

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 25.2.2009
COM(2009) 104 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

“Aanpak van de crisis in de Europese automobiellndustrie”

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

“Aanpak van de crisis in de Europese automobielsector”

Inleiding

De automobielsector is een van de paradepaardjes van de Europese industrie en is een belangrijke aanjager van groei, export, innovatie en werkgelegenheid. Wat in deze sector gebeurt, werkt sterk door in talloze andere sectoren. Ook heeft de automobielsector een zeer grote grensoverschrijdende dimensie, aangezien voor de toeleverantie, de productie, de verkoop en het onderhoud wijdverbreide economische netwerken nodig zijn, die zich over alle EU-lidstaten uitspreiden.

De Commissie is van mening dat de EU een dynamische en concurrerende automobielsector nodig heeft. Door de economische crisis staat de automobielsector echter onder grote druk. Er is doelgerichte steun nodig om de industrie en haar werknemers te helpen de crisis door te komen en structurele problemen aan te pakken en zo de sector concurrerder te maken en beter toe te rusten voor de behoeften van de toekomst.

De Europese automobielsector heeft een grote toekomst. Haar exportprestaties laten zien dat zij in staat is de juiste producten te maken voor een wereldmarkt die zal blijven groeien. Haar werknemers beschikken over de juiste vaardigheden om haar technologische voorsprong te behouden. En zij werkt al aan de ontwikkeling van de nieuwe generatie motorvoertuigen die in het CO₂-zuinige tijdperk nodig is.

In deze mededeling wordt uiteengezet hoe de EU beleidsinstrumenten kan inzetten om de automobielsector te steunen. De mededeling vormt een Europees actieplan, waarin wordt aangegeven hoe de EU en de lidstaten afdoende maatregelen kunnen nemen. De combinatie van maatregelen om in de behoeften van de fabrikanten, toeleveranciers, detailhandelaren en werknemers te voorzien, zal per lidstaat verschillen. Een gemeenschappelijk EU-plan geeft alle lidstaten het vertrouwen om doeltreffende maatregelen te nemen.

De vitaliteit van de Europese automobielsector, het concurrentievermogen van haar producenten en de omvang van haar verkoop is voor een groot deel te danken aan de interne markt. De interne markt zal ook voor de herstellfase van groot belang zijn. Het is dan ook cruciaal dat staatssteun en andere maatregelen zorgvuldig worden ingezet, zodat aan de toekomst van de industrie wordt gewerkt en niet op korte termijn verstoringen worden aangebracht die het concurrentievermogen op lange termijn schaden. Dit betekent dat voordat nationale maatregelen worden genomen, eerst overlegd en samengewerkt moet worden om te waarborgen dat de maatregelen in het algemene EU-plan passen.

Tegelijkertijd biedt de EU vele andere mogelijkheden om een platform te creëren om de industrie te stabiliseren en te helpen zich te herstellen. Zo kunnen maatregelen worden genomen om in strategische technologie te investeren. Ook kunnen werknemers die hun baan dreigen te verliezen, worden geholpen bij omscholing en bij het vinden van een nieuwe baan en kunnen de cruciale vaardigheden van waardevolle technici in Europa worden behouden en verder worden ontwikkeld. Er moet eensgezind en resoluut worden opgetreden om protectionistische neigingen op de wereldmarkt de kop in te drukken. En natuurlijk zal de industrie rechtstreeks profiteren van de algemene maatregelen van het Europees economisch

herstelplan om de kredietstroom weer op gang te brengen, alsook van specifieke maatregelen, zoals het Europees initiatief voor groene auto's.

Dit Europese kader voor de automobielsector laat zien hoe een verstandig nationaal en EU-beleid niet alleen verzachtend kan werken in een tijd waarin de automobielsector onder enorme druk staat, maar ook een springplank voor de toekomst kan creëren. Het gemeenschappelijke doel is een dynamische, concurrerende en duurzame automobielsector in de EU voor de komende decennia.

