



Brussel, 8.11.2017
COM(2017) 675 final

**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**

*"Ik wil dat Europa het voortouw neemt in de strijd tegen
de klimaatverandering*

De Commissie wil onze industrie sterker en concurrerder maken

*Ik doe een oproep tot de auto-industrie om open kaart te spelen en de situatie
recht te zetten. In plaats van op zoek te gaan naar lacunes in de regelgeving, zou
zij moeten investeren in de schone auto's van morgen*

*De Commissie zal binnenkort voorstellen voorleggen ter verlaging van de
koolstofuitstoot van onze vervoerssector"*

Voorzitter Jean-Claude Juncker,
Toespraak over de staat van de Unie, 13 september 2017

1. Inleiding

De **klimaatverandering** is momenteel een van de grootste uitdagingen voor de mensheid. De toekomst van onze planeet staat op het spel. Dat is door de internationale gemeenschap erkend in Parijs in december 2015, toen een historische overeenkomst over de klimaatverandering werd gesloten. De Overeenkomst van Parijs is het bewijs dat de overgang naar een moderne en koolstofarme maatschappij niet alleen onontbeerlijk, maar ook mogelijk is.

De Europese Commissie geeft het goede voorbeeld. Haar maatregelen in de mondiale strijd tegen de klimaatverandering staan centraal in de positieve agenda van de EU "*om bij te dragen tot een Europa dat beschermt, sterker maakt en verdedigt*"¹. De **overgang naar een moderne en koolstofarme economie** is een van de belangrijkste politieke prioriteiten van de Europese Commissie en komt tot uiting in de prioriteit om een **veerkrachtige energie-unie en een toekomstgericht klimaatbeleid** te ontwikkelen. Het doel is Europa beter in staat te stellen om de klimaatverandering het hoofd te bieden en de levenskwaliteit van de burgers te verbeteren. Tegelijk moet het concurrentievermogen van onze industrie worden bewaard en versterkt zodat er meer banen komen, de economie op duurzame wijze groeit en innovatie in hernieuwbare energietechnologie wordt gestimuleerd. Dat betekent dat we ernaar moeten streven om wereldleider te worden op het vlak van innovatie, digitalisering en decarbonisering². Die ontwikkelingen kunnen een ontwrichtend effect hebben, waarbij nieuwe banen worden gecreëerd terwijl andere overbodig worden, zodat er behoefte is aan nieuwe vaardigheden en bijscholing. Daarom is de overgang naar een koolstofarme economie voor de industrie van de EU zowel een kans als een uitdaging.

De vervoersector levert een enorme bijdrage aan de economie van de EU, de werkgelegenheid en de mobiliteit van de burgers. De vervoer- en opslagsector van de EU verschaft werk aan meer dan 11 miljoen mensen, goed voor meer dan 5 % van de totale werkgelegenheid³ en bijna 5 % van het bruto binnenlands product van de EU⁴. De sector vertegenwoordigt ongeveer 20 % van de uitvoer van de EU naar haar belangrijkste handelspartners.

Tegelijk is vervoer op energie na de grootste producent van broeikasgassen in Europa en wordt de luchtvervuiling in onze steden steeds erger. Uit alle prognoses blijkt dat de vervoersactiviteiten in Europa nog zullen stijgen. Tussen 2010 en 2050 zou het passagiersvervoer naar schatting met 42 % groeien. Het goederenvervoer zal met 60 % toenemen⁵. Dit maakt de uitdaging om tot een duurzaam mobiliteitssysteem te komen alleen maar groter.

Vervoer is verantwoordelijk voor bijna een kwart van de broeikasgasemissies in Europa en is de belangrijkste oorzaak van de slechte luchtkwaliteit in steden, waardoor de volksgezondheid ernstig wordt bedreigd. Het wegvervoer alleen is verantwoordelijk voor bijna een vijfde van de totale uitstoot in de EU en voor 73 % van de emissies door vervoer⁶.

¹ Toespraak van voorzitter Juncker over de staat van de Unie, 14 september 2016. Conclusies van de Europese Raad, 24 oktober 2014.

² COM(2017) 479 final.

³ Arbeidskrachtenenquête van Eurostat, gegevens van 2016 en voor NACE H: "Vervoer en opslag".

⁴ Eurostat, nationale rekeningen, gegevens voor 2014 en voor NACE H: "Vervoer en opslag".

⁵ Alle gegevens zijn te vinden in werkdocument van de diensten van de Commissie SWD(2017) 177.

