



Brussel, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

EUROPA IN BEWEGING

Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon

1. INLEIDING

In zijn toespraak over de Staat van de Unie van september 2017 heeft voorzitter Juncker de EU en haar industrie tot doel gesteld wereldleider te worden op het vlak van innovatie, digitalisering en het koolstofvrij maken van de economie. De Commissie heeft een brede aanpak vastgesteld om ervoor te zorgen dat deze politieke prioriteiten worden weerspiegeld in het mobiliteitsbeleid van de EU. Naar aanleiding van de strategie voor emissiearme mobiliteit¹ heeft de Commissie in mei en november 2017² twee "mobiliteitspakketten" vastgesteld. De positieve agenda van deze twee pakketten omvatte onder meer wetgevingsvoorstellen en initiatieven om de strategie voor emissiearme mobiliteit ten uitvoer te leggen en te zorgen voor een vlotte overgang naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen. Het Europees Parlement en de Raad moeten ervoor zorgen dat deze voorstellen snel worden aangenomen.

Dit derde en laatste pakket, "Europa in beweging", zorgt voor de tenuitvoerlegging van de nieuwe strategie voor het industriebeleid van september 2017 en is het sluitstuk van het proces dat Europa in staat stelt de voordelen van de modernisering van de mobiliteit volledig te benutten³. Dit kan alleen als het mobiliteitssysteem van morgen veilig, schoon en efficiënt is voor alle burgers van de EU. We moeten profiteren van de mogelijkheden van nieuwe technologie om meerdere doelstellingen tegelijk na te streven: de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker maken, het Europese bedrijfsleven concurrerder maken, de zekerheid van de Europese werkgelegenheid verbeteren, schone mobiliteit en ervoor zorgen dat Europa beter aangepast is aan de onvermijdelijke strijd tegen de klimaatverandering. Dit zal de volledige inzet vragen van de EU, de lidstaten en de belanghebbenden.

Technologische veranderingen raken aan alle geledingen van de samenleving en de economie, en transformeren het leven van de burgers van de EU. Vervoer is geen uitzondering op deze tendens. Nieuwe technologieën zorgen voor een radicale verandering van het mobiliteitslandschap. Ze ontwrichten conventionele bedrijfsmodellen en industrieën, brengen nieuwe kansen met zich mee in de vorm van nieuwe mobiliteitsdiensten en nieuwe spelers, maar houden ook uitdagingen in. De arbeidsmarkt en de vereiste vaardigheden veranderen snel, en de EU moet concurrerend blijven nu ze wordt geconfronteerd met intense mondiale concurrentie. De waardeketen van de auto- en vervoerssector zorgt voor 12 miljoen banen en een efficiënt vervoerssysteem dat van cruciaal belang is voor de concurrentiepositie van de EU. Het is dan ook van het allergrootste belang dat het mobiliteitsbeleid van de EU zich aanpast aan deze veranderingen.

Het concept zelf van vervoer ondergaat wijzigingen en de traditionele grenzen tussen voertuig, infrastructuur en gebruiker vervagen. De focus ligt niet langer op het vervoermiddel; in grote mate dankzij de toegenomen connectiviteit en automatisering staat vandaag de gebruiker steeds meer centraal in een veel flexibeler en geïntegreerd mobiliteitssysteem.

De opkomst van steeds verder geautomatiseerde en geconnecteerde voertuigen is de volgende mijlpaal in het vervoer en zal de wijze waarop burgers in de toekomst gebruik maken van mobiliteit revolutionair veranderen. Europa moet voorbereid zijn want deze revolutie is al begonnen. Digitale technologieën zorgen voor onontkoombare veranderingen, maar kunnen ons ook helpen om het hoofd te bieden aan heel wat uitdagingen waarmee het mobiliteitssysteem vandaag te kampen heeft. Op voorwaarde dat een robuust

¹ COM(2016) 501.

² COM(2017) 283, COM(2017) 675.

³ COM(2017) 479.

regelgevingskader wordt opgesteld, zullen geautomatiseerde voertuigen en geavanceerde connectiviteitssystemen voertuigen veiliger, gemakkelijker deelbaar en beter toegankelijk maken voor alle burgers, ook zij die vandaag geen toegang hebben tot mobiliteitsdiensten, zoals ouderen en gehandicapten. Ze kunnen de verkeerscongestie helpen terugdringen en zo de energie-efficiëntie en luchtkwaliteit helpen verbeteren, en bijdragen tot de bestrijding van de klimaatverandering. Het EU-beleid moet zodanig ontworpen zijn dat het profijt kan trekken van deze nevenvoordelen, en moet goed gecoördineerd zijn.

Europa moet het voortouw nemen in deze transformatie van het mobiliteitssysteem en de EU moet actie ondernemen als zij echt een verschil kan maken. De EU is het best geplaatst om ervoor te zorgen dat deze ontwikkelingen tegemoetkomen aan de behoeften van de circulaire economie; dat volledig rekening wordt gehouden met de maatschappelijke voordelen zoals veiligheid en levenskwaliteit om de innovatie, de werkgelegenheid en het concurrentievermogen te stimuleren; en om maximaal profijt te trekken van de voordelen voor de mobiliteit van burgers op Europese schaal.

2. VEILIGE MOBILITEIT: Veiligheid voor alles

Veiligheid is van fundamenteel belang voor elk vervoerssysteem en moet altijd de hoogste prioriteit krijgen. Naarmate de mobiliteit verder groeit en radicaal verandert door digitalisering, decarbonisatie en innovatie, moeten de kansen worden aangegrepen om de veiligheidsprestaties verder te verbeteren.