1. SPECIFIEKE SITUATIE VAN DE AUTOMOBIELSECTOR

De automobielsector is **cruciaal voor de Europese welvaart**. Met een jaarproductie van meer dan 18 miljoen voertuigen en een aandeel van bijna een derde op de wereldmarkt voor personenauto's is de EU de grootste motorvoertuigproducent ter wereld. De sector verschaft werk aan zeer veel gekwalificeerde werknemers; hij heeft rechtstreeks 2 miljoen werknemers in dienst maar in totaal zijn er zo'n 12 miljoen banen van afhankelijk. Bovendien investeert de automobielsector jaarlijks meer dan 20 miljard euro in onderzoek en ontwikkeling (O&O), waarmee zij in Europa de grootste particuliere O&O-investeerder is en een belangrijke drijvende kracht voor kennis en innovatie. Met een jaaromzet van 780 miljard euro en een toegevoegde waarde van meer dan 140 miljard euro levert zij een belangrijke bijdrage aan het bbp van de EU. In de automobielsector wordt veel meer uitgevoerd dan ingevoerd; het overschot bedraagt 60 miljard euro op een totale uitvoer van 125 miljard euro. Daarnaast neemt de sector het voortouw bij de aanpak van veel van de belangrijke economische, sociale en milieuproblemen waarvoor Europa momenteel staat, zoals duurzame mobiliteit en veiligheid.

De automobielsector is nauw verbonden met **vele andere bedrijfstakken**. Belangrijke toeleveranciers zijn te vinden in sectoren als de elektronica, de elektrotechniek, de machinebouw, de informatietechnologie, de chemische industrie en de staal-, kunststoffen-, metaal- en rubberindustrie. 20% van de staalproductie en 36% van de aluminiumproductie van de EU wordt door de automobielsector afgenomen. De automobielsector heeft ook een belangrijke **grensoverschrijdende** dimensie, zowel binnen als buiten Europa. Binnen de EU zijn er 250 productielijnen, die over 16 lidstaten verspreid zijn, en de productie- en verkoopketen omvat alle lidstaten. De onderdelen van een auto worden gemiddeld door zo'n 50 toeleveranciers in heel Europa aangeleverd en deze toeleveranciers genereren zo'n 75% van de toegevoegde waarde van een nieuwe auto. Als gevolg hiervan vertegenwoordigt de intracommunautaire handel in automobielsectorproducten een aanzienlijke waarde: in 2008 zo'n 360 miljard euro. Een neergang van de automobielsector heeft dan ook een sterke weerslag op andere sectoren en op alle EU-lidstaten.

De huidige economische crisis wordt gekenmerkt door een plotselinge neergang van de industrie. In het laatste kwartaal van 2008 zakte de industriële productie van de EU met 8,4% in en alles lijkt erop dat deze teruggang nog wordt versterkt nu de orderportefeuille leeg begint te raken. Omdat 60 tot 80% van de nieuwe auto's in Europa met een lening wordt gefinancierd, is de automobielsector bijzonder hard getroffen door de financiële crisis die aan de basis lag van de neergang: deze sector kromp met 20%, meer dan enige andere sector. Soortgelijke tendensen zijn waar te nemen in sectoren die nauw verbonden zijn met de automobielsector, zoals de staalsector, die verwacht dat het verbruik in het eerste kwartaal van dit jaar met 30% en in het tweede kwartaal met 16% zal afnemen. De moeilijke situatie van de Europese automobielsector heeft drie hoofdoorzaken:

Ten eerste is de **vraag naar personen- en bedrijfsvoertuigen** overal binnen en buiten de EU plotseling **ingezakt**. Door de strenge kredietvoorwaarden, dalende aandelenkoersen en vastgoedprijzen en onzekerheid als gevolg van de mondiale economische situatie is het vertrouwen van de consument gekelderd en neemt de koopkracht af. In het laatste kwartaal van 2008 daalde het aantal geregistreerde nieuwe auto's in Europa gemiddeld met 20%. De verkoop van nieuwe personenauto's nam in 2008 met 1,2 miljoen af. In januari 2009 was de Europese markt voor personenauto's 27% kleiner dan een jaar daarvoor. Fabrikanten van bedrijfsvoertuigen werden nog zwaarder getroffen: het aantal orders voor vrachtwagens daalde van 38 000 in januari 2008 tot 600 in november 2008, wat overeenkomt met twee derde van de dagelijkse productiecapaciteit van een gemiddelde vrachtwagenproducent. Hoewel de situatie van lidstaat tot lidstaat verschilt, heeft de neergang inmiddels alle markten in de EU bereikt. Alle grote producenten op de Europese markt worden dan ook zwaar getroffen.

