

III

(Vorbereidende handelingen)

EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

566e ZITTING VAN HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ — INTERACTIO,
19.1.2022-20.1.2022

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie

(COM(2021) 556 final — 2021/0197(COD))

(2022/C 194/11)

Rapporteur: **Dirk BERGRATH**Corapporteur: **Bruno CHOIX**

Raadpleging:	Europees Parlement, 13.9.2021 Raad, 20.9.2021
Rechtsgrond	Artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Interne Markt, Productie en Consumptie
Goedkeuring door de afdeling	13.12.2021
Goedkeuring door de voltallige vergadering	19.1.2022
Zitting nr.	566
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	237/1/6

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) herhaalt zijn steun voor de doelstelling van de Europese Green Deal om Europa in 2050 het eerste klimaatneutrale continent te laten zijn. Bovendien onderstreept het EESC hoe belangrijk de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit is. Die omvat een reeks mijlpalen ter verwezenlijking van de ambitieuze doelstelling om het vervoer klaar te maken voor een klimaatneutraal Europa in 2050, waarbij een "geïntegreerde systeembenadering" wordt bevorderd ⁽¹⁾.

1.2. Het EESC deelt de mening dat nieuw in te schrijven auto's en bestelwagens in de Europese Unie het mogelijk zouden moeten maken dat de emissies van het gehele EU-wagenpark in 2035 100 % lager zullen liggen dan nu. Het EESC steunt de voorgestelde doelstelling om de CO₂-uitstoot van alle nieuwe personenauto's in de EU in 2030 met 55 % verminderd te hebben (afgezet tegen de doelstelling voor 2021) en steunt over het algemeen ook de doelstelling om de CO₂-uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen in 2030 met 50 % verminderd te hebben.

⁽¹⁾ PB C 286 van 16.7.2021, blz. 158.

1.3. Het EESC benadrukt dat grenswaarden voor het wagenpark een zeer krachtige en efficiënte stimulans vormen voor technologische veranderingen in de industrie. In lijn met zijn eerdere advies ⁽²⁾ merkt het EESC op dat de “uitlaatpijpaanpak” ondanks alle voordelen ervan moet worden aangevuld met andere beleidsinstrumenten. Het “Klaar voor 55”-pakket moet een levenscyclusbenadering volgen en moet voorkomen dat de elektrificatie van het wegvervoer leidt tot een verschuiving van de emissies stroomopwaarts in de waardeketen.

1.4. Het EESC herhaalt met klem dat individuele mobiliteit voor iedereen toegankelijk en betaalbaar moet blijven, met name voor forenzen die geen toegang hebben tot hoogwaardig openbaar vervoer of andere mobiliteitsoplossingen ⁽³⁾.

1.5. De automobielsector is van strategisch belang voor de Europese economie. De automobielsector (assemblage en toeleveranciers) verschaft werk aan 2,6 miljoen mensen en is goed voor 900 000 banen bij toeleveranciers. Samen is dat 11,6 % van de werkgelegenheid in de EU-industrie.

1.6. Het “Klaar voor 55”-pakket brengt het decarbonisatieproces in een stroomversnelling en daarom zullen, met name in de automobielsector, extra middelen nodig zijn — bijvoorbeeld via een uitbreiding van het Fonds voor een rechtvaardige transitie (JTF) — om het hoofd te bieden aan de sociale gevolgen van emissiereductiemaatregelen in regio's die afhankelijk zijn van toeleveringsketens voor de automobielsector.

1.7. Het EESC herhaalt zijn oproep om in het kader van de evaluatie te kijken naar de stand van zaken voor wat betreft kwalificatie, omscholing en opleiding van werknemers, alsook zijn oproep voor een bijgewerkte analyse van de gebieden waarop (extra) maatregelen nodig zijn om de vaardigheden en kwalificaties van werknemers in de automobielsector te versterken met het oog op de structurele veranderingen ⁽⁴⁾. Het EESC herhaalt dat deze aspecten moeten worden opgenomen in de voorgestelde governance- en monitoringbepalingen.

1.8. Het EESC vreest dat de reductiedoelstellingen moeilijk haalbaar zullen zijn als het ontbreekt aan de laadinfrastructuur die nodig is om de transitie te ondersteunen. De laadinfrastructuur moet worden aangelegd op plaatsen waar mensen wonen, werken en hun dagelijkse bezigheden verrichten.

