 2021/0223 (COD))

en over

de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Een strategisch uitrolplan met een reeks aanvullende maatregelen om de snelle uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te ondersteunen

(COM(2021) 560 *final*)

(2022/C 152/23)

Rapporteur: **John COMER**

Raadpleging	Raad van de Europese Unie, 30.7.2021 Europees Parlement, 13.9.2021 Europese Commissie, 13.9.2021
Rechtsgrond	Artikelen 90-91, 170-171 en 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	9.11.2021
Goedkeuring door de voltallige vergadering	9.12.2021
Zitting nr.	565
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	137/4/9

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het EESC is ingenomen met het voorstel voor een verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

1.2. Door batterijen aangedreven elektrische voertuigen (Battery Electric Vehicles, BEV's) lijken voor de meeste fabrikanten de voorkeursoptie te worden als het gaat om autovervoer. Het tekort aan lithium (waarschijnlijk op korte termijn) en de stijgende prijs ervan vormen een probleem voor de snelle uitrol van batterijvoertuigen, net als het zeer laat op gang gekomen onderzoek naar doeltreffendere opslagsystemen en de trage ontwikkeling daarvan. Verder onderzoek en technologische ontwikkeling bieden echter perspectieven om de huidige problemen te verlichten.

1.3. Wereldwijd zijn er grote lithiumreserves. Chili heeft de grootste bekende lithiumreserves, gevolgd door Australië en China. Er moet worden geïnvesteerd in nieuwe mijnen om de huidige krapte in het aanbod te verlichten. De mijnbouw brengt milieuproblemen met zich mee, met name de grote behoefte aan water en de mogelijke verontreiniging door giftige chemische stoffen, en gaat vaak gepaard met ernstige sociale problemen. Het EESC maakt zich grote zorgen over deze aspecten van de internationale handel. Internationale handelsovereenkomsten en waardeketens moeten voldoen aan de eisen van ecologische en duurzame ontwikkeling en moeten bindende zorgvuldigheidsverplichtingen voor bedrijven bevatten⁽¹⁾. Binnen de EU kan lithium worden gewonnen in Portugal, mits de milieukwesties kunnen worden opgelost.

1.4. Het is van essentieel belang dat de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de gehele EU op grote schaal wordt uitgerold; voor de ontwikkeling van die infrastructuur is het vertrouwen van beleggers nodig. De overheid moet ervoor zorgen dat alternatieve brandstoffen en laadstations beschikbaar zijn waar dat nodig is, met name in gebieden waar het economisch nog niet rendabel is om dergelijke voorzieningen aan te bieden.

⁽¹⁾ Zie adviezen PB C 220 van 9.6.2021, blz. 118, en PB C 123 van 9.4.2021, blz. 59.

1.5. Het EESC wijst op de belangrijke rol van hernieuwbare brandstoffen, waaronder biobrandstoffen, als een onmiddellijk beschikbare en redelijk geprijsde oplossing voor met name zware bedrijfsvoertuigen en het vrachtwegvervoer over lange afstand. Er moet aandacht worden besteed aan de broeikasgasvoetafdruk van alle alternatieve en hernieuwbare brandstoffen.

1.6. De verbetering van het elektriciteitsnet moet een onmiddellijke prioriteit zijn om snelle laadstations en ook de productie van waterstof en andere alternatieve brandstoffen te faciliteren. Bovendien moeten er bidirectionele slimme meters worden geïnstalleerd zodat de elektriciteit in beide richtingen kan stromen. De eisen inzake planning en regelgeving moeten worden herzien om vertragingen bij de verbetering van het elektriciteitsnet te voorkomen.

1.7. Het koolstofarm maken van het vervoer hangt nauw samen met de snelle toename van de productie van groene stroom. Elektrisch vervoer is in het klimaatbeleid alleen een zinvolle optie als groene stroom wordt gebruikt. Daarom moet er meer in groene stroom worden geïnvesteerd. De Commissie moet zich veel meer inzetten voor de ontwikkeling van prosumentenmodellen en die meenemen in de discussies.

