

Vergaderjaar 2017–2018

34 734

EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket

Nr. 27

VERSLAG VAN EEN WERKBEZOEK

Vastgesteld 14 februari 2018

Een delegatie van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op maandag 22 januari een werkbezoek gebracht aan Brussel, om het op 8 november gepubliceerde Tweede EU-mobiliteitspakket te bespreken. De delegatie bestond uit de leden: Remco Dijkstra (delegatie-leider, VVD), von Martels (CDA), Sienot (D66) en Kröger (GroenLinks). De delegatie werd begeleid door EU-specialist Willemstein.

Permanente vertegenwoordiging (PV) voor de EU

Het werkbezoek start met een bezoek aan de PV EU voor Nederland, en een gesprek met plaatsvervangend Permanent Vertegenwoordiger Ronald van Roeden en het hoofd van de afdeling infrastructuur en milieu Richard Ossendorp. Van Roeden schetst het klimaat in Brussel: de Brexit lijkt tot saamhorigheid van een aantal overige lidstaten te leiden. De Frans-Duitse samenwerking is op dit moment positief. De Duitse «grosse Koalition» brengt verdergaande samenwerking dichterbij, en dat is voor Nederland heel belangrijk. De Brexit is voor Nederland om meerdere redenen lastig, onder meer omdat het VK en Nederland vaak op één lijn zaten. Wij moeten dus op zoek naar andere coalities in de EU. Het VK is onze tweede handelspartner na Duitsland en er zijn veel dwarsverbanden, zoals bijvoorbeeld de luchtvaart: 17% van de passagiers van KLM is afkomstig uit het VK.

Een advies n.a.v. de veranderende machtsverhoudingen is om per dossier coalities te zoeken. Contacten met parlementen uit andere lidstaten zijn heel belangrijk en natuurlijk ook de contacten met de eigen Europarlementariërs. Nederland is wel nog steeds belangrijk in de EU en heeft een serieuze inbreng als één van de *founding fathers*. Bovendien is Nederland de tweede exporteur op landbouwgebied wereldwijd, dit geeft ook een plek aan tafel.

Brusselse agenda

De Europese Commissie moet haar plannen snel afronden voorafgaand aan de verkiezingen van het Europees Parlement medio 2019 (gevolgd door een nieuwe Commissie). Als de Commissie in de huidige samenstelling nog nieuwe voorstellen wil uitbrengen, moet dat op korte termijn

(tot en met mei) om zodoende het onderhandelingsproces voor de verkiezingen te kunnen afronden. Na mei worden dus geen wetgevingsvoorstellen meer verwacht. Komend anderhalf jaar zijn de belangrijkste topics in de EU: voorstellen op het vlak van sociaal beleid, onderwijs, versterking Eurozone-samenwerking, defensiesamenwerking, cybersecurity, migratie, aanpassing Dublin en het Meerjarig Financieel Kader (MFK). Van Roeden wijst op het belang voor Nederland van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (dat in de Landbouw- en Visserijraad op de agenda staat) inclusief de structuurfondsen: Nederland wil het landbouwbeleid reorganiseren en koppelen aan doelen als milieu/duurzaamheid en infrastructuur. Dit terwijl de Oost-Europese lidstaten de prijzen gelijk willen stellen en Frankrijk zijn landbouwsubsidies wil behouden. Bij Horizon 2020 (*een Europees innovatie- en research programma*) vindt Nederland dat «excellentie» het enige criterium moet zijn, terwijl bijvoorbeeld de «nieuwe» lidstaten vooral op een regionale sleutel focussen.

Wat betreft het MFK: Nederland is van mening dat de EU na het vertrek van het VK met minder geld voort moet. De EU (Oettinger) heeft al tegengestelde geluiden laten horen. Het MFK zal pas in 2021 ingaan. Dit heeft een zevenjarige cyclus. Er speelt nu een discussie om de cyclus gelijk te trekken met de zittingsperiode van de Commissie.

Over pulskorvisserij meldt Van Roeden dat de Commissie haar voorstel niet intrekt. In mei of juni komen nieuwe wetenschappelijke onderzoeken uit, die eerst worden bekeken. Van Roeden is niet heel optimistisch. Wetenschappelijke onderzoeken worden nu vaker in twijfel getrokken, dus bieden niet per se een oplossing (voor Nederland). Bij Roundup/glyfosaat valt een soortgelijke dynamiek als bij pulskorvisserij te bespeuren. Over het mobiliteitspakket meldt de PV nog dat er veel verschil is in beoordeling van uitstoot van auto's bij de nationale keuringsinstanties. De bevoegdheid tot testen is nu nationaal, maar eigenlijk zou je meer bevoegdheden bij de EU moeten neerleggen (maar dat is een gevoelig punt).