1.9. Hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en e-brandstoffen kunnen in zekere mate bijdragen aan het koolstofvrij maken van het wegvervoer, vooral voor bestaande en moeilijk te elektrificeren voertuigen. Evenwel moeten er robuuste duurzaamheidsnormen worden toegepast.

2. Achtergrond van het voorstel

2.1. Met de mededeling over de Europese Green Deal ⁽⁵⁾ is een nieuwe groeistrategie voor de EU gelanceerd met als doel de EU om te vormen tot een eerlijke en welvarende samenleving met een moderne, hulpbronnefficiënte en concurrerende economie. De ambitie van de Commissie om haar klimaatdoelstellingen te verhogen en van Europa tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent te maken, wordt hierdoor bevestigd.

2.2. Dit doel wordt in de mededeling “Een schone planeet voor iedereen — Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie” ⁽⁶⁾ uiteengezet.

2.3. Op basis van een uitgebreide effectbeoordeling heeft de Commissie in haar mededeling over een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030 ⁽⁷⁾ voorgesteld de ambitie van de EU aan te scherpen en een veelomvattend plan voor te stellen om de bindende doelstelling van de Europese Unie voor 2030 op verantwoorde wijze te verhogen tot een netto-emissiereductie van ten minste 55 %. De doelstelling voor 2030 is in overeenstemming met de doelstelling van de Overeenkomst van Parijs om de wereldwijde temperatuurstijging ruim onder 2 °C te houden en ernaar te blijven streven deze op 1,5 °C te houden. De Europese Raad heeft tijdens zijn bijeenkomst van december 2020 zijn goedkeuring gehecht aan de nieuwe bindende EU-doelstelling voor 2030 ⁽⁸⁾. De huidige klimaat- en energiewetgeving, die naar verwachting slechts zal leiden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 40 % in 2030 en met 60 % in 2050, is door de Commissie herzien om dit verhoogde ambitieniveau voor 2030 te realiseren.

⁽²⁾ PB C 227 van 28.6.2018, blz. 52.

⁽³⁾ EESC-advies over “De EU-mobiliteitsstrategie en industriële waardeketens in de EU: aanpak van ecosystemen in de automobielsector” (initiatiefadvies), par. 1.3 (PB C 105 van 4.3.2022, blz. 26).

⁽⁴⁾ PB C 227 van 28.6.2018, blz. 52, par. 1.6 en 4.13.

⁽⁵⁾ COM(2019) 640 final.

⁽⁶⁾ COM(2018) 773 final.

⁽⁷⁾ COM(2020) 562 final.

⁽⁸⁾ Conclusies van de Europese Raad van 10-11 december 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

2.4. Dit “Klaar voor 55”-wetgevingspakket is, zoals aangekondigd in het klimaatdoelstellingsplan van de Commissie ⁽⁹⁾, het meest uitgebreide onderdeel van de inspanningen om de ambitieuze nieuwe klimaatdoelstelling voor 2030 te verwezenlijken, en alle economische sectoren en beleidsmaatregelen zullen hiertoe moeten bijdragen, ook het wegvervoer.

2.5. De automobielenindustrie is van essentieel belang voor de economie van de EU en is goed voor meer dan 7 % van het bbp. Zij biedt direct of indirect werkgelegenheid aan 12,6 miljoen Europeanen. De EU-investeringen in onderzoek en ontwikkeling in de automobielensector bedragen 60,9 miljard EUR per jaar.

2.6. De strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van de Commissie ⁽¹⁰⁾ bestrijkt de bredere uitdagingen van de overgang naar emissievrije mobiliteit en bevat een routekaart om het Europese vervoer stevig op het juiste spoor naar een duurzame en slimme toekomst te zetten.

2.7. Het bij de strategie behorende actieplan omvat beleid dat onder meer gericht is op het stimuleren van het gebruik van emissievrije voertuigen en de bijbehorende infrastructuur. Overstappen op emissievrije voertuigen zal verontreiniging voorkomen en de gezondheid van onze burgers verbeteren. Dit sluit ook aan bij de in de Europese Green Deal geformuleerde ambitie om alle verontreiniging tot nul terug te dringen, zoals verder uiteengezet in het actieplan om alle verontreiniging tot nul terug te dringen ⁽¹¹⁾.

