

# 'FRAPPEZ TOUJOURS'

## Hoe beïnvloed je Europees transportsectorbeleid?

Onlangs wist Europarlementariër Bas Eickhout, delegatieleider van GroenLinks en lijsttrekker van de Europese Groenen, een akkoord te bereiken over uitstootlimieten voor vrachtwagens. Met een krachtige industrielobby is het in Europa roeien tegen de stroom in om vracht- en vliegverkeer meer 'Parijsproof' te maken. Eickhout doet er een boekje over open.

ANNELIES ROON

**E**uropa had, in tegenstelling tot de VS, Canada, China en Japan, nog geen regelgeving voor uitstoot van vrachtwagens. 'Kopers van vrachtwagens zijn sowieso altijd op zoek naar een zo efficiënt mogelijke wagen,' hielden lobbyisten de Europarlementariërs lange tijd voor. 'Die hoeft je echt geen regelgeving op te leggen.' Toch is dat nu gebeurd. Vrachtwagens moeten in 2025 15 procent minder uitstoten; in 2030 moet hun uitstoot zijn teruggebracht tot 30 procent. Een goed begin, als je bedenkt dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen zo'n 6 procent uitmaakt van het Europese totaal.

*De autolobby moet wel erg krachtig zijn, dat zo'n doorzichtig argument toch zo lang standhoudt.*

"Dat klopt. Je hebt dan ook echt de milieubeweging nodig om het thema op de agenda te krijgen. Maar wil je een milieuwet doorgevoerd krijgen, dan moet je ook je partners zoeken in het bedrijfsleven. Bedrijven als IKEA willen klimaatneutraal worden; de milieubelas-

ting door vrachtwagens is hun een doorn in het oog. In dit geval kregen we verschillende vervoerders zover dat ze onze oproep wilden steunen dat er iets moest gebeuren op dit gebied."

*Hoe vertaal je dat naar een meerderheid in het Europese Parlement?*

"Je hebt altijd natuurlijke partners als het om klimaatbeleid gaat, maar je moet er wel voor vechten om ze als fractie mee te krijgen. Wij weten dat we milieubeleid niet van de grond krijgen zonder de liberalen en de sociaaldemocraten. Om te zorgen dat de fractie volledig meegaat, moet je concessies doen. Oorspronkelijk wilden wij als groene fractie 20 procent uitstootreductie in 2025 en 35 procent in 2030 en dat hebben we in het parlement ook bereikt. Uiteindelijk moesten we in de onderhandelingen met de liberaal-conservatieve regeringen voor beide doelen een stap terug doen in de reductie voor 2025 en 2030, dus daar hebben we twee keer vijf procent ingeleverd. Bij de sociaaldemo-





craten is er altijd de angst voor het argument dat fabrikanten mensen moeten ontslaan. Om hen aan boord te houden, hebben we ingezet op steun van het Just Transition Fonds, waarmee regio's met veel werkgelegenheid in de auto-industrie geholpen kunnen worden om die transitie te maken."

*Hoe krachtig is dat banenargument? Innovatie leidt toch ook tot banengroei?*

"Daarmee snijd je de kern van het hele debat aan. De Europese auto-industrie heeft een paar dingen heel goed geregeld. De rechterzijde van het parlement krijgen ze redelijk makkelijk vanuit de bedrijfslobby aan boord. Aan de linkerzijde doen ze dat via de vakbonden, door te schermen met werkloosheid. Zo komen ze al gauw aan een meerderheid. Wat de auto-industrie ook handig gedaan heeft, is de productie beleggen in veel verschillende landen. De Duitse auto-industrie heeft veel productiebedrijven in Oost-Europa: precies in de landen waar de meeste tegenstanders zaten tegen deze wetgeving. Het tegenargument is: kijk eens naar de ontwikkelingen in de toekomst. De echte banengroei zit in elektrisch rijden en waterstof. Bij personenauto's het eerste; bij vrachtvervoer waarschijnlijk meer het laatste. Als Europa geen beleid maakt, ga je zien dat die innovatie elders gaat plaatsvinden."

*Dat zien politici toch zelf ook wel, die ontwikkeling?*

"Daarom wedden ze nu vaak op twee paarden. De Duitse auto-industrie investeert veel in elektrisch rijden – in China. Maar de klassieke verbrandingsmotor is een goedkope melkkoe. Zo lang Europa geen strak beleid heeft, kun je die hier blijven uitmelken, terwijl je buiten Europa op innovatie inzet."