Naar aanleiding van de vraag of belastingdiscussies (over plastics, gebruik klimaatgelden) spelen, antwoordt Van Roeden dat daar veel discussie over is. Zo deed Eurocommissaris Oettinger (budget) in de aanloop naar de plastics strategy (*uitgekomen op 16 januari jl.*) een voorstel voor belastingheffing op plastics (*dit is overigens uit het uiteindelijke voorstel verdwenen*).

Over de cijfers: de begroting zevenjaarsenvelop gaat over 1.000 miljard euro. Per jaar is dat 140 miljard euro. De afdracht is dus ca. 8 miljard euro. Nederland is nettobetaler. Onze korting van 1% is gebaseerd op de Britse «rebate». Noorwegen is overigens (hoewel geen EU-lid) ook een grote nettobetaler, via de structuurfondsen en cohesiegelden, en «Eastern partnerships»-programma's.

Naar aanleiding van de vraag of VK blijft «meedoen» aan klimaat: het onderschrijft zeker de gezamenlijke doelen en zal waarschijnlijk wel aan standaarden blijven voldoen voor bijv. CO₂-uitstoot.

Europese Commissie – dg Clima: Stefaan Vergoote, adviseur CO₂-emissies auto's en busjes

Volgens Vergoote is er een steeds grotere ont koppeling tussen CO₂-reductie en bnp. Hij laat zien dat transport de enige sector is met een groeiende uitstoot van broeikasgassen sinds 1990. Dit komt door de toename van het vrachtverkeer en door een aantal rijker wordende landen met groei van het autobezit. De getoonde sheet is overigens wel van 2011. Nieuwe gegevens zijn in voorbereiding voor een mid-term review. Transportuitstoot reduceren kan deels (beperkt) via biobrandstoffen maar ook via elektrificatie van het transport. Hernieuwbare energie wordt goedkoper (zon, wind), waardoor elektrisch vervoer beter haalbaar is.

Hij laat zien dat landbouwuistoot relatief steeds groter wordt (of in absolute termen gelijk blijft). De enige manier om daar in te krimpen is door andere eetgewoontes.

Over waterstoffen: die vallen deels onder elektrisch vervoer (qua definitie), maar de technologie is nog vrij ver van de markt. Nu is er nog een conservatieve benadering, die niet uitgaat van het goedkoper worden van dergelijke technieken. Er is nog veel onderzoek nodig om waterstof-technologie goedkoper te maken. Als het zover is, zal dat aandeel ook groeien.

Batterij-initiatief

Vergoete licht het Batterij-initiatief toe dat aangekondigd is in het actieplan voor een alternatieve-brandstoffeninfrastructuur. De Commissie probeert om de cel-industrie naar Europa te trekken. De *value chain* moet in de EU zo sterk mogelijk uitgebouwd worden om batterijen goedkoper en bruikbaar te maken. De Commissie gebruikt hiervoor een combinatie van regelgeving, voorstellen voor actie door de lidstaten, financiële stimulering en industrieel beleid. Primair doel van de Commissie is de klimaatdoelen voor 2030 te halen. Maar de Commissie ziet ook een win-winsituatie waar het gaat om luchtkwaliteit. Ook kunnen voordelen worden behaald met de industriepolitiek. Afgelopen vijf jaar vond versneld kostenverlaging plaats voor batterijen. Je ziet dat de industrie zich wel aan het klaarmaken is voor elektrificatie van het vervoer (in tegenstelling tot waterstoffen).

Een probleem is dat met de transitie in de auto-industrie, verlies aan banen optreedt in landen waar veel auto-industrie zit. Dit banenverlies wordt niet automatisch gecompenseerd door nieuwe banen, maar de Commissie probeert om sectoren te laten samenwerken. Samsung en LG beginnen in Europa te produceren. Idealiter gaan de nu in de EU opererende kleinere batterijbedrijfjes samenwerken om grootschaligheid te bereiken. In Zweden zit Nordholt, dat bestaat uit voormalige Tesla-medewerkers. In Duitsland zit een consortium, evenals in Frankrijk. Al deze bedrijven moeten eigenlijk Europese bedrijven worden om op te schalen en effectief te zijn in de wereldmarkt.

Batterijprijzen zullen naar verwachting in 2030 vier keer zo laag zijn als nu. Vanaf 2025 en daarna zal een elektrisch voertuig dan compatibel zijn met een brandstofauto.

Zoals op het plaatje¹ te zien valt, is China in absolute termen een enorme stijger in de verkoop van *low and zero emission vehicles* (LEV en ZEV). De EU en VS stijgen enigszins. Voor de EU is China belangrijk, want er is veel export naar China. Verwacht wordt dat in 2023 à 2024 alles daar elektrisch rijdt. In de EU valt een afvlakking te zien naar een vlakke lijn (dus minder vanaf 2015), waarschijnlijk als gevolg van de (afschaffing) van fiscale maatregelen. Japan is een flatliner, heeft vooral ingezet op hybrides.

