



Brussel, 8.11.2012
COM(2012) 636 final

**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
automobieliindustrie**

INHOUDSOPGAVE

1.	CRUCIALE SECTOR STAAT OP EEN TWEESPRONG	3
2.	CARS 21: EEN GEZAMENLIJKE STRATEGISCHE VISIE VOOR DE BEDRIJFSTAK IN 2020	5
3.	EEN MOEILIJKE ECONOMISCHE SITUATIE	7
4.	EEN ACTIEPLAN OM HET CONCURRENTIEVERMOGEN TE VERGROTEN	7
4.1.	Investeren in geavanceerde technologieën en financieren van innovatie	7
	Onderzoek, ontwikkeling en innovatie	8
	Toegang tot financiering	10
	Terugdringen van CO2-emissies.....	10
	Emissies van verontreinigende stoffen en geluid.....	12
	Verkeersveiligheid	13
	Alternatieve brandstoffen en infrastructuur	14
4.2.	Verbetering van de marktomstandigheden	16
	Een sterkere interne markt	16
	Slimme regelgeving	18
4.3.	Bevordering van het concurrentievermogen op de mondiale markten	19
	Handelsbeleid.....	19
	Internationale harmonisatie.....	20
4.4.	Anticiperen op aanpassing en beheren van herstructurering	22
	Menselijk kapitaal en vaardigheden.....	22
	Omgaan met industriële aanpassing.....	23
5.	TOEZICHT EN BEHEER	24

**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
automobieliindustrie**

De afgelopen maanden **maakt de Europese automobieliindustrie een steeds moeilijker periode door**, nu de EU-markt voor nieuwe auto's al voor het vijfde achtereenvolgende jaar terugloopt. Deze situatie zet sommige bedrijven **sterk onder druk** om hun activiteiten te herstructureren, en meerdere fabrikanten hebben recentelijk de sluiting van assemblagefabrieken aangekondigd, met het bijbehorende verlies aan werkgelegenheid. Tegelijkertijd ziet de Europese industrie zich echter nog steeds voor de **uitdaging op de middellange en lange termijn** gesteld om voorop te blijven lopen bij het bieden van de mobiliteitsoplossingen van de toekomst in een extreem competitief mondiaal speelveld. De Commissie is daarom van oordeel dat het dringend nodig is een actieplan op te stellen ter ondersteuning van de automobieliindustrie bij het aangaan van deze uitdagingen.

1. CRUCIALE SECTOR STAAT OP EEN TWEESPRONG

De **automobieliindustrie¹** is van **strategisch belang** voor de Europese economie en de producten en diensten die zij levert hebben gevolgen voor het dagelijks leven van de Europese burgers. De sector is **rechtstreeks en indirect goed voor ongeveer 12 miljoen banen** en levert een aanzienlijke **positieve bijdrage tot de handelsbalans van de EU** (die de laatste jaren is toegenomen en in 2011 tot 90 miljard EUR is opgelopen). De bedrijfstak neemt de **grootste particuliere uitgaven voor onderzoek en innovatie** voor haar rekening (28 miljard EUR in 2009) en is een essentiële aanjager van technologische innovatie. Hij is een belangrijke **multiplicator van groei**, dankzij de sterke economische banden met veel industriële sectoren. Deze banden bestaan zowel aan de upstreamzijde, bijvoorbeeld met de staal-, textiel- en chemische industrie, als aan de downstreamzijde, met ICT-, reparatie- en mobiliteitsdiensten. De bedrijfstak produceert de meerderheid van de voertuigen die worden gebruikt door burgers voor hun persoonlijke mobiliteit en voor het vervoer van goederen. Daarom zal de automobieliindustrie **een essentiële rol spelen in de nieuwe industriële revolutie** die onder meer is gericht op de geleidelijke vervanging van koolwaterstoffen als de belangrijkste bron van energie en op een efficiënter en duurzamer gebruik van de middelen die ons ter beschikking staan.

De automobieliindustrie bevindt zich op dit moment op **een historisch keerpunt**: het komende decennium zal naar verwachting belangrijke veranderingen op meerdere gebieden met zich meebrengen, die naar alle waarschijnlijkheid de sector en de markten overal ter wereld ingrijpend zullen hervormen. In de eerste plaats **verschuiven de productie- en handelspatronen**. Terwijl de Europese markt als volgroeid wordt beschouwd, groeien verscheidene derde markten snel, waardoor de handelsstromen en de waardeketen van de

¹ De term automobieliindustrie dient ter dekking van de gehele toeleveringsketen: voertuigfabrikanten, leveranciers, distributie en aftermarketdiensten. Bij de producten van deze industrie gaat het onder meer om personenauto's, lichte en zware bedrijfsvoertuigen en gemotoriseerde twee-, drie- en vierwielers.

automobielsector veranderen. De sterke concurrentiedruk neemt nog verder toe en bedrijven in de EU hebben in toenemende mate op hun thuismarkt met concurrentie te maken, terwijl zij tegelijkertijd kansen in derde markten ontwikkelen. Ten tweede **wordt de klimaatagenda belangrijker** en wordt er nog meer van technologische vooruitgang verwacht. Om te voldoen aan de langetermijndoelstellingen voor broeikasgasemissies en aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen, zal de verbrandingsmotor verder worden verbeterd; dit gaat gepaard met de ontwikkeling en geleidelijke invoering van baanbrekende technologieën, zoals elektrische aandrijving. Er zullen ook aanzienlijke inspanningen nodig zijn bij de verdere ontwikkeling en distributie van duurzame brandstoffen, die als alternatief kunnen dienen voor de traditionele diesel en benzine. Tegelijkertijd **blijft de verkeersveiligheid een belangrijk punt van zorg**.

De automobielsector is een van de prioritaire actiegebieden waar **investeringen in nieuwe technologie en innovatie moeten worden bevorderd**, zoals is uiteengezet in de mededeling van de Commissie **waarin onlangs het industriebeleid van de EU is geactualiseerd**². De mededeling geeft een nieuwe aanzet tot de verwezenlijking van de EU 2020-doelstellingen van slimme, duurzame en inclusieve groei en pleit voor een sterkere Europese industrie om bij te dragen tot groei en economisch herstel. De belangrijke rol die deze industriële sector speelt bij het creëren van groei en banen, ook op het gebied van aanverwante diensten, is duidelijk erkend. Daarom moet voor een proactieve benadering worden gekozen.

