Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO_2-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007

(COM(2017) 676 final — 2017/0293 (COD))

(2018/C 227/07)

Rapporteur: **Dirk BERGRATH**

Raadpleging	Europees Parlement, 5.2.2018 Raad, 9.2.2018
Rechtsgrondslag	Artikel 192, lid 1, VWEU
Bevoegde afdeling	Afdeling Interne Markt, Productie en Consumptie
Goedkeuring door de afdeling	24.1.2018
Goedkeuring door de voltallige vergadering	14.2.2018
Zitting	532
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	124/1/3

1. **Conclusies en aanbevelingen**

1.1. Het EESC juicht de voorstellen van de Commissie in beginsel toe als een evenwichtig compromis tussen de doelstellingen de klimaatneutrale mobiliteit, het innovatieve vermogen van de Europese automobielindustrie en het behoud van hoogwaardige werkgelegenheid.

1.2. Het EESC beschouwt met name de tussentijdse doelstelling voor 2025, nl. een emissiereductie van 15 procent ten opzichte van 2021, zeer ambitieus, aangezien de vereiste veranderingen voor verbrandingsmotoren de technische grenzen bereiken. Het EESC verwacht van de Commissie dat zij voortdurend toezicht houdt op de typegoedkeuringen van nieuwe voertuigen om te voorkomen dat nog meer niet-toegestane motoronderdelen worden geïnstalleerd. Het zal bijzonder moeilijk zijn om tegen 2025 de reductiedoelstellingen te halen voor lichte bedrijfsvoertuigen, gezien hun langere productie- en ontwikkelingscycli. Desondanks is het EESC van mening dat de trend op de markt, te weten naar emissievrije en emissiearme voertuigen en hybriden kansen biedt.

1.3. Positief is het verbeterde markttoezicht door het meten en monitoren van het reële brandstofverbruik op basis van de verplichting voor fabrikanten om in nieuwe voertuigen standaardapparatuur in te bouwen.

1.4. De structurele verschuiving naar alternatieve aandrijvingen zal, in combinatie met digitalisering, autonoom rijden en andere factoren, gepaard gaan met drastische veranderingen in de waardeketens voor de automobielindustrie. Het EESC onderschrijft het standpunt van de Commissie om de waardeketen voor elektromobiliteit in Europa te verwezenlijken („EU-Battery Alliance"), maar dringt aan op krachtiger actie.

1.5. Of er banen en werkgelegenheid op het spel zullen staan, hangt af van het tempo van deze structurele verandering. De Commissie wordt verzocht om deze structurele verandering met industriebeleid te begeleiden omdat een volwaardige economische en sociale effectbeoordeling ontbreekt. Het EESC verwerpt massaontslagen.

1.6. De voor 2024 nagestreefde tussentijdse evaluatie moet nagaan in hoeverre de doelstellingen op het gebied van klimaat-, innovatie- en werkgelegenheidsbeleid zijn verwezenlijkt. Dit hangt in feite af van de ontwikkeling van de markt voor alternatieve aandrijvingen tot 2024, van het aantal geïnstalleerde laadpalen en de mate waarin de elektriciteitsnetten voor de extra behoefte aan stroom zijn omgebouwd en opgewaardeerd.

1.7. Het EESC dringt voor de tussentijdse evaluatie aan op een stand van zaken voor wat betreft kwalificatie, omscholing en opleiding van werknemers en een bijgewerkte analyse van de gebieden waarop (extra) maatregelen nodig zijn om de vaardigheden en kwalificaties van werknemers in de automobielindustrie te ontwikkelen met het oog op de structurele veranderingen.

1.8. Het EESC is van mening dat eventuele dwangsommen in het kader van zowel de huidige als de nieuwe verordening gebruikt moeten worden om de sector en zijn werknemers te helpen bij de overgang naar koolstofarme producten. Er zijn extra financiële middelen nodig om de toegang van werknemers tot de arbeidsmarkt te waarborgen.