Voorstel CO₂-emissies auto's en busjes

Het EU-voorstel voor CO₂-emissies auto's en busjes bevat ook voorstellen ter stimulering ZEV- en LEV-voertuigen. In dit voorstel is ook een reductiepercentage voor 2030 vastgesteld in plaats van absolute getallen (in tegenstelling tot het huidige voorstel dat loopt t/m 2020). De vertaling van percentages naar aantal gram CO₂-uitstoot zal in 2021 plaatsvinden op basis van de nieuwe testprocedures (WLTP, *worldwide harmonised light vehicles test procedure*). De Commissie heeft een economische impactassessment uitgevoerd die uitwijst dat 30% CO₂-reductie in 2030

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

het meest effectief is en het grootste voordeel oplevert voor consument en maatschappij.

Een sterk *governance*-systeem is uitermate belangrijk. De nieuwe testcyclus zal hier zeer aan bijdragen volgens Vergoote. Evaluatie vindt plaats door het Europees Milieuagentschap dat het EU-beleid monitort. De testcyclus en reële waarden staan steeds verder van elkaar af. Tien jaar geleden lag het echte verbruik 10% hoger dan volgens de testcyclus. Nu is dat alweer 25% à 30%. De nieuwe testcyclus zal – zo verwacht de Commissie – dit wel aanzienlijk verbeteren, maar (mede met het oog op het «gesjoemel» van de afgelopen jaren) zal dit goed moeten worden gemonitord.

Naar aanleiding van een vraag naar de relatie tussen reductie van CO₂ en NO_x (is het het één of het ander?) legt Vergoote uit dat dit afhankelijk is van nabehandeling. Bij Dieselgate vond bijvoorbeeld ook een te goedkope nabehandeling plaats. Maar met de juiste techniek hoeft er geen uitruil te zijn tussen CO₂ en NO_x, en zo'n juiste techniek omvat goede katalysatoren. Dit werkt dan natuurlijk wel weer kostprijsverhogend.

Boetebedragen bij overtreding van de uitstootnorm blijven gelijk. Dit lijkt misschien niet hoog, maar voor een producent die veel auto's maakt loopt het flink op, aldus Vergoote.

Relatie met Parijs-doelen en Effort sharing regulation

Om de maximaal 2° of liever nog 1,5° temperatuurstijging te halen (Parijs-doelen) heeft de EU beleidsdoelen voor 2030 gesteld (40%-reductie *overall*), waarvan de Effort Sharing regulation (ESR) inspanningsverdeling voor EU-lidstaten vaststelt voor de niet-ETS- sectoren landbouw, vervoer en gebouwde omgeving. Om die ESR-doelen te halen is 25% CO₂-reductie in wegtransport nodig, stelt Vergoote. Het voorstel voor CO₂-emissies auto's en busjes zou volgens de berekeningen van de Commissie moeten leiden tot 22% reductie. Dit jaar komt dan ook nog een voorstel voor CO₂-emissies van vrachtverkeer, waarmee de ESR-doelen in zicht komen.

Economische voordelen

Naast de CO₂-reductie ontstaat ook veel olie-importbesparing. Het gaat om ca. 380 miljoen ton olie in de periode 2020 tot 2040 – waarde daarvan is ca. 125 miljard euro tegen de huidige prijzen. Voor de consument gaan de totale kosten van het eigendom naar beneden. Naar verwachting bespaart consument € 1.500 in 2030.

Naar aanleiding van vragen delegatie

Op de vraag wie eerst zou moeten bewegen (beleid of industrie) en op welke wijze, stelt Vergoote dat sinds Dieselgate een verschuiving zichtbaar is van diesel naar benzine. Dit is lastig, omdat bij diesel de uitstoot van CO₂ een stuk lager is dan bij benzine. Daardoor is, om de doelen te halen, een overschakeling naar plug-in hybrids nodig. Dat leidt tot een transitie bij fabrikanten die niet alleen door deze ontwikkeling, maar ook door de ontwikkeling in China versneld wordt.

Gevraagd wordt naar effectief beleid van andere landen. Vergoote geeft aan dat fiscaal beleid heel effectief is. Subsidiebeleid kan helpen, ook om het voor de burgers behapbaar te maken. Maar het helpt vooral als de auto zelf voldoende kostenconcurrerend is.

De Commissie heeft wel naar quota gekeken, en ook naar een bonus-malussysteem (stimulansen dan wel sancties als er niet genoeg LEV's en ZEV's worden geproduceerd). Maar uiteindelijk is de Commissie uitgekomen op alleen een bonus. Dit kan echter nog een discussiepunt worden in de Raad en het Europees Parlement. Een malus kan op zich handig zijn,

bijv. voor achterblijvers als FIAT, dat in de VS wel elektrische auto's op de markt brengt, omdat de VS die eis nu eenmaal stelt.