2.8. De CO₂-emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen zijn een belangrijke manier om de CO₂-uitstoot in de sector terug te dringen, zoals in de mededeling over een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030 al is aangetoond. De algemene doelstellingen van dit voorstel zijn om bij te dragen tot de totstandbrenging van klimaatneutraliteit in 2050 en daartoe, in overeenstemming met de Europese klimaatwet, bij te dragen tot een nettoreductie van broeikasgasemissies van ten minste 55 % in 2030 ten opzichte van 1990.

2.9. De CO₂-emissienormen, die leiden tot nieuwe emissievrije voertuigen op de markt, vormen eveneens een aanvulling op Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹²⁾ (richtlijn hernieuwbare energie), die moet resulteren in koolstofvrije productie van elektriciteit in elektrische voertuigen en het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor verbrandingsmotoren in bestaande voertuigen zal stimuleren. Er zijn ook belangrijke synergieën tussen de CO₂-emissienormen en een krachtiger emissiehandelssysteem (ETS) ⁽¹³⁾ en de richtlijn inzake hernieuwbare energie.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Het EESC herhaalt zijn steun voor de doelstelling van de Europese Green Deal om Europa tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent te laten zijn en voor de herziene emissiereductiedoelstellingen voor 2030, zoals uiteengezet in het advies van het Comité over de Europese klimaatwet ⁽¹⁴⁾.

3.2. Om de EU-broeikasgasemissies in 2030 met ten minste 55 % verminderd te hebben zijn aanzienlijke extra inspanningen vereist in alle economische sectoren. Dit geldt eens te meer voor het vervoer. De vervoerssector behoort tot de prioriteiten van de Europese Green Deal, met als algemene doelstelling om de vervoersgerelateerde broeikasgasemissies in 2050 met 90 % verminderd te hebben. De emissies van het wegvervoer zijn verantwoordelijk voor 22 % van de totale broeikasgasemissies van de EU en voor 27 % van haar CO₂-emissies ⁽¹⁵⁾. Volgens officiële gegevens lag de uitstoot door het wegvervoer in 2018 26,8 % hoger dan in 1990 ⁽¹⁶⁾. Meer recent stegen de emissies van nieuwe personenauto's in 2019 voor het derde jaar op rij, tot 122,3 gram CO₂ per km (g CO₂/km) ⁽¹⁷⁾.

⁽⁹⁾ COM(2020) 562 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2020) 789 final.

⁽¹¹⁾ COM(2021) 400 final; zie in dit verband ook Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1) en Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG (PB L 344 van 17.12.2016, blz. 1).

⁽¹²⁾ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

⁽¹³⁾ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

⁽¹⁴⁾ PB C 364 van 28.10.2020, blz. 143.

⁽¹⁵⁾ <https://unfccc.int/documents/275968>

⁽¹⁶⁾ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7/assessment>

⁽¹⁷⁾ <https://www.eea.europa.eu/highlights/average-car-emissions-kept-increasing>

3.3. Het EESC onderstreept hoe belangrijk de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit is. Die omvat een reeks mijlpalen ter verwezenlijking van de ambitieuze doelstelling om het vervoer klaar te maken voor een klimaatneutraal Europa in 2050. De strategie, die voortbouwt op eerdere beleidsdocumenten, bevordert een “geïntegreerde systeembenadering” op basis van een reeks aanvullende instrumenten om de vervoerssector om te vormen. Er is een belangrijke rol weggelegd voor emissienormen, maar om de gestelde doelen te halen zijn aanzienlijke extra inspanningen nodig om infrastructuur aan te leggen, de koolstofvrije elektriciteitsproductie op te voeren en koolstofprijsmechanismen voor het vervoer op te zetten ⁽¹⁸⁾.

3.4. De verordening tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vormt de hoeksteen van de EU-strategie om de emissies in de sector te verminderen. Het EESC wijst erop dat in 2018 een grondige herziening van de verordening betreffende de CO₂-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen is voltooid ⁽¹⁹⁾. Het EESC erkent dat deze recente herziening evenwel ontoereikend is om de in de EU-klimaatwet vastgelegde broeikasgasemissiereductiedoelen te halen.