⁶ In de EU sterven bijna driemaal zoveel mensen voortijdig door vervoergerelateerde vervuiling dan in verkeersongevallen. Miljoenen lijden aan levenslange ademhalingsproblemen en hart- en vaatziekten. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>; http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

Als er geen actie wordt ondernomen om de uitstoot te beperken, bestaat de kans dat vervoer de grootste bron van emissies wordt, wat ten koste zal gaan van de vooruitgang in andere sectoren en waardoor de EU haar algemene doelstellingen voor emissiereductie niet dreigt te halen. **Het is van essentieel belang dat afdoende maatregelen worden genomen tegen de uitstoot van het vervoer.**

Het streven naar koolstofarme mobiliteit is opgenomen in de kernstrategieën van de EU op dit gebied en met name in de strategie voor de energie-unie van februari 2015, waarin de overgang naar een energie-efficiënte, koolstofarme vervoersector als cruciaal is bestempeld⁷. Vervolgens is in juli 2016 de strategie voor emissiearme mobiliteit vastgesteld, met concrete maatregelen die nu worden uitgevoerd⁸. Als reactie op de diepgaande wijzigingen die zich in de vervoersector voordoen, werd eerder dit jaar in het kader van het "Europa in beweging"-initiatief een agenda voor een sociaal rechtvaardige overgang naar een schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor allen voorgesteld, met daarbij een eerste pakket voorstellen⁹. Onlangs heeft de Commissie een vernieuwde EU-strategie voor het industrieel beleid gepresenteerd die de Europese industrie beter in staat moet stellen om banen en duurzame groei te blijven genereren in deze veranderende en uitdagende omgeving¹⁰.

Het huidige pakket voorstellen in het kader van het "Europa in beweging"-initiatief¹¹ spitst zich toe op hulp aan de Europese auto-industrie en mobiliteitssector, door de juiste omstandigheden en stimulansen te creëren zodat de sector zich kan voorbereiden op de toekomst en **wereldwijd kan concurreren en innovatie, groei en banen kan genereren**. Tegelijk hebben de voorgestelde maatregelen tot doel te waarborgen dat mobiliteit in de toekomst **schoon, toegankelijk en betaalbaar voor iedereen** is en dat het consumentenvertrouwen kan worden hersteld. Na de vertrouwenscrisis in de auto-industrie over de uitstoot van dieselauto's is dit van cruciaal belang. De regelgeving moet robuust zijn en naar behoren worden gehandhaafd, en Europeanen moeten beschikken over toegankelijke en betaalbare alternatieven voor voertuigen op fossiele brandstoffen; investeringen in infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moeten gericht en gecoördineerd gebeuren.

Dit pakket bevat duidelijke, realistische en uitvoerbare regels voor een gelijk speelveld voor Europese spelers in de sector, die de geloofwaardigheid zullen vergroten. Het geeft ook een duidelijke richting aan voor het nakomen van de verbintenissen van de EU in het kader van de Overeenkomst van Parijs, en bevat stimulansen voor innovatie in nieuwe technologieën en businessmodellen en voor een efficiënter gebruik van alle vervoerswijzen voor goederen. Bovendien zullen de faciliterende maatregelen van dit pakket bijdragen tot een vlotte overgang en een voorspelbare koers. Consumenten zullen alleen op schone voertuigen en andere schone mobiliteitsoplossingen overstappen als de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen aanwezig is en als zij met kennis van zaken kunnen oordelen over de prijs van de verschillende soorten aangeboden brandstof en de bijbehorende totaalcost van de volledige levenscyclus van een voertuig. Ten slotte zijn deze maatregelen er ook op gericht om nieuwe mobiliteitsdiensten toegankelijk te maken voor alle Europeanen en om nieuwe

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM (2016) 501 final.

⁹ COM(2017) 283 final.

¹⁰ COM(2017) 479 final.

¹¹ Dit pakket is gebaseerd op vele andere strategische werkzaamheden van de Europese Commissie, waaronder het investeringsplan, de kapitaalmarktenunie, de digitale eengemaakte markt, de Europese pijler van sociale rechten, de vaardighedenagenda, de klimaatactie en de circulaire economie.

toekomstperspectieven te bieden aan werknemers, gemeenschappen en onderdelen van de waardeketen in de auto-industrie en anderen die bij deze overgang verlies kunnen lijden.

Nieuwe **CO₂-normen** moeten fabrikanten helpen om innovatief te werk te gaan en emissiearme voertuigen op de markt te brengen. De **richtlijn inzake schone voertuigen** zal schone mobiliteitsoplossingen bij overheidsopdrachten begunstigen en een solide basis bieden om de vraag naar en de verdere ontwikkeling van schone mobiliteitsoplossingen te stimuleren. Het pakket bevat ook ondersteunende maatregelen voor investeringen in de **trans-Europese uitbouw van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen**, evenals gemeenschappelijke normen. Er wordt gewerkt aan een **methode waarmee consumenten gemakkelijk brandstofprijzen kunnen vergelijken**. Tot de verdere vermindering van de uitstoot en het fileprobleem zal ook worden bijgedragen door de herziening van de **richtlijn gecombineerd vervoer**, die het gecombineerd gebruik van verschillende vervoerswijzen voor goederen (bv. vrachtwagens en treinen) stimuleert, en van de **richtlijn betreffende autobusdiensten voor passagiers**, waardoor de ontwikkeling van langeafstandsbusdiensten in heel Europa zal worden gestimuleerd als alternatief voor de personenwagen. Deze initiatieven zullen ook bijdragen tot het geïntegreerde industriebeleid van de EU¹², zodat de voertuigen en andere mobiliteitsoplossingen van morgen en hun onderdelen zullen worden uitgevonden en geproduceerd in de EU. Daarbij is het **batterij-initiatief** van bijzonder strategisch belang. Deze initiatieven moeten kosteneffectief, technologisch neutraal en sociaal inclusief zijn.