Europese Commissie – Jocelyn Fardo, dep. Head kabinet Bulc

Gehele Mobiliteits-acquis

Inmiddels zijn het eerste (31 mei jl.) en tweede (8 november jl.) mobiliteitspakket verschenen. Het geheel zal gecompleteerd worden met een derde pakket in mei a.s. Fardo noemt de nieuwe pakketten de meest ambitieuze EU-voorstellen op transport ooit.

Voor het eerste mobiliteitspakket (dat interne markt (cabotage, gehuurde voertuigen), sociale aspecten (detachering wegverkeer, rij- en rusttijden) en wegbeprijzing (Eurovignet en harmonisatie van elektronische tolsystemen omvat) wordt door het Bulgaars voorzitterschap van de Transportraad aangestuurd op een gemeenschappelijke oriëntatie in de Transportraad van juni voor de sociale en interne-marktvoorstellen (*NB een gemeenschappelijke oriëntatie is een mandaat van de Raad aan het voorzitterschap van de Raad voor het voeren van onderhandelingen met het Europees Parlement*). Voor de wegbeprijzingsvoorstellen wordt een voortgangsrapportage voorzien in juni, waarna het opvolgende Oostenrijkse voorzitterschap prioriteit geeft aan het verder brengen van Eurovignet.

Fardo kondigt alvast het derde mobiliteitspakket aan, dat verschijnt op 2 mei en gaat over digitale, infrastructuur en veiligheidsaspecten: ITS (intelligent transport systems) plus Ten-T-corridors, versnelling Ten-T-projecten, verbetering van procedures en van investeringen.

Digitalisering gaat over e-documents in relatie tot multimodaal transport. Nu is het heel lastig switchen tussen transportmodaliteiten vanwege de verschillende administratieve verplichtingen. Op principiële niveau is iedereen hiervóór, geeft Fardo aan, maar de uitvoering kan lastig zijn. Zo is Nederland bijvoorbeeld voorloper, en dan betekenen wijzigingen in de EU juist voor voorlopers weer een systeemwijziging die kosten met zich meebrengt, ofwel *downgrading* als de gemiddelde uitkomst lager is dan de al ingevoerde praktijken van de voorloper.

Een nieuw voorstel voor *single maritime window* zal gaan over besparing van lasten en harmonisering van procedures, waaronder een Europese *one stop shop* voor alle *entry-procedures* in de EU (toegang tot douane). Een voorstel zal worden gepubliceerd over *automated and connected cars*: in dit stadium wordt nog geen regelgeving gemaakt, maar alleen specifieke issues belicht, op het vlak van ethiek, verzekering en aansprakelijkheid. Hier moet de komende jaren nog verder aan worden gewerkt. Soms kan regelgeving op secundair (uitvoeringsregelgeving) niveau worden bepaald of in de lidstaten zelf, of worden geregeld met instrumenten als financiering of facilitering van uitwisseling van *best practices* etc.

Tot slot zal het pakket ook CO₂-normstelling bevatten voor zogenaamde *heavy duty vehicles* (HDV, zware voertuigen, zoals vrachtwagens).

Tweede mobiliteitspakket

Proces

Het tweede mobiliteitspakket bevat voorstellen voor CO₂-emissies auto's en busjes, gecombineerd transport en schone voertuigen (alle drie prioritair voor commissie IenW), daarnaast een actieplan alternatieve brandstoffen infrastructuur en voorstellen voor toegang tot de markt voor bus-vervoersdiensten.

Het voorstel voor CO₂-emissies van auto's en busjes zal worden behandeld in de Milieuraad. De rest van het tweede mobiliteitspakket in de Transportraad.

Voor gecombineerd transport is in juni een algemene oriëntatie in de Transportraad voorzien. Van dit voorstel maakt ook cabotage deel uit. Voor het voorstel over schone voertuigen wordt verwacht dat het Bulgaars voorzitterschap hiervoor niet tot een mandaat zal komen in de Raad van juni, maar hooguit een voortgangsrapportage zal bespreken van de onderhandelingen.

Toegang tot de markt voor bus-vervoersdiensten zal waarschijnlijk door het Oostenrijks voorzitterschap verder worden opgepakt.

Inhoudelijke toelichting op voorstellen

In de organisatie van de wegvervoersmarkt zitten veel «gaten» – de noodzaak is groot om publiek transport toegankelijker te maken. De Commissie probeert dit te doen door investeringen in publiek **transport voor busjeste** faciliteren. Voor spoor is eerder al het vierde spoorpakket aangenomen, dat geïmplementeerd moet zijn in 2019.