Ten tweede ondervinden delen van de automobiellindustrie **problemen met de toegang tot kredietverlening** en vrezen zij voor een **gebrek aan liquiditeit**. Sommige bedrijven slagen er niet in leningen tegen redelijke voorwaarden te krijgen omdat zij vanwege de marktvooruitzichten minder kredietwaardig worden geacht. Geschat wordt dat de vijf grootste eigen financieringsmaatschappijen van autofabrikanten in Europa in 2009 de schuld op middellange tot lange termijn met ongeveer 10 miljard euro zullen moeten verhogen. Bovendien zijn leveranciers bezorgd dat geld niet in de toeleveringsketen doordringt. Kleine onderleveranciers, die minder kapitaalkrachtig en gediversifieerd zijn dan hun grote concurrenten, hebben het bijzonder zwaar.

Ten derde heeft de industrie te lijden onder aanhoudende **structurele problemen** die van voor de crisis dateren. De autobranche ondervond al zeer hevige concurrentie. Vanwege hun hoge vaste kosten en structurele overcapaciteit en de zware prijsconcurrentie waren veel autofabrikanten al bezig hun kosten te drukken en de interne efficiëntie te vergroten. Bovendien hebben in de toeleveringssector veel fusies plaatsgevonden. De recente afname van de vraag en de productie hebben de situatie verslechterd en de gemiddelde overcapaciteit in Europa wordt op ten minste 20% geschat. Wereldwijd bedraagt de productiecapaciteit nu ongeveer 94 miljoen voertuigen per jaar, terwijl de vraag voor 2009 op ongeveer 55 miljoen auto's wordt geschat.

De situatie wordt verergerd door de toenemende kans op **protectionisme**, waardoor de toegang tot derde markten voor exportgerichte Europese producenten dreigt te worden beperkt. De eerste gevallen hebben zich al aangediend in de vorm van nieuwe invoervergunningseisen, bijvoorbeeld in Argentinië en Brazilië, of hogere invoerheffingen, bijvoorbeeld in Rusland.

De **vooruitzichten voor 2009 zijn weinig hoopgevend**. In alle prognoses wordt uitgegaan van een verdere inkringing van de markt voor personenauto's met 12 tot 18% (ongeveer 1,5 à 2,5 miljoen voertuigen). De industrie verwacht dat de vraag naar bedrijfsvoertuigen met ongeveer 30% zal dalen. Hierdoor zal de totale waardeketen van de automobielsector nog verder onder druk komen te staan, omdat met name de productie, de bezettingsgraad, de werkgelegenheid en de investeringen in onderzoek zullen afnemen. Het ligt voor de hand dat als gevolg van de afnemende vraag de productie langdurig zal moeten worden teruggeschroefd, in de eerste twee kwartalen van 2009 naar verwachting met 25%.

De dalende productiecijfers en de kostenbesparingen die automobielbedrijven als gevolg daarvan moesten doorvoeren, hebben al geleid tot een afname van de **werkgelegenheid**. Tot

nog toe zijn vooral tijdelijke werknemers hierdoor getroffen. De industrie heeft echter al aangegeven dat de verslechterende markt 15 tot 20% van haar werknemers hun baan kan kosten, terwijl 1 op de 3 toeleveranciers door de crisis in de gevarenzone komt. Doordat de automobiellindustrie sterk geclusterd is en in bepaalde gebieden geconcentreerd is, kunnen negatieve werkgelegenheidseffecten in sommige regio's zwaar doorwerken. Ook de herstructurering van GM en Chrysler kan afgeleide effecten hebben en de druk vergroten. Zo heeft GM aangekondigd de komende jaren 47 000 banen te zullen schrappen, waarvan 26 000 buiten de VS.