1.8. Het is zaak dat aanzienlijke overheidsinvesteringen worden gericht op O&O voor wetenschappelijk en technologisch onderzoek ter verbetering van batterijen, met name wat betreft de grootte, capaciteit en levensduur ervan. Als onderzoek kan leiden tot een vermindering van de hoeveelheid lithium die nodig is voor accu's voor voertuigen, kan dit onze afhankelijkheid verminderen van wereldwijd schaarse grondstoffen die van buiten de EU worden ingevoerd. Deze mogelijkheid zou de EU beter in staat stellen om snel hernieuwbare energie voor het vervoer in te zetten, hetgeen zou leiden tot duurzame mobiliteit. Ook is er dringend behoefte aan O&O en technologische ontwikkeling, zodat alle mogelijke alternatieve brandstoffen worden geëvalueerd en bevorderd en alle vervoerswijzen in aanmerking worden genomen. Het zou onverstandig zijn om van één systeem afhankelijk te worden. Met name het potentieel van groene waterstof moet worden onderzocht.

1.9. De overgrote meerderheid van de consumenten zal pas tot de aanschaf van een volledig elektrische auto worden overgehaald wanneer zij er zeker van zijn dat er adequate laadinfrastructuur voorhanden is. Zelfs consumenten die zelden lange autoritten maken, moeten er zeker van zijn dat zij, indien nodig, een lange afstand kunnen afleggen in een elektrische auto. Daarom is deze verordening zo belangrijk en moet ze in de hele EU volledig ten uitvoer worden gelegd.

1.10. Het EESC benadrukt dat het van cruciaal belang is dat de infrastructuur in de hele EU in alle opzichten volledig interoperabel is. Het mag niet zo zijn dat automobilisten verschillende adapters bij zich moeten hebben om gebruik te kunnen maken van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de verschillende lidstaten.

1.11. De QR-code (Quick Response Code) is in de EU geen gangbaar systeem voor ad-hocbetalingen, in tegenstelling tot wat de Commissie stelt in artikel 5, lid 2, van het voorstel voor een verordening. Het EESC verwacht dat het gebruik van deze optie voor veel gebruikersgroepen toegankelijkheidsproblemen zal opleveren. Het EESC is gekant tegen een situatie waarin het gebruik van een QR-code de enige methode is om een ad-hocbetaling te verrichten. Voor alle ad-hocbetalingen moeten betaalkaartlezers beschikbaar zijn.

1.12. De richtlijn hernieuwbare energie bevat duidelijke berekeningen om de broeikasgasemissies van de verschillende alternatieve brandstoffen te bepalen. Die spelen echter amper een rol bij de aankoopbeslissingen van burgers, omdat de broeikasgasemissiewaarden van voertuigen nauwelijks bekend zijn en de claims van fabrikanten en verkopers onvoldoende worden geverifieerd. Hier moet verandering in komen.

1.13. Het EESC betreurt dat er vrijwel geen strategisch debat is gevoerd over de bijdrage die burgers, coöperaties, maar ook vakbonden en werkgevers kunnen leveren. Dat terwijl het een doelstelling van de Europese energie-unie is om burgers en dus lokale oplossingen centraal te stellen. Bovendien wordt duidelijk dat het laden van elektrische voertuigen voor een groot deel thuis of op de werkplek zal gaan plaatsvinden. Het EESC vindt daarom dat er een nieuwe strategie moet komen, die beter aansluit op de burgergerichtheid van de Europese energie-unie, om burgers, coöperaties, vakbonden en werkgevers meer te betrekken bij de samenwerking voor het sneller koolstofvrij maken van het vervoer.

2. Samenvatting van het voorstel van de Commissie

2.1. Het economische en sociale welzijn van de EU-burgers is afhankelijk van een efficiënt en doeltreffend mobiliteitssysteem in de hele EU.

2.2. Vervoer is verantwoordelijk voor ongeveer 25 % van de broeikasgasemissies in de EU en heeft tevens een grote invloed op de luchtkwaliteit in stedelijke centra.

2.3. In december 2019 heeft de Commissie de mededeling over de Europese Green Deal goedgekeurd, waarin wordt opgeroepen de broeikasgasemissies door het vervoer tegen 2050 met 90 % te verminderen en tegelijk de ambitie om de vervuiling tot nul terug te brengen, te verwezenlijken. De Commissie heeft in september 2020 een voorstel aangenomen voor een Europese klimaatwet om de netto-uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen — het “Fit for 55”-pakket.