Daarnaast is er de nieuwe richtlijn voor **gecombineerd vervoer**: de huidige richtlijn heeft een erg beperkte reikwijdte. Het nieuwe voorstel dekt ook bijvoorbeeld vervoer over water, evenals binnenlands transport. In het vorige voorstel waren definities niet helder genoeg, waardoor misinterpretatie en misbruik makkelijker mogelijk was. Bovendien was de richtlijn slecht handhaafbaar.

Het cabotage-aspect is nu meer precies bepaald in de zin dat voorwaarden, benodigde documenten bij wegininspecties en verbanden met e-documenten verduidelijkt zijn.

Het onderscheid moet kunnen worden gemaakt tussen de internationale vervoerder die cabotage doet en de nationale vervoerder. Deze zijn immers gebonden aan andere voorwaarden.

Wat betreft stimulansen zijn er mogelijkheden op fiscaal vlak: zoals het verminderen van de heffing op toegang tot de havens of andere typen toegang voor een (andere) vervoersmodus.

Ook is er een tekort aan overstapfaciliteiten in de EU. In dergelijke gevallen helpen financiële stimulansen niet, maar moet meer geïnvesteerd worden in faciliteitenopbouw en liefst met een afstand tussen die faciliteiten van maximaal 150 km.

Transparantie wordt gevraagd van alle maatregelen die dit gecombineerd transport faciliteren; dat gaat om transparantie naar de Commissie, die dan vervolgens de gecumuleerde gegevens weer beschikbaar maakt voor de lidstaten.

Het nieuwe voorstel voor **schone voertuigen** gaat over openbare aanbesteding door overheden bij aankoop van schone voertuigen. Het maken van eigen technische specificaties hiervoor is lastig en complex. Voor elke tender kost dit veel werk. Het helpt om een simpele definitie te hebben van schone voertuigen. Op dit moment is het nog niet mogelijk om de hele levenscyclus mee te nemen, maar in de toekomst kan dit wel. Ook is een belangrijk onderdeel van dit voorstel om ook naar andere typen gebruik te kijken, zoals leaseauto's, het leveren van pakjes, zolang het maar gaat om door publieke autoriteiten gebruikt vervoer. In het voorstel zijn percentages opgenomen voor 2025 en 2030 voor («schone aanbesteding») aankoop per lidstaat. Gekeken is daarbij naar stedelijke gebieden en het bnp. Hoe meer stedelijk gebied, hoe meer ambitie daaraan wordt gehangen.

Een niet-wetgevend voorstel is het **actieplan voor alternatieve brandstoffen infrastructuur**. Dit gaat over investeringen in laadpalen en infrastructuur die nodig is voor de markt voor elektrische auto's. Het voorstel bevat elementen als het standaardiseren van betaalservices, normen voor plug in hybrids; financiering (steun nodig met publieke

middelen); CEF-budget voor Ten-T (CEF = Connected Europe Facilities). 800 miljoen euro is aangekondigd aan extra financiering. Deadline voor deze call is in februari. Het hangt van het succes daarvan af wat de Commissie daarna gaat doen. Ook wil de Commissie faciliteren dat bevoegde gezagen overleggen om gaten en verdubbelingen te voorkomen. Fardo benadrukt het belang van een holistische aanpak: een enkele norm helpt niet voldoende, maar een combinatie van het reguleren en faciliteren van vracht, passagiers, schoon, zuinig, infrastructuur, markt en voertuigen tegelijk is wel effectief, meent hij.

Informele lunch met PV-medewerkers

Informele gedachtewisseling met medewerkers van de PV-afdeling IenM.

Europees Parlement – gesprek met EP-leden Van de Camp en Van Miltenburg

Mobiliteitspakketten – proces

Matthijs Miltenburg (D66, ALDE) is schaduwrappporteur in het TRAN-comité van het Europees Parlement voor de voorstellen over «gehuurde voertuigen» en EETS (harmonisatie van elektronische tolsystemen). Wim van de Camp (CDA, EVP) is rapporteur rij- en rusttijden in dezelfde commissie, en is daarnaast coördinator voor het gehele eerste mobiliteitspakket. Turi Fiurito is ook aanwezig, hij is medewerker van Wim van de Camp. Ze melden dat voor het tweede mobiliteitspakket wel rapporteurs zijn benoemd, maar dat een deel onder de milieucmissie (ENVI-comité) van het EP valt, in ieder geval het voorstel CO₂-emissies auto's en busjes. Het TRAN-comité zal daar wel advies over uitbrengen, maar ENVI heeft hierbij het voortouw. Voor het voorstel over schone voertuigen is nog niet helemaal duidelijk waar dat onder valt.