Toch zijn de **mondiale langetermijnverwachtingen** voor de automobiellindustrie veelbelovend: de wereldvraag naar voertuigen zal in de komende twintig jaar verdubbelen of zelfs verdrievoudigen doordat motorvoertuigen op opkomende markten binnen bereik komen. Innovatieve technologie krijgt nieuwe kansen omdat het wagenpark milieuvriendelijker moet worden. En omdat de volledige vervanging van het wagenpark als gevolg van de huidige afname van de vraag op volgroeide markten als Europa en de VS meer tijd zal vergen, is er des te meer ruimte voor een opleving van de markt. Daarom is het extra belangrijk dat de automobiellindustrie van de EU de huidige neergang overleeft en klaarstaat om in te spelen op een aantrekkende vraag.

2. BELEIDSAANPAK

Nadat de automobiellsector in 2005 in het vernieuwde Lissabonpartnerschap voor groei en werkgelegenheid als Europese troef was aangemerkt, is in het **Europees economisch herstelplan**¹ vastgesteld dat een krachtige beleidsaanpak voor deze sector nodig was. Een belangrijke toekomstprioriteit is dat de Europese industrie de huidige crisis kan doorstaan en er sterker uit tevoorschijn komt, zodat zij de wereldwijde concurrentie kan aangaan zodra de markt aantrekt. Hiervoor moet de automobiellindustrie met name drie uitdagingen het hoofd kunnen bieden: technologisch leiderschap, toonaangevende milieuprestaties en dito veiligheidsprestaties.

In het herstelplan wordt niet alleen benadrukt dat de oorzaken van de huidige problemen van de automobiellsector moeten worden aangepakt, maar ook dat dit op zodanige wijze moet gebeuren dat het concurrentievermogen van de industrie op lange termijn wordt versterkt. Dit betekent met name dat ingesprongen moet worden op veranderende consumentenbehoeften, zowel binnen als buiten Europa, en dat de ontwikkeling en productie van "groene" auto's moet worden bespoedigd door sterk te investeren in O&O en innovatie. Door een dergelijke aanpak wordt bovendien een belangrijke stap gezet om de industrie klaar te maken voor de CO₂-zuinige economie, waarmee de Europese ambities om de CO₂-uitstoot te beperken en de energiezuinigheid te verbeteren worden waargemaakt.

De **primaire verantwoordelijkheid** voor de aanpak van de crisis **ligt bij de industrie**, de bedrijven zelf en hun management. De industrie wordt opgeroepen de structurele problemen in verband met efficiëntie en bezettingsgraad op zodanige wijze op te lossen dat het concurrentievermogen en de duurzaamheid op lange termijn worden versterkt.

Bovendien kunnen de EU en haar lidstaten in het kader van het algemene industriebeleid **randvoorwaarden** creëren om de industrie tot bloei te laten komen. Ook kunnen zij eerlijke concurrentie op open wereldmarkten bevorderen. Met gerichte en tijdelijke **overheidssteun**

¹ Mededeling van de Commissie aan de Europese Raad van 26 november 2008: Een Europees economisch herstelplan - COM(2008) 800.

op EU- en lidstaatsniveau kan de industrie worden gesteund bij haar pogingen om de crisis te overleven en kunnen de negatieve werkgelegenheidseffecten van herstructureringsmaatregelen worden verzacht. Deze overheidssteun moet bij voorkeur worden verleend door middel van horizontale beleidsinstrumenten voor de gehele industrie, waarbij de EU en de lidstaten samen optrekken. Op 16 januari hebben de lidstaten tijdens een informele ministeriële bijeenkomst deze standpunten onderschreven en ingestemd met een reeks uitgangspunten die aan hun aanpak van de huidige situatie ten grondslag moeten liggen, zoals open wereldmarkten, eerlijke concurrentie, inachtneming van de beginselen van betere regelgeving en samenwerking en transparantie.

Het is van groot belang dat de maatregelen van de lidstaten **coherent, efficiënt en gecoördineerd** zijn. Aangezien het belang van de Europese automobielsector grotendeels terug te voeren is op de verwevenheid met de algemene EU-industrie, moet ervoor worden gezorgd dat de interne markt naar behoren functioneert en moeten de concurrentieneutraliteit en gelijke mededingingsvoorwaarden in stand worden gehouden. Zo wordt ook gezorgd voor solidariteit tussen de lidstaten.