3.5. De automobielsector is van strategisch belang voor de Europese economie. De automobielenindustrie (assemblage en toeleveranciers) verschaft werk aan 2,6 miljoen mensen en is goed voor 900 000 banen bij toeleveranciers. Samen is dat 11,6 % van de werkgelegenheid in de EU-industrie. In totaal bieden aan de automobielenindustrie gerelateerde activiteiten werk aan 12,6 miljoen mensen in Europa, waarmee de automobielsector goed is voor 6,6 % van alle werkgelegenheid in de EU. De EU-automobielenindustrie genereert een jaarlijks handelsoverschot van 76 miljard EUR en is verantwoordelijk voor 33 % van de totale O & O-uitgaven in de EU. Niet in de laatste plaats vormen de aankoop en het gebruik van motorvoertuigen een belangrijke bron van belastinginkomsten voor de lidstaten; Duitsland alleen al int jaarlijks bijna 100 miljard EUR aan dergelijke belastingen ⁽²⁰⁾.

3.6. Om de emissiereductiedoelstellingen voor het wegvervoer voor 2030 te halen, zijn enorme inspanningen nodig om de automobielenindustrie te transformeren en het bestaande wagenpark te vervangen. Het aantal elektrische voertuigen in Europa stijgt snel in tal van lidstaten, maar is nog beperkt: slechts 3,5 % van alle nieuw geregistreerde auto's in 2019 was elektrisch, met inbegrip van batterij-auto's en plug-in hybride elektrische voertuigen, en elektrische auto's maken slechts 1,2 % uit van het bestaande wagenpark in de EU ⁽²¹⁾. Recente cijfers wijzen op een snelle uitbreiding van het marktaandeel van batterij-auto's en plug-in hybride elektrische voertuigen met respectievelijk 9,8 % en 9,1 % in het derde kwartaal van 2021 ⁽²²⁾.

3.7. We mogen niet uit het oog verliezen dat de EU-automobielenindustrie naast de decarbonisatie ook het hoofd moet bieden aan verschillende andere aanjagers van structurele veranderingen die reeds ingrijpende gevolgen hebben voor haar werknemers: de automatisering en robotisering van assemblagelijnen levert een productiviteitswinst op die gevolgen zal hebben voor het aantal gewerkte uren in de sector ⁽²³⁾, het aanhoudende tekort aan halfgeleiders heeft productieverliezen veroorzaakt en de verkoop en de productie zijn door de pandemie en de gevolgen daarvan tot een historisch dieptepunt gedaald.

3.8. Het EESC herhaalt met klem dat individuele mobiliteit voor iedereen toegankelijk en betaalbaar moet blijven, met name voor forenzen die geen toegang hebben tot hoogwaardig openbaar vervoer of andere mobiliteitsoplossingen ⁽²⁴⁾. De hoge aankoopprijs vormt een grote belemmering voor de groei van de markt van batterij-auto's en leidt tot hogere afschrijvingskosten voor de eerste eigenaars, die bepalend zijn voor de voorraadmix. Uit verschillende verslagen blijkt echter dat batterij-auto's in veel landen al de meest betaalbare optie zijn voor consumenten wanneer de totale kosten van eigendom in ogenschouw worden genomen ⁽²⁵⁾. Evenredige steunmaatregelen en stimulansen zullen de komende jaren van essentieel belang blijven om tweedehands- en derdehandsgebruikers, die het meest van elektrificatie zullen profiteren, voordelen te bieden.

3.9. In mei 2020 heeft de Commissie voorgesteld een Fonds voor een rechtvaardige transitie (JTF) op te richten ten belope van 40 miljard EUR om regio's die afhankelijk zijn van steenkool- en CO₂-intensieve industrieën te ondersteunen bij hun inspanningen om hun economie te decarboniseren. In het kader van de begrotings- en herstelonderhandelingen van de

⁽¹⁸⁾ PB C 286 van 16.7.2021, blz. 158.

⁽¹⁹⁾ PB C 227 van 28.6.2018, blz. 52.

⁽²⁰⁾ ACEA-cijfers 2021 https://www.acea.auto/files/ACEA_Pocket_Guide_2021-2022.pdf

⁽²¹⁾ EU plus VK, Noorwegen en IJsland: [^{\(22\)} <https://www.acea.auto/fuel-pc/fuel-types-of-new-cars-battery-electric-9-8-hybrid-20-7-and-petrol-39-5-market-share-in-q3-2021/>](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-5/assessment; batterij-auto's 0,4 % en hybride voertuigen 0,8 %; cijfers ACEA 2021.</p></div><div data-bbox=)

⁽²³⁾ Zie Fraunhofer-instituut, ELAB 2.0-studie.