Het TRAN-comité is leidend op de voorstellen over busvervoer (amendementen voorzien in juni, stemming in het Comité in september), infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (timetable nog te bezien) en gecombineerd transport (amendementen in mei, behandeling in juli). Over het eerste mobiliteitspakket worden eind februari amendementen voorzien, waarna eind maart of april stemming in het TRAN-comité plaatsvindt. Plenaire stemmingen zijn in juli voorzien.

Over het derde mobiliteitspakket geven ze aan dat het maar de vraag is of een eerste lezing kan worden afgerond voor de Europese verkiezingen, omdat dat erg kort dag is.

In het TRAN-comité

De manier van kijken en de partij-/coalitievorming vanuit EP-leden is afhankelijk van de onderdelen. Cabotage loopt bijvoorbeeld meer via nationale lijnen, meer specifiek de Oost-Westlijnen – dus niet iedere partij zit generiek op één lijn.

Bij gehuurde voertuigen valt op dat juist de EVP (Europese Volkspartij) een meer protectionistisch standpunt inneemt, terwijl dat in het algemeen niet de partijlijn is.

Sociale aspecten (rij- en rusttijden, detachering) lopen vooral via Oost-Westlijnen.

Hoofdpunt bij zowel cabotage als detachering wegverkeer is om hoeveel dagen het mag gaan. Handhaving is ook een groot issue, in ieder geval voor Nederland.

Essentiële informatiebronnen voor de EP'ers zijn: contacten met lobbyisten, bijvoorbeeld TLN (Transport en Logistiek Nederland) is een belangrijke speler, waar het gaat om tolheffing de betreffende brancheor-

ganisatie, het EPRS (Researchafdeling van het EP), de Nederlandse PV EU en bij sociale voorstellen ook de bonden.

Eerste en tweede mobiliteitspakket

Beide EP'ers wijzen op cabotage in relatie tot het voorstel over **gecombineerd transport**. Een zorgpunt is dat het cabotage-aspect daarin kan worden gebruikt als uitvlucht om cabotagebepalingen te vermijden – dus: sturen op gecombineerd transport om onder de algemene cabotage-eisen uit te komen.

Dit type risico's blijkt ook uit onderzoeken van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), zeker in de Rotterdamse haven. Bij gecombineerd transport is het ook niet duidelijk of de Detacheringsrichtlijn wegverkeer vanaf dag één van toepassing is.

Rij en rusttijden – Hierbij is de boodschap van het kabinet nu dat het verbod gehandhaafd moet worden (n.a.v. uitspraak rechter). Maar er is verschil tussen opeenvolgende Ministers, signaleren de EP'ers. En je moet het ook praktisch bekijken, vinden zij: soms is het beter om wel in de cabine te rusten in het weekend, afhankelijk van de faciliteiten. Die moeten er immers wel zijn.

Van de Camp geeft aan dat hem niet duidelijk is of het Nederlandse standpunt ook het standpunt is van alle bedrijven die bij TLN zijn aangesloten, zeker als ze ook buiten Nederland bedrijven hebben. In Oost-Europa ziet men weekendrust als nationale maatregelen van Frankrijk en Duitsland. Van de Camp stelt nu voor: werken aan het ontwikkelen van goede parkeerplaatsen, met goede culinaire en sanitaire omstandigheden. We moeten ons aan de uitspraak van het Hof houden, maar de politiek heeft het primaat om de regels weer aan te passen. Er is ook een veiligheidsprobleem: de chauffeurs willen over hun vrachtwagen en inhoud daarvan waken. Ook betaling is een probleem, chauffeurs willen het geld liever bewaren voor iets anders. Het is dus beter om een prepaid card te geven aan chauffeurs waarmee ze alleen kunnen tanken of op een parkeerplaats met sanitair verblijven. Een tip van de EP'ers is om de parkeerplaats naast Schenk in Barendrecht te bezoeken als commissie. In Nederland is de boete hoog (€ 1.500), maar is er te weinig handhaving. België, Duitsland en VK delen de boetes wel uit. Daarom zijn de Nederlandse parkeerplaatsen vol. Het initiatief van het kabinet zal leiden tot meer bewaakte parkeerplaatsen, maar het is een illusie om te denken dat er geen weekendrust meer is in de cabines. Alleen met een «smart» tachograaf is goede handhaving mogelijk. Zo'n smart tachograaf is al mogelijk voor € 800 (is de bevinding van de werkgroep tachograaf van de Commissie). Handhaving is kortom essentieel en de EP'ers zouden dan ook graag versterking van de ILT zien. Het EP wil dit voorstel behandelen in relatie tot de voorstellen over cabotage en EETS (harmonisering tolkastjes). In zijn conceptraapport voor rij- en rusttijden stelt Van de Camp voor om de slimme tachograaf naar voren te halen en die gelijk in te laten voeren. De tachograaf behelst een wettelijk gesloten systeem voor rij- en rusttijden, dat niet bruikbaar is voor het monitoren van CO₂-uitstoot. Er worden veel eisen aan de tachograaf gesteld, en data kunnen alleen lopen via specifieke instanties. Dit is niet het geval bij tolsystemen.