In het Europees economisch herstelplan heeft de Commissie de belangrijkste elementen van de overheidssteun voor de automobielsector uiteengezet. Sommige van deze maatregelen zijn van algemene aard, terwijl andere specifiek op de automobielsector gericht zijn. De belangrijkste **doelstellingen** van de voorgestelde benadering zijn: 1) stimulering van de vraag om de effecten van de kredietcrisis te beperken; 2) bevordering van aanpassingen door beperking van de kosten van herstructureringsmaatregelen, met name voor werknemers, en bijscholing van werknemers; 3) bedrijven aanmoedigen hun productiefaciliteiten te moderniseren en zo het concurrentievermogen van de industrie op de wereldmarkt op lange termijn waarborgen; en 4) ondersteuning van de industrie bij het doorvoeren van drastische technologische veranderingen die nodig zijn vanwege de klimaatverandering. Hoewel al enige vooruitgang is geboekt, is het van groot belang dat de doelstellingen op effectieve en coherente wijze worden verwezenlijkt.

a) Kadervoorwaarden en CARS 21

In het CARS 21-proces heeft de Commissie op basis van een voortdurende dialoog en overleg met alle belangrijke belanghebbenden een gecoördineerd en voorspelbaar regelgevingskader voor de automobielsector voor de middellange tot lange termijn ontwikkeld. In de huidige economische omstandigheden is het nog belangrijker dat men zich duidelijk richt op concurrentievermogen op lange termijn op basis van innovatie, veiligheid en milieuprestaties. Daarom herhaalt de Commissie haar toezegging om terdege rekening te houden met de aanbevelingen van het CARS 21-proces (zie bijlage 1) en de beginselen van betere regelgeving volledig in acht te nemen. De Commissie zal ervoor zorgen dat in het kader van de follow-up van CARS 21 een coherente en gecoördineerde, op de toekomst gerichte benadering voor het toekomstige wegvervoer en voor duurzame mobiliteit zal worden goedgekeurd. Gezien de gevolgen van de huidige crisis zal de Commissie de kosten en baten van eventuele nieuwe wetgeving tegen elkaar afwegen en alles in het werk stellen om te voorkomen dat nieuwe economische lasten worden gecreëerd.

b) Toegang tot financiering en voortdurende investeringen in innovatie en onderzoek

Het is essentieel dat **weer financiering tegen redelijke voorwaarden beschikbaar komt en de liquiditeit wordt hersteld**, zodat gezonde bedrijven kunnen overleven en consumenten een lening voor de aankoop van een nieuwe auto kunnen krijgen. Het herstel van een

behoorlijk functionerend financieel systeem houdt de hoogste prioriteit om de economie weer vlot te trekken. Voor de automobielsector is dit van bijzonder belang omdat deze sector gekenmerkt wordt door kapitaalintensieve particuliere vraag, die afhankelijk is van de beschikbaarheid van krediet. De automobieliindustrie zal met name moeten investeren in onderzoek en innovatie om nieuwe motoren te ontwikkelen die voldoen aan de ambitieuze Europese CO₂-reductiewetgeving, die vanaf 2012 van kracht wordt. De nieuwe voertuigen moeten bovendien aan strengere drempelwaarden voor verontreinigende emissies en aan strengere veiligheidsvoorschriften voldoen. Daarom is het een absolute vereiste dat bedrijven bij de toegang tot financiering worden gesteund.

Het financieringsvraagstuk is niet alleen van belang voor de toekomst van de Europese automobieliindustrie, maar ook voor de economie als geheel. Dit vraagstuk moet **primair** worden aangepakt door op EU- en lidstaatsniveau **steunmaatregelen voor de financiële sector** te nemen. In dit opzicht heeft de Commissie al belangrijke initiatieven genomen door mededelingen goed te keuren over de toepassing van de staatssteunregels op de bankensector² en over de herkapitalisatie van financiële instellingen in de huidige financiële crisis³. Met betrekking tot de automobielsector moet erop worden gewezen dat de financiële takken van autofabrikanten ook in aanmerking kunnen komen voor steun in het kader van de regelingen die de Commissie voor de bankensector heeft ingesteld. De Commissie is ook op de hoogte van de mogelijk schadelijke **liquiditeitsproblemen, met name in de toeleveringssector**, en zal samen met de Europese Investeringsbank (EIB) en de lidstaten nagaan hoe de kredietvoorziening van het mkb, met inbegrip van toeleveranciers van de automobieliindustrie, kan worden verbeterd.