2. **Inleiding**

2.1. In oktober 2014 hebben de staats- en regeringshoofden van de EU ([1]) een bindende doelstelling geformuleerd om de emissies die worden geproduceerd in de gehele EU-economie in 2030 met ten minste 40 % terug te dringen ten opzichte van het niveau van 1990. Dit streefcijfer is gebaseerd op wereldwijde projecties, die aansluiten op het tijdschema voor de middellange termijn van de Overeenkomst van Parijs inzake klimaatverandering (COP 21) ([2]). Veel landen voeren momenteel maatregelen uit voor vervoer met een lage uitstoot, onder andere in de vorm van voertuignormen, vaak in combinatie met maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

2.2. De in juni 2016 gepubliceerde Europese strategie voor emissiearme mobiliteit ([3]), die zich ten doel stelt dat in 2050 het vervoer ten minste 60 % minder broeikasgas uitstoot dan in 1990, moet inderdaad een duidelijke tendens naar nul vertonen.. De strategie maakt duidelijk dat het gebruik van emissiearme/-vrije voertuigen moet worden opgevoerd om tegen 2030 een aanzienlijk marktaandeel te bereiken en- ervoor te zorgen dat de EU op lange termijn consequent emissievrije mobiliteit nastreeft.

2.3. Als eerste stap maakte de strategie deel uit van een wetgevingspakket ([4]) dat in mei 2017 werd gepresenteerd en ten uitvoer werd gelegd met de mededeling „Europa in beweging — Agenda voor een sociaal aanvaardbare transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen" ([5]), die eveneens in mei 2017 werd gepubliceerd.

2.3.1. Met de mededeling wordt gestreefd naar: verbetering van de verkeersveiligheid, bevordering van eerlijker tolheffing, vermindering van de CO_2 -uitstoot, de luchtverontreiniging, congestie en administratieve lasten voor bedrijven, bestrijding van illegale arbeid en waarborging van adequate voorwaarden en rusttijden voor werknemers.

2.3.2. Deze mededeling stelt dat de EU de beste oplossingen voor emissiearme, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteitsoplossingen, apparatuur en voertuigen wil ontwikkelen, aanbieden en produceren en over de modernste, ondersteunende infrastructuur wil beschikken. Ook wordt benadrukt dat de EU een leidende rol moet spelen bij het sturen van de voortdurende veranderingen in de mondiale automobielindustrie en op de grote, reeds geboekte vooruitgang moet voortbouwen.

2.4. Het voorstel voor een verordening maakt deel uit van een breder mobiliteitspakket ([6]), dat vraaggerelateerde maatregelen omvat ter ondersteuning van de in dit voorstel genoemde maatregelen aan de aanbodzijde. Richtlijn 2009/33/EG ter bevordering van schone en energie-efficiënte wegvoertuigen heeft tot doel de markt voor schone, energie-efficiënte wegvoertuigen te bevorderen. De voorgestelde wijziging ([7]) zorgt ervoor dat de richtlijn alle relevante aanbestedingspraktijken bestrijkt en duidelijke marktsignalen op lange termijn afgeeft, de toepassing van de bepalingen van de richtlijn vereenvoudigt en voor een doeltreffend gebruik ervan zorgt. Voorts moet de vervoerssector meer gaan bijdragen aan de vermindering van de CO_2-uitstoot en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en moeten het concurrentievermogen en de groei van de sector worden bevorderd.

([1]) Conclusies van de Europese Raad van 24 oktober 2014.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) PB C 81 van 2.3.2018, blz. 95. PB C 81 van 2.3.2018, blz. 181; PB C 81 van 2.3.2018, blz. 188; PB C 81 van 2.3.2018, blz. 195
([5]) COM(2017) 283 final.
([6]) COM(2017) 675 final, COM(2017) 647 final, COM(2017) 648 final, COM(2017) 652 final, COM(2017) 653 final.
([7]) COM(2017) 653 final.

3. **Het voorstel voor een verordening** ([8])

3.1. De Commissie wil met het voorstel voor een verordening uitvoering geven aan de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs inzake klimaatverandering, de brandstofkosten voor de consument verlagen, het concurrentievermogen van de automobielindustrie versterken en extra werkgelegenheid scheppen. De weg naar een koolstofarme economie, vooral door middel van alternatieve aandrijvingen, wordt als onomkeerbaar beschouwd.

3.2. De Commissie verwacht dat het voorstel in het tijdvak 2020-2030 een vermindering van de CO_2-uitstoot met ongeveer 170 miljoen ton oplevert en dus de luchtkwaliteit verbetert. Het bruto binnenlands product zal naar verwachting tegen 2030 met maximaal 6,8 miljard euro groeien en er zullen 70 000 banen bij komen.