De veiligheidsprestaties op de wegen van de EU zijn zeer goed in vergelijking met andere delen van de wereld. Er vallen echter nog dagelijks een groot aantal doden en zwaargewonden in het verkeer. De EU en de lidstaten kunnen zich dus geenszins veroorloven op hun lauweren te rusten en moeten blijven streven naar minder slachtoffers. In de verklaring van Valletta over verkeersveiligheid van maart 2017 hebben de nationale regeringen van de EU-lidstaten zich ertoe verbonden het aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer verder te doen dalen. Zij hebben de Commissie gevraagd de actie op EU-niveau te coördineren en haar verzocht "voor het decennium na 2020 een nieuw beleidskader inzake verkeersveiligheid op te stellen met een beoordeling van de verkeersveiligheidsprestaties waarbij rekening wordt gehouden met de streefcijfers en doelstellingen in deze verklaring". Zij hebben zich tot doel gesteld het aantal zwaargewonden in de EU tegen 2030 te halveren ten opzichte van het basisjaar 2020.⁴

In de afgelopen decennia is de verkeersveiligheid in de EU sterk verbeterd dankzij maatregelen op EU-, nationaal, regionaal en lokaal niveau. Tussen 2001 en 2010 is het aantal verkeersdoden in de EU met 43 procent gedaald, en tussen 2010 en 2017 met nog eens 20 procent. Desondanks verloren in 2017 nog steeds 25 300 het leven op de EU-wegen, zo'n 70 per dag, en raakten 135 000 mensen ernstig gewond, waaronder een steeds groter percentage voetgangers, fietsers en motorrijders. De menselijke en maatschappelijke kostprijs van deze cijfers is onaanvaardbaar. Uitgedrukt in geld kosten de doden en zwaargewonden in het verkeer naar schatting meer dan 120 miljard euro, ongeveer 1 procent van het BBP.

In sommige lidstaten blijft het aantal verkeersdoden dalen, maar in de EU als geheel is de vooruitgang in de voorbije jaren tot stilstand gekomen. Hoewel het totale aantal verkeersdoden met ongeveer 2 procent is gedaald in 2016 en 2017, is het in sommige lidstaten

⁴ Conclusies van de Raad over verkeersveiligheid, 8 juni 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/nl/pdf>

zelfs gestegen. Het is dan ook een grote uitdaging om de EU-doelstelling van een halvering van het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020 te halen⁵.

De factoren die in grote mate bijdragen tot verkeersongevallen zijn snelheid, rijden onder invloed van alcohol of drugs en het niet dragen van de veiligheidsgordel of helm. Naast het steeds groter wordende probleem van afleiding door mobiele apparaten, ontstaan er nieuwe tendensen in een complexe omgeving, die een flexibele en dynamische aanpak vergen. Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan kwetsbare weggebruikers, met name fietsers en voetgangers, want hun aandeel in het aantal doden en ernstig gewonden is merkbaar toegenomen. Door de verwachte groei van deze vormen van duurzame mobiliteit, zoals fietsen, moeten dringend maatregelen worden genomen om deze weggebruikers beter te beschermen.

Technologische vooruitgang, in de eerste plaats wat betreft connectiviteit en automatisering, schept nieuwe kansen om menselijke fouten te vermijden of te compenseren; de stap naar voertuigen zonder bestuurder zal op lange termijn de veiligheid voor de burgers verbeteren. In de overgangsfase duiken echter nieuwe risico's op, onder meer met betrekking tot de werking van sterk geautomatiseerde voertuigen in gemengd verkeer, de complexe interactie tussen bestuurder en voertuig (Human-Machine Interface) en cyberbeveiliging. Ook de demografische veranderingen en verschillende benaderingen van persoonlijke mobiliteit zullen uitdagingen met zich meebrengen.

De synergieën tussen veiligheid en duurzaamheid moeten ook beter worden benut. Zo moeten stimulansen voor het gebruik van emissieloze vervoerswijzen hand in hand gaan met een veiliger omgeving voor voetgangers en fietsers. Nieuwe en veiligere vormen van mobiliteit kunnen ook gepaard gaan met betere toegang tot mobiliteit voor iedereen in de samenleving, en met name gehandicapten en de groeiende groep van ouderen.

Er is dus nood aan een versterkte aanpak van de tenuitvoerlegging van het EU-veiligheidsbeleid voor wegen en voertuigen, die sterk gericht moet zijn op effecten en resultaten, flexibel genoeg moet zijn om zich constant aan te passen aan veranderende omstandigheden en inclusief moet zijn.

Op lange termijn houdt de EU vast aan haar doelstelling om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tegen 2050 tot nul terug te brengen ("Vision Zero"). Dit geldt eveneens voor zwaargewonden. De EU stelt zich ook nieuwe tussentijdse doelstellingen om het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer te halveren tussen 2020 en 2030 (met de nieuwe gemeenschappelijke definitie van het begrip zwaargewonde, die met alle lidstaten is overeengekomen)⁶.

Om deze doelstellingen te helpen bereiken, stelt de Commissie een gemeenschappelijk kader voor de verkeersveiligheid in de periode 2021-2030 voor, dat vergezeld gaat van een actieplan (bijlage 1). Deze moeten tegen midden 2019 verder worden uitgewerkt in samenwerking met de lidstaten. Het gemeenschappelijk kader voor verkeersveiligheid moet ten uitvoer worden gelegd via een "Safe System"-benadering, die wereldwijd wordt aanbevolen door de Wereldgezondheidsorganisatie en in steeds meer lidstaten, regio's en de gemeenten van de

⁵ "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte: strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020", COM(2010)389 definitief. Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem", COM(2011) 144.

⁶ Conclusies van de Raad over verkeersveiligheid, 8 juni 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/nl/pdf>

EU wordt toegepast. Het hoofddoel van deze aanpak is de oorzaken van ongevallen op geïntegreerde wijze aan te pakken met meerdere lagen van bescherming, zodat het falen van één element wordt gecompenseerd door een ander.

Volgens de "Safe System"-benadering zijn doden en zwaargewonden in het verkeer geen onvermijdelijke prijs die moet betaald worden voor mobiliteit. Aanrijdingen zullen blijven plaatsvinden, maar doden en zwaargewonden kunnen grotendeels worden voorkomen. De "Safe System"-benadering gaat ervan uit dat mensen fouten maken en heeft tot doel ervoor te zorgen dat die fouten geen doden of ernstig gewonden tot gevolg hebben.

Betere voertuigconstructie, verbeterde weginfrastructuur en lagere snelheden kunnen allemaal bijdragen tot een beperking van de gevolgen van ongevallen. De verantwoordelijkheid voor het "Safe System" wordt op gecoördineerde wijze gedeeld tussen de publieke en de private sector, en de toepassing ervan wordt nauwgezet gemonitord om de resultaten te beoordelen en, indien nodig, de maatregelen aan te passen op basis van nieuwe ervaringen, gegevens en technologieën.