Om de lidstaten in staat te stellen steun te verlenen aan bedrijven die onvoldoende toegang tot liquide middelen hebben, is in december 2008 een **tijdelijke kaderregeling inzake staatssteun** ingesteld⁴ (en enigszins gewijzigd op 25 februari 2009). Deze kaderregeling staat instrumenten toe als gesubsidieerde leningen, gesubsidieerde garanties en gesubsidieerde leningen voor de productie van “groene” producten, waaronder auto’s. In dit verband moet worden benadrukt dat de steun op basis van deze kaderregelingen volledig in overeenstemming moet zijn met de regels van de interne markt, teneinde verstoringen en fragmentatie te voorkomen. De kaderregeling mag alleen worden toegepast op bedrijven die voor de crisis nog niet in moeilijkheden verkeerden. Aan bedrijven waarvan de moeilijkheden vooral het gevolg zijn van structurele problemen, en niet zozeer van de huidige crisis, kan alleen staatssteun worden verleend als hun steunaanvraag vergezeld gaat van een herstructureringsplan waarmee de levensvatbaarheid op lange termijn wordt gewaarborgd, overeenkomstig de doelstelling om het concurrentievermogen van deze industrie te versterken.

Het brede scala van **“traditionele” staatssteuninstrumenten** die de lidstaten kunnen gebruiken om hun industrie te ondersteunen (zie de lijst in bijlage 2), kan zo nodig ook een belangrijk hulpmiddel zijn voor de bevordering van onderzoek en innovatie,

² Mededeling over de toepassing van de staatssteunregels op maatregelen in het kader van de huidige wereldwijde financiële crisis genomen met betrekking tot financiële instellingen, december 2008 (PB C 16 van 22.1.2009, blz. 1); herzien op 25.2.2009 - C(2009) 1270.

³ Mededeling van de Commissie: De herkapitalisatie van financiële instellingen in de huidige financiële crisis: beperking van steun tot het noodzakelijke minimum en bescherming tegen buitensporige mededingingverstoringen (PB C 10 van 15.1.2009, blz. 2).

⁴ Tijdelijke communautaire kaderregeling inzake staatssteun ter stimulering van de toegang tot financiering in de huidige financiële en economische crisis (PB C 16 van 22.1.2009, blz. 1).

milieuontwikkeling en herstructurering in de automobielsector, met behoud van gelijke concurrentievoorwaarden op de interne markt.

Samen met de Europese Investeringsbank en de lidstaten zal de Commissie de industrie steunen bij haar pogingen om gedurende de economische neergang de **investeringen in toekomstige technologie op peil te houden** (in het bijzonder de investeringen in milieuvriendelijke technologie, zoals brandstofefficiëntie en alternatieve aandrijving). Deze steun zal voornamelijk door de **Europese Investeringsbank (EIB)** en het **zevende kaderprogramma voor onderzoek** worden verleend.

De EIB heeft al meer geld voor leningen aan de automobielsector uitgetrokken door het jaarlijkse bedrag van de nieuwe Europese faciliteit voor schoon vervoer voor 2009 en 2010 vast te stellen op 4 miljard euro. Ook horizontale programma's kunnen voor leningen aan de automobielsector worden gebruikt. Dit geldt met name voor programma's die gericht zijn op het mkb, convergentie of veiligheid. De werkzaamheden vorderen gestaag en verwacht wordt dat de EIB in maart haar goedkeuring zal hechten aan projecten in de automobielsector ter waarde van 3,8 miljard euro, terwijl er nog andere projecten ter waarde van 6,8 miljard euro op stapel staan. De Commissie en de EIB zullen nauw met elkaar blijven samenwerken om de verleende financiering zo doeltreffend mogelijk te maken. Er wordt voortdurend gekeken of het mogelijk is nog meer leningen die voor 2009 en 2010 waren gepland, eerder toe te kennen. Om zo snel mogelijk een beslissing over steunaanvragen te kunnen nemen, zijn de desbetreffende procedures gestroomlijnd, met behoud van strikte procedures om de levensvatbaarheid van de investeringen op lange termijn te beoordelen.