2.4. In december 2020 heeft de Commissie de mededeling over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit goedgekeurd. De strategie legt de basis voor de transformatie van het EU-vervoer die nodig is om een slimme en duurzame toekomst tot stand te brengen.

2.5. Bij dit voorstel wordt een nieuwe verordening betreffende de invoering van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen vastgesteld en wordt Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ ingetrokken.

2.6. Deze richtlijn (AFID-richtlijn), die in 2014 in werking is getreden, voorziet in een gemeenschappelijk kader van maatregelen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen om de vermindering van de broeikasgasemissies door het vervoer te bevorderen. In de richtlijn worden minimumvereisten vastgesteld voor de totstandbrenging van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waaronder laadpunten voor elektrische voertuigen en tankpunten voor aardgas (LNG en CNG) en waterstof, waarvan werk moet worden gemaakt door middel van niet-bindende nationale beleidskaders. Deze strategie is erop gericht het grensoverschrijdend verkeer van alle vervoerswijzen op de TEN-T-netwerken mogelijk te maken.

2.7. In een recent verslag over de toepassing van deze richtlijn stelt de Commissie vast dat er enige vooruitgang is geboekt bij de tenuitvoerlegging ervan, maar concludeert zij ook dat er geen sprake is van een uitgebreid en volledig infrastructuurnetwerk voor alternatieve brandstoffen in de Unie als geheel.

2.8. De Commissie heeft een ex-postevaluatie van deze richtlijn uitgevoerd, en komt daarin tot de vaststelling dat deze niet bijzonder geschikt is om de aangescherpte klimaatdoelstelling voor 2030 te verwezenlijken.

2.9. Dit voorstel voor een verordening maakt deel uit van het geheel van onderling samenhangende beleidsmaatregelen in het kader van het “Fit for 55”-pakket, waarin wordt uiteengezet welke acties in alle sectoren nodig zijn om de klimaatdoelstelling voor 2030 te verwezenlijken.

2.10. De specifieke doelstellingen van de voorgestelde verordening zijn:

2.10.1. de beschikbaarheid van minimuminfrastructuur voor alternatieve brandstoffen waarborgen, zodat het gebruik van voertuigen op alternatieve brandstof voor alle vervoerswijzen in alle lidstaten mogelijk wordt;

2.10.2. de volledige interoperabiliteit van de infrastructuur waarborgen;

2.10.3. zorgen voor volledige gebruikersinformatie en alle mogelijke betaalopties.

2.11. De Commissie is van mening dat alleen met een gemeenschappelijk Europees wetgevingskader de doelstellingen om alle vervoerswijzen in alle lidstaten koolstofvrij te maken, op een samenhangende en coherente manier kunnen worden verwezenlijkt.

2.12. Op basis van een uitgebreid effectbeoordelingsverslag heeft de Commissie voor beleidsoptie 2 gekozen. In deze optie worden bovenop de verplichte, op de omvang van het wagenpark gebaseerde streefcijfers voor elektrische laadpunten voor lichte voertuigen, op afstand gebaseerde normen vastgesteld voor alle wegvoertuigen op het TEN-T-netwerk, ook voor zware bedrijfsvoertuigen in stedelijke knooppunten. Er zijn eveneens gedetailleerde bepalingen voor havens en luchthavens op het TEN-T-netwerk vastgesteld, maar geen bindende streefcijfers. Deze optie voorziet in een sterkere harmonisatie van de betalingsopties, fysieke en communicatienormen, en consumentenrechten. De bepalingen inzake prijstransparantie en andere gebruikersinformatie zouden worden aangescherpt, met inbegrip van fysieke bewegwijzering van laad- en tankpunten.

2.13. Een verordening werd beschouwd als de beste optie om de gewenste doelstellingen in alle EU-lidstaten te verwezenlijken.

⁽²⁾ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

2.14. De lidstaten zullen een herzien nationaal beleidskader moeten vaststellen om de markt voor alternatieve brandstoffen in de vervoersector te ontwikkelen en de relevante infrastructuur uit te rollen conform de aangescherpte bepalingen en bindende streefcijfers. Het voorstel bevat tevens bepalingen over de ontwikkeling van een strategie voor de uitrol van alternatieve brandstoffen in andere vervoerswijzen, waarvoor in het voorstel geen dwingende eisen worden vastgesteld.