3.3. De Commissie verwacht dat de gemiddelde kosten voor de consument bij de aanschaf van een nieuwe auto in 2025 met 600 EUR zullen dalen en met 1 500 euro in 2030 (berekend over de levenscyclus van het voertuig). Verwacht wordt dat de besparing op brandstofkosten in de gehele EU 18 miljard euro per jaar zal bedragen, in totaal 380 miljoen ton olie tussen 2020 en 2040.

3.4. De belangrijkste onderdelen van het Commissievoorstel inzake de CO_2-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen luiden als volgt:

3.4.1. verdere verlaging van de CO_2-streefwaarden met 30 % tegen 2030 op basis van de streefwaarden voor 2021, nl. 95 g/km voor personenauto's en 147 g/km voor lichte bedrijfsvoertuigen tegen 2021 (NEDC-testcyclus). Als tussentijdse doelstelling moeten de CO_2-streefcijfers met 15 % worden verlaagd, zodat de algemene doelstelling zo snel mogelijk kan worden bereikt (d.w.z. ook investeringszekerheid voor de industrie).

3.4.2. Vanaf 2021 worden de emissiewaarden gebaseerd op de WLTP-cyclus (World Harmonized Light Vehicle Test Procedure), die sinds 1 september 2017 van kracht is. Vanwege de gewijzigde testcyclus zijn de doelstellingen voor 2025 en 2030 in percentages uitgedrukt.

3.4.3. Het project is in beginsel technologieneutraal. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen voertuigen die geen emissies uitstoten (*voertuigen met nuluitstoot, ZEV*) en voertuigen die minder dan 50 g CO_2/km uitstoten (*voertuigen met lage uitstoot, LEV*), met name voertuigen die naast de aandrijving met een verbrandingsmotor ook elektrisch aangedreven kunnen worden (*plug in hybride, PHEV*). Voor beide voertuigtypen is een criterium van 15 % tegen 2025 en 30 % tegen 2030 gepland. Fabrikanten die beter presteren dan dit criterium ontvangen een bonus op hun fabrikantspecifieke streefwaarde van maximaal 5 g/km. Bij de bepaling van dit aandeel wordt rekening gehouden met de emissieprestaties van de betrokken voertuigen, waarbij *voertuigen met een nuluitstoot* zwaarder wegen dan *voertuigen met een lage emissie*. Een malus-regeling is niet voorzien.

3.5. Bovendien wordt rekening gehouden met zogenaamde eco-innovaties, die niet in de officiële testroutines tot uitdrukking komen, tot maximaal 7 g CO_2/km. Een herziening van deze bijzondere regeling is gepland voor 2025. Vanaf 2025 zal energie-efficiëntere airconditioning worden beschouwd als eco-innovatie.

3.6. Indien de fabrikant zijn specifieke (tussentijdse) streefwaarden overschrijdt, geldt een boete van 95 EUR per g CO_2/km en per voertuig. Het Europees Milieuagentschap houdt toezicht op de CO_2-uitstoot van de nieuw op de markt komende voertuigen. Fabrikanten met maximaal 1 000 nieuwe registraties per jaar zijn vrijgesteld van de verordening.

3.7. Naast de ontwerpverordening wordt ook vaak verwezen naar aanvullende activiteiten, initiatieven en programmaprioriteiten. Hier zij het informatieblad „Drive Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers" vermeld. De Commissie merkt op dat tussen 2007 en 2015 375 miljoen euro is geïnvesteerd in onderzoek naar batterijen; in 2018-2020 wordt er nog eens 200 miljoen euro geïnvesteerd in het kader van het Horizon 2020-programma. Met name moet de volgende generatie batterijen worden bevorderd en begin 2018 een routekaart voor een „EU-alliantie voor batterijen" worden gepresenteerd. Het doel is de volledige waardeketen voor batterijproductie in Europa te vestigen ([9]).

([8]) Dit hoofdstuk is gebaseerd op de documenten COM(2017) 67 final en het *Proposal for post-2020 CO_2 targets for cars and vans* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

([9]) Europese Commissie: *Drive Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers.*

4. **Algemene opmerkingen**

4.1. Het EESC juicht de voorstellen van de Commissie in beginsel toe als een evenwichtig compromis tussen de diverse doelstellingen. Het voorstel is een belangrijke stap op weg naar klimaatneutrale mobiliteit, waarbij het innovatievermogen van de Europese automobielindustrie wordt bevorderd, kwaliteitsvolle banen worden behouden en een geleidelijke sociale overgang naar nieuwe productiestructuren mogelijk wordt gemaakt. Het streven om de CO_2-uitstoot met 30 procent terug te dringen strookt met de doelstelling voor de niet-ETS-sector van het EU-klimaatbeschermingsplan voor 2030.