Deze inspanningen zullen worden ondersteund met een publiek-privaat **partnerschap voor onderzoek** naar de toekomstige mobiliteit, met een geraamde totale waarde van 1 miljard euro. Evenals bij de voorbereidende werkzaamheden in het zevende kaderprogramma voor onderzoek en de desbetreffende Europese technologieplatforms ligt de nadruk van dit partnerschap op de ontwikkeling van "groene" voertuigen, waaronder personenauto's, bussen, stadsvoertuigen en vrachtwagens, maar ook op de aanpak van aanverwante vraagstukken als infrastructuur en logistiek. Tevens moeten alle mogelijkheden voor administratieve vereenvoudiging van de publieke O&O-programma's en de publiek-private O&O-partnerschappen worden benut. Ook roept de Commissie de lidstaten op steun te verlenen aan O&O op milieugebied en meer te investeren in milieuvriendelijke vervoersinfrastructuur, bijvoorbeeld voor elektrische auto's en waterstofvoertuigen, waarbij een gecoördineerde aanpak moet worden gevolgd om kostbare overlappingen te vermijden en maximaal effect te sorteren.

Ten slotte verricht de Commissie de nodige **normalisatieactiviteiten** om ervoor te zorgen dat de toekomstige technologische oplossingen rechtszekerheid bieden en in de hele interne markt kunnen worden toegepast.

c) Stimulering van de vraag naar nieuwe voertuigen en versnelde wagenparkvernieuwing

De lidstaten hebben maatregelen aan de vraagzijde genomen, aangezien dit de meest effectieve wijze is om de **daling van de vraag op korte termijn tegen te gaan en het consumentenvertrouwen te herstellen**. Omdat negen lidstaten al recycling- en hergebruikregelingen voor voertuigen hebben ingesteld ("schrootregelingen") en enkele andere lidstaten dit overwegen, heeft de Commissie op 16 februari 2009 een eerste vergadering met deskundigen van de lidstaten belegd om te zorgen voor transparantie over

alle initiatieven en beste praktijken uit te wisselen. De Commissie heeft met de lidstaten gesproken over gemeenschappelijke beginselen om een soepele goedkeuring van dergelijke schrootregelingen mogelijk te maken (zie bijlage 3). Bovendien heeft de Commissie zich ertoe verbonden haast te maken met het goedkeuringsproces van deze regelingen krachtens Richtlijn 98/34/EG.

De Commissie nodigt de lidstaten uit zo veel mogelijk gebruik te maken van **overheidsaanbestedingen** om de vraag naar schonere en zuinigere voertuigen op korte termijn te stimuleren en na te gaan of investeringen in infrastructuur en in de vervanging van openbare vervoermiddelen, waaronder vrachtwagens, kunnen worden vervroegd.

d) Behoud van vaardigheden en werkgelegenheid en beperking van de sociale kosten

De vooruitzichten voor de werkgelegenheid in de automobielsector geven aanleiding tot ernstige bezorgdheid en verdienen de volle aandacht van de politiek. De lidstaten zullen sterk op de proef worden gesteld en verschillende regio's kunnen zwaar worden getroffen.

Daarom hebben de Europese sociale partners en brancheorganisaties in oktober 2007 een **“Europees partnerschap voor de voorbereiding op veranderingen** in de automobielsector” ingesteld. Er wordt een overkoepelend tweejaarlijks werkprogramma uitgevoerd om te anticiperen op de sociale gevolgen van herstructureringen en deze gevolgen te verzachten.

Er kunnen verschillende EU-fondsen en -beleidsinstrumenten worden ingezet om de **sociale kosten van aanpassingen** te verlichten en **de nodige vaardigheden te behouden** met het oog op het toekomstige concurrentievermogen van de industrie. Hierbij kan tegelijkertijd steun worden verleend aan de geleidelijke overschakeling op nieuwe productiewijzen en mogen noodzakelijke herstructureringen niet worden uitgesloten. Dergelijke maatregelen gelden voor alle sectoren, maar zij zijn in het bijzonder van belang voor de automobielsector en zijn toeleveringsketen, aangezien hier grote overcapaciteit heerst.