2.15. De lidstaten zullen regelmatig verslag uitbrengen aan de Commissie. De Commissie zal de vooruitgang in elke lidstaat monitoren en daarover verslag uitbrengen.

2.16. De verordening bevat bepalingen op basis waarvan de lidstaten moeten zorgen voor de installatie van minimale walstroomvoorzieningen voor bepaalde zeeschepen in zeehavens en voor binnenschepen, met enkele nader gespecificeerde vrijstellingen.

2.17. De verordening bevat minimumbepalingen voor de levering van elektriciteit aan alle stilstaande luchtvaartuigen op luchthavens op het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T.

2.18. In artikel 3 zijn streefcijfers vastgesteld voor de laadinfrastructuur voor lichte elektrische voertuigen.

2.19. In artikel 4 zijn streefcijfers vastgesteld voor de laadinfrastructuur voor zware elektrische bedrijfsvoertuigen.

2.20. De streefcijfers voor waterstoftankinfrastructuur worden uiteengezet in artikel 6.

2.21. Er zijn streefcijfers voor een passend aantal openbaar toegankelijke LNG-tankpunten op het TEN-T-kernnetwerk. Deze tankpunten moeten tegen januari 2025 beschikbaar zijn in gebieden waar er vraag naar is.

2.22. De streefcijfers voor walstroomvoorzieningen in zee- en binnenhavens worden uiteengezet in de artikelen 9 en 10.

2.23. De streefcijfers voor de levering van LNG in zeehavens worden uiteengezet in artikel 11.

2.24. De streefcijfers voor de levering van elektriciteit aan stilstaande luchtvaartuigen worden uiteengezet in artikel 12.

2.25. In artikel 5, lid 2, punt a), van het voorstel stelt de Commissie voor dat laadpunten met een laag laadvermogen worden uitgerust met "een in de Unie gangbaar" betaalinstrument, zodat de consument op ad-hocbasis kan betalen. Dit betaalinstrument kan zijn: 1) een betaalkaartlezer, 2) een apparaat voor contactloos betalen of 3) een QR-code waarmee de betaaltransactie kan worden verricht.

2.26. In een mededeling van de Commissie (COM(2021) 560 final) schetst de Commissie een strategisch uitrolplan met een reeks aanvullende maatregelen om de snelle uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te ondersteunen.

2.27. Het programma Connecting Europe Facility 2021-2027 (CEF II) zal de klimaatverandering aanpakken. Daartoe zal in het kader van CEF II een faciliteit voor alternatieve brandstoffen (Alternative Fuels Facility) worden opgezet. Deze faciliteit zal infrastructuur voor alternatieve brandstoffen financieren door CEF-subsidies te combineren met financiering door financiële instellingen om de impact van investeringen te vergroten.

2.28. Het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds zijn beschikbaar om investeringen in onderzoek, innovatie en de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in minder ontwikkelde lidstaten en regio's te ondersteunen.

2.29. De Commissie stelt dat alle belanghebbenden uit de openbare en particuliere sector nu daadwerkelijk en doeltreffend over de grenzen en sectoren heen moeten samenwerken aan de ontwikkeling van een open, transparante en interoperabele infrastructuur met naadloze infrastructuurdiensten.

3. Algemene opmerkingen

3.1. De vervoersector is verantwoordelijk voor 22,3 % van de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU, waarbij het wegvervoer 21 % van deze uitstoot voor zijn rekening neemt. Personenauto's zijn goed voor 12,8 % van de broeikasgasemissies in de EU, bestelwagens voor 2,5 % en zware bedrijfsvoertuigen en bussen voor 5,6 % (bron: Europees Milieuagentschap 2017, exclusief internationale en maritieme emissies). De uitstoot van de vervoersector van de EU is volgens een verslag van de Europese Commissie uit 2018 gestegen van 14,8 % in 1990 tot 24,6 % in 2018. Het snel koolstofvrij maken van de vervoersector is van cruciaal belang om de doelstellingen van de Europese Green Deal te verwezenlijken. Het EESC verwelkomt deze verordening als een positieve stap voorwaarts in het koolstofvrij maken van de vervoersector. Het is van essentieel belang dat de kwaliteit van alle vervoersdiensten gedurende het hele proces van decarbonisatie gehandhaafd wordt.