Deze mededeling bevat een **actieplan voor de automobielsector**, waarin de inzet van de Commissie voor de ondersteuning van het concurrentievermogen en de duurzaamheid van de sector en duurzaamheid wordt onderstreept. Het is het eerste concrete voorbeeld van de toepassing van de geactualiseerde visie van de Commissie voor het industriebeleid op het gebied van een specifieke sector, namelijk de automobielsector. Zij stelt concrete beleidsacties vast op basis van een door de in 2010 opnieuw ingestelde CARS 21-groep op hoog niveau uitgevoerde analyse van de sector. Dit actieplan is opgebouwd rond de volgende vier pijlers:

- **Investeren in geavanceerde technologieën en financieren van innovatie** via een reeks regelgevingsinitiatieven en ondersteuning van onderzoek en innovatie
- **Verbeteren van de marktvoorwaarden** via een sterkere interne markt en de consequente tenuitvoerlegging van slimme regelgeving
- **Bevorderen van het concurrentievermogen op mondiale markten** via een doeltreffende handelspolitiek en de internationale harmonisatie van de regelgeving inzake voertuigen
- **Anticiperen op aanpassing** door te investeren in menselijk kapitaal en vaardigheden en de sociale effecten van herstructureringen te verzachten

Met deze strategie beoogt de Commissie de actieve rol die de automobielsector zal spelen in de pogingen het nu nog afnemende aandeel van de industrie in Europa om te buigen naar een stijging, van het huidige niveau van ongeveer 16 % van het bbp tot niet minder dan 20 % in 2020. De versterking van het concurrentievermogen van deze bedrijfstak in de EU, de ondersteuning bij het benutten van groeikansen in mondiale markten en de bevordering van

² COM(2012) 582 definitief van 10 oktober 2012.

schone, veilige en efficiënte voertuigen, ingebed in een geïntegreerde beleidsaanpak, zullen hiertoe bijdragen.

2. CARS 21: EEN GEZAMENLIJKE STRATEGISCHE VISIE VOOR DE BEDRIJFSTAK IN 2020

Eind 2010 heeft de Commissie besloten de oorspronkelijk in 2005 opgezette **CARS 21-groep op hoog niveau nieuw leven in te blazen** in navolging van de op 28 april 2010 vastgestelde mededeling van de Commissie "Een Europese strategie voor schone en energiezuinige voertuigen"³. De doelstelling van de groep was beleidsaanbevelingen te doen ter ondersteuning van het concurrentievermogen en de duurzame groei van de Europese automobiellindustrie.

De groep, waartoe zeven commissarissen, negen vertegenwoordigers van de lidstaten en een ruime en evenwichtige groep belanghebbenden (waaronder vertegenwoordigers van de bedrijfstak en ngo's) behoorden, heeft op 6 juni 2012 haar eindverslag⁴ vastgesteld. In dit verslag wordt de binnen de groep bereikte consensus over de strategische visie voor de automobiellsector in 2020 uiteengezet en worden specifieke aanbevelingen vastgesteld voor een aantal relevante beleidsterreinen.

Uit de analyse in het verslag blijkt duidelijk dat de **huidige stand van zaken voor de Europese automobiellindustrie niet kan worden gehandhaafd**: het zal noodzakelijk zijn de huidige productiecapaciteiten aan te passen, nieuwe productiemethoden te ontwikkelen, aanvullende bronnen van grondstoffen te ontsluiten en efficiënter in te zetten, en nieuwe clusters en bedrijfsmodellen te ontwikkelen. Even belangrijk is het dat er nieuwe vaardigheidsprofielen nodig zijn en dat mogelijke veranderingen in werkgelegenheidsbehoeften zullen moeten worden aangepakt. In dit verband is het vooral van belang te zorgen voor een soepele en evenwichtige economische en sociale transitie door te anticiperen op de behoefte aan vaardigheden en opleiding, en herstructureringen op goed voorbereide wijze te laten verlopen, waardoor de aanpassing van bedrijven en de transitie in de werkgelegenheid zullen worden bevorderd.

Tegen deze achtergrond heeft de groep de volgende **gemeenschappelijke visie inzake essentiële kenmerken van een sterke en concurrerende automobiellindustrie en vooruitgang op het gebied van duurzame mobiliteit voor de EU-samenleving in 2020** vastgesteld:

- Een **automobiellsector** die zijn **strategisch belang** behoudt en een **hoeksteen van de industrie en economie van de EU** blijft, die hoogwaardige werkgelegenheid biedt voor miljoenen werknemers in de EU;
- Een sector die van centraal belang is voor veel andere economische activiteiten en tegelijk betaalbare en aantrekkelijke producten biedt die aan de vraag van de consument voldoen, gebaseerd op een concurrerende markt voor autoprodukten en -diensten, met inbegrip van de aftermarket;
- een **sterke productiesector in de EU** voor wegvoertuigen en onderdelen die een groot deel van de op de EU-markt verkochte voertuigen en onderdelen produceert;
- een **sterk industrieel netwerk** met een flexibele en geïntegreerde toeleverings- en

³ COM(2010) 186 definitief van 28.4.2010.

⁴ Beschikbaar op http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

- distributieketen;
- een sector die **een grotere verscheidenheid van hoogwaardige en hoogtechnologische voertuigen uitvoert** naar derde markten;
- **mondiale markten** met een daadwerkelijk **eerlijk speelveld** voor alle spelers in de sector waarbij alle technologieën een eerlijke kans krijgen;
- een automobielsector die **technologisch toonaangevend** is, gecoördineerd optreedt met de brandstofleveringsindustrie, en voertuigen produceert die **aantrekkelijk** zijn voor consumenten in de EU, **schoon** zijn wat betreft gereguleerde verontreinigende stoffen, **efficiënter met brandstof omgaan** en veiliger, stiller en meer genetwerkt zijn;
- Een **verscheidenheid aan aandrijftechnieken**, waarbij **geavanceerde verbrandingsmotortecnologie** voorop staat, maar met een steeds grotere elektrische component. Daarnaast begint de inzet van voertuigen met **alternatieve aandrijvingsconcepten** (zoals elektrische⁵ en brandstofcelvoertuigen) een aanzienlijke omvang aan te nemen;
- de bouw van een geschikte **bijvul- en oplaadinfrastructuur** voor op alternatieve brandstof rijdende voertuigen, in overeenstemming met hun marktpotentieel;
- **arbeidskrachten** in de sectoren productie, onderzoek en ontwikkeling en onderhoud die over de juiste opleiding beschikken en bereid zijn te werken met een veelheid van technologieën.

Een **geïntegreerde beleidsaanpak** moet stelselmatig in de praktijk worden gebracht. Deze aanpak moet derhalve de volgende elementen omvatten:

- elkaar aanvullende acties, zowel vanuit de particuliere sector als in het kader van overheidsbeleid, op het niveau van de EU, de lidstaten en de regio's;
- maatregelen die betrekking hebben op voertuigen die waar nodig doeltreffend worden gecombineerd met andere maatregelen die zijn gericht op infrastructuur en de gebruiker;
- kosteneffectieve regelgevende en alternatieve beleidsmaatregelen die doeltreffend worden toegepast en ten uitvoer gelegd met het oog op de verwezenlijking van maatschappelijke doelstellingen op lange termijn en de stimulering van innovatie;
- nauwe coördinatie tussen de desbetreffende bevoegde autoriteiten op alle beleidsterreinen die van invloed zijn op de automobielsector, met inbegrip van handel, industrie, milieu, energie, informatie- en communicatietechnologie, verkeersveiligheid en volksgezondheid, vervoer en mededingingsbeleid, en innovatie en interne markt, teneinde te zorgen voor de kosteneffectieve verwezenlijking van de beleidsdoelstellingen.