Dit tweede "Europa in beweging"-pakket sluit bijgevolg aan bij de **drie belangrijkste politieke prioriteiten**:

- een Europa dat de planeet beschermt;
- een Europa dat zijn burgers sterker maakt;
- een Europa dat zijn industrie en werknemers verdedigt.

2. Een Europa dat beschermt: de sleutelrol van de EU in de Overeenkomst van Parijs en bij het opstellen van internationale normen

Een stijgend aantal landen en steden worstelt met duurzame mobiliteit. Wereldwijd is er een grote vraag naar schone producten, technologieën en zakenmodellen die duurzame mobiliteit ondersteunen. Dat houdt enorme economische kansen in voor een concurrerende EU-sector.

Het is van cruciaal belang dat de EU de volgende generatie normen voor CO₂-emissiereductie in het vervoer stimuleert. Zo geeft ze een duidelijk signaal aan de markt en behoudt ze haar leidersplaats bij de aanpak van de klimaatverandering. Tegelijk wordt de concurrentiekracht van de Europese industrie versterkt en blijft Europa wereldwijd de normen bepalen in de auto-industrie. Daarom is het voorstel voor **nieuwe CO₂-normen voor personenauto's en bestelwagens voor de periode na 2020** een belangrijk element in het pakket. Die normen zullen de lidstaten helpen om hun klimaatdoelstellingen voor 2030 te halen en steden in staat stellen om de levenskwaliteit en de gezondheid van hun inwoners te verbeteren¹³. Door de huidige verordening inzake de CO₂-emissies van personenwagens is de uitstoot van auto's sinds de invoering in 2009 naar schatting met 65 tot 85 % gedaald¹⁴. Tegelijk zal door die normen de uitvoering van de Overeenkomst van Parijs worden gekoppeld aan de mondiale

¹² COM(2017) 479 final.

¹³ COM(2016) 482 final.

¹⁴ Ricardo-AEA and TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011:

https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

handelsagenda van Europa door onze industrieën een concurrentievoordeel te geven, zodat zij hun producten kunnen uitvoeren en groeimarkten kunnen aanboren naarmate de wereldwijde vraag naar schone voertuigen groeit. De herziening van de **richtlijn schone voertuigen** zal de vraag van het publiek naar dergelijke voertuigen in de EU aanzwengelen. Een goed ontwikkelde markt en industriële basis in de EU is essentieel om ons uitvoerpotentieel te versterken.

Ook het bevorderen van multimodaliteit en de doeltreffende combinatie van verschillende vervoerswijzen zijn van cruciaal belang om de uitstoot te verlagen. De herziening van de wetgeving inzake **gecombineerd vervoer** zal het gecombineerd gebruik van vrachtwagens, treinen, aken en schepen voor goederenvervoer stimuleren door het concurrentievermogen te vergroten ten opzichte van goederenvervoer dat uitsluitend over de weg verloopt. Een vermindering van het aantal vrachtwagens op de weg zal de CO₂-uitstoot en de luchtvervuiling door goederenvervoer verlagen, en er zullen zich minder files en ongevallen voordoen op onze wegen¹⁵.

Op een vergelijkbare manier zal het voorstel van de Commissie om de richtlijn betreffende **autobusdiensten voor passagiers** te herzien, de mobiliteit van de burger verbeteren door de ontwikkeling van busdiensten te stimuleren en aldus een alternatief te bieden voor het gebruik van personenwagens, en het gebruik van duurzame vormen van openbaar vervoer te laten stijgen¹⁶. Dergelijke diensten zullen ook economische en sociale voordelen opleveren omdat ze beter inspelen op de behoeften van de consument en oplossingen bieden voor mensen met een laag inkomen.

Deze wetgevingsvoorstellen zullen worden ondersteund en versterkt door het brede scala aan ondersteunende maatregelen in dit pakket.

3. Een Europa dat ons sterker maakt: geen tweederangsconsumenten en geen achtergestelde regio's

De vrijheid van burgers om zich ongehinderd te verplaatsen op het grondgebied van de Unie is een belangrijke verwezenlijking van de Europese Unie. Mensen kunnen voor zaken of in hun vrije tijd vlot van de ene naar de andere lidstaat reizen. Het is de plicht van de EU om ervoor te zorgen dat burgers zich gemakkelijker en vrijer over de grenzen heen kunnen verplaatsen. Het vervoer zal blijven groeien, maar dat moet op een duurzame manier gebeuren¹⁷. Door de dagelijkse files en de crisis over de uitstoot van dieselauto's is het begrijpelijk dat het wegvervoer wordt opgeroepen om bij te dragen tot een betere gezondheid en luchtkwaliteit. Dat heeft in sommige gevallen geleid tot de vaststelling van lokale beleidsmaatregelen om het autogebruik in steden te ontmoedigen, wat al een invloed heeft op de mobiliteitskeuze van burgers.

In de nasleep van het schandaal over de uitstoot van dieselauto's en de daaropvolgende ernstige vertrouwenscrisis bij de consument, heeft de Commissie reeds actie ondernomen om de rechten van de consumenten te versterken en het vertrouwen in de aanpak van de EU te herstellen. We zetten een **robuust testkader voor typegoedkeuring** op basis van nieuwe

¹⁵ COM(2017) 648 final.