⁽²⁴⁾ EESC-advies over “De EU-mobiliteitsstrategie en industriële waardeketens in de EU: aanpak van ecosystemen in de automobielsector” (initiatiefadvies), par. 1.3 (PB C 105 van 4.3.2022, blz. 26).

⁽²⁵⁾ https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2021-039_electric_cars_calculating_the_total_cost_of_ownership_for_consumers.pdf

EU hebben de lidstaten afgesproken om 17,5 miljard EUR uit te trekken voor het JTF. Het “Klaar voor 55”-pakket brengt het decarbonisatieproces in een stroomversnelling en daarom zullen, met name in de automobielandustrie, extra middelen nodig zijn om het hoofd te bieden aan de sociale gevolgen van emissiereductiemaatregelen in regio's die afhankelijk zijn van toeleveringsketens voor de automobielandustrie.

4. Bijzondere opmerkingen

4.1. Het EESC benadrukt dat grenswaarden voor het wagenpark een zeer krachtige en efficiënte stimulans vormen voor technologische veranderingen in de industrie. Het is grotendeels aan deze regelgevende impuls te danken dat de Europese automobielandustrie de weg naar emissievrije voertuigen is ingeslagen. Ambitieuze grenswaarden voor het wagenpark zullen ertoe bijdragen dat Europa in 2050 het eerste klimaatneutrale continent kan worden.

4.2. Het EESC deelt de mening dat nieuw in te schrijven auto's en bestelwagens in de Europese Unie het mogelijk zouden moeten maken dat de emissies van het gehele EU-wagenpark in 2035 100 % lager zullen liggen dan nu. Het EESC merkt op dat deze reductiedoelstelling alleen haalbaar is indien alle randvoorwaarden optimaal op elkaar zijn afgestemd en klanten (overal in de EU) kunnen worden overtuigd om over te stappen op emissievrije voertuigen. Het is daarom belangrijk de nodige laadinfrastructuur aan te leggen op plaatsen waar mensen wonen, werken en hun dagelijkse bezigheden verrichten en dat die infrastructuur goed toegankelijk is voor hen.

4.3. Het EESC steunt de voorgestelde doelstelling om de CO₂-uitstoot van alle nieuwe personenauto's in de EU in 2030 met 55 % verminderd te hebben (afgezet tegen de doelstelling voor 2021). Het EESC merkt op dat de automobielandustrie, gelet op de specifieke productie- en ontwikkelingscycli in de sector, nu al de nodige besluiten moet nemen om deze doelstelling te halen.

4.4. Hoewel het EESC in algemene zin ook achter de doelstelling staat om de uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen met 50 % te verminderen, vraagt het aandacht voor zowel de specifieke productie- en ontwikkelingscyclus als het typische gebruik van deze voertuigen. Het EESC vreest dat de reductiedoelstellingen moeilijk haalbaar zullen zijn als het ontbreekt aan de laadinfrastructuur die nodig is om de transitie te ondersteunen, en merkt op dat derhalve mogelijk aanvullende criteria nodig zijn.

4.5. Het EESC herhaalt zijn oproep uit 2018 voor een tussentijdse evaluatie van de huidige Verordening (die oorspronkelijk voor 2024 was voorzien) en daarbij te kijken naar de stand van zaken voor wat betreft kwalificatie, omscholing en opleiding van werknemers, alsook voor een bijgewerkte analyse van de gebieden waarop (extra) maatregelen nodig zijn om de vaardigheden en kwalificaties van werknemers in de automobielandustrie te versterken met het oog op de structurele veranderingen⁽²⁶⁾. Het EESC wijst er eens te meer op dat deze aspecten moeten worden opgenomen in de voorgestelde governance- en monitoringbepalingen, die gebaseerd moeten worden op emissietests onder reële rijomstandigheden.

4.6. Bij de herziening van de verordening tot vaststelling van CO₂-emissienormen moet worden uitgegaan van technologieneutraliteit, met dien verstande dat niet alle opties hoge energie-efficiëntieprestaties bieden. Hoewel elektrificatie duidelijk de belangrijkste manier is om het wegvervoer te decarboniseren, is dit wellicht niet de meest aangewezen optie voor zwaarder vervoer of vervoer over lange afstanden. Zoals de Commissie in haar mededeling “Een schone planeet voor iedereen” (2018) heeft benadrukt, moet een brede waaier aan technologieën worden overwogen en moet de EU-aanpak gebaseerd zijn op technologieneutraliteit. Voor batterijen, waterstof, geavanceerde biobrandstoffen, biomethaan en e-vloeistoffen is een rol weggelegd bij het decarboniseren van het vervoerssysteem. Het EESC steunt het technologieneutraliteitsbeginsel en benadrukt dat alle aandrijfsystemen die aan de CO₂- en emissienormen voldoen in de mobiliteitsmix moeten worden opgenomen, overeenkomstig de doelstellingen van de Green Deal.

