

Advies van het Comité van de Regio's — CARS 2020: actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellindustrie

(2013/C 356/10)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

- stelt vast dat de problemen van de automobiellindustrie in veel lidstaten structurele oorzaken hebben, die ingrijpende veranderingen vergen;
- benadrukt dat de lokale en regionale overheden alle mogelijkheden waarover ze beschikken dienen te benutten. Afhankelijk van hoe hun bevoegdheden op nationaal niveau geregeld zijn, kan daarbij gedacht worden aan het reduceren van de administratieve belemmeringen, bespoediging van de vergunningsprocedures, maatregelen op het gebied van opleiding en levenslang leren, oprichting van competentie- en innovatiecentra en het uitschrijven van openbare aanbestedingen voor innovatieve projecten;
- wijst erop dat fondsen bijv. de mogelijkheid bieden om projecten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling en de oprichting van clusters te ondersteunen. In een aantal regio's worden automobiellclusters uitgebreid met rollend materieel, vliegtuigen en zelfs fietsen — met name elektrische fietsen en fietsen met elektrische trapondersteuning — waardoor er „mobiliteitsclusters” ontstaan. Door diversificatie van de productie kan ook in tijden van crisis voor een continu gebruik van de capaciteit van bedrijven worden gezorgd. Een en ander is vooral mogelijk door het benutten van synergie-effecten op het gebied van innovatie en technologie;
- kan zich ten volle vinden in de aanpak van de Commissie om een deskundigengroep op hoog niveau in te stellen die moet toezien op de tenuitvoerlegging van het actieplan en de maatregelen zo nodig moet aanpassen, en stelt met voldoening vast dat het zelf ook betrokken wordt bij de werkzaamheden van de groep.

Rapporteur	Christian BUCHMANN (AT/EVP), minister in de regering van Stiermarken
Referentiedocument	Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — „CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie”
	COM(2012) 636 final

I. ALGEMENE OPMERKINGEN

1. De automobiellndustrie is direct en indirect goed voor 12 miljoen banen in de EU en neemt voor 28 miljard euro aan investeringen in onderzoek en ontwikkeling voor haar rekening (2009). Zij is een multiplicator van groei en levert een aanzienlijke positieve bijdrage tot de handelsbalans van de EU.

2. De branche maakt een ernstige crisis door, die dreigt te verergeren en gevolgen zal hebben voor de Europese economie in haar geheel.

3. Waar markten buiten Europa, bijvoorbeeld die van de BRIC-landen, een *boom* beleven, stagneert in Europa de vraag naar auto's, zoals duidelijk valt op te maken uit het aantal nieuw geregistreerde personenauto's. Dit aantal daalde in januari 2013 met 8,7% tot 885 159, het laagste niveau in een januari-maand sinds deze gegevens worden bijgehouden ⁽¹⁾.

4. Slechts een paar Europese fabrikanten slagen c.q. slaagden erin te profiteren van de mogelijkheden die buitenlandse markten bieden. Terwijl PSA, Peugeot, Citroen, Ford en Fiat fors verlies lijdten, wisten de premiummerken BMW, Audi en Daimler hun verkoopcijfers aanvankelijk nog op te schroeven. Voor de grootste fabrikanten, die hun kleine en middenklassenauto's vooral in Europa afzetten, wordt de economische situatie steeds moeilijker.

5. In de komende drie jaar is er volgens deskundigen geen verbetering op til. Er zijn nog meer herstructureringen, inkrimpingen van het banenbestand en fabriekssluitingen te verwachten. Kwesties als de omvang van mogelijke steunmaatregelen en de versterking van de activiteiten op het gebied van onderzoek en innovatie zijn dan ook hoogst actueel.

II. BELEIDSAANBEVELINGEN

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

6. stelt vast dat de problemen van de automobiellndustrie in veel lidstaten structurele oorzaken hebben, die ingrijpende veranderingen vergen.

7. Belangrijk is dat deze veranderingen vergezeld gaan van een intensieve sociale dialoog om de gevolgen voor de betrokkenen zo veel mogelijk te beperken.

8. Het Comité is ingenomen met de Commissiemededeling „CARS 2020”, waarin een actieplan wordt voorgesteld voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie.

9. Gezien de situatie waarin de branche zich bevindt, stelt de Commissie terecht dat de voorgestelde maatregelen zo snel mogelijk moeten worden uitgevoerd.

10. De Europese automobiellndustrie wordt geacht een bijdrage te leveren aan een duurzame samenleving. Milieu-, klimaat- en verkeersveiligheidsmaatregelen zijn dan ook van het grootste belang.

11. Het Comité kan zich ten volle vinden in de aanpak van de Commissie om een deskundigengroep op hoog niveau in te stellen die moet toezien op de tenuitvoerlegging van het actieplan en de maatregelen zo nodig moet aanpassen, en stelt met voldoening vast dat het zelf ook betrokken wordt bij de werkzaamheden van de groep.