¹⁶ COM(2017) 647 final.

¹⁷ COM(2016) 501 final.

procedures op, waardoor de regels effectief zullen worden nageleefd¹⁸. Dat kader zal ook een stevige basis bieden voor de toepassing van de nieuwe CO₂-emissienormen voor de periode na 2020.

We moeten er ook voor zorgen dat **consumenten gemakkelijker toegang hebben tot betaalbare** nieuwe en schone vormen van mobiliteit en dat de voordelen van die nieuwe mobiliteitsdiensten beschikbaar zijn voor allen en gelijkmatig over de Unie verspreid zijn. Door nieuwe technologieën en innovatieve en collaboratieve zakenmodellen wordt ons mobiliteitssysteem duurzamer. We moeten echter vermijden dat daardoor een digitale kloof ontstaat waardoor nieuwe ongelijkheden ontstaan of waardoor sommige regio's of gebieden van deze innovaties verstoken blijven.

Zonder **geschikte infrastructuur voor alternatieve brandstoffen** zullen **emissiearme en emissievrije oplossingen** geen gemeengoed op de Europese wegen worden. De sector kondigt aanzienlijke investeringen aan, met name in de productie van elektrische voertuigen. Voldoende infrastructuur is van vitaal belang om consumenten te laten kiezen voor geloofwaardige alternatieven voor voertuigen op conventionele brandstoffen. De periode 2020-2025 zal van cruciaal belang zijn voor Europa; volgens de huidige prognoses zullen emissiearme en emissievrije voertuigen in 2025 goed zijn voor zeven procent van de voertuigen op de Europese wegen¹⁹. Er zal snel moeten worden geïnvesteerd om te voorkomen dat die evolutie stilvalt door een gebrek aan infrastructuur.

De EU heeft al een duidelijk beleidskader voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, maar de lidstaten moeten ervoor zorgen dat die infrastructuur op hun grondgebied wordt uitgebouwd²⁰. Nochtans **wordt in de nationale beleidsstrategieën niet voldoende ambitie aan de dag gelegd om aan de toekomstige vraag te voldoen**. Bovendien is het belangrijk dat infrastructuur en diensten grensoverschrijdend interoperabel zijn. Consumenten moeten emissiearme mobiliteit als probleemloos ervaren²¹. Overheden en marktdeelnemers moeten ervoor zorgen dat infrastructuurdiensten interoperabel zijn.

De infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet sneller worden uitgebouwd en leemten moeten worden opgevuld²². Hier kan en moet de EU een verschil maken. Financiële steun van de EU zal van cruciaal belang zijn om gedeeltelijk de financieringsbehoeften te dekken in gebieden waar de markt nog altijd niet voldoende investeert, zoals het kerngedeelte van het trans-Europees vervoersnetwerk. Die overheidssteun moet worden beschouwd als een manier om aanzienlijke private investeringen los te maken, onder meer door nieuwe financieringsmethoden zoals het combineren van subsidies met leningen, iets wat door het investeringsplan voor Europa wordt aangemoedigd²³. Dit pakket bevat **een actieplan om**

¹⁸ COM(2016) 31 final. Bovendien zijn op EU-niveau nieuwe testprocedures ingevoerd om de emissies van auto's te meten, zowel in reële omstandigheden als in een laboratorium. Die procedures gelden sinds september 2017 voor alle nieuwe types voertuigen.

¹⁹ SWD(2017) 650 final.

²⁰ Richtlijn 2014/94/EU.

²¹ "Ik droom van een (...) pendelaar die zijn elektrische auto naast de snelweg kan opladen op dezelfde manier waarop wij vandaag benzine tanken." Toespraak van voorzitter Juncker voor het Europees Parlement, november 2014.

²² Alleen al om de kerncorridors van het trans-Europees vervoersnetwerk tegen 2025 uit te rusten met de basisinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen, is 1,5 miljard euro nodig. Voor het hele vervoersnetwerk zijn aanzienlijk meer investeringen nodig.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_en

meer te investeren in infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en in de hele Unie een netwerk te ontwikkelen van snelle en interoperabele oplaadpunten en tankstations²⁴.

De Commissie verhoogt haar financiële steun om openbare en private investeringen voor de uitbouw van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen los te maken: er wordt tot 800 miljoen euro beschikbaar gesteld²⁵ als aanvulling op de aanzienlijke sommen die daarvoor al worden uitgetrokken in het kader van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF) en de Europese structuur- en investeringsfondsen²⁶. De uitbouw van infrastructuur voor alle soorten alternatieve brandstoffen voor alle vervoerswijzen, zoals oplaadpunten in steden en kleinere gemeenschappen, maar ook de financiering van de aanschaf van voertuigen op alternatieve brandstoffen, zoals schone stadsbussen, kan worden ondersteund door het cohesiebeleid²⁷.