4.7. In lijn met zijn eerdere advies⁽²⁷⁾ merkt het EESC op dat de in het voorstel voor een verordening gekozen “uitlaatpijpaanpak” ondanks alle voordelen ervan moet worden aangevuld met andere beleidsinstrumenten. Het “Klaar voor 55”-pakket moet een levenscyclusbenadering volgen en moet voorkomen dat de elektrificatie van het wegvervoer leidt tot een verschuiving van de emissies stroomopwaarts in de waardeketen. De herziening van het EU-emissiehandelssysteem en de richtlijn hernieuwbare energie moeten ervoor zorgen dat de elektrificatie van het wegvervoer en de decarbonisatie van de elektriciteitsproductie in hetzelfde tempo verlopen.

4.8. De huidige marktpenetratie laat zien dat de plug-in hybride technologie als instap- en overgangstechnologie kan helpen om de klimaatdoelstellingen in de vervoersector te verwezenlijken. Er moet echter wel voor worden gezorgd dat de hybride voertuigen het grootste deel van de tijd volledig in de elektrische modus worden gebruikt en frequent worden opgeladen. Om de toenemende discussie over misleidende etikettering van plug-in hybride voertuigen tegen te gaan, moeten snel maatregelen worden genomen om het aandeel “elektrische ritten” te vergroten, waaronder:

⁽²⁶⁾ PB C 227 van 28.6.2018, blz. 52, par. 1.6 en 4.13.

⁽²⁷⁾ PB C 227 van 28.6.2018, blz. 52.

- de afstemming van de elektrische actieradius van dergelijke voertuigen op het typische gebruikersgedrag. Voor alle voertuigmodellen moet worden gestreefd naar een actieradius van ongeveer 80 tot 100 km in reële omstandigheden en een laadcapaciteit van 11 kW;
- de integratie van digitale diensten, informatie en intelligente besturingsstrategieën in het voertuig om chauffeurs te ondersteunen bij het elektrisch rijden;
- de beschikbaarheid van boordgegevens inzake het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik via de (uniform gedefinieerde) boorddiagnose-interface OBD II, met inachtneming van de gegevensbescherming door de technische diensten;
- de invoering van nationale stimuleringsmaatregelen voor het gebruik van batterijen (sociaal rechtvaardige koolstofprijnsregelingen en de geleidelijke afschaffing van indirecte subsidies voor fossiele brandstoffen, zoals onbelaste tankkaarten voor werknemers die een bedrijfswagen gebruiken).

4.9. Hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en e-brandstoffen kunnen in zekere mate bijdragen aan het koolstofvrij maken van het wegvervoer, vooral voor bestaande en moeilijk te elektrificeren voertuigen, aangezien deze brandstoffen met voorrang nodig zullen zijn om delen van het vervoerssysteem die moeilijk te elektrificeren zijn, zoals het lucht- en zeevervoer, koolstofvrij te maken. Bovendien moet de EU-wetgeving zorgen voor stevige duurzaamheidsnormen. Ten eerste moet een levenscyclusbeoordeling ervoor zorgen dat de koolstofvoetafdruk in overeenstemming is met de doelstelling om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Ten tweede moet het — zij het beperkte — gebruik van deze alternatieve brandstoffen in overeenstemming zijn met de duurzameontwikkelingsdoelstellingen van de VN en moeten biobrandstoffen op basis van gewassen, palmolie en soja derhalve geleidelijk worden afgeschaft.

4.10. Het EESC is er voorstander van om de uitzondering voor kleine fabrikanten die minder dan 10 000 auto's of minder dan 22 000 bestelwagens per jaar registreren, per 2030 af te schaffen. Een algemene nichemarkt voor auto's die niet gekoppeld zijn aan emissiedoelstellingen, is onaanvaardbaar. In het voorstel ontbreken echter bepalingen voor speciale auto's die moeilijk te elektrificeren zijn.

Brussel, 19 januari 2022.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Christa SCHWENG