De Commissie heeft ook voorgesteld de voorschotten uit het **Europees Sociaal Fonds (ESF)** te verhogen en de criteria te vereenvoudigen. Zo kan steun worden verleend aan uitvoeringsmaatregelen om banen in de automobieliindustrie te behouden en de werkloosheid tegen te gaan, bijvoorbeeld door: 1) ondersteuning van werknemers met werktijdverkortings door opleiding en een deel van de directe en indirecte loonkosten te financieren; 2) ondersteuning van herstructureringen van bedrijven en sectoren; 3) financiering van omscholing; 4) anticipatie op veranderende behoeften en afstemming van vaardigheden. In het verleden heeft het ESF met succes steun verleend aan herstructureringen in de automobieliindustrie en uit de voorbeelden uit het verleden kan inspiratie worden geput.

Ook moet goed worden gekeken naar de mogelijkheden om maatregelen te financieren met behulp van het **Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering (EFG)**. Het EFG heeft al vier maatregelen in de automobieliindustrie ondersteund en besluit binnenkort over de financiering van een vijfde maatregel. Als het Europees Parlement en de Raad het recente voorstel van de Commissie goedkeuren, zal nog meer EFG-steun beschikbaar komen. Het EFG zal dan slagvaardiger zijn en vanwege de huidige economische crisis zal het tijdelijk maatregelen kunnen ondersteunen die geen verband houden met de globalisering.

e) Open wereldmarkten en eerlijke concurrentie

In tijden van economische onzekerheid hebben landen de neiging hun industrie te beschermen door handelsbarrières op te werpen. **Eerlijke concurrentie op open markten** kan de huidige crisis tegengaan, terwijl protectionistische maatregelen de crisis verergeren. De EU maakt

zich sterk om geen nieuwe handelsbeperkingen voor derde landen in te stellen. Zij verwacht eenzelfde opstelling van haar handelspartners en zal niet toestaan dat het protectionisme opnieuw de kop opsteekt.

De Commissie zal de internationale ontwikkelingen op de voet volgen en de **internationale dialoog** bevorderen, met name met haar belangrijkste handelspartners zoals de VS, Japan, Korea en China. Samen met hen zal zij proberen de wereldmarkten open te houden en te zorgen voor eerlijke concurrentie.

3. VERSTERKING VAN HET PARTNERSCHAP

De Commissie wil zich inzetten om de lidstaten en andere actoren nader tot elkaar te brengen om ervoor te zorgen dat de Europese automobiellindustrie op coherente en gecoördineerde wijze wordt ondersteund. Zij zal de vorderingen op de voet blijven volgen. De Commissie stelt voor het CARS 21-proces te versterken en een rondetafelconferentie met de lidstaten, de automobiellindustrie (producenten en toeleveranciers) en de vakbonden in het leven te roepen. Deze moet met name dienen als platform voor overleg en uitwisseling van informatie en beste praktijken. Ook moeten de herstructureringsinspanningen van de sector worden gesteund, zodat deze op de wereldmarkt kan meekomen. Daarbij moet sterk de nadruk liggen op het behoud van vaardigheden in de industrie en de omscholing van werknemers voor toekomstige taken en nieuwe banen in deze en andere sectoren.

De rondetafelconferentie moet bovendien de ontwikkelingen op de volgende gebieden volgen:

- opleving van de **vraag van particulieren** en bespoediging van de **vraag van de overheid**;
- financiële steun voor **onderzoek**;
- actieve steun voor de beperking van **overcapaciteit** met behoud van **gekwificeerde werknemers** via het Europees Sociaal Fonds en het Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering;
- strikte naleving van de **aanbevelingen van CARS 21**, met name ten aanzien van betere regelgeving en de noodzaak om de kosten en baten van nieuwe wetgeving tegen elkaar af te wegen om zo mogelijk te voorkomen dat nieuwe economische lasten worden gecreëerd.

De Commissie wil alles in het werk stellen om de dialoog met de VS in de Trans-Atlantische Economische Raad over de situatie van de automobiellproducenten in de VS, en de afgeleide effecten daarvan op de EU, te intensiveren.

Bijlage 1: Conclusies van de tussentijdse beoordeling van CARS 21

Bijlage 2: Lijst van staatssteuninstrumenten

Bijlage 3: Richtsnoeren voor schrootregelingen