Om te verzekeren dat lacunes worden opgevuld en dat consumenten met schone auto's niet aan hun lot worden overgelaten, moeten de Commissie, de lidstaten en het lokale niveau nauw samenwerken. Bestuurders moeten erop kunnen vertrouwen dat zij overal in de EU gemakkelijk toegang hebben tot de nodige oplaadstations. **Geen enkele regio en consument in de EU mag in de kou blijven staan.**

Lidstaten, regio's en steden worden door dit pakket ondersteund om hun aanbod aan schoon vervoer voor burgers uit te breiden. Dit wordt nog versterkt door **de aankoop van schone voertuigen bij openbare aanbestedingen te begunstigen**²⁸, zodat overheidsopdrachten meer bijdragen tot de marktintroductie van schone voertuigen. Steden spelen een cruciale rol bij de uitvoering van de Overeenkomst van Parijs, met name door een beleid voor schone mobiliteit te voeren. Tijdens de ceremonie van het Burgemeestersconvenant in februari 2018 zullen meer dan 700 Europese burgemeesters samenkomen om dergelijke maatregelen verder te stimuleren op lokaal niveau.

Bovendien zal het pakket worden aangevuld met een **methode om de kosten van de verschillende beschikbare brandstoffen te vergelijken**, zodat de consument een verfijndere keuze kan maken bij de aankoop of het gebruik van een voertuig en zich bewust wordt van de voordelen van een overstap naar schonere mobiliteitsoplossingen. De Commissie ontwikkelt die Europese **methode voor de vergelijking van brandstofprijzen** samen met de lidstaten en stelt nu al een **instrument voor groen rijden** ter beschikking waarmee de consument het effect van verschillende technologieën op het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot kan vergelijken²⁹.

²⁴ COM(2017) 652 final.

²⁵ De Commissie stelt vandaag 350 miljoen euro ter beschikking uit de vervoersbegroting van de CEF, wat tot 1,7 miljard euro aan totale investeringen kan opleveren uit onder meer het Europees Fonds voor strategische investeringen, de Europese Investeringsbank en particuliere en openbare banken in het kader van de blandingoproep van de CEF. Tot 450 miljoen euro zal beschikbaar worden gesteld uit niet-uitbetaalde inkomsten van het NER300-programma via het schuldinstrument van de CEF, onder beheer van de Europese Investeringsbank. Zie voor meer details: https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_en

²⁶ In het Cohesiefonds en in de regionale en structuurfondsen van de EU is ongeveer 70 miljard euro geprogrammeerd om het vervoersstelsel in de EU efficiënter, milieuvriendelijker en minder koolstofintensief te maken.

²⁷ Ultraperifere regio's kunnen dienst doen als testgebieden voor schone en alternatieve energie-oplossingen. Zie COM(2017) 623 final.

²⁸ COM(2017) 653 final.

²⁹ <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>

De Commissie en de Europese Investeringsbank hebben een **faciliteit voor schoon vervoer** opgezet zodat projecten op het vlak van schoon vervoer, en met name schoon openbaar vervoer, kunnen worden gefinancierd door de CEF en/of het Europees Fonds voor strategische investeringen. In het kader van het **Europees fonds voor regionale ontwikkeling**, waarin 35 miljard euro beschikbaar is voor de ondersteuning van een energie-efficiënte en koolstofvrije vervoersector, is 12,4 miljard euro gereserveerd voor schoon stadsvervoer. De coherente uitbouw van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op regionaal en lokaal niveau kan worden verzekerd via de Europese territoriale samenwerking (Interreg). Verscheidene lidstaten hebben al gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de uitbouw van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te programmeren of schone voertuigen voor het openbaar vervoer (bv. elektrische bussen) aan te kopen. In Tsjechië, bijvoorbeeld, verstrekt het vervoersprogramma ongeveer 30 miljoen euro voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Verscheidene lidstaten, waaronder Polen, Slowakije, Tsjechië, Slovenië en Spanje, overwegen de aankoop van elektrische bussen met de steun van de Europese structuur- en investeringsfondsen.

4. Een Europa dat ons verdedigt: het industrieel concurrentievermogen van de EU begunstigen om werkgelegenheid, groei en investeringen te bevorderen

De aanpak van energie- en klimaatproblemen biedt de industrie van de EU een belangrijke gelegenheid om haar concurrentiekracht te vergroten en haar wereldleiderschap te versterken door innovatie. Onze belangrijkste handelspartners schuiven al in die richting op; zo stelt China in 2019 en 2020 ambitieuze streefdoelen voor de productie en invoer van schone voertuigen (d.w.z. elektrische voertuigen en voertuigen met een brandstofcel), die in 2019 ongeveer 5 % van alle aankopen moeten uitmaken. De auto is in Europa uitgevonden, en Europa moet het voortouw nemen bij de heruitvinding ervan.

Meer dan ooit kampen de EU-industrie in het algemeen en de auto- en mobiliteitssector in het bijzonder met de enorme transformaties op het vlak van zakendoen, productaanbod en processen. Emissieverlaging, innovatie op het vlak van elektrische krachtbronnen, autonoom rijden en geconnecteerde voertuigen behoren tot de belangrijkste veranderingen, en de traditionele fabricageprocessen worden grondig gewijzigd door digitalisering en automatisering. De waardeketens in de autosector en de onderdelenmarkt veranderen snel en nieuwe spelers betreden de markt. Tegelijk heeft de Europese auto-industrie heel wat werk om het vertrouwen van de consument te herwinnen.