SES II+

Naar aanleiding van een vraag over de stand van zaken van Single European Skies – SES II+ – geven de EP'ers aan dat de wetgeving op Gibraltar is gestruikeld. Die wetgeving stagneert al enkele jaren. Intussen gaat echter de samenwerking wel door. Gibraltar zou als probleem na de Brexit kunnen zijn opgelost omdat alleen Spanje dan nog «overblijft», maar intussen is dit punt juist in de Brexit-onderhandelingen een probleem.

CEF en MFK

De CEF (Connected Europe Facility) is een financieringsmechanisme voor Ten-T (Trans European Networks). CEF bevat 33 miljard euro over zeven jaar. In het TRAN-comité is brede steun om middelen aan het CEF toe te kennen. De toegevoegde waarde ervan is bewezen. Van de Camp wil dit graag onder de aandacht brengen: CEF is erg belangrijk voor Nederland. Er starten twee Ten-T-projecten in Nederland. Van belang bij het CEF is dat helder is welk geld waarvoor is bestemd, en vermenging van het CEF met regionale gelden is in die zin lastig dat bij regionaal geld niet altijd specifieke bestemmingen zijn gekoppeld. Van de Camp en Miltenburg willen liever dat regionaal geld aan een Europese boodschap wordt gekoppeld. Zij vragen om dat niet over te laten aan de commissie Financiën maar om zelf vanuit commissie IenW een vinger in de pap te hebben. Het CEF overeind houden is hierbij het devies.

De Ten-T-coördinatoren willen graag meer aandacht voor digitalisering, duurzaamheid en een *modal shift*. Het REGI-comité van het EP en de Raad willen vrijheid houden m.b.t. regionale inzet (zonder dat ze expliciet aangeven dat ze van CEF af willen).

Transport and Environment – dr. Julia Hildermeier (clean vehicles & mobility officer)

Het verhaal van Julia Hildermeier namens T&E (grootste ngo op het vlak van transport en milieu) wordt gevat in drie kernboodschappen:

- 1) het ambitieniveau voor CO₂-reductie in 2030 moet omhoog om de klimaatdoelen te halen. T&E had een ambitie van een reductie tussen 40 en 60%, omdat op die manier de Effort Sharing-doelen (36% voor Nederland) haalbaar zouden zijn. Met het huidige percentage is dat niet het geval, aldus Hildermeier. Ze verwijst naar de brief die Nederland met acht lidstaten aan de Commissie heeft gestuurd om aan te dringen op scherpere normstelling. Aan de hand van een grafiek laat ze zien dat het nieuwe voorstel zelfs (in termen van lineaire reductiepercentage) minder ambitieus is dan het bestaande voorstel (dat tot 2020 loopt).
- 2) verplichting om de overstap te maken naar zero-emission-vehicles is nodig om belastende auto's uit te faseren. Overigens is T&E niet voor lng, wel voor plug-ins, waterstofauto's etc. Biobrandstoffen moeten wel worden meegenomen, maar dan niet de eerste generatie, want die is niet duurzaam. De tweede generatie biobrandstoffen biedt wel soelaas, maar is kwantitatief te weinig om echt betekenis te hebben.
- 3) De manier waarop de Commissie in het nieuwe voorstel voor CO₂-emissies auto's en busjes tracht de LEV's en ZEV's te stimuleren, laat extra ruimte over om dan elders in de vloot meer CO₂-uitstoot toe te laten. Daarom zouden bindende doelen voor LEV's en ZEV's in de rede liggen (of een regel van geen debet). T&E pleit verder voor een verplichte benchmark.
- 4) de echte («real world») uitstoot moet worden gemeten om de emissiegaten te dichten en om het vertrouwen van de burgers te herstellen. Er is in het nieuwe voorstel geen verwijzing naar de testprocedures. De «gap» tussen «real world» en test is 50% volgens T&E. Weliswaar is in de EU een nieuwe testprocedure vastgesteld (WLTP), maar die zorgt nog steeds voor een gat tussen «real world» en rollerband van 25%. T&E wil een testprocedure die de realiteit weergeeft (testen op de weg en «in-use conformity»). Verder vindt T&E de in het nieuwe voorstel voorgestelde boetes (bij overtreding van de norm voor uitstoot CO₂) te laag. Deze boetes zijn niet gewijzigd ten opzichte van het bestaande voorstel.