De Commissie is zich terdege bewust van deze uitdagingen en van de noodzaak van een **ambitieuze industriebeleidsstrategie voor de automobielsector**. De Commissie zal haar beleid richten naar deze doelstelling en roept andere instellingen, overheden en belanghebbenden op dezelfde aanpak te volgen, binnen hun respectieve bevoegdheidsgebied.

⁵ Met inbegrip van volledig elektrisch aangedreven en plug-in hybride voertuigen en elektrische voertuigen met vergrote actieradius ("extended range").

3. EEN MOEILIJKE ECONOMISCHE SITUATIE

Het eindverslag van CARS 21 bevat een grondige analyse van de huidige economische situatie van de automobiellindustrie in de EU. In de eerste helft van 2012 is de situatie **verslechterd en deze trend zal zich waarschijnlijk tot het einde van dit jaar voortzetten. De verkoop in EU-markten is gedaald** (een daling van 6,8 % voor de eerste helft van 2012 voor personenwagens en 10,8 % voor bedrijfsvoertuigen) - ten opzichte van de reeds lage verkoopcijfers van 2011. De huidige prognoses wijzen op een daling in de EU-markt voor personenauto's van 7,9 % ten opzichte van een jaar eerder, bij 12,1 miljoen verkochte eenheden. De EU-markt voor bedrijfsvoertuigen daalt dit jaar naar verwachting met 8 % na een voorgaande periode van herstel in 2010 en 2011, maar blijft daarmee op een historisch laag peil. De nieuwe registraties van gemotoriseerde tweewielers hebben te lijden onder de schulden crisis en kwamen in 2011 neer op 1,6 miljoen eenheden, 40 % onder het niveau van 2007.

De productie van voertuigen is er iets beter aan toe (assemblage van 16 miljoen eenheden voor lichte voertuigen, d.w.z. 1 miljoen eenheden meer ten opzichte van het niveau van 2009) omdat deze **door de uitvoer wordt gestimuleerd**, zoals blijkt uit een positieve handelsbalans van 45 miljard EUR in de eerste vijf maanden van 2012 (vooral dankzij de uitvoer naar de Verenigde Staten en opkomende markten). Er bestaan echter belangrijke neerwaartse risico's voor de productieniveaus ten gevolge van een vertraging van de groei in de opkomende economieën. Meerdere fabrikanten hebben **financiële verliezen op de EU-markt gemeld**, grotendeels ten gevolge van afnemende verkoop in combinatie met het reeds geruime tijd bestaande structurele probleem van **overcapaciteit**⁶. Sommige fabrikanten hebben aanzienlijke herstructureringsmaatregelen aangekondigd die gevolgen zullen hebben voor hun toeleveringsketen alsmede voor de werkgelegenheid en de vooruitzichten op herstel in diverse Europese regio's.

De **verantwoordelijkheid voor de aanpak van de herstructureringskwesatie ligt voornamelijk bij de bedrijfstak**, maar tegelijkertijd stelt de bedrijfstak zich op het standpunt dat meer coördinatie en ondersteuning op Europees niveau gewenst is.

Dit actieplan is gebaseerd op de aanbevelingen van CARS 21 en stelt de langetermijndoelstellingen vast om de productiesector in Europa te behouden, te zorgen voor concurrentievermogen en duurzaamheid en een compleet stappenplan voor het industriebeleid aan te reiken voor de automobiellindustrie in 2020.

4. EEN ACTIEPLAN OM HET CONCURRENTIEVERMOGEN TE VERGROTEN

De Commissie is voornemens de volgende belangrijke acties op verschillende beleidsterreinen van de EU te ondernemen:

4.1. Investeren in geavanceerde technologieën en financieren van innovatie

Net als in andere sectoren wordt in de automobiellindustrie een reeks nieuwe, schone en veilige technologieën ontwikkeld, die de komende jaren naar verwachting in aanzienlijke

⁶ De exacte gegevens over overcapaciteit staan ter discussie, aangezien deze onder andere afhangt van het aantal ploegendiensten dat in een bepaalde fabriek wordt gebruikt. Analisten zijn het erover eens dat enige overcapaciteit zelfs nodig is voor een flexibele bedrijfsvoering, maar dat overtollige capaciteit problematisch is.

mate tot de markt zullen doordringen. Europa neemt een toonaangevende positie in waar het de huidige technologie betreft, en het is van essentieel belang dat het voorop blijft lopen door de oplossingen van morgen te ontwikkelen en voor duurzame mobiliteit te zorgen. Dit moet worden gestimuleerd door doelgerichte en gecoördineerde overheidsondersteuning van onderzoek en innovatie die afgestemd is op de behoeften van industrie en maatschappij, met als doel technologieën voor de langere termijn te ontwikkelen. Er moet worden gekozen voor een holistische beleidsaanpak in aanvulling op regelgevingsinitiatieven op EU-, nationaal en lokaal niveau, gepaard met maatregelen op het gebied van de infrastructuur en de vraag, om de aanzet te geven tot investeringen in de komende jaren.

Onderzoek, ontwikkeling en innovatie

Investeringen in onderzoek, ontwikkeling en innovatie (RDI) waarborgen het concurrentievermogen. Bovendien zijn Europese financiering voor RDI in het kader van het zevende kaderprogramma voor onderzoek (KP7) en de leningen en garanties van de Europese Investeringsbank (EIB) ter stimulering van de ontwikkeling van schone vervoerstechnologieën in het CARS 21-verslag aangewezen als belangrijke instrumenten voor crisisherstel in 2008-2009, en voor de aanpak van de huidige concurrentiedruk op het gebied van technologisch leiderschap. Belangrijk is dat Europese fondsen zorgen voor een aanzienlijk hefboomeffect voor de Europese automobielsector, die de RDI naar meerdere aandrijftechnologieën tegelijkertijd moet financieren (de continue verbetering van verbrandingsmotoren naast de ontwikkeling van elektrische, brandstofcel- en hybride aandrijfsystemen) - in overeenstemming met de 2020-doelstelling van een gediversifieerd aanbod van brandstoffen dat nodig is om de doelstellingen inzake klimaatverandering te verwezenlijken. Ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid is een ander terrein waar nog veel ruimte is voor empirisch onderbouwde verbetering van de voertuigveiligheid. Het publiek-privaat partnerschap van het Europees initiatief voor groene auto's (EGCI) (2009-2013) is in het eindverslag van CARS 21 zeer positief beoordeeld, evenals de verstrekking van leningen door de EIB, met name in het kader van de Europese faciliteit voor schoon vervoer. Er bestaat een brede consensus dat beide instrumenten verder moeten worden ingezet.