4.2. Met haar voorstel begint de EU aan een nieuw hoofdstuk op het gebied van mobiliteit, dat op een steeds breder draagvlak lijkt te kunnen rekenen. De burgers zien deze mentaliteitsverandering ook en vooral tegen de achtergrond van het dieselschandaal. Dit omvat ook gewijzigde mobiliteitspatronen, het versterken van het openbaar vervoer en tot slot de ontwikkeling en uitvoering van alomvattende en geïntegreerde vervoersconcepten.

4.3. Het EESC beschouwt de tussentijdse doelstelling voor 2025, nl. een emissiereductie van 15 procent ten opzichte van 2021, als zeer ambitieus. Dit vergt veranderingen aan verbrandingsmotoren die de technische grenzen bereiken. Dit geldt met name voor lichte bedrijfsvoertuigen, die een langere productie- en ontwikkelingscyclus kennen. Daarom moet in 2024 de balans worden opgemaakt, op basis waarvan moet worden besloten of de doelstellingen voor 2030 gehandhaafd dan wel opnieuw gedefinieerd moeten worden. Gezien de huidige marktpenetratie van ZEV, LEV en PHEV vormt de tussentijdse doelstelling een haalbare opgave.

4.4. Positief is de aanvullende regeling die het markttoezicht verbetert door het meten en monitoren van het reële brandstofverbruik op basis van de verplichting voor fabrikanten om in nieuwe voertuigen standaardapparatuur in te bouwen. Deze verzamelde gegevens worden ter analyse niet alleen ter beschikking gesteld aan de fabrikanten, maar ook aan onafhankelijke derden. Dit zou een functioneel equivalent kunnen zijn van een emissiemeting in de praktijk, die niet haalbaar is op grond van de vergelijkbaarheid van de testresultaten.

4.5. Het EESC merkt op dat de in de ontwerpverordening voorgestelde aanpak van de uitlaatpijp ondanks alle voordelen nog steeds in beperkte mate relevant is. Zo ontstaan bij de productie van voertuigen, accu's en elektriciteit CO_2-emissies die ook door rijprestaties en -gedrag beïnvloed worden. Het EESC wijst er verder op dat andere vervoerswijzen — zoals de verwachte toename in het vliegverkeer — de inspanningen op het gebied van voertuigtechnologie kunnen ondermijnen.

4.6. Het EESC vestigt de aandacht op zijn werk over de structurele overschakeling in de automobielindustrie op alternatieve (groene) aandrijvingen, digitalisering en netwerkvorming, en autonoom rijden met potentiële risico's voor de werkgelegenheid, waaruit trends voor nieuwe vaardigheden kunnen worden afgeleid. Daarin beveelt het EESC de Commissie bijvoorbeeld aan om wet- en regelgeving tot stand te brengen die het mogelijk maakt om gedurende de herstructurering snel van steunregelingen gebruik te maken ([10]). In de eerste plaats valt hier te denken aan de structuurfondsen van de EU, zoals het Fonds voor aanpassing aan de globalisering en het Europees Sociaal Fonds (ESF). Opties zijn ook projecten naar het voorbeeld van Airbus.

4.7. De Europese automobielindustrie biedt direct werk aan ongeveer 2,3 miljoen mensen en is goed voor acht procent van de totale toegevoegde waarde. Tien miljoen mensen zijn indirect werkzaam in deze uiterst innovatieve sector, die in Europa 20 % van het industriële onderzoek financiert.

4.8. De EU is een van 's werelds grootste producenten van motorvoertuigen en is de grootste particuliere investeerder in onderzoek en ontwikkeling (O & O). De sector loopt wereldwijd ook voorop op het gebied van productontwikkeling, productietechnologieën, hoogwaardig design en alternatieve aandrijfsystemen. Van elke vier auto's die in 2016 wereldwijd op de markt kwamen is er dan ook één geproduceerd in Europese assemblagefabrieken, en de automobielindustrie is goed voor 4 % van Europa's bbp ([11]).

([10]) Informatief rapport CCMI 148 (par. 1.5).
([11]) Informatief rapport CCMI 148 (par. 2.1).