3.2. Het EESC betreurt dat er vrijwel geen strategisch debat is gevoerd over de bijdrage die burgers, coöperaties, vakbonden en werkgevers kunnen leveren aan de ontwikkeling van laadinfrastructuur — terwijl het een doelstelling van de Europese energie-unie is om burgers en dus lokale oplossingen centraal te stellen — met name nu duidelijk wordt dat het laden van elektrische voertuigen voor een groot deel thuis en op de werkplek zal gaan plaatsvinden. Daarom verzoekt het EESC de Commissie om een dergelijke strategische discussie op gang te brengen.

3.3. De grootschalige invoering van elektrische voertuigen zal mettertijd een toename van de elektriciteitsproductie en een modernisering van het netwerk vergen om snel opladen mogelijk te maken, met name voor volledig elektrische vrachtwagens.

3.4. In de verordening wordt gewezen op de noodzaak van bidirectionele slimme meters, zodat de elektriciteit in beide richtingen kan stromen: van het net naar het voertuig en vice versa. Deze capaciteit moet aanzienlijk worden uitgebreid om tekorten in de voorziening tijdens pieken in de vraag naar elektriciteit te helpen opvangen.

3.5. Er moeten een aantal slimme elektriciteitssystemen worden ingevoerd om het volgende te vergemakkelijken:

3.5.1. zodra het voertuig is aangesloten, begint het pas met opladen wanneer het een signaal van het elektriciteitsnet ontvangt, en het opladen zou indien mogelijk buiten de piekuren moeten gebeuren, eventueel tegen een goedkoper tarief;

3.5.2. dankzij de zogenaamde “vehicle-to-grid”-technologie (kortweg V2G) kunnen voertuigen die op bepaalde tijden opladen, overtollige energie uit hernieuwbare bronnen opnemen, en vervolgens op momenten van piekvraag een deel van de opgeslagen energie aan het net teruggeven. Zodra de vraag daalt, wordt het elektrische voertuig opgeladen. Deze laadmethode zou bijzonder geschikt zijn voor schoolbussen en andere voertuigen die gedurende lange perioden niet worden gebruikt, en zou financieel voordelig moeten zijn voor de energieleverancier. Daarom moeten in dit verband ook veel meer decentrale oplossingen waarbij burgers betrokken zijn, worden overwogen en mogelijk gemaakt.

3.6. Het EESC is ingenomen met de streefcijfers die voor de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zijn vastgesteld, aangezien zij bevorderlijk zijn voor het vertrouwen van zowel beleggers in alternatieve brandstoffen als van potentiële kopers van emissievrije en -arme voertuigen. Alternatieve en hernieuwbare brandstoffen, waaronder duurzame biobrandstoffen, zijn van het allergrootste belang voor zware bedrijfsvoertuigen, met name voor het vrachtwegvervoer over lange afstand.

3.7. Om het vertrouwen van de consument in het oplaadsysteem te vergroten, moeten de nodige maatregelen worden genomen om te voorkomen dat bij laadpunten lange rijen ontstaan of dat het laden er traag gaat.

3.8. De Commissie heeft er in de Green Deal op gewezen dat er tegen 2025 in de EU één miljoen openbare oplaad- en tankpunten nodig zullen zijn; ook heeft zij een streefcijfer van 30 miljoen emissievrije voertuigen tegen 2030 vastgesteld. Dit zijn zeer ambitieuze doelstellingen die alleen kunnen worden gehaald als de regeringen van de lidstaten en de Commissie grote vastberadenheid aan de dag leggen en het publiek zich erachter schaart.

3.9. Diverse belemmeringen die de verwezenlijking van deze doelstellingen in de weg staan, zullen moeten worden weggenomen:

3.9.1. onevenredige planningseisen moeten worden geschrapt, gezien de omvang en schaal van de benodigde laad- en tankinfrastructuur;

3.9.2. er moet voor worden gezorgd dat planningswetgeving de productie van waterstof ter plaatse mogelijk maakt;

3.9.3. de tijd die nodig is voor aansluiting op het elektriciteitsnet moet worden verkort;

3.9.4. er moeten plannen worden opgesteld voor een snelle verbetering van het elektriciteitsnet.