Concrete resultaten kunnen worden bereikt door betere coördinatie tussen de lidstaten en de vaststelling van een aanpak van "doelstellingenmanagement". Effectieve maatregelen om iets te doen aan de bekende oorzaken van ongevallen moeten bestaan uit een combinatie van verschillende instrumenten en maatregelen. De wetgeving kan bijvoorbeeld worden ondersteund door de toepassing van expliciete verkeersveiligheidsgerelateerde criteria om in aanmerking te komen voor EU- en nationale financiering, door betere uitwisseling van "geleerde lessen" en goede praktijken, en door bewustmakingscampagnes. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat acties met een groot effect op de veiligheid directer worden ondersteund door EU-financiering. De Commissie roept ook alle belanghebbenden op zich ertoe te verbinden de ambitieuze "Vision Zero"-doelstelling (zie het actieplan in bijlage 1) na te streven.

De Commissie zal deze aanpak steunen door, in nauwe samenwerking met lidstaten, essentiële prestatie-indicatoren op te stellen die direct gekoppeld zijn aan een afname van het aantal doden en zwaargewonden. Deze indicatoren worden vastgesteld in overleg met deskundigen van de autoriteiten van de lidstaten en met een breed scala van belanghebbenden; ze moeten gebruikmaken van een gemeenschappelijke meetmethode, gebaseerd zijn op een overeengekomen grondslag en (in de mate van het mogelijke) gekoppeld zijn aan beoogde resultaten. De Commissie zal nagaan op welke manieren de werkzaamheden van de lidstaten met betrekking tot de methode en metingen kunnen worden ondersteund.

Wetgeving, ook op EU-niveau, zal een cruciale rol blijven spelen in een geïntegreerde "Safe System"-aanpak. In maart 2018 is de "eCall" wetgeving van kracht geworden⁷. "eCall" verwittigt automatisch de hulpdiensten bij ernstige ongevallen en deelt de locatie van het voertuig mee. Deze technologie is verplicht voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen; naar verwachting zullen de eerste voertuigen die met het "eCall"-systeem zijn uitgerust midden 2018 op de Europese wegen verschijnen. Dit systeem kan de reactiesnelheid bij noodgevallen met 40 % verbeteren in stedelijke gebieden en met 50 % op het platteland. De Commissie bestudeert momenteel of het systeem kan worden uitgebreid naar andere voertuigcategorieën.

In het kader van dit "derde mobiliteitspakket" stelt de Commissie twee voorstellen vast om de verkeersveiligheidsdoelstelling te bereiken. Een daarvan heeft tot doel de EU-

⁷ Verordening (EU) 2015/758 en Besluit nr. 585/2014/EU.

veiligheidsnormen voor voertuigen te hervormen, bijvoorbeeld om de meest recente veiligheidskenmerken in deze normen op te nemen, en het andere streeft naar een beter beheer van de veiligheid van wegeninfrastructuur.

De autosector in de EU is altijd koploper geweest bij de ontwikkeling van technologieën die de invoering van steeds beter betaalbare veiligheidssystemen mogelijk maken. Hoewel deze allemaal bijdragen tot het voorkomen van ongevallen, zijn er toch meer maatregelen nodig. Een verbetering van de actieve en passieve veiligheidsvoorzieningen om zowel de inzittenden van voertuigen als voetgangers, fietsers en andere kwetsbare weggebruikers te beschermen, is onontbeerlijk. Daarom stelt de Commissie een uitgebreid pakket nieuwe verplichte maatregelen inzake de veiligheid van voertuigen voor, die een combinatie vormen van nieuwe systemen om ongevallen te voorkomen en bijgewerkte actieve en passieve veiligheidsvoorzieningen om het totale aantal dodelijke verkeersongevallen op de EU-wegen terug te dringen. De nieuwe veiligheidsvoorzieningen van voertuigen zijn kosteneffectief en betaalbaar en kunnen het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer sterk doen dalen, zowel binnen als buiten het voertuig. Ze effenen ook het terrein voor een grootschaliger uitrol van geautomatiseerde voertuigen.

De verfijning van de testprotocols verplicht de fabrikanten om hun voertuigen uit te rusten met geavanceerdere systemen die de verouderende bevolking beter beschermen. Het toenemende aantal voetgangers en fietsers die de wegen moeten delen met voertuigen, zullen ook beter worden beschermd door nieuwe botsingsvermijdingstechnologieën en een beter direct zicht voor vrachtwagenbestuurders. Ook maatschappelijke kwesties zoals snelheidsovertredingen of het gebruik van smartphones aan het stuur zullen worden aangepakt met deze voorgestelde nieuwe maatregelen. Al met al zullen deze nieuwe maatregelen voor de veiligheid van voertuigen een cruciale bijdrage leveren tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

Het tweede wetgevingsvoorstel van de Commissie heeft tot doel het veiligheidsbeheer van de wegeninfrastructuur te verbeteren, teneinde zowel het aantal ongevallen als de ernst ervan te doen dalen. Het zorgt voor betere transparantie en follow-up van procedures voor de veiligheid van wegen (effectbeoordelingen, audits, inspecties) en voorziet in een nieuwe procedure om het risico op ongevallen op het hele wegennet in kaart te brengen. Hierdoor wordt het mogelijk het veiligheidsniveau van wegen in heel Europa te vergelijken en geïnformeerde investeringsbeslissingen te nemen, ook voor EU-financiering. Voorts moet het toepassingsgebied van de wetgeving worden uitgebreid, zodat het niet alleen het trans-Europese vervoersnetwerk omvat, maar ook hoofdwegen die relevant zijn voor vervoer dat de EU doorkruist; op deze wegen vindt immers een groot percentage ernstige ongevallen plaats. Dit is in het belang van alle EU-burgers en -bedrijven, aangezien zij gebruik maken van het geïntegreerde wegennet, en sluit aan bij de praktijk van een groot aantal lidstaten die het toepassingsgebied van de EU-wetgeving al hebben uitgebreid tot belangrijke wegen die niet tot het trans-Europees vervoersnetwerk behoren.