De Commissie:

- heeft **Horizon 2020**⁷ voorgesteld als kader voor de financiering van onderzoek en innovatie voor 2014-2020, met een totale begroting van 80 miljard EUR - een aanzienlijke verruiming ten opzichte van FP7 - en zich er daarbij toe verplicht te komen tot een zuinig en milieuvriendelijk Europees vervoerssysteem. In afwachting van de definitieve beslissingen die zullen worden genomen in het kader van het volgende meerjarig financieel kader, wordt geoordeeld dat bij de financiering van auto-onderzoek en -innovatie rekening moet worden gehouden met het economische en sociale belang ervan.
- heeft het **Cosme**-programma (concurrentievermogen van ondernemingen en kmo's)⁸ voorgesteld, met een budget van 2,5 miljard EUR voor de periode 2014-2020.
- heeft voorgesteld dat beide programma's EU-financieringsinstrumenten moeten ondersteunen waarmee kmo's en grotere ondernemingen in de automobielsector in

⁷ COM (2011) 808 definitief van 30.11.2011, COM (2011) 809 definitief van 30.11.2011.

⁸ COM(2011) 834 definitief van 30.11.2011.

staat kunnen worden gesteld te profiteren van een betere toegang tot schuld- en aandelenfinanciering. Via Cosme moeten kmo's in de automobielsector ook kunnen profiteren van acties voor een betere toegang tot markten, en via Horizon 2020 tot maatregelen om ze aantrekkelijker te maken voor investeerders.

- heeft haar mededeling Onderzoek en innovatie voor de toekomstige mobiliteit in Europa⁹ vastgesteld, waarin wordt voorgesteld een **Europese vervoerstrategie** te ontwikkelen; De strategie voorziet voor 2013-2014 in de vaststelling, samen met belanghebbenden, van technologische stappenplannen die gericht zijn op de toepassing van technologie en innovatie in tien kritieke sectoren op het gebied van vervoer, met inbegrip van schone, efficiënte, veilige, stille en intelligente voertuigen. Dit zal helpen de bijdrage van onderzoek en innovatie tot de ambitieuze doelstellingen van het Witboek inzake vervoer¹⁰ te optimaliseren en de tenuitvoerlegging van Horizon 2020 ondersteunen;
- heeft een aanvang gemaakt met de tenuitvoerlegging van het **strategisch plan voor energietechnologie** (SET-plan)¹¹, dat betrekking heeft op de agenda voor onderzoek en innovatie op verschillende gebieden die van strategisch belang zijn voor de vervoerssector, met name intelligente elektriciteitsnetten, alternatieve brandstoffen zoals bio-energie en waterstof- en brandstofcellen, en energieopslag. In dit verband wordt gezorgd voor passende verbanden met de vervoerstrategie.

Horizon 2020 zal het algemene kader verschaffen voor onderzoek en innovatie op vervoersgebied, maar het is van cruciaal belang een gedetailleerder overzicht te geven van de prioriteiten en exploitatie van de financiering van de ontwikkeling van onderzoek en innovatie in de automobielsector. Wederom op basis van het verslag van de CARS 21-groep, is de Commissie ervan overtuigd dat de financiering betrekking moet hebben op activiteiten die dicht bij de markt staan, zoals overheidsopdrachten, normalisatie en demonstratie. De voorkeur moet uitgaan naar publiek-private partnerschappen als het meest gestroomlijnde en snelste instrument, en synergieën met nationale financiering moeten worden nagestreefd.

Bovendien moeten mogelijke synergieën tussen de sector en het EIT¹² nader worden uitgewerkt, met name in het kader van de geplande toekomstige KIG's¹³ op het gebied van productie met toegevoegde waarde en stedelijke mobiliteit.

De Commissie zal:

- samenwerken met de bedrijfstak om een voorstel te ontwikkelen voor **Europees initiatief voor groene voertuigen** (in navolging van het publiek-privaat partnerschap EGCI) in het kader van Horizon 2020, met inbegrip van een platform voor de ontwikkeling van schone en energiezuinige voertuigtechnologieën, zoals aangekondigd in de mededeling over het industriebeleid van 2010¹⁴. Het initiatief zal private investeringen stimuleren voor het aanpakken van de belangrijkste uitdagingen die voor Horizon 2020 zijn voorgesteld.

⁹ COM (2012) 501.

¹⁰ COM(2011) 144 definitief.

¹¹ <http://setis.ec.europa.eu>

¹² Europees Instituut voor innovatie en technologie.

¹³ Kennis- en innovatiegemeenschappen.

¹⁴ COM (2010) 614.

Toegang tot financiering

Naast het Europese programma voor onderzoek heeft financiering door de EIB (leningen en leengaranties) een cruciale rol gespeeld bij de herstelmaatregelen voor de automobielsector tijdens de crisis van 2008-2009. Door grote investeringen in verband met schone technologieën te ondersteunen, draagt de EIB bij tot het waarborgen van het concurrentievermogen van de bedrijfstak in de komende jaren. Ten tijde van de vorige crisis heeft de EIB haar leningvolume aan de automobielsector verruimd van gemiddeld 2 miljard EUR per jaar tot bijna 14 miljard EUR voor de periode 2009-2010. De huidige leningvolumes zijn in 2011 teruggelopen, hetgeen onder andere de weerslag vormt van een betere toegang tot financiering door de commerciële banken in die periode. Aangezien bedrijven bezig zijn hun op dit moment door de EIB gefinancierde onderzoeks- en innovatieprojecten te voltooien en nieuwe projecten noodzakelijk lijken om de doelstellingen voor brandstofefficiëntie voor 2020 te verwezenlijken, is de EIB in een goede positie om aan deze nieuwe vraag te voldoen. De onlangs door de Europese Raad overeengekomen verhoging van het EIB-kapitaal met 10 miljard EUR zal naar verwachting ook leiden tot meer kansen voor de automobielsector (voor innovatie en efficiënt gebruik van hulpbronnen in het bijzonder).

De Commissie zal:

- blijven samenwerken met de EIB om **ervoor te zorgen dat de financiering voor onderzoeks- en innovatieprojecten beschikbaar is**, vooral om aan de doelstellingen voor brandstofefficiëntie voor 2020 te voldoen, met behoud van de benodigde procedures voor de beoordeling van de levensvatbaarheid van investeringen op de lange termijn;
- de EIB ondersteunen bij haar inspanningen om **de toegang voor kmo's en mid-capbedrijven) te vergemakkelijken**; Hoewel de administratieve lasten als laag wordt beschouwd, zal de Commissie nagaan welke hulpmiddelen de toegankelijkheid van financiering voor kmo's zouden kunnen verbeteren, vooral indien **kmo's opnieuw moeilijkheden ondervinden om toegang te krijgen tot krediet van commerciële banken**. De beschikbaarstelling van handelsfinanciering of van een wereldwijde kredietlijn voor leveranciers uit een bepaald land en eventuele andere opties kunnen worden verkend;
- samen met de EIB de mogelijkheid verkennen om **projecten te financieren die verband houden met elektromobiliteit**, met inbegrip van de steun via specifieke technische bijstand, zoals bij de bestaande Elena-faciliteit¹⁵.