3.10. Het koolstofvrij maken van het lucht- en zeevervoer vergt meer ambitie en vastberadener inspanningen om resoluter in te zetten op O&O in de desbetreffende sectoren en om de meest geschikte alternatieve brandstoffen te ontwikkelen.

4. Bijzondere opmerkingen

4.1. Lithium is een essentieel aardmetaal en een kritieke grondstof voor moderne oplaadbare batterijen. Volgens Reuters voorspelt “Benchmark Mineral Intelligence (BMI)” in een marktanalyse een acuut tekort aan lithium vanaf 2022. Daardoor zou de productie van elektrische voertuigen vertraging kunnen oplopen. In zijn nieuwe boek “Lithium” (uitgegeven door

Hurst) betoogt Lukasz Bednarski dat lithium voor industriële economieën in de 21e eeuw net zo belangrijk zal worden als olie in de 20e eeuw. Daarom moeten ook andere emissiearme en -vrije brandstoffen worden onderzocht en bevorderd om de consument keuzemogelijkheden te bieden en de broeikasgasemissies in het vervoer zo snel mogelijk terug te dringen.

4.2. Het zal noodzakelijk zijn om het gebruik van e-brandstoffen en voertuigen op waterstof verder te bevorderen en te onderzoeken, om te weten te komen welke mogelijkheden zij bieden om de broeikasgasemissies van het vervoer zo snel mogelijk te doen dalen.

4.3. Interne verbrandingsmotoren zullen nog enige tijd in gebruik blijven. In dit verband moet het potentieel van e-brandstoffen worden onderzocht en bevorderd. E-brandstoffen kunnen worden gebruikt in interne verbrandingsmotoren en in plug-in hybrides, en het bestaande netwerk van tankstations kan worden gebruikt voor de distributie ervan.

4.4. Het EESC wijst op de belangrijke rol van hernieuwbare brandstoffen, waaronder biobrandstoffen, als een onmiddellijk beschikbare en redelijk geprijsde oplossing voor met name zware bedrijfsvoertuigen en het vrachtwegvervoer over lange afstand. Er moet aandacht worden besteed aan de broeikasgasvoetafdruk van de productie van biobrandstoffen, net als in het geval van bijv. de elektriciteit die wordt geleverd voor elektrische voertuigen en voor de productie van waterstof.

4.5. Bij gebruik van biobrandstoffen in een voertuig moet de koolstofvoetafdruk kleiner zijn dan die van fossiele brandstoffen. Het probleem ligt dan ook in het productieproces van biobrandstoffen, dat gepaard kan gaan met aanzienlijke broeikasgasemissies en een nadelig effect kan hebben op het landgebruik, vooral wanneer het tot ontbossing leidt. Het gebruik van palmolie is bijvoorbeeld niet duurzaam.

4.6. Het EESC beveelt aan om biobrandstoffen te bevorderen die zowel bij hun productie als bij hun gebruik in het vervoer de minste broeikasgassen uitstoten.

4.7. Inwoners van plattlandsgebieden zijn door het ontbreken van openbaar vervoer afhankelijker van de auto dan inwoners van stedelijke gebieden. Dorpen en stadjes op het platteland liggen over het algemeen zeer verspreid, zodat het niet haalbaar is om in veel van deze gebieden uitgebreid openbaar vervoer aan te bieden. Bij gebrek aan levensvatbare alternatieve vervoerswijzen zullen de plattlandsbewoners sterk te lijden hebben onder hoge koolstofheffingen op benzine en diesel. In een in april 2021 gepubliceerd verslag stelt het Europees Bureau van Consumentenverenigingen (BEUC) dat een overstap op batterijvoertuigen tastbare voordelen oplevert voor bewoners van plattlandsgebieden die een groot aantal autokilometers afleggen, vooral als het bezit van een batterijvoertuig wordt gecombineerd met ter plaatse opgewekte hernieuwbare elektriciteit. Dit is een nuttige vaststelling, op voorwaarde dat de hoge aanloopkosten kunnen worden gesubsidieerd en de exploitatie van de benodigde gezamenlijk beheerde productie- en laadinstallaties überhaupt wordt toegestaan.