Tot slot meldt Hildermeier nog n.a.v. een vraag over CO₂ of diesel, dat diesel niet verkoopt in de rest van de wereld. Een transitie naar elektrisch

vervoer vindt op dit moment plaats in China. Als wij niet mee bewegen, komen straks onze auto's uit China. Er zijn nu al veel joint ventures met Chinese bedrijven.

ACEA – Eric Jonnaert

ACEA is vertegenwoordiger van de auto-industrie. De omvang van de sector die onder het bereik van ACEA valt, heeft 12 miljoen arbeidsplaatsen in de EU. Het gaat om vijftien autofabrikanten, ook van buiten Europa die hier research doen en actief zijn (incl. Japanners, Koreanen en Amerikanen). Jonnaert schetst dat er meer eensgezindheid onder fabrikanten is dan voorheen.

ACEA is positief over het tweede mobiliteitspakket. Ze zijn blij dat het als pakket wordt gebracht, zodat er relaties liggen met openbare aanbesteding en infrastructuur. Iedereen is het eens over de doelen, zegt Jonnaert, de vraag is nog «hoe». Bij het stellen van doelen moet rekening worden gehouden met de realiteit. 2030 is een prima jaar om ons naar te richten, maar de auto-industrie is blij met een mid-term review in 2025 en met investeringen voor laadpunten. Laadpunten zijn essentieel voor ZEV's.

De sector verwacht dat vanaf 2021 het aanbod van elektrische auto's zal vergroten: ze worden goedkoper, de prijsrange wordt concurrerend met andere auto's. Hij wijst op de huidige ontwikkeling van elektrische en hybride auto's (zie plaatje)². Autofabrikanten zullen massaal investeren in elektrische auto's. Er is ook een gunstige prijsontwikkeling van de batterijen. Een vraag is wie moet betalen voor de infrastructuur van laadpalen. Zelf geeft hij aan dat het investeringen moet betreffen van de private en publieke sector gezamenlijk. Zo is er in Duitsland een coalitie van fabrikanten en overheid om te investeren in oplaadpunten (snelle lading). Dit is ook belangrijk voor bewoners van appartementen. Jonnaert vindt overigens voor 2030 een CO₂-reductiedoel 20% realistischer (t.o.v. 95 g. in 2020). Als rechtvaardiging noemt hij de impact assessment van de Commissie zelf, en daarnaast meent hij ook dat de overgang van oude naar nieuwe testmethodes ervoor zorgen dat meer reductie wordt bereikt, zodat de daadwerkelijk behaalde 20% dan zwaarder zal wegen. In 2020 moet immers worden herberekend op basis van nieuwe testmethoden. Hierover merkt een delegatielid op dat dit toch wel vreemd is: omdat er jarenlang een grote discrepantie was tussen «real world» en rollerband, zou de auto-industrie daar dan nu van moeten profiteren?

Op de vraag welke lessen geleerd zijn uit Dieseltgate, antwoordt Jonnaert dat de coördinatie binnen de Europese Commissie verbeterd kan worden waar het gaat om het matchen van beleid op luchtkwaliteit en klimaat (dat bij twee verschillende directoraten-generaal zit. Diesel is beter voor reductie CO₂ maar slechter voor luchtkwaliteit. De luchtkwaliteitswetgeving bevat strikte normen en deadlines, terwijl tegelijkertijd vanuit een ander directoraat-generaal bronbeleid werd vastgesteld in de vorm van euronormen. De timing en samenhang spoorden niet. Hij geeft aan dat de «verschuiving van het wagenpark» vraagt om omscholing van werknemers. Er zijn werknemers in de autosector nodig, maar er zullen ook veel werknemers naar andere sectoren moeten. Dit is ook een belangrijke reden om meer tijd te vragen.

Op een vraag van de delegatie hoe 20% reductie in 2030 zal uitwerken naar de langere termijn (er is dan een enorme klapper nodig tussen 2030 en 2050) verwijst hij naar elektrificatie en de stimulans voor het produceren van batterijen wereldwijd. Europa kan dan vervolgens op de nieuwe generatie batterijen focussen. Deze moeten lichter zijn, want hoe lichter een truck is, hoe beter omdat deze dan meer kan vervoeren. Truck-eigenaren en -producenten zijn nu nog sceptisch over elektrificatie. De

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

toekomst zal niet 100% elektrisch zijn, meent Jonnaert. Het aandeel dieselloerluigen zal naar beneden gaan. Dat zit nu al onder 50%. Verlies marktaandeel is overgepakt door benzine-voerluigen. Over elektrische auto's is nog veel zorg bij consumenten. Dit kan bijvoorbeeld opgelost worden door het batterijen-eigendom bij de producent te laten.

De voorzitter van de delegatie,
Remco Dijkstra

De EU-specialist (begeleider delegatie),
Willemstein