12. Het gebrek aan samenhang in de voorstellen van de Commissie baart het Comité evenwel grote zorgen. De voor het bedrijfsleven, het klimaat, het milieu, de werkgelegenheid, de interne markt en de handel verantwoordelijke directoratengeneraal werken dikwijls langs elkaar heen, met als gevolg dat de initiatieven op deze terreinen slecht op elkaar zijn afgestemd.

13. Als voorbeeld wil het Comité in dit verband de beperkingen op steun aan grote ondernemingen en de wel zeer lage drempel voor de definitie van kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) noemen, waar het eerder al op heeft gewezen in zijn advies „Richtsnoeren voor regionale steunmaatregelen voor 2014-2020” (CDR2232/2012_00_00_TRA_AC).

14. Verwijzend naar zijn advies „Communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden” (CdR 240/2013_00_00_TRA_AC) wenst het Comité te benadrukken dat flexibele instrumenten ter ondersteuning van ondernemingen in moeilijkheden hier van groot belang zijn.

⁽¹⁾ Bron: ACEA (European Automobile Manufacturers Association): http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/passenger_car_registrations_-8.7_in_january_2013 [21.2.2013].

15. Het in juni 2012 goedgekeurde eindrapport van de Commissie over „CARS 21” omvatte een aanbeveling om Europese richtsnoeren voor financiële stimulansen ter bevordering van schone auto's uit te werken. Het Comité betreurt dat de Commissie deze financiële stimulansen slechts in een werkdocument heeft uitgewerkt en niet in een wetsdocument. Ook betreurt het dat het document in kwestie maar vijf niet bindende „aanbevelen beginselen” bevat en vaag blijft over de effecten van de significant verschillende financiële stimulansen op de werking van de interne markt.

16. De lokale en regionale overheden dienen alle mogelijkheden waarover ze beschikken te benutten. Afhankelijk van hoe hun bevoegdheden op nationaal niveau geregeld zijn, kan daarbij gedacht worden aan het reduceren van de administratieve belemmeringen, bespoediging van de vergunningsprocedures, maatregelen op het gebied van opleiding en levenslang leren, oprichting van competentie- en innovatiecentra en het uitschrijven van openbare aanbestedingen voor innovatieve projecten.

17. Op regionaal of lokaal niveau zou wat testomgevingen voor de Europese automobiellindustrie betref kunnen worden samengewerkt. Zulke projecten, waaraan onder meer lokale en regionale overheden, de industrie en onderzoekers zouden kunnen deelnemen, kunnen de totale ontwikkelingskosten van de automobiellindustrie omlaag helpen brengen en haar internationale concurrentiepositie structureel verbeteren.

18. In de mededeling ligt de nadruk op de ontwikkeling van energie-efficiëntere voertuigen, maar wordt voorbijgegaan aan een aspect dat uiterst belangrijk is voor de concurrentiepositie van bedrijven en voor het milieu: de energie-efficiëntie van autofabrieken en de toeleveringsbranche. In het plan Cars 2020 zou hier aandacht aan moeten worden besteed.

INVESTERINGEN IN ONDERZOEK EN ONTWIKKELING

19. De Commissie wijst er terecht op dat investeringen in onderzoek en ontwikkeling van cruciale betekenis zijn voor de ontwikkeling van de Europese automobiellindustrie, zoals het Comité ook in zijn advies over „Horizon 2020 — het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie” (CdR 402/2011 fin) heeft benadrukt.

20. Het CvdR wijst onder meer op de demografische ontwikkeling, waaruit duidelijk blijkt dat investeringen in onderzoek en ontwikkeling krachtig gestimuleerd moeten worden. De vergrijzende bevolking maakt technische en functionele aanpassingen van voertuigen noodzakelijk. Nieuwe, efficiëntere, comfortabelere, veiligere, stillere en gebruikersvriendelijke voertuigen die beter zijn verbonden met hun omgeving en met andere voertuigen kunnen zo een concurrentiefactor worden waar de Europese automobiellindustrie op de lange termijn baat bij heeft.

21. Vooral kleine en middelgrote bedrijven spelen als innovators in de toeleveringsketen en als werkgever een belangrijke rol in de automobiellindustrie. De EU-subsidies waarover in CARS 2020 wordt gesproken zouden met name in dit verband een voorname functie kunnen vervullen.

22. Uit de ervaringen die de afgelopen jaren met de kaderprogramma's voor onderzoek zijn opgedaan blijkt dat het midden- en kleinbedrijf ondanks inspanningen van de Commissie erg moeilijk aan steun van de Europese onderzoeksprogramma's kan komen. De meeste problemen worden veroorzaakt door de nog altijd veel te grote bureaucratische rompslomp, door de lange wachttijden voor de verlening van subsidies, en vooral door het uiteindelijk geringe aantal projecten dat financiële steun krijgt omdat er voor de programma's te weinig geld wordt uitgetrokken.