Terugdringen van CO₂-emissies

De bevordering van nieuwe, minder energie-intensieve technologieën aan boord van voertuigen, die tot lagere CO₂-emissies leiden en op kosteneffectieve wijze worden ingezet, zal helpen toegevoegde waarde en banen te creëren in de automobielsector en tevens de energieafhankelijkheid van de EU verkleinen door het terugdringen van de invoer van olie.

¹⁵ Elena (European Local ENergy Assistance: Europese plaatselijke bijstand op energiegebied) - faciliteit voor technische bijstand voor projecten op het gebied van duurzame energie in steden en regio's.

De EU-strategie van 2007 beruiste op een alomvattende benadering voor het beperken van de CO₂-emissies van lichte voertuigen¹⁶. Deze aanpak omvatte maatregelen aan zowel vraag- als aanbodzijde, waarbij acties met betrekking tot de motortechnologie werden aangevuld met andere maatregelen, die gericht waren op alternatieve brandstoffen, het rijgedrag en andere technologische verbeteringen. Ook voor toekomstige beleid, zoals voorgesteld door de Commissie in haar recente Witboek over het vervoersbeleid, is het van cruciaal belang op holistische wijze de meest geschikte maatregelen vast te stellen ter vermindering van de CO₂-emissies van het wegvervoer, op basis van een zorgvuldige beoordeling van de kosten en baten, waarbij in voorkomend geval de voertuigefficiëntie, het voertuiggebruik en de infrastructuur worden betrokken.

Brandstofverbruik en emissies kunnen ook aanzienlijk worden verminderd door op grote schaal meer aerodynamische voertuigen in te zetten. De Commissie bereidt momenteel de herziening van Richtlijn 96/53/EG betreffende de maximale afmetingen en gewichten van wegvoertuigen voor, waardoor onder meer brandstofbesparingen van tot 10 % mogelijk zullen worden dankzij de aanpassing van bestaande en het opnieuw ontwerpen van toekomstige vrachtwagens met het oog op een betere aerodynamica.

Voor lichte voertuigen zijn de streefcijfers voor 2020 in de respectieve CO₂-verordeningen op 95 g CO₂/km voor personenauto's en 147 g CO₂/km voor bestelwagens gesteld. De Commissie heeft naar aanleiding van de herziening van deze verordeningen modaliteiten voorgesteld waarmee deze streefcijfers tegen 2020 op kosteneffectieve wijze kunnen worden verwezenlijkt.

Om de automobieliindustrie in staat te stellen investeringen en innovatie op lange termijn te verrichten, is het tevens wenselijk tijdig aanwijzingen te verstrekken over de vermoedelijke vorm en het vermoedelijke ambitieniveau van de doelstellingen inzake CO₂-reductie voor de periode na 2020, rekening houdend met de langetermijndoelstellingen van de Unie op het gebied van klimaatverandering.

De Commissie:

- heeft onlangs voorstellen goedgekeurd voor de tenuitvoerlegging van de **CO₂-doelstellingen voor 2020 voor personenauto's en bestelwagens**¹⁷. Wat de modaliteiten betreft, voorzien de voorstellen in voortzetting van de eco-innovatiebepalingen, superkrediet voor voertuigen met lage CO₂-emissies en een vrijstelling voor de kleinste fabrikanten;
- zal een brede raadpleging opstarten over het **CO₂-regelgevingsbeleid voor personenauto's en bestelwagens na 2020**, waarvoor bepaalde aspecten worden vastgesteld waarover de geraadpleegde partijen om hun mening worden gevraagd. De ontvangen reacties zullen worden gebruikt bij het vaststellen van de vorm en het ambitieniveau van toekomstig beleid, in het kader van de voorgenomen herziening¹⁸. De Commissie zal daarbij rekening houden met kwesties zoals de kosteneffectiviteit, de verwachte ontwikkeling van CO₂-reductietechnologieën en andere relevante factoren;

¹⁶ COM(2007) 19 definitief.

¹⁷ COM(2012) 393 en COM(2012) 394.

¹⁸ COM(2012) 393 definitief.

- zal de **hierboven uiteengezette beleidsmaatregelen inbedden in een breder, geïntegreerd beleid inzake de vermindering van de CO₂-emissies van het wegvervoer**, door de uitvoering van het Witboek over het vervoersbeleid, waarin voertuigtechnologie, infrastructuur, rijgedrag en andere maatregelen aan de orde worden gesteld;
- zal begin 2013 een voorstel doen voor een herziening van Richtlijn 96/53/EG om **meer aerodynamisch ontworpen vrachtwagens** mogelijk te maken.

Emissies van verontreinigende stoffen en geluid

De afgelopen jaren is duidelijk geworden dat de huidige procedures voor het meten van verontreinigende stoffen, CO₂-emissies en brandstofverbruik van lichte voertuigen (personenauto's en bestelwagens) de reële rijomstandigheden nog niet voldoende weergeven. Daarom wordt een herziening van de rijcycli en de testprocedure voorgenomen en deze wordt momenteel op mondiaal niveau voorbereid, op basis van verzamelde gegevens over reël rijgedrag. Het is van belang de testcyclus te verbeteren en duidelijke testomstandigheden vast te stellen waardoor vergelijkbare en representatieve waarden worden verkregen, teneinde de op grond van de regelgevende maatregelen te verwachten verminderingen te verwezenlijken, financiële stimulansen te geven en betrouwbare informatie aan consumenten te verstrekken.

Bovendien voldoen veel lidstaten niet aan de vereisten van de wetgeving inzake luchtkwaliteit en zien zij zich voor aanzienlijke problemen met de NO₂-concentraties in de lucht gesteld. Met name wordt in stedelijke gebieden niet voldaan aan de in Richtlijn 2008/50/EG vastgestelde wettelijke luchtkwaliteitsvereisten ("probleemgebieden"), vooral voor deeltjes, stikstofoxiden en ozon. Deze situatie doet zich onder andere voor vanwege de NO_x- (NO + NO₂)-emissies van wegvoertuigen in het plaatselijk verkeer, die onder reële rijomstandigheden gewoonlijk aanzienlijk hoger liggen dan de tijdens een testcyclus gemeten wettelijke emissiegrenswaarden, met name voor dieselveertuigen.