In de nabije toekomst zal de werking van geavanceerde voertuigtechnologieën gebaseerd moeten zijn op de huidige fysieke infrastructuur. Het voorstel maakt het daarom mogelijk toekomstige eisen voor de prestaties van de infrastructuur vast te stellen (bv. duidelijke wegmarkeringen en verkeersborden), die nodig zijn voor de invoering van nieuwe technologieën zoals systemen tegen het onbedoeld verlaten van de rijstrook. Dit zal het eerste voorbeeld zijn van de belangrijke bijdrage die infrastructuur kan leveren tot de veilige uitrol van geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteitssystemen.

De Commissie zal op mondiaal niveau een leidende rol blijven spelen inzake verkeersveiligheid en zal nauw samenwerken met internationale organisaties, met name de Verenigde Naties, waarbij technische kennis en goede praktijken worden uitgewisseld en manieren worden onderzocht om deel te nemen aan internationale financieringsinitiatieven. De specifieke samenwerking op dit gebied met de buurlanden van de EU, met name de landen van de westelijke Balkan en Turkije, het Oostelijk Partnerschap en het Middellandse-Zeegebied, zal worden voortgezet.

Via het actieplan en in nauwe samenwerking met de lidstaten en belanghebbenden streeft de Commissie ernaar dat veiligheid op de eerste plaats blijft komen wanneer het mobiliteitssysteem in de komende jaren wordt omgevormd. Door een "Safe System"-benadering toe te passen, moeten de maatregelen in dit verkeersveiligheidskader een daadwerkelijke impact hebben en een aanzienlijke en noodzakelijke verbetering van de veiligheidsprestaties op de EU-wegen teweegbrengen en, nog belangrijker, levens redden.

3. GECONNECTEERDE EN GEAUTOMATISEERDE MOBILITEIT: bouwen aan de weg naar de volgende grens

3.1 Een strategie voor de uitrol van geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen in Europa

Zelfrijdende voertuigen en geavanceerde connectiviteitssystemen zullen voertuigen veiliger en gemakkelijker deelbaar maken en meer gebruikers toegang verschaffen tot mobiliteitsdiensten. Deze technologieën kunnen ook helpen om het hoofd te bieden aan veel grote uitdagingen waarmee het vervoerssysteem vandaag wordt geconfronteerd, zoals verkeersveiligheid, congestie, energie-efficiëntie en luchtkwaliteit. Zij zullen de mobiliteitspatronen aanzienlijk veranderen en het openbaar vervoer en de ruimtelijke ordening transformeren. Voertuigen die bestuurders in staat stellen om, toch minstens in bepaalde omstandigheden, andere taken te verrichten dan het besturen van het voertuig, zullen tegen 2020 hun intrede doen op de markt. Deze ontwikkelingen kunnen zorgen voor een omwenteling in de autowereld⁸. Zelfrijdende voertuigen zullen ook verstrekkende gevolgen hebben voor de economie van de EU als geheel, en met name voor het concurrentievermogen en technologisch leiderschap, het groeipotentieel (productiviteit en overloopeffecten voor andere sectoren, waaronder telecommunicatie of e-commerce) en de arbeidsmarkt (ontslagen, maar ook nieuwe banen en vraag naar nieuwe vaardigheden).

Als Europa wereldwijd in de voorhoede van de voertuigautomatisering en connectiviteit wil blijven en jobs in de EU wil behouden, is het van essentieel belang dat kerntechnologieën in Europa worden ontwikkeld, dat geautomatiseerd en autonoom rijden veilig is en dat het rechtskader modern is en het juiste klimaat schept voor technologische vooruitgang.

De Europese industrie is goed geplaatst om wereldwijd de concurrentie aan te gaan. De auto-industrie van de EU behoort tot de meest concurrerende in de hele wereld, dankzij haar technologische innovaties. De EU is een wereldleider op het gebied van automatisering. Ook de Galileo-satellietnavigatiediensten bieden een duidelijk voordeel omdat ze nauwkeuriger positiebepaling mogelijk maken. Zoals met elke disruptieve technologie zal de uitrol van

⁸ Automatisering heeft gevolgen voor alle vervoerswijzen (water, lucht, spoor en weg), voor zowel het passagiers- als het vrachtvervoer en zowel het openbaar als het individueel vervoer, maar het is de automatisering van het wegvervoer die de grootste gevolgen zal hebben voor het algemene publiek.

zelfrijdende voertuigen zowel risico's als kansen met zich meebrengen. De eerste ramingen wijzen op een bemoedigend economische effect, op voorwaarde dat de EU haar kansen grijpt en de bijbehorende banen aantrekt op haar grondgebied⁹.

Uit onderzoek blijkt dat meer dan 90 % van alle ongevallen veroorzaakt worden door menselijke fouten¹⁰. Dit betekent dat autonome voertuigen, die geen bestuurder meer nodig hebben, de verkeersveiligheid aanzienlijk zouden moeten verbeteren. Zelfrijdende voertuigen zullen de verkeersregels beter naleven en sneller reageren dan mensen. Geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen kunnen ook de congestie helpen verminderen omdat ze gemakkelijker deelbaar zijn en nieuwe en verbeterde bedrijfsmodellen zullen doen ontstaan (mobiliteit als dienst), waardoor autobezit in steden minder aantrekkelijker wordt.

De EU is al begonnen met de voorbereidingen. Ze heeft bijvoorbeeld strategieën vastgesteld inzake coöperatieve intelligente vervoerssystemen¹¹ en de toekomstige 5G-communicatietechnologie¹². In tegenstelling tot andere delen van de wereld, bestaat het noodzakelijk wettelijk kader al grotendeels in de EU. Zo werd het Europees kader voor typegoedkeuring van voertuigen in 2018 grondig herzien, waarbij markttoezichtsregels werden ingevoerd die zorgen voor een echte interne EU-markt voor voertuigen, met inbegrip van zelfrijdende voertuigen. Dit EU-kader doet dienst als benchmark voor harmonisering met internationale partners in de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. De EU staat ook al ver met gegevensbeschermingsregels die het kader zullen vormen voor de toekomstige digitale interne markt.