23. Het Comité staat achter de voorstellen van de Commissie om de steunregelingen voor projecten in het kader van Horizon 2020 te vereenvoudigen en roept het Europees Parlement op de voorstellen voor minder omslachtige administratieve procedures te ondersteunen en ook de controletaken te verlichten.

24. Te betreuren valt wel dat aan de voorstellen van de Commissie voor het budget van het programma Horizon 2020 geen gehoor is gegeven.

DE ROL VAN DE STRUCTUURFONDSEN

25. Een optimaal gebruik van de structuurfondsen door lokale en regionale overheden binnen de mogelijkheden die zijn toegestaan in het kader van de regelgeving voor overheidssteun is van essentieel belang.

26. De structuurfondsen bieden bijv. de mogelijkheid om projecten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling en de oprichting van clusters te ondersteunen. In een aantal regio's worden automobiellclusters uitgebreid met rollend materieel, vliegtuigen en zelfs fietsen — met name elektrische fietsen en fietsen met elektrische trapondersteuning — waardoor er „mobiliteitsclusters” ontstaan. Door diversificatie van de productie kan ook in tijden van crisis voor een continu gebruik van de capaciteit van bedrijven worden gezorgd. Een en ander is vooral mogelijk door het benutten van synergie-effecten op het gebied van innovatie en technologie.

ONDERWIJS EN OPLEIDING

27. Het Comité wijst nadrukkelijk op de problemen met betrekking tot onderwijs en (vervolg)opleiding, de vergrijzing, het gebrek aan geschoolde arbeidskrachten en het merkbare gebrek aan jongeren met een diploma van een technische universiteit, die ook door de Commissie worden aangehaald in de mededeling „CARS 2020”.

28. De ESF-middelen dienen verstandig te worden gebruikt en te worden ingezet ter verhoging van het kwalificatieniveau van werknemers wier baan nog niet op de helling staat. Het gebruik van de ESF-middelen valt onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten, zodat rekening kan worden gehouden met de speciale ontwikkelingsbehoeften van elke regio.

29. Het is dan ook een goede zaak dat het Europees Parlement er bij de Commissie op aandringt om met een voorstel voor een richtlijn te komen over informatie voor en raadpleging van werknemers, anticipatie en beheer van herstructurering.

30. Om de negatieve gevolgen van de globalisering voor Europese ondernemingen en hun werknemers op te vangen dringt het Comité erop aan dat voldoende middelen worden uitgetrokken voor het Europees globaliseringsfonds en voor een flexibele opzet van dit fonds.

31. Het Comité wil in dit verband ook de aandacht vestigen op de positieve ervaringen met beroepsonderwijs voor jongeren via het zgn. duale leerstelsel. In dit systeem leiden ondernemingen zelf het vakpersoneel op dat ze nodig hebben en hebben jongeren na beëindiging van hun opleiding goede kansen om meteen aan de slag te kunnen.

32. Gerichtte maatregelen om technische beroepen aantrekkelijker te maken voor vrouwen moeten worden ondersteund. In Europa is nog geen tien procent van degenen die afstuderen aan een technische universiteit vrouw. In bepaalde regio's is gebleken dat vrouwen met name op het gebied van O&O een bijzonder waardevolle sensibele meebrenge en bij de ontwikkeling van auto's zeer gewaardeerd worden. Bovendien zijn meer dan 50 procent van de autokopers vrouw.

33. Instellingen voor beroepsopleiding en het bedrijfsleven zouden verder moeten samenwerken. Op die manier zouden opleidingsprogramma's beter op de eisen van de zich veranderende markt kunnen worden afgestemd.

ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN EN DAARVOOR BENODIGDE INFRASTRUCTUUR

34. De industrie dient het onderzoek op het gebied van de ontwikkeling van alternatieve aandrijftechnieken uit te breiden en deugdelijke oplossingen voor de praktijk van alledag in de handel te brengen ter verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen, maar ook om de technologische voorsprong economisch (zoals lagere kosten voor de gebruikte brandstoffen, handelsbalans, werkgelegenheid in de productie van biobrandstoffen) en uit het oogpunt van energiebesparing te benutten. Gedacht moet o.m. worden aan methoden en technologieën voor de opslag van nieuwe energiebronnen.

35. Tussen de lidstaten dient een intensieve uitwisseling van informatie plaats te vinden over goede praktijkvoorbeelden op

het gebied van samenwerking tussen instellingen voor beroepsopleiding en het bedrijfsleven, zodat alle regio's daarvan kunnen profiteren.