4.8. De bevordering van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in plattlandsgebieden is dan ook van essentieel belang. Naast het bevorderen van de uitrol van elektrische voertuigen moet ook de uitstoot van broeikasgasemissies in het bestaande wagenpark worden teruggedrongen door het bevorderen van duurzame biobrandstoffen en e-brandstoffen, alsmede van hybride en plug-in hybride voertuigen. Ook het potentieel voor groene waterstof moet worden vergroot.

4.9. In de sector zware bedrijfsvoertuigen is grote vastberadenheid nodig om de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit te rollen. Ongeveer 98 % van de vrachtwagens in de EU-27 rijdt op diesel. Tot dusver lag de nadruk meer op lichte bedrijfsvoertuigen dan op zware bedrijfsvoertuigen.

4.10. Het gebruik van batterijvrachtwagens, hybride vrachtwagens en plug-in hybride vrachtwagens moet aanzienlijk worden verhoogd. Dat is alleen mogelijk als er in elke lidstaat voldoende oplaadmogelijkheden zijn. Er zal ook voldoende financiering nodig zijn om een beduidende vlootvervangingsmogelijkheid te maken.

4.11. Vrachtwagens moeten snel en met een hoog vermogen kunnen worden opgeladen in depots en laadstations langs de weg. Het zou zeer nuttig zijn om vooraf een plaats bij een laadstation te kunnen reserveren. Er zijn proeven gedaan met laders tot 350 kW, maar er moeten laders tot 1 MW worden ontwikkeld om de oplaadtijd te verkorten.

4.12. Het elektriciteitsnet moet worden voorbereid op de grote stroombehoefte die nodig is voor het snelladen van vrachtwagens.

4.13. Waterstof wordt gezien als een veelbelovende oplossing voor vervoer over lange afstanden. Het EESC is ingenomen met de doelstellingen voor de uitrol van waterstoftankstations. Op de lange termijn moet worden gestreefd naar groene waterstof in plaats van blauwe waterstof. In het geval van uit methaan geproduceerde waterstof moet rekening worden gehouden met het hoge percentage methaan dat uit de hele keten, van winning tot transport, weglekt.

- 4.14. Met kleine aanpassingen kan waterstof ook worden gebruikt om voertuigen met interne verbrandingsmotoren aan te drijven. Er is meer onderzoek nodig om dit voorstel verder uit te werken.
- 4.15. Het EESC is ingenomen met het voorstel van de Commissie om de waterstofdruk te standaardiseren op 700 bar. Waterstof heeft een lage volumetrische energiedichtheid, zodat voor de opslag ervan veel grotere tanks nodig zijn.
- 4.16. Idealiter zou waterstof, waar mogelijk, ter plaatse moeten worden geproduceerd. Eventuele planologische belemmeringen die dergelijke ontwikkelingen in de weg staan, moeten worden onderzocht, waarbij rekening moet worden gehouden met de strengere gezondheids- en veiligheidsmaatregelen die vereist zijn bij de omgang met waterstof.
- 4.17. Waterstof kan door vrachtwagens en via pijpleidingen worden vervoerd. Vanwege de lage volumetrische energiedichtheid van waterstof zouden voor het vervoer per vrachtwagen veel meer ritten nodig zijn dan voor benzine en diesel.
- 4.18. De richtlijn hernieuwbare energie bevat duidelijke berekeningen om de broeikasgasemissies van de verschillende alternatieve brandstoffen te bepalen. Die spelen echter amper een rol bij de aankoopbeslissingen van burgers, omdat de desbetreffende waarden nauwelijks bekend zijn en niet door de autofabrikanten en -verkopers worden medegedeeld. Hier zou verandering in moeten komen.
- 4.19. Voor een snelle uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zijn aanzienlijke aanloopinvesteringen nodig om ervoor te zorgen dat het systeem economisch levensvatbaar wordt voor beleggers in laad- en tankpunten.

Brussels, 9 december 2021.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Christa SCHWENG