Gezien de dringende luchtkwaliteitsproblematiek is het nodig om een aanvang te maken met de tenuitvoerlegging van Euro 6, zoals gepland, en zo snel als praktisch gezien mogelijk is maatregelen vast te stellen voor een sterkere vermindering van de emissies van voertuigen op de weg.

De Commissie erkent het belang van een doeltreffende vermindering van NO_x-emissies onder reële rijomstandigheden om te voldoen aan de huidige en toekomstige doelstellingen van de wetgeving inzake luchtkwaliteit. Dientengevolge, en met het oog op de tenuitvoerlegging van de voorschriften van Verordening (EG) nr. 715/2007, heeft de Commissie in januari 2011 de aanzet gegeven tot de ontwikkeling van een toekomstige testprocedure, die zal worden geïntegreerd in het typegoedkeuringssysteem en waarmee de NO_x-emissies van lichte voertuigen onder reële rijomstandigheden rechtstreeks kunnen worden beoordeeld.

De emissies onder reële rijomstandigheden (RDE) van NO_x die door deze "RDE-procedure" worden gemeten, moeten worden geregistreerd en medegedeeld met ingang van de bindende Euro 6-data (in 2014). Uiterlijk drie jaar nadat deze data moet de RDE-procedure worden toegepast in combinatie met robuuste "not-to-exceed"- (NTE-)emissiegrenswaarden, hetgeen zal zorgen voor een aanzienlijke vermindering van de NO_x-emissies onder reële rijomstandigheden in vergelijking met het te verwachten emissieniveau indien een dergelijke RDE-procedure niet zou worden toegepast. Het wordt noodzakelijk geacht deze drie extra jaren te geven voor de invoering van bindende NTE-grenswaarden, aangezien de

Commissie zich ervan bewust is dat het ontwerp van dieselvoertuigen in veel gevallen ingrijpend zal moeten worden herzien om onder normale rijomstandigheden aan de NO_x-emissiegrenswaarden van Euro 6 te voldoen.

Voorts wordt de wetgeving inzake geluidsemissies van voertuigen herzien op basis van een effectbeoordeling. De gezondheidseffecten van geluidshinder zullen worden beperkt door strengere grenswaarden te hanteren. Een nieuwe testprocedure is ontwikkeld en de afgelopen jaren uitgetest. Deze procedure, die representatiever is voor de reële rijomstandigheden, kan nu worden uitgevoerd. Bij elkaar genomen zullen deze bepalingen bijdragen tot een vermindering van de door het wegverkeer veroorzaakte geluidsniveaus.

De Commissie:

- zal actieve steun verlenen bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van een **nieuwe rijtestcyclus en -testprocedure** waarmee het brandstofverbruik en de emissies van personenauto's en bestelwagens gemeten kunnen worden op een wijze die de reële rijomstandigheden beter weergeeft, rekening houdend met de kenmerken van de markt van de Unie. De voorwaarden voor de integratie van de nieuwe cyclus en testprocedures in het EU-wetgevingskader moeten vóór 2014 worden vastgesteld, met inbegrip van de methoden voor de vergelijking met de op basis van de oude cyclus en procedure vastgestelde CO₂-doelstellingen. Voor de emissietests moet de tenuitvoerlegging van de nieuwe cyclus en procedure waarborgen dat onder reële rijomstandigheden aan de Euro 6-grenswaarden wordt voldaan, met passende overgangsregelingen voor de periode van 2014 tot 2017. Voor CO₂-tests moet de tenuitvoerlegging van de nieuwe cyclus en procedure rekening houden en in overeenstemming zijn met de reeds vastgestelde milieudoelstellingen en voorkomen dat belanghebbenden onnodig worden belast. De vaststelling van de actieradius van elektrische voertuigen zal ook in aanmerking worden genomen;
- zal vóór 2014 aanvullende **maatregelen ter beperking van de verontreinigende emissies van voertuigen in het gebruik** voostellen, op basis van een grondige analyse, om ervoor te zorgen dat de verontreinigende emissies onder reële omstandigheden tijdig worden verminderd, en aldus bij te dragen tot een betere luchtkwaliteit;
- heeft in december 2011 een **nieuwe verordening betreffende de geluidsemissies van voertuigen**¹⁹ voorgesteld, als onderdeel van een geïntegreerde beleidsaanpak van de vermindering van omgevingsgeluidsoverlast, die onder andere een nieuwe testprocedure voor geluidsmetingen en een verdere vermindering van de door voertuigen veroorzaakte geluidsniveaus omvat. Er moet een geschikte "overgangperiode" voor de industrie worden vastgesteld, die in verhouding staat tot de omvang van de vereiste technische aanpassingen.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is al vele jaren een prioriteit voor het Europese en nationale beleid prioriteit en zal dit nog vele jaren blijven. Het vormt een interessant voorbeeld van de doeltreffende uitvoering van de geïntegreerde beleidsaanpak. De EU loopt voorop in de

¹⁹ COM/2011/856 definitief.

wereld op het gebied van verkeersveiligheid en heeft een relatief nieuw en veilig wagenpark. Het ontwerp van auto's speelt een belangrijke rol voor zowel het vermijden van en de bescherming bij ongelukken, niet in de laatste plaats met behulp van veiligheidsvoorzieningen die via het EU-typegoedkeuringskader verplicht zijn gesteld.

Er is aanzienlijke vooruitgang geboekt bij het terugdringen van het aantal verkeersdoden door een combinatie van maatregelen die zijn gericht op het voertuig, de bestuurder en de infrastructuur, en op EU-, nationaal en lokaal niveau zijn toegepast. Deze bemoedigende resultaten mogen echter geen aanleiding vormen tot zelfgenoegzaamheid en als nieuwe doelstelling voor 2020 is voorgesteld het aantal verkeersdoden in de EU nog verder terug te dringen, met 50 % ten opzichte van 2010²⁰.

De Commissie:

- blijft werken aan de verkeersveiligheid, overeenkomstig de aandachtsgebieden en doelstellingen van haar **beleidsoriëntaties voor de periode 2011-2020**²¹, die betrekking hebben op voertuigen, infrastructuur en rijgedrag. De juiste beleidsmix moet worden gevonden, met een combinatie van regelgevende en andere maatregelen en worden vastgesteld op basis van een grondige effectbeoordeling. De prioriteiten liggen bij motorfietsen, veiligheid van nieuwe voertuigtechnologieën (elektrische voertuigen) en technologieën ter ondersteuning van rijgedrag en handhaving van verkeersregels (intelligente snelheidsbeheersvoorzieningen, veiligheidsgordelverklikkers, ITS, ecorijden).
- zal de uitrol van **intelligente vervoerssystemen (ITS: Intelligent Transport Systems)** verder stimuleren, met inbegrip van coöperatieve systemen, met name "eCall", het EU-brede systeem voor noodoproepen vanuit voertuigen. Er worden geschikte wettelijke maatregelen getroffen voor een intensieve coördinatie en een tijdige en volledige uitrol van alle aan eCall gerelateerde elementen, zodat dit levensreddende systeem vanaf 2015 doeltreffend functioneert.
- roept de lidstaten, lokale autoriteiten en belanghebbenden op tot constructieve en gecoördineerde samenwerking bij de ontwikkeling van de meest veelbelovende maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid en de uitrol van ITS. Tevens voert de Commissie een grondige beoordeling uit van de meest geschikte veiligheidssystemen aan boord van voertuigen om de verkeersveiligheid en de voertuigveiligheid in de EU verder te verbeteren, en bereidt zij een stappenplan voor voor de invoering ervan, die voor eind 2013 gepland is.