Dit volstaat echter niet. De EU heeft behoefte aan een duidelijke, toekomstgerichte en vastberaden agenda om aan de top van deze zeer concurrerende sector te blijven. De technologie evolueert snel en er is een sterke behoefte aan een gecoördineerde aanpak en aan prioriteiten voor de financiering van onderzoeks-, demonstratie en uitrolactiviteiten op Europees en nationaal niveau, teneinde de lopende en toekomstige programma's, de combinatie van publieke en private investeringen en de synergieën tussen connectiviteit en automatisering zo goed mogelijk te benutten. De eerste stappen op weg naar zelfrijdende voertuigen zijn al gezet in de lidstaten (bv. het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Frankrijk, Zweden, Nederland), in de vorm van demonstraties en tests op grote schaal. Grootschalige tests spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling en uitrol van de relevante technologieën en bevorderen de samenwerking tussen de relevante actoren. De Commissie ondersteunt de grensoverschrijdende coördinatie en grootschalige grensoverschrijdende tests met zelfrijdende voertuigen via gerichte oproepen tot het indienen van voorstellen¹³.

Er is behoefte aan verdere begeleidende maatregelen voor de sector met het oog op de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen en hun interactie met toekomstige connectiviteitsnetwerken en andere voertuigen. Het gaat onder meer over de snellere uitrol van diensten voor coöperatieve intelligente vervoerssystemen. In de verklaring van Amsterdam werd de EU verzocht om duidelijke richtsnoeren op te stellen om versnippering

⁹ Studie van de Commissie (2018): <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe>

¹⁰ Verslag van de Commissie "Mensenlevens redden: Verbeteren van de veiligheid van voertuigen in de EU", COM(2016) 787.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:52016DC0766>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588>

¹³ <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417>.

van de markt te voorkomen en de juiste investeringsbeslissingen te nemen¹⁴. Sommige lidstaten hebben reeds hun eigen strategieën vastgesteld, en zijn begonnen met de vaststelling van nationale wetgeving. Op het niveau van de EU is een internemarktbenadering nodig om te zorgen voor een minimaal niveau van harmonisering en interoperabiliteit, en voor rechtszekerheid.

Als reactie op deze veelzijdige uitdagingen, en teneinde de nieuwe mogelijkheden van deze technologische ontwikkelingen volledig te kunnen benutten, stelt de Commissie een EU-aanpak voor op basis van drie onderling gerelateerde strategische doelstellingen:

- essentiële technologieën en infrastructuur ontwikkelen om het concurrentievermogen van de EU te versterken;
- zorgen voor een veilige en beveiligde uitrol van geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen;
- de sociaaleconomische gevolgen van zelfrijdende voertuigen aanpakken.

Maatregelen van de EU kunnen helpen met het opstellen van een gemeenschappelijke visie voor de toekomstige ontwikkeling van de sector en ervoor zorgen dat het wetgevings- en beleidskader van de EU met betrekking tot cruciale thema's (bv. verkeersveiligheid en cyberbeveiliging) klaar is voor de uitrol van nieuwe producten en diensten op de markt. De EU kan ook ondersteunende maatregelen nemen voor de ontwikkeling en grensoverschrijdende uitrol van belangrijke technologieën, diensten en infrastructuur; ze kan bijvoorbeeld in het kader van het volgende meerjarig financieel kader van de EU een partnerschap oprichten met bevoegdheden en voordelen voor zowel de Europese burgers als het Europese bedrijfsleven. Belangrijkst van al is dat de EU ook vorm kan geven aan gemeenschappelijke Europese oplossingen voor de daarmee samenhangende maatschappelijke vraagstukken. Dit zal waarschijnlijk doorslaggevend zijn voor het maatschappelijk draagvlak voor deze nieuwe technologieën, met name de bescherming van persoonsgegevens, onderliggende ethische keuzes in verband met de ontwikkeling van autonome systemen, duidelijke toewijzing van aansprakelijkheid bij ongevallen, en de gevolgen voor de werkgelegenheid en vaardigheden¹⁵.

De bijgaande mededeling inzake een EU-strategie voor geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit bevat specifieke en aanvullende maatregelen om deze drie overkoepelende doelstellingen te bereiken¹⁶.

3.2. De vaststelling van een digitale omgeving voor informatie-uitwisseling in het vervoer

Naast initiatieven die bijdragen tot de EU-strategie voor geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, bevat dit derde mobiliteitspakket ook twee voorstellen die tot doel hebben een volledig digitale en geharmoniseerde omgeving tot stand te brengen voor de uitwisseling van informatie tussen vervoersondernemingen en autoriteiten. De voorgestelde verordeningen betreffende een Europees maritiem éénloketsysteem en elektronische informatie over goederenvervoer vullen elkaar aan en maken het mogelijk eenvoudig en elektronisch

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf>

¹⁵ Zie ook de mededeling van de Commissie over Kunstmatige intelligentie voor Europa (COM(2018) 237) en het werkdocument van de diensten van de Commissie inzake de aansprakelijkheid voor ontluikende digitale technologieën (SWD(2018) 137).

¹⁶ COM(2018) 283.

gegevens uit te wisselen tussen bedrijven en autoriteiten langs de vervoersroutes, van het punt van binnenkomst in de havens van de EU tot de eindbestemming van de goederen¹⁷. Deze twee voorstellen zullen de bureaucratische rompslomp doen afnemen en digitale informatiestromen voor logistieke activiteiten vergemakkelijken. Dit zorgt voor betere connecties tussen de verschillende vervoerswijzen, wat bijdraagt tot multimodale oplossingen.

4. SCHONE MOBILITEIT De klimaatverandering bestrijden en tegelijk het bedrijfsleven van de EU concurrerend houden

4.1 Een concurrerend ecosysteem voor batterijen in Europa - Een strategisch actieplan

In de context van de overgang naar schone energie is de productie en ontwikkeling van batterijen een strategische must voor Europa; het is ook een belangrijke component van het concurrentievermogen van de automobielsector. In die zin maakt het ook integrerend deel uit van de in de nieuwe strategie voor het industriebeleid uiteengezette doelstelling om de EU wereldleider te maken op het gebied van innovatie, digitalisering en het koolstofvrij maken van de economie¹⁸.

Om te vermijden dat we technologisch sterk afhankelijk worden van onze concurrenten en om het enorme potentieel voor werkgelegenheid, groei en investeringen te benutten, moet Europa de directe uitdaging aangaan om snel een concurrerende industrie voor duurzame batterijproductie van de grond te krijgen. Volgens sommige prognoses kan Europa vanaf 2025 een marktaandeel tot 250 miljard euro per jaar verwerven op de batterijmarkt; om te voldoen aan de vraag in de EU alleen zijn al minstens 10 tot 20 gigabedrijven voor de massaproductie van batterijen nodig¹⁹.