*Weet je vooraf precies wat iedereen gaat stemmen?*

"Jammer genoeg niet. Je hebt in het parlement te maken met 751 individuen. In principe stemt men langs fractielijnen, dus je onderhandelt met de hoofdonderhandelaars van elke fractie, maar uiteindelijk weet je nooit zeker of de hele fractie meekomt. Dat is altijd spannend. Je speelt het vaak ook via regeringen. CDA zit bijvoorbeeld in de fractie van de christendemocraten. Wij wisten dat zij tegen ons wetsvoorstel zouden stemmen, terwijl de Nederlandse regering vóór was. Deze wet leidt namelijk weer even de aandacht af van het rekeningrijden: dit is tenslotte ook al een stap in

de richting van de klimaatdoelen. Dus hebben we de regering gevraagd om ervoor te zorgen dat het CDA niet met de fractie mee zou stemmen, maar met ons. Dat is ook gebeurd."

*De luchtvaart wordt tot dusverre ook structureel uit de wind gehouden bij klimaatwetgeving. Spelen daar vergelijkbare krachten?*

"Absoluut. Een paar jaar geleden heeft Europa gezegd: alles wat op Europa vliegt, brengen we onder het emissiehandelssysteem. Daar is toen gigantisch tegen gelobbyd. China heeft gedreigd een aantal Airbusbestellingen te *cancelen* en de Amerikaanse senaat nam zelfs een wet aan die verbod aan de Europese wetgeving mee te doen. Uiteindelijk is Europa teruggeschrokken en werd het beleid teruggedraaid tot alleen de vluchten binnen de EU. Als jij van Berlijn naar Parijs vliegt, dan valt de CO<sub>2</sub>-uitstoot die daarmee gepaard gaat onder het emissiehandelssysteem."

*De tickets zijn nog steeds heel goedkoop. Hoe komt dat?*

"De CO<sub>2</sub>-prijs is nog veel te laag; het merendeel is zelfs nog gratis. En het meest pijnlijke is: dit gaat alleen over vluchten binnen de EU, terwijl de grootste uitstoot natuurlijk in de intercontinentale vluchten zit. Daar is nog geen enkele prijs voor. Helaas heeft Europa gezegd dat ze eerst het mondiale proces een kans willen geven. Dit wordt vormgegeven door de ICAO, de luchtvaartorganisatie van de VN, in Montreal. Mijn conclusie is dat dit een veel te slap beleid is."

*Hoe ziet dat er dan uit?*

"De mondiale consensus is dat de uitstoot van de mondiale luchtvaart na 2020 niet meer zal groeien. Dat betekent geen reductie, maar handhaving van dat niveau. Daar moeten we dan al heel blij mee zijn. Maar we weten allemaal dat er nog wel degelijk groei zal plaatsvinden. Deze zou dan gecompenseerd moeten worden middels compensatieprojecten. Op dit moment wordt in Montreal gesproken over reguleringsmaatregelen voor die projecten, maar een flink aantal sprekers wil daar geen enkele regelgeving voor, zodat je dus ook geen enkele controle hebt op wat zo'n compensatietraject betekent. Dat is hoe we er nu voorstaan."

*Wie zouden kunnen fungeren als natuurlijke partners om hier iets aan te veranderen?*

"Er zijn haast geen partijen die hier ook mee aan de bak willen. De economische belangen zijn gewoon heel groot. Daar loop je uiteindelijk tegenaan. Het is vooral een kwestie van continu blijven hameren, *frappez toujours*. Het is heel belangrijk om te laten zien dat het mondiale spoor niks oplevert. Zo ben ik met een delegatie van het Europees Parlement naar Montreal gaan, met de woordvoerders op dit dossier. Zij zagen toen met eigen ogen dat daar maar heel weinig gebeurde. In 2020-2021 moet Montreal met concrete aanpak komen en ik verwacht dat dat onvoldoende is. De fracties die nu zijn gaan meedoen aan het mopperen, zullen dan ook hun conclusies moeten gaan trekken. Voor die tijd proberen we een case te bouwen, waar men op een gegeven moment niet meer omheen kan. Dan komt er weer ruimte om de luchtvaart Europees strakker te reguleren."