4.9. Het EESC is ingenomen met het voorstel van de Commissie om de transformatie van de automobielsector sociaal te laten verlopen. De structurele verschuiving naar alternatieve aandrijvingen zal, in combinatie met digitalisering, autonoom rijden en andere factoren, gepaard gaan met drastische veranderingen in de waardeketens voor de automobielindustrie. Enerzijds gaat het om de vraag welke onderdelen de fabrikanten zelf produceert en welke componenten worden ingekocht. Tot nu toe was de toegevoegde waarde van e-componenten vooral een zaak voor leveranciers, terwijl de Aziatische producenten nog steeds de markt voor batterijcellen beheersen. Het EESC is dan ook ingenomen met het standpunt van de Commissie om de elektromobiele waardeketen in Europa te werkelijk gestalte te geven (zie ook par. 3.7, de „EU-Battery Alliance"). Het is nog de vraag hoe de volgende generatie batterijcellen eruit zal zien en hoe de prijs/prestatieverhouding zich in de loop der tijd zal ontwikkelen. Het EESC beveelt de Commissie aan om deze ontwikkeling permanent te volgen.

4.9.1. De nagestreefde overschakeling van de klassieke aandrijving met verbrandingsmotor op alternatieve aandrijvingen zorgt voor een structurele breuk. De traditionele productie moet wijken voor een sterk veranderde of nieuwe productie. In het geval van zuiver elektrische voertuigen gaat het om de verbrandingsmotor, de complexe transmissie, uitlaatsystemen en andere onderdelen. Hier komt nog bij: de elektromotor en de accu, inclusief de productie van batterijcellen. De diverse componenten hebben echter een duidelijk verschillend aandeel in de toegevoegde waarde in de voertuigbouw en dus verschillende gevolgen voor de werkgelegenheid en vaardigheidseisen.

4.9.2. In een studie concludeert de FEV ([12]) dat elektrische auto's uit het middensegment circa 16 500 euro productiekosten met zich meebrengen. De belangrijke onderdelen zijn de e-motor (800 EUR), vermogenselektronica (1 400 EUR) en de batterij (6 600 EUR). Bij de batterij, die goed is voor 40 procent van de kosten, gaat 70 procent naar de celproductie. Elektrische voertuigen zijn veel minder complex en vereisen voor de productie heel andere kwalificaties van de werknemers: elektrotechniek/elektronica, elektrochemie, coatingtechnologie, thermisch management, besturings- en regeltechniek in de engineeringsector, het hanteren van hoogspanningstechnologie en elektrische werkingsprincipes, alsmede materiaalgedrag en andere aspecten tijdens montage en reparatie.

4.9.3. Hoewel de Commissie van positieve werkgelegenheidseffecten uitgaat, zijn er ook gevaren. In een recente studie ([13]) onderzoekt het Fraunhofer IAO de kwantitatieve werkgelegenheidseffecten aan de hand van een scenario voor 2030 met een EV-aandeel van 25 % en een PHEV-aandeel van 15 %, wat ruwweg overeenkomt met het voorstel van de Commissie. Uit de eerste resultaten blijkt dat in 2030 in het beste geval ongeveer 10-12 % van de banen in de aandrijflijn verloren zullen gaan ten gevolge van de technologische veranderingen. Alleen al in Duitsland gaat het dan om 25 à 30 000 banen. Hoe lager het daadwerkelijke aandeel van PHEV, hoe groter het negatieve effect zal zijn (bij een PHEV-aandeel van 5 % bedraagt de daling 15-18 %). Hetzelfde zou gelden bij een versnelde uitstap uit de dieseltechnologie, die vanwege de grotere complexiteit 30 tot 40 % meer werkgelegenheid biedt dan bij onderdelen voor benzinemotoren, met name in het geval van onderdelen van toeleveranciers. Daarnaast ontstaan er ook werkgelegenheidsrisico's ten gevolge van de effecten van digitalisering en de toegenomen lokalisatie van de productie in de belangrijkste regio's van de wereld.

4.9.4. Over het algemeen valt te verwachten dat deze negatieve effecten in tijd en ruimte zich asymmetrisch zullen voordoen. Eindfabrikanten en grote leveranciers zijn eerder in staat om door innovatie en nieuwe bedrijfsmodellen te reageren dan kleine, hooggespecialiseerde leveranciers van onderdelen. Bovendien zullen de banen in de context van nieuwe technologieën en diensten eerder te vinden zijn in stedelijke agglomeraties dan in perifere regio's. In de opzet van de betreffende kaderprogramma's moet hiermee rekening worden gehouden.