Gezien de omvang en het tempo van de benodigde investeringen kan deze industriële uitdaging niet op versnipperde wijze worden aangepakt.

In oktober 2017 heeft de Commissie het startschot gegeven voor een "**EU-alliantie voor batterijen**"²⁰ met belangrijke stakeholders uit het bedrijfsleven, lidstaten die actief zijn op dit gebied en de Europese Investeringsbank. Dit samenwerkingsplatform heeft tot doel om, onder leiding van het bedrijfsleven, goed geïntegreerde projecten voor de productie van batterijen op te zetten, waarbij de sterke punten van de EU worden gebundeld, de samenwerking tussen de verschillende spelers in de waardeketen wordt ondersteund, synergieën worden gecreëerd, de concurrentiekracht wordt vergroot en schaalvoordelen worden benut. Er hebben al concrete ontwikkelingen plaatsgevonden sinds de start van de "EU-alliantie voor batterijen". Industriële consortia of partnerschappen hebben plannen voor de ontwikkeling van batterijen en de bijbehorende ecosystemen aangekondigd.

We moeten voortgaan op dit elan.

¹⁷ COM(2018) 278 en COM(2018) 279.

¹⁸ Batterijen zijn ook aangeduid als een van de prioritaire interventiegebieden in het GEAR 2030-verslag van de groep op hoog niveau inzake de toekomst van de automobielsector. <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native>

¹⁹ Bron: Europees Instituut voor innovatie en technologie Inno-energy <http://www.innoenergy.com/>

²⁰ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

Als onderdeel van het pakket "Europa in beweging" en na overleg en in nauwe samenwerking met belanghebbenden uit de sector (meer dan 120 actoren)²¹ in het kader van de "EU-alliantie voor batterijen", stelt de Commissie een uitgebreid **strategisch actieplan voor batterijen** (bijlage 2) voor, met een reeks concrete maatregelen die zullen bijdragen tot een innoverend, duurzaam en concurrerend "ecosysteem" voor batterijen in Europa.

Met dit actieplan bevordert de Commissie niet alleen een grensoverschrijdende en geïntegreerde Europese benadering, maar legt zij ook de nadruk op duurzame batterijproductie in de hele waardeketen, beginnende bij de ontginning en verwerking van (primaire en secundaire) grondstoffen, de ontwerp- en productiefase van batterijcellen en batterijpakken, het gebruik en hergebruik ervan en de recycling en verwijdering ervan in het kader van een circulaire economie. Deze benadering bevordert de productie en het gebruik van batterijen met hoge prestaties en stelt duurzame benchmarks vast doorheen de volledige EU-waardeketen.

Het actieplan omvat gerichte maatregelen op EU-niveau, onder meer met betrekking tot grondstoffen, onderzoek en innovatie, financiering/investeringen, standaardisering/regelgeving, handel en de ontwikkeling van vaardigheden, teneinde van Europa, in de context van de circulaire economie, de wereldleider op het gebied van duurzame productie en duurzaam gebruik van batterijen te maken.

Het plan heeft concreet tot doel om:

- **de toegang te verzekeren tot grondstoffen** uit grondstoffenrijke landen buiten de EU, de toegang tot Europese grondstoffen te faciliteren en te zorgen voor toegang tot **secundaire grondstoffen** via recycling van batterijen in een circulaire economie;
- **de grootschalige Europese productie van batterijen en een volledig concurrerende waardeketen in Europa te ondersteunen:** door belangrijke spelers uit de industrie en nationale autoriteiten samen te brengen; door binnen een partnerschap samen te werken met de lidstaten en de Europese Investeringsbank ter ondersteuning van innoverende en geïntegreerde productieprojecten op grote schaal, met een belangrijke grensoverschrijdende en duurzaamheidsdimensie;
- **het industriële leiderschap te versterken door de steun voor onderzoek en innovatie** op het gebied van geavanceerde (bv. Lithium-ion) en disruptieve technologieën (bv. solid state) in de EU op te drijven;
- **de opleiding van werknemers in alle delen van de batterij-waardeketen te ontwikkelen en te versterken**, teneinde de vaardigheidskloof te dichten via acties op het niveau van de EU en de lidstaten door passende opleidingen, omscholing en bijscholing, en teneinde van Europa een aantrekkelijke plaats te maken voor deskundigen van wereldklasse op het gebied van de ontwikkeling en productie van batterijen;
- **de duurzaamheid van de batterijproductie in de EU te ondersteunen**, met een **zo laag mogelijke ecologische voetafdruk**. Deze doelstelling moet met name ten uitvoer worden gelegd via de vaststelling van eisen voor de veilige en duurzame productie van batterijen in Europa;

²¹ Meer dan 120 spelers op het gebied van industriële productie en innovatie hebben aan deze oefening deelgenomen en hebben de aanbevelingen voor prioritaire acties bekrachtigd; deze worden nu ten uitvoer gelegd. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>

- **te zorgen voor samenhang met het bredere kader voor regelgeving en facilitering** (de strategie voor schone energie, de mobiliteitspakketten, het handelsbeleid enz.).

De vastgestelde acties kunnen op korte tot middellange termijn een impact te hebben op de batterijproductie in de EU, en op langere termijn structurele veranderingen teweegbrengen die zullen bijdragen tot de totstandbrenging van een batterij-ecosysteem in de EU dat de volledige batterij-waardeketen bestrijkt en het pad effent voor de volgende generatie batterijtechnologieën.

Deze samenwerking moet verder worden versterkt om de verschillende acties met succes ten uitvoer te kunnen leggen; de Commissie rekent op de inzet en het engagement van alle belanghebbenden om deze uitdaging aan te gaan. Daartoe zal zij nauw blijven samenwerken met de lidstaten en de industrie in het kader van de Europese alliantie voor batterijen, teneinde het elan te behouden en ervoor te zorgen dat de inzet en maatregelen zich snel vertalen in tastbare resultaten.

Met dit actieplan wil de Commissie Europa stevig op weg zetten naar een toonaangevende positie in een belangrijke sector voor de toekomst die zorgt voor werkgelegenheid en groei in een circulaire economie, voor schone mobiliteit, voor een beter milieu en voor een hogere levenskwaliteit voor de EU-burgers.