De auto-industrie is met 12 miljoen arbeidsplaatsen in de productie, de verkoop, het onderhoud en het vervoer van cruciaal belang voor de welvaart van Europa en vertegenwoordigt 4 % van het bruto binnenlands product van de EU. De Europese autosector behoort tot de grootste producenten van motorvoertuigen ter wereld. Hij investeert jaarlijks meer dan 50 miljard euro in onderzoek en ontwikkeling, meer dan welke private sector ook in Europa³⁰.

Het is onze ambitie om de industrie in de EU op lange termijn sterker en concurrerender te maken. **Innovatie, digitalisering en decarbonisering moeten de leiderspositie van Europa verzekeren in de auto-industrie van de toekomst.** Dit is een centrale pijler in het bredere industriebeleid van de EU³¹.

De beroepsbevolking staat onder aanzienlijke druk om zich aan die industriële evoluties aan te passen. Daarom moeten er maatregelen komen om een vlotte overgang te verzekeren en de

³⁰ Zie GEAR 2030-verslag: http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en

³¹ COM(2017) 479 final.

veerkracht te vergroten, zodat **mensen en gemeenschappen die nieuwe kansen kunnen grijpen**. Het gaat om maatregelen op het vlak van nieuwe functievereisten, een leven lang leren en hulp aan werknemers in de overgang tussen twee banen; diegenen die de betrokken sectoren eventueel moeten verlaten, moeten actief worden geholpen bij hun herscholing en zoektocht naar een nieuwe baan. De Commissie versterkt samen met de lidstaten en belanghebbenden zoals werkgevers, werknemersvertegenwoordigers en aanbieders van onderwijs en opleiding, de veerkracht en concurrentiekracht van de arbeidsmarkt door vaardigheidskloven en -discrepanties aan te pakken en de ontwikkeling van nieuwe vaardigheden via buitenlandse opleidingen te ondersteunen. Sleutelinitiatieven zijn onder meer de EU-vaardighedenagenda³², de blauwdruk voor sectorale samenwerking op het gebied van vaardigheden³³, het Europees sociaal fonds en het Erasmus+-programma³⁴. De Commissie heeft ook manieren vastgesteld om Europa's innovatief potentieel te maximaliseren door "slimme specialisatie" op regionaal niveau, waaronder het opbouwen van sociale veerkracht in gemeenschappen door tegelijk economische activiteit te genereren en werkgelegenheid te scheppen, en door steun te verlenen aan overgangsregio's³⁵. Voor de industrie en voor aanbieders van onderwijs en opleiding zullen instrumenten worden ontwikkeld om informatie en prognoses over vaardigheden te ondersteunen³⁶.

De Europese wetgeving moet de sector de juiste stimulansen bieden om de decarbonisering verder te zetten en zijn wereldwijd technologisch en industrieel leiderschap te behouden. Dat betekent investeren in decarbonisering en in digitalisering en automatisering, zodat Europa ook in deze belangrijke technologische race de koppositie kan innemen. Er wordt dan wel verwacht dat het aandeel van schone, vooral elektrische voertuigen snel zal stijgen maar als het beleid niet wordt vernieuwd, zal in 2030 ongeveer 90 % van de auto's op de Europese wegen alleen een verbrandingsmotor hebben³⁷. Een evenwichtig en duurzaam overgangsproces vergt constante investeringen om de brandstofefficiëntie van voertuigen te verhogen en met succes emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt te brengen. Die evenwichtige aanpak laat ruimte om de efficiëntie van de verbrandingsmotor verder te verbeteren en voorziet in de nodige tijd voor de uitbouw van infrastructuur en voor de marktintroductie van beter presterende schone voertuigen die betaalbaar en toegankelijk zijn voor alle Europeanen³⁸.

Het voorstel van de Commissie inzake **CO₂-emissienormen voor personenauto's en bestelwagens** voor de periode na 2020 bevat daarom ambitieuze maar realistische streefdoelen voor emissiereductie in 2025 en 2030. Het schrijft geen specifieke technologie met vaste quota voor, maar stelt een puntensysteem in op basis van een benchmark voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen. Investeerders in alternatieve krachtbronnen en brandstofinfrastructuur krijgen een duidelijk en sterk signaal, en pioniers worden krachtig gestimuleerd om verder te investeren in koolstofarme technologie. Via een tussentijdse evaluatie van de wetgeving kan de Commissie de doeltreffendheid ervan beoordelen en, indien nodig, wijzigingen voorstellen.

³² COM(2016) 381 final.

³³ De blauwdruk wordt getest in zes sectoren, waaronder de auto-industrie: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=en>

³⁴ http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_en

³⁵ COM(2017) 376 final.

³⁶ <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>

³⁷ SWD(2017) 650.

³⁸ "In 2024 moet de gemiddelde vierjarige bedrijfskost van een elektrisch voertuig gelijk zijn aan die van een auto op benzine." Zie onderzoek van het BEUC: http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf

De Commissie vindt het belangrijk om **vast te houden aan een technologisch neutrale definitie van emissiearme en emissievrije voertuigen**; de bedoeling is de marktpenetratie van emissiearme en emissievrije voertuigen te stimuleren omdat zij het grootste potentieel bezitten om de CO₂-uitstoot te verminderen en voor schonere lucht te zorgen. Die aanpak zal zorgen voor een stabiele regelgeving en genoeg voorbereidingstijd voor de sector, maar zal tegelijk het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen op de EU-markt sneller laten stijgen, waardoor de lucht in onze steden schoner zal worden en dus de levenskwaliteit van de Europese consumenten en burgers zal verbeteren.

Geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen beschikken over een aanzienlijk potentieel om het fileprobleem, de koolstofuitstoot, de luchtvervuiling en het aantal dodelijke ongevallen op onze wegen te verminderen. Dergelijke voertuigen doen reeds hun intrede op de EU-markt en houden verdere kansen en uitdagingen in voor de concurrentiekracht van de sector. Om ten volle de vruchten te plukken van grootschalige grensoverschrijdende tests en onderzoeken en van financieringsprogramma's van zowel de EU als de lidstaten, moeten we ervoor zorgen dat deze technologie grensoverschrijdend en in de hele EU wordt uitgebouwd en ingevoerd op een samenhangende en gecoördineerde manier. De Commissie ondersteunt niet alleen onderzoek en innovatie op dit gebied, maar werkt ook verder aan het beleid en de regelgeving ter zake, waarbij zij rekening houdt met de aanbevelingen van de groep op hoog niveau GEAR 2030³⁹.

Grootschalige elektrische mobiliteit in heel Europa betekent dat het benodigde aantal **batterijen** binnen de EU aanzienlijk zal stijgen. Batterijen vormen de kern van deze nieuwe industriële revolutie en zijn een belangrijke katalysator voor de overgang naar schone mobiliteit. De ontwikkeling en productie ervan spelen een belangrijke rol in de huidige overgang naar schone mobiliteit en schone energiesystemen.

In 2025 zou de vraag naar lithium-ion-batterijen op de wereldmarkt 210 tot 535 GWh bedragen, tegenover 78 GWh nu. In Europa zou dat 37 tot 117 GWh zijn in 2025, tegenover 10 GWh nu⁴⁰.

Het voorstel betreffende CO₂-normen voor personenauto's en bestelwagens, waaronder het puntensysteem voor emissiearme en emissievrije voertuigen, zal zorgen voor de nodige duidelijkheid en voorspelbaarheid inzake het tempo van de uitrol in de EU tot 2030 en zal de toegang van burgers tot betaalbare schonere mobiliteitsvormen vereenvoudigen. De verwachte stijging van de vraag naar batterijen wordt bevestigd door de aankondigingen van autofabrikanten over de marktintroductie van elektrische auto's in de komende jaren. Vanuit het standpunt van de sector betekent de stijgende vraag dat zij tussen nu en 2025 zwaar moeten investeren in de batterijwaardeketen, met inbegrip van een enorme opschaling van de productie van batterijen. Dat is voor Europa een uitgelezen kans om via de waardeketen investeringen naar de EU te halen.

Europa moet daarom dringend doorslaggevende maatregelen nemen om **in de EU een complete waardeketen op te zetten voor de ontwikkeling en productie van geavanceerde batterijen**. Dat moet gelden voor alle stadia van de levenscyclus van batterijen, met inbegrip van het hergebruik of de recycling en een efficiënter gebruik van bronnen en grondstoffen. Het is ook van cruciaal belang **dat snel wordt overgeschakeld van onderzoek naar tests en demonstraties van de geavanceerde batterijtechnologie in de EU**. Europese bedrijven

³⁹ Zie ook GEAR 2030-verslag.

⁴⁰ JRC Science for Policy Support, EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications – Opportunities and Actions, september 2017.

hebben de expertise en de capaciteit om van Europa het leidende continent te maken op het vlak van elektrische mobiliteit en batterijen van de volgende generatie. Dat kan worden bereikt door de totstandbrenging van een pan-Europees en sectoroverschrijdend ecosysteem voor batterijen dat technologisch leiderschap kan omzetten in goed presterende en klantgerichte batterijsystemen die op concurrerende wijze worden geproduceerd in Europa.

Gezien het niveau en de hoogdringendheid van de nodige investeringen, kan dit niet op een gefragmenteerde manier gebeuren, maar is een **Europese aanpak** vereist. Rekening houdend met het snel veranderende mondiale concurrentieklimaat moet deze aanpak niet op één enkel project of één enkele technologie worden gericht, maar is het de bedoeling door de sector gestuurde projecten over de volledige toeleveringsketen te bevorderen en te coördineren via gezamenlijke initiatieven waarin kennis en financiële bronnen op dit gebied worden gebundeld. Een Europese batterijstrategie moet over veel meer gaan dan accu's voor voertuigen, gezien de verstrekkende gevolgen voor de Europese mobiliteits- en energiesystemen, het industrieel beleid en de strategieën voor de circulaire economie van de EU en de economische partnerschappen met derde landen, met name inzake grondstoffen uit Afrika⁴¹.