4.9.5. Of er banen en werkgelegenheid op het spel zullen staan, hangt af van het tempo van deze structurele verandering. Het EESC is dan ook ingenomen met het Commissievoorstel, dat de industrie reeds investeringszekerheid biedt en de Commissie nu al in staat stelt om van deze structurele verandering werk te maken en voor te bereiden. De Commissie wordt verzocht om deze structurele verandering met industriebeleid te begeleiden om schokken in de beroepsbevolking te voorkomen. Tripartiet en bipartiet overleg zijn hierbij van cruciaal belang.

([12]) Frankfurter Allgemeine Zeitung van 16.12.2016 (FEV = Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren).
([13]) Fraunhofer IAO 2017: ELAB 2.0 — Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung, Stuttgart (voorlopige resultaten).

4.9.6. De eerste stappen zijn gezet met aankondigingen van afzonderlijke fabrikanten van extra elektrische automodellen voor 2025 en hun geplande aandeel in nieuw geregistreerde wagenparken, zij het in nog beperkte mate.

4.10. Om de vervoerssector duurzaam en regionaal evenwichtig koolstofarm te maken, is de Commissie van plan 800 miljoen euro ter beschikking te stellen in het kader van de Connecting Europe-faciliteit voor de invoering van interoperabele laadstations. Dit zou veel extra publieke en particuliere investeringen moeten opleveren (momenteel werken er 200 000 oplaadpunten in de EU, terwijl er 800 000 nodig zijn). Nog eens 200 miljoen euro wordt uitgetrokken voor de oprichting van een publiek-private partnerschap voor de ontwikkeling van de volgende generatie batterijen. Tot slot wil de Commissie de invoering van alternatieve aandrijvingen aanmoedigen door doelstellingen voor overheidsinstanties vast te stellen om bij hun aankopen meer rekening te houden met ZEV/LEV dan tot nu toe het geval was.

4.11. Het EESC is van mening dat eventuele dwangsommen in het kader van zowel de huidige als de nieuwe verordening gebruikt moeten worden om de sector en zijn werknemers te helpen bij de overgang naar koolstofarme producten. Momenteel ligt slechts een minderheid van de autofabrikanten op schema om de reductiedoelstellingen voor 2021 te halen.

4.12. Hoewel de verminderde afhankelijkheid van olie-invoer toe te juichen valt, kan er nieuwe afhankelijkheid ontstaan, zoals de toegang tot grondstoffen (lithium, kobalt en nikkel uit afgelegen gebieden). Het EESC verwacht voorts dat er voldoende elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen wordt gegarandeerd.

4.13. *Tussentijdse evaluatie van de verordening*

4.13.1. De Commissie zal in 2024 de verordening tussentijds evalueren om na te gaan of de ingeslagen weg resultaten oplevert.

4.13.2. Aangezien de structurele overschakeling van de verbrandingsmotor naar alternatieve aandrijvingen thans nog niet kan worden gekwantificeerd, is het zaak erop toe te zien hoe de markt voor alternatieve aandrijvingen zich tot 2024 ontwikkelt, hoeveel laadpalen er geïnstalleerd zijn (als beperkende voorwaarde) en in hoeverre de elektriciteitsnetten voor de extra behoefte aan stroom zijn omgebouwd en opgewaardeerd.

4.13.3. Het EESC wil dat dit voortgangsverslag informatie verschaft over wat er is bereikt op het gebied van kwalificaties, omscholing en opleiding van werknemers. Op welke gebieden zijn er (aanvullende) maatregelen nodig om de competenties en kwalificaties van werknemers in de automobielindustrie verder te ontwikkelen met het oog op structurele veranderingen? In hoeverre hebben de voorgenomen maatregelen (zie de Raad voor vaardigheden in de automobielsector) invloed op de uitvoering van wijzigingen in kwalificaties? In dit verband is het volgens het EESC vooral de taak van de vakbonden in de sector om het industriebeleid via tripartiet overleg verder te ontwikkelen. Bovendien moeten de nodige middelen beschikbaar worden gesteld om werknemers in staat te stellen aan de slag te blijven.

Brussel, 14 februari 2018.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Georges DASSIS