4.2 Het EU-wetgevingskader inzake CO₂-emissies van het wegvervoer voltooiën

In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit is de Commissie het politieke engagement aangegaan om de eerste EU-wetgeving ooit inzake de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen voor te stellen. Met dit derde mobiliteitspakket komt de Commissie tegemoet dit engagement na²². Het voorstel voor CO₂-emissionormen voor vrachtwagens, bussen en touringcars is een belangrijke aanvulling op het wetgevingskader om de uitstoot van broeikasgassen in het wegvervoer aan te pakken. Het volgt op het voorstel voor CO₂-emissionormen voor auto's en bestelwagens na 2020, dat in november 2017 is goedgekeurd als onderdeel van het tweede mobiliteitspakket.

Dit wetgevingsvoorstel is nodig om de EU te helpen haar verbintenissen in het kader van de Overeenkomst van Parijs na te komen en om het klimaat- en energiekader 2030 ten uitvoer te leggen. De CO₂-emissies van de sector zware bedrijfsvoertuigen vertegenwoordigen ongeveer een kwart van de emissies van het wegvervoer en zullen tegen 2030 nog verder toenemen. De doelstellingen van de EU inzake vermindering van broeikasgasemissies zijn niet haalbaar zonder een bijdrage van de sector zware bedrijfsvoertuigen.

Het is mogelijk dat vervoersondernemingen, meestal kleine en middelgrote ondernemingen, de voordelen van brandstofbesparing mislopen. Hoewel het op lange termijn voordelig zou zijn voor vervoersondernemingen om hun blootstelling aan brandstofkosten te verminderen door de meest efficiënte voertuigen te kopen, hebben markt- en regelgevingsbelemmeringen tot gevolg dat kosteneffectieve en innoverende technologieën niet op grote schaal beschikbaar zijn op de markt. De Commissie stelt nu voor om sommige van deze belemmeringen op te heffen, samen met andere instrumenten zoals de Eurovignet-richtlijn, de richtlijn inzake schone wegvoertuigen en het actieplan inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, die recent door de Commissie zijn voorgesteld in het kader van de vorige twee mobiliteitspakketten.

²² COM(2016) 501.

De voertuigfabrikanten en leveranciers van onderdelen in de EU dreigen hun leiderschap in bepaalde innoverende technologieën te verliezen. Grote markten zoals de Verenigde Staten, Canada, Japan, China en India hebben de voorbije jaren normen voor brandstofverbruik en/of emissies ingevoerd om innovatie te stimuleren en de efficiëntie van voertuigen snel te verbeteren. Het voorstel van de Commissie voorziet in concrete stimulansen voor EU-leiderschap op het gebied van innovatie en in investeringen in koolstofarme technologieën in deze sector.

De meest geschikte manier om de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te reguleren, is aan de hand van een stapsgewijze aanpak met een evaluatie in een vroeg stadium, aldus de Commissie. De wetgeving moet erop gericht zijn de vroegst beschikbare voordelen te plukken en ervoor te zorgen dat de meest kosteneffectieve en reeds beschikbare technologieën snel ingang vinden op de markt van de grootste nieuwe vrachtwagens. De vier belangrijkste groepen van grootste vrachtwagens zijn de eerste types voertuigen waarvoor de EU over betrouwbare en gecertificeerde gegevens zal beschikken, vanaf 2019. Deze vrachtwagens vertegenwoordigen 65 tot 70 procent van de totale broeikasgasemissies van zware bedrijfsvoertuigen.

In 2022 wordt een evaluatie uitgevoerd op basis van drie jaar aan officiële certificeringsgegevens, waarna geleidelijk meer geavanceerde technologieën zullen worden ingevoerd. Ook voor andere voertuigtypes, die nog niet onder de certificeringsregeling vallen, kunnen CO₂-emissiedoelstellingen worden ingevoerd. Het gaat onder meer om bussen, touringcars, kleinere vrachtwagens en opleggers.

Voor bussen zijn emissiearme en emissievrije aandrijfsystemen het ruimst beschikbaar; zij vallen niet onder de emissiebeperkingsdoelstellingen in dit eerste voorstel omdat de wetgeving voor de verzameling en certificering van de gegevens over de broeikasgasemissies van deze voertuigen nog moet worden opgesteld. De herziene richtlijn inzake schone wegvoertuigen en het actieplan inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zullen echter nu reeds de uitrol van emissiearme en emissieloze stadsbussen rechtstreeks ondersteunen via openbare aanbestedingen. Dit wordt aangevuld door steunmaatregelen voor de versnelde uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, zoals aangegeven in het actieplan dat is vastgesteld in het kader van het tweede mobiliteitspakket. Het door de Commissie opgestarte en door het Comité van de Regio's gesteunde initiatief voor de introductie van schone bussen biedt een platform om de uitrol van schone bussen te versnellen²³.

De Commissie roept het Europees Parlement en de Raad op om deze wetgeving onverwijld aan te nemen, om te voorkomen dat de emissiekloof tussen de sector van zware bedrijfsvoertuigen en de rest van het wegvervoer groter wordt, om vervoersondernemingen in staat te stellen profijt te trekken van lagere brandstofkosten en om de concurrentiekracht van de EU-fabrikanten en leveranciers van onderdelen op lange termijn veilig te stellen.

4.3 Een nieuwe methode waarmee consumenten brandstofprijzen kunnen vergelijken

Gezien de snelle groei van elektrische mobiliteit en voertuigen die op verschillende alternatieve brandstoffen rijden, stelt de Commissie een methode voor die de gebruikers in staat zal stellen de prijzen van deze verschillende brandstoffen eenvoudig met elkaar te

²³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

vergelijken²⁴. Dit zal het bewustzijn onder de consumenten helpen vergroten - onder meer bij de aankoop van een nieuw voertuig - en zal bijdragen tot de transparantie van de brandstofprijzen, de diversificatie van energiebronnen in het vervoer en de vermindering van de uitstoot van CO₂ en andere vervuulende emissies in deze sector.