Alternatieve brandstoffen en infrastructuur

Een geschikte diversificatie van de voor vervoer gebruikte energiebronnen zal bijdragen tot de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen van de EU en de verbetering van haar energiezekerheid. Hoewel er nog steeds aanzienlijke koolwaterstofreserves bestaan, zullen de prijzen waarschijnlijk steeds vluchtiger worden naarmate de overcapaciteit afneemt. Naast verbetering van de energie-efficiëntie, vereist dit ook het in de handel brengen van alternatieve brandstoffen, zoals elektriciteit, waterstof, duurzame biobrandstoffen, methaan (aardgas en biomethaan) en lpg. Voor het algemene beleidskader moeten de voordelen van

²⁰ COM(2010) 389 definitief.

²¹ Idem.

elke combinatie van brandstof en aandrijfsysteem "van bron tot wiel" worden beoordeeld²², waarbij ook aspecten in verband met de levenscyclus worden betrokken. Gezien het feit dat het in veel gevallen om nieuwe brandstoffen gaat, moeten de prestaties ervan voortdurend worden geëvalueerd.

Voor de marktpenetratie van alternatieve brandstoffen moet een passende infrastructuur worden opgebouwd. Evenals de latere ontwikkeling van een markt voor de desbetreffende voertuigen zal dit de economische groei bevorderen en werkgelegenheid scheppen. De uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet gelijke tred houden met de technologische ontwikkelingen en de marktpenetratiegraad van op alternatieve brandstoffen rijdende voertuigen, met inachtneming van hun kosteneffectiviteit. Overheidssteuning voor infrastructuur kan verschillende vormen aannemen: proefprojecten, normalisatie, investeringssteun en wetgeving. Overheidsbeleid kan de marktintroductie ondersteunen, maar daarna moeten de markten zelf beslissen wat de beste oplossingen zijn, binnen het gegeven beleidskader en rekening houdend met eventuele economische en sociale effecten.

De Commissie bereidt momenteel het pakket "Schone energie voor het vervoer" voor, dat een kader moet bieden voor gestuurde investeringen en technologische ontwikkeling op dit gebied. Het heeft tot doel de ontwikkeling van een interne markt voor voer- en vaartuigen op alternatieve brandstof, met inbegrip van de benodigde infrastructuur, te bevorderen door in de hele EU technische en wettelijke belemmeringen weg te nemen.

Met betrekking tot elektrische voertuigen heeft de Commissie in 2010 opdracht gegeven aan de Europese normalisatie-instellingen om nieuwe normen vast te stellen om te zorgen voor interoperabiliteit en connectiviteit tussen de oplaadpunten en de oplader van elektrische voertuigen. Het normalisatieproces heeft aan de infrastructuurkant nog geen bevredigend resultaat opgeleverd. In het CARS 21-verslag werd aangedrongen op de vaststelling van één enkele norm in de hele EU. De Commissie zal de verbinding tussen het voertuig en het elektriciteitsnet onderzoeken, alsmede eventueel opkomende nieuwe bedrijfsmodellen die synergieën bevorderen tussen de door elektrische voertuigen geboden opslagcapaciteit voor elektriciteit enerzijds en de flexibiliteit waaraan het elektriciteitssysteem behoeft heeft anderzijds, met inbegrip van gemeenschappelijke normen en protocollen voor de verbinding tussen elektrische voertuigen en elektriciteitsnetten en interoperabiliteit op het gebied van communicatie en betaling.

Het verstrekken van duidelijke informatie voor consumenten over brandstoffen en de compatibiliteit daarvan met voertuigen, bijvoorbeeld door middel van etikettering, moet nader worden bekeken. De Commissie zal nauwlettend toezien op de kwestie; zo wordt op dit moment een consumentenmarktstudie verricht naar de werking van de markt voor motorbrandstoffen vanuit het perspectief van de consument²³.

²² Hierbij worden de gedurende de levenscyclus van de brandstof, met inbegrip van de winning, de productie en het feitelijke gebruik ervan, gegenereerde emissies geïntegreerd.

²³ De studie moet inzicht verschaffen over de vraag of consumenten in staat zijn om met kennis van zaken aankoopbeslissingen te nemen, waarbij ook wordt gekeken naar kwesties inzake het begrip en de transparantie van informatie, zoals begrijpelijke informatie op etiketten, begrip van de verschillen tussen brandstoffen en begrip van de geschiktheid van brandstoffen voor auto's. De resultaten worden tegen eind 2013 bekendgemaakt.

De Commissie zal:

- in de loop van de komende maanden een **strategie voor alternatieve brandstoffen** voorstellen, als onderdeel van het pakket "Schone energie voor het vervoer", om de noodzaak van een reeks alternatieve brandstoffen voor de verwezenlijking van de klimaat- en milieudoelstellingen van de EU en de zekerheid van de energievoorziening van de EU te onderschrijven;
- als onderdeel van het pakket "Schone energie voor het vervoer" een **wetgevingsvoorstel betreffende de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen vaststellen**, dat betrekking heeft op de uitrol van een minimale herlaad-/tankinfrastructuur en gemeenschappelijke normen voor bepaalde brandstoffen, met inbegrip van elektrische voertuigen;
- uiterlijk in 2013 een wetgevende maatregel voorstellen om ervoor te zorgen dat praktische en bevredigende oplossingen voor **de infrastructuurzijde van de oplaadinterface voor elektrische voertuigen** in de hele EU worden toegepast, ingeval via het normalisatieproces geen overeenstemming tussen de betrokken belanghebbenden wordt bereikt over een vrijwillige aanpak. Daarbij zal rekening worden gehouden met de synergieën tussen het elektriciteitssysteem en de elektrische voertuigen;
- de dialoog zoeken met relevante belanghebbenden over **etiketteringsregeling voor brandstoffen** die in overeenstemming is met de toepasselijke Europese normen, om ervoor te zorgen dat de consument gemakkelijk te begrijpen informatie ontvangt over de compatibiliteit van zijn/haar voertuig met de verschillende brandstoffen die bij de tankstations verkrijgbaar zijn;
- **toezicht houden op** de uitvoering van de nationale actieplannen voor energie uit hernieuwbare bronnen, met name de **daadwerkelijke mengverhoudingen van biobrandstoffen** die in de verschillende lidstaten worden gebruikt **en de compatibiliteit** van brandstoffen met voertuigtechnologieën.