36. De ontwikkeling van verschillende technologieën dient te worden bevorderd door nauwkeurig omschreven doelstellingen vast te leggen en geen enkel alternatief uit te sluiten. Elke technologie heeft afhankelijk van het gebruiksdoel haar sterke en zwakke punten. Wel moet bij de regulering van het gebruik van duurzame brandstoffen de totale energiebalans, inclusief de energie die wordt gebruikt bij de productie van deze brandstoffen, in aanmerking worden genomen.

37. Heel belangrijk is dat hiervoor de benodigde infrastructuur wordt opgezet. Anders wordt commercialisering erg moeilijk. Er zijn daarom gemeenschappelijke maatregelen nodig om het gebruik van duurzame brandstoffen af te dwingen en de daarvoor benodigde infrastructuur aan te leggen. Met het oog daarop worden platforms opgericht voor de coördinatie tussen de sector en de verantwoordelijken voor de infrastructuurplanning. De ontwikkeling van deze infrastructuur dient gebaseerd te worden op studies en geïntegreerde mobiliteitsplannen, aan de hand waarvan de verschillende opties kunnen worden geanalyseerd in het licht van de verschillende vervoerswijzen en datgene waaraan in een regio of gemeente behoefte bestaat.

38. Met betrekking tot financiële prikkels voor schone auto's zouden er Europese richtsnoeren moeten worden uitgewerkt die gebaseerd dienen te worden op beschikbare objectieve gegevens, zoals de CO₂-uitstoot.

39. Het Comité is in dit verband ingenomen met het initiatief van de Commissie „Schone energie voor vervoer” en verwijst naar het advies dat het hierover heeft uitgebracht (CdR 28/2013_00_00_TRA_AC).

40. Wat openbare aanbestedingen betreft bestaan er innovatieve oplossingen. Vooral in steden zouden alternatieve aandrijftechnieken met investeringen door de overheid een grote impuls kunnen krijgen (vervanging van wagenpark).

41. Er zijn allerlei voorbeelden uit regio's en gemeenten waar met een combinatie van subsidies voor elektrisch aangedreven voertuigen, exploitatie van parkeerplaatsen en infrastructuur (oplaadpunten) succesvol nieuwe wegen zijn ingeslagen.

LEVENSZYCLUSAANPAK EN RECYCLING

42. In Richtlijn 2000/53/EG van 18 september 2000 is vastgelegd dat vanaf 2015, 95 % van het gewicht van een auto hergebruikt moet worden. Op die manier kunnen het gebruik van grondstoffen en de afhankelijkheid van de import hiervan verminderd worden. Tegelijkertijd wordt door de procesgerichte recycling voortdurend toegevoegde waarde gecreëerd en ontstaan er gekwalificeerde arbeidsplaatsen in Europa's regio's.

43. Een consequente levenscyclusaanpak begint dus al bij het ontwerp van een auto en omvat verder alle milieueffecten tijdens het productieproces, waaronder het gebruik van de auto en ten slotte de recycling of de verwerking voor later hergebruik.

44. Deze alomvattende aanpak biedt ook grote kansen voor de ontwikkeling van nieuwe duurzame materialen en levert een bijdrage aan de verwezenlijking van de in de Europa 2020-strategie verankerde CO₂-doelstellingen.

45. Meer dan 75 procent van de oude auto's verdwijnt aan het eind van de levenscyclus uit Europa. Daardoor raakt Europa hulpbronnen kwijt en is het voor nieuwe voertuigen aangevoerd op verse hulpbronnen, die uit Azië geïmporteerd moeten worden (zeldzame aardmetalen).

46. Met recycling daarentegen ontstaan er nieuwe arbeidsplaatsen in Europa en wordt het minder afhankelijk van leveranciers van grondstoffen. Daarom is recycling zo belangrijk.

47. Er zijn gemeenschappelijke maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat oude auto's in ruimere mate als hulpbronnen worden gebruikt. Het doel zou een duidelijke regeling inzake verplichte recycling en het forceren van de ontwikkeling van duurzame materialen moeten zijn.

48. De markt voor tweedehandsauto's dient meer aandacht te krijgen. Ook moet onderzoek worden gedaan naar de consumentengewoonten bij de besluitvorming met het oog op de evaluatie van de automobielenindustrie en aanverwante zaken.

49. Het Comité betreurt dat in het actieplan slechts in één paragraaf gewag wordt gemaakt van de markt voor tweedehandsauto's en wijst op het grote aantal oudere auto's in de oostelijke EU-lidstaten. De verklaring hiervoor moet gezocht worden in de handel in goedkopere tweedehandsauto's, de prijzen van nieuwe auto's, het gemiddelde netto-inkomen en de daling van de levensstandaard.

Brussel, 9 oktober 2013

De voorzitter
van het Comité van de Regio's
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