4.4 Betere etikettering van banden

De EU-verordening inzake de etikettering van banden draagt bij tot brandstofefficiënte en veilige banden met een laag extern rolgeluid, teneinde brandstof te besparen en de veiligheid van het wegvervoer te verbeteren²⁵. Voorts is het de bedoeling consumenten meer informatie te geven door middel van een standaardetiket om daarmee aankoopbesluiten te beïnvloeden. Banden kunnen het brandstofverbruik van voertuigen met 20 tot 30 procent beïnvloeden. Hun prestaties hebben dus een aanzienlijke invloed op het brandstofverbruik en de uitstoot van voertuigen.

Het voorstel van de Commissie heeft tot doel de verordening te versterken en effectiever te maken²⁶. Concreet moet het ervoor zorgen dat het etiket duidelijk zichtbaar is voor consumenten die een band kopen. Dit betekent ook dat potentiële kopers het etiket moeten kunnen herkennen en de prestatiemerkten moeten begrijpen; ze moeten dan ook accuraat en betrouwbaar zijn. Bovendien heeft de verordening tot doel het gamma aan prestatieparameters op het etiket uit te breiden met nieuwe elementen, en uiteindelijk beter rekening te houden met andere beleidsprioriteiten van de EU, zoals de agenda voor een circulaire economie. Ten slotte versterkt de verordening de handhaving van het markttoezicht.

4.5 Ontwerpvoorschriften voor vrachtwagens om de CO₂-emissies te beperken en de veiligheid te verbeteren

De aerodynamische prestaties van voertuigen hebben een rechtstreekse impact op de CO₂ emissies. De Commissie stelt daarom voor de wetgeving inzake gewichten en afmetingen van bepaalde wegvoertuigen te herzien, en de datum waarop fabrikanten verplicht worden zware bedrijfsvoertuigen met meer afgeronde en aerodynamische cabines op de markt te brengen, met drie jaar te vervroegen naar 2019²⁷. Dit voorstel heeft, samen met het voorstel van de Commissie om CO₂-emissienormen voor zware voertuigen in te voeren, tot doel de CO₂-emissies van het vervoer te doen afnemen, wat goed is voor het milieu. Een ander doel is de veiligheid van de andere weggebruikers en het zicht en comfort van bestuurders te verbeteren, en tegelijk het intermodaal vervoer te blijven faciliteren.

4.6 Het kader voor energiebelasting hervormen om elektrische mobiliteit aan te moedigen

Hoewel de richtlijn inzake energiebelasting niet grondig zal worden herzien in het kader van dit pakket, zal de Commissie de mogelijkheden om elektrische mobiliteit aan te moedigen, blijven onderzoeken in het kader van een toekomstige herziening van de richtlijn. Bovendien biedt de aanpak waarbij op EU-niveau alleen minimumbelastingtarieven worden vastgesteld de lidstaten nu reeds de mogelijkheid om hun tarieven zodanig aan te passen dat emissiearme mobiliteit wordt ondersteund, zelfs zonder dat de EU-wetgeving terzake moet worden

²⁴ Overeenkomstig artikel 7, lid 3, van Richtlijn 2014/94/EU, Uitvoeringsverordening van de Commissie inzake een gemeenschappelijke methode voor de vergelijking van de eenheidsprijzen van alternatieve brandstoffen, overeenkomstig Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad, C(2018)2751.

²⁵ Verordening 1222/2009.

²⁶ COM(2018) 296.

²⁷ Richtlijn (EU) 2015/719. COM(2018) 275.

gewijzigd. De lidstaten moeten met name de bestaande voorkeurshandeling voor diesel opnieuw bekijken.

4.7 De tenuitvoerlegging van het trans-Europees kernnetwerk stroomlijnen om tot lage-emissiemobiliteit te komen

Infrastructuur is een onmisbaar instrument voor de uitrol van schone, veilige, digitale en geconnecteerde oplossingen in het vervoerssysteem. Het trans-Europees vervoersnetwerk vormt de ruggengraat van het Europese vervoerssysteem. Het doel van de Commissie is ervoor te zorgen dat het efficiënt, slim, veilig en duurzaam is. Het heeft een grote invloed op de mobiliteitspatronen voor goederen en passagiers omdat het zorgt voor de vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften, voor hoogwaardige infrastructuurprojecten en voor innovatie. Het "derde mobiliteitspakket" bevat dan ook een voorstel voor een verordening die tot doel heeft het trans-Europees kernnetwerk te faciliteren en multimodaliteit te bevorderen. De voorgestelde maatregelen hebben tot doel de afgifte van vergunningen, openbare aanbestedingen en andere administratieve procedures te vergemakkelijken, zodat het proces efficiënter en transparanter wordt en beter wordt aanvaard door het publiek. Het voorstel zal dus dienstdoen als een katalysator voor schonere, veiligere en beter geconnecteerde mobiliteit door prioriteit te geven aan vergunningen voor de bijbehorende projecten op het trans-Europees kernnetwerk.²⁸

Het pakket is gebaseerd op een oproep tot het indienen van voorstellen in het kader van de Connecting Europe Facility. Er is 450 miljoen euro aan EU-subsidies beschikbaar voor investeringen in projecten die rechtstreeks bijdragen tot verkeersveiligheid, digitalisering en multimodaliteit in de vervoerssector.

5. CONCLUSIES

Met dit derde pakket "Europa in beweging" voltooit de Commissie haar breed gamma aan wetgevingsvoorstellen en ondersteunende maatregelen, die een allesomvattende, geïntegreerde en toekomstgerichte aanpak vormen om te komen tot schone, geconnecteerde en concurrerende mobiliteit voor de EU-burgers. Door digitalisering, decarbonisatie en innovatie staat de mobiliteit op een keerpunt. De EU moet de nieuwe kansen die daarmee gepaard gaan grijpen en goed voorbereid zijn op de vele uitdagingen tijdens de overgangperiode. Mobiliteit is de hoeksteen van het vrije verkeer van personen en goederen, wat van fundamenteel belang is voor de vlotte werking van de Europese Unie. Het is dan ook van essentieel belang dat we het goed aanpakken en dat de EU, en met name de belangrijke mobiliteitssectoren, aan de kop kunnen blijven van deze economisch en maatschappelijk cruciale sector en ook in de toekomst concurrerend kunnen blijven, en dat de mobiliteitsdiensten veilig, schoon en duurzaam zijn. De Commissie roept daarom de medewetgevers op om de wetgevingsvoorstellen van dit pakket snel goed te keuren en zo te garanderen dat "Europa in beweging" blijft.

²⁸ COM(2018) 277.