Voor de start van concrete projecten zal de Commissie in het kader van het Horizon 2020-programma (werkprogramma 2018-2020) 200 miljoen euro rechtstreeks toewijzen voor onderzoek en innovatie op het gebied van batterijen, bovenop de 150 miljoen euro die reeds is toegewezen. Bovendien kunnen het Europees Fonds voor strategische investeringen en op maat gesneden financiële instrumenten zoals InnovFin-energiedemonstratieprojecten, aantrekkelijke financieringsvoorwaarden voor industriële projecten bieden via de Europese Investeringsbank⁴².

De Commissie werkt nauw samen met vooraanstaande industriëlen uit de EU en met de lidstaten⁴³ en zal deze kwesties behandelen tijdens de Industry Days in februari 2018. Dit proces zal worden aangestuurd door de industrie en de innovatiegemeenschap in de EU, in nauwe samenwerking met de Commissie, de Europese Investeringsbank en geïnteresseerde lidstaten, met als doel een concurrerende en rendabele productieketen op te richten, grote afzetmarkten te veroveren en werkgelegenheid, groei en investeringen in heel Europa te laten stijgen. Bovendien beschikt de Commissie over verschillende instrumenten om gezamenlijke investeringen en samenwerking tussen particuliere en openbare actoren in de waardeketen te bevorderen, alsmede over een duidelijk omschreven kader voor overheidssteun om dergelijke acties te ondersteunen⁴⁴.

De EU beschikt over een grote portefeuille van instrumenten die kunnen worden ingezet voor de ontwikkeling van batterijen. Het gaat onder meer om het **Europees Fonds voor strategische investeringen** en het **Europees Fonds voor regionale ontwikkeling** (44 miljard euro potentieel beschikbaar voor onder meer onderzoek en innovatie inzake batterijen in het kader van de strategieën voor slimme specialisatie in de regio's van de EU, en 35 miljard euro voor energie-efficiënt en koolstofarm vervoer); de Commissie zal in het kader van **Horizon 2020** (2018-2020) 200 miljoen euro rechtstreeks toewijzen voor onderzoek en innovatie inzake batterijen, bovenop de 150 miljoen euro die reeds zijn toegewezen.

⁴¹ COM(2014) 297 final.

⁴² <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

⁴³ Vergadering op hoog niveau over de ontwikkeling en productie van batterijen in Europa, 11 oktober 2017, http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm

⁴⁴ PB C 188 van 20.6.2014, blz. 4.

5. Conclusies

Met het tweede pakket voorstellen in het kader van het "Europa in beweging"-initiatief willen we ervoor zorgen dat de beste emissiearme en emissievrije, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteitsoplossingen, apparaten en voertuigen worden ontwikkeld, aangeboden en geproduceerd in Europa en dat de modernste ondersteunende infrastructuur voorhanden is. Tegelijk draagt het pakket bij tot een schoner milieu en een betere levenskwaliteit voor burgers, met name door de luchtkwaliteit in de steden te verbeteren en het fileprobleem te beperken. De voorgestelde maatregelen dragen ook bij tot het herstel van het consumentenvertrouwen.

Het pakket bevat een combinatie van aanbod- en vraaggerichte maatregelen die Europa op weg helpen naar een emissiearme mobiliteit en die het concurrentievermogen van het Europees automobiel- en mobiliteitsecosysteem versterken. Het pakket bevat duidelijke aanbevelingen waarmee de lidstaten de bestaande leemten in de infrastructuur kunnen opvullen en de vastgestelde infrastructuurbehoeften kunnen aanpakken, en maatregelen om indien nodig financiële middelen te mobiliseren op EU-niveau. Daardoor vergroot de beleids- en rechtszekerheid en wordt een gelijk speelveld gecreëerd.

Dit pakket bouwt ook verder op vele andere strategische werkzaamheden van de Commissie, die er onder meer op gericht zijn om oplaadfaciliteiten te installeren in huizen, openbare gebouwen en parkeerplaatsen⁴⁵, hulp te bieden aan bedrijven en burgers om over te stappen op een sterkere en meer circulaire economie waarin bronnen op een duurzamere manier worden gebruikt⁴⁶ en de veerkracht en het concurrentievermogen van de arbeidsmarkt te ondersteunen. Het pakket is gericht op alle Europese burgers, werknemers en consumenten. Het zal de concurrentiekracht van Europa vergroten en tot concrete verbeteringen leiden, zowel op de eengemaakte EU-markt, op nationaal en regionaal niveau in de lidstaten als in steden.

De Commissie roept alle betrokkenen op om nauw samen te werken bij de snelle vaststelling en uitvoering van deze voorstellen en maatregelen, zodat de industrie, ondernemingen, werknemers en burgers zo snel en zo volledig mogelijk kunnen profiteren van de voordelen.

De Commissie zal het derde en laatste "Europa in beweging"-pakket voorstellen in de eerste helft van 2018. Het zal onder meer voorstellen bevatten voor koolstofemissienormen voor vrachtwagens, follow-up van de op 18 oktober 2017 aangenomen aanbevelingen van de groep op hoog niveau GEAR 2030⁴⁷, maatregelen op het vlak van coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen en mobiliteitsoplossingen, en voorstellen voor de facilitering van elektronische vervoersdocumenten en de verbetering van de verkeersveiligheid in de EU.

⁴⁵ COM(2016) 860 final.

⁴⁶ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_en

⁴⁷ GEAR 2030-verslag, oktober 2017.