4.2. Verbetering van de marktomstandigheden

De instandhouding van een automobielsector in de EU kan alleen worden gegarandeerd door gunstige economische voorwaarden te scheppen. Voor een aantal van deze voorwaarden, zoals die op het gebied van het arbeidsrecht, is dit sterk afhankelijk van nationaal beleid. Het EU-beleid heeft echter ook een duidelijke invloed op de randvoorwaarden, met name via het regelgevingsbeleid. Het blijft een prioriteit voor de Commissie om het bedrijfsklimaat te verbeteren voor de bedrijfstak in Europa, door een betrouwbaar, voorspelbaar en gunstig kader te bieden en de beginselen van slimme regelgeving, zoals kosteneffectiviteit, aanlooptijden, langetermijnsdoelstellingen en raadpleging van belanghebbenden, in praktijk te brengen.

Een sterkere interne markt

Een goed functionerende interne markt waarin sprake is van een gelijk speelveld is een essentiële factor in het streven naar een sterke, welvarende Europese automobielsector op de lange termijn. Dit geldt des te sterker in de huidige economisch zware tijden, waarin de fabrikanten onder druk staan om hun capaciteit aan te passen.

De Europese automobieliindustrie vertegenwoordigt een grote verscheidenheid van kleine en grote ondernemingen, die actief zijn in verschillende delen van de distributie-, toeleverings- en dienstverleningsketen. Deze enorme diversiteit wordt beschouwd als een sterk punt en een troef voor de toekomst, aangezien de kleine bedrijven van vandaag voor de strategische innovatie van morgen kunnen zorgen en tot belangrijke spelers kunnen uitgroeien. Het is daarom belangrijk constructieve, transparante en respectvolle betrekkingen te stimuleren tussen de verschillende spelers in de automobielsector, met inbegrip van de reparatie-, onderhouds- en klantenservicesector.

De wijzigingen in het kader voor het mededingingsrecht voor de distributie van motorvoertuigen in Europa (naar aanleiding van het verstrijken van de Verordening groepsvrijstelling motorvoertuigen (Verordening (EG) nr. 1400/2002)) kunnen gevolgen hebben voor de organisatie van de verticale betrekkingen tussen voertuigfabrikanten en -distributeurs. Om deze overgang evenwichtig te laten verlopen, wordt een zelfregulerend initiatief aangemoedigd door de Commissie. Voorts zal de Commissie blijven toezien op de naleving van de EU-regels betreffende de mededinging op de markten voor de distributie van motorvoertuigen, de levering van reparatie- en onderhoudsdiensten en de distributie van reserveonderdelen.

Een andere belangrijke doelstelling van de voertuigregelgeving is het versterken van de interne EU-markt voor motorvoertuigen. Er moet worden erkend dat in de hele EU weliswaar identieke wettelijke voorschriften gelden, maar dat de marktvoorwaarden in de verschillende lidstaten sterk uiteenlopen. De maatregelen ter beïnvloeding van de vraag, zoals fiscale stimulansen, die zijn ingevoerd om schone en energie-efficiënte voertuigen te bevorderen, volgen niet allemaal dezelfde aanpak. Het valt te verwachten dat deze fragmentatie afbreuk doet aan het potentieel voor de ontwikkeling en het in de handel brengen van dergelijke voertuigen. Daarom wordt een intensievere coördinatie van dergelijke maatregelen noodzakelijk geacht.

Voor consumenten is de markt voor tweedehands automobielen eveneens belangrijk. Er zal een consumentenmarktstudie worden uitgevoerd naar de werking van de markt voor tweedehands automobielen.

De Commissie zal:

- tegen 2013 een dialoog opzetten tussen **belanghebbenden, om deze te stimuleren te werken aan gemeenschappelijke beginselen voor verticale overeenkomsten** inzake de distributie van nieuwe voertuigen. Belanghebbenden wordt verzocht een constructieve bijdrage te leveren aan deze dialoog, om tot een evenwichtig resultaat te komen;
- in 2012 **richtsnoeren** te presenteren **voor de financiële stimulansen** die door de lidstaten worden ingesteld voor schone en energiezuinige voertuigen, om een intensievere coördinatie te bevorderen, de milieueffectiviteit van de stimulansen te maximaliseren en de fragmentering van de markt te beperken²⁴. Vermeden moet worden dat dergelijke stimulansen technologiespecifiek zijn, door in plaats daarvan objectieve en algemeen beschikbare gegevens over de prestaties, zoals de CO₂-emissies van het voertuig, te gebruiken. De lidstaten zal worden verzocht naar

²⁴ Maatregelen die neerkomen op overheidssteun blijven beoordeeld worden op grond van regels inzake overheidssteun.

behoren rekening te houden met deze richtsnoeren bij het ontwerpen van hun stimuleringsregelingen.

Slimme regelgeving

Voor een gezonde en dynamische interne markt is tevens passende regelgeving nodig, die geen onnodige lasten voor de belanghebbenden met zich meebrengt en een investeringsvriendelijk klimaat biedt. Automobielp producten zijn in hoofdzaak geregeld via het wettelijk kader van de EU voor de typegoedkeuring. Hoewel dit systeem over het algemeen op bevredigende wijze lijkt te functioneren, blijft continue evaluatie noodzakelijk om mogelijkheden voor verbetering aan te kunnen wijzen. Met name moeten de procedures voor het toezicht op de in de EU in de handel gebrachte automobielp producten worden herzien, om ervoor te zorgen dat de voertuigen veilig zijn en burgers volledig kunnen vertrouwen op het geldende regelgevingskader. Dit zal helpen een gelijk speelveld tot stand te brengen voor alle partijen en het vertrouwen van de consument in doeltreffende productregulering te vergroten, terwijl de administratieve lasten tegelijkertijd worden beperkt.

De beginselen van slimme regelgeving waren het belangrijkste te realiseren element van het eerste CARS 21-proces, en bij het opnieuw opstarten van het proces is dit nogmaals bevestigd. Het CARS 21-eindverslag benadrukte voorts dat het belangrijk was rekening te houden met de huidige concurrentiedruk op de kosten, het cumulatieve effect van de wetgeving en de positie van kmo's. Er **zal worden gewaarborgd dat de beginselen van slimme en regelgeving** op alomvattende en consistente wijze **worden toegepast**, waarbij een grondige analyse wordt betrokken van de gevolgen voor de bedrijfstak, de samenleving en andere belanghebbenden, met name wat betreft de kosten en baten, waarbij ook rekening wordt gehouden met het feit dat de betaalbaarheid van de aankoop en het bezit van een auto een fundamentele voorwaarde is voor de instandhouding van een sterke markt. Daarom moeten de effectbeoordelingen voor beleidsvoorstellen die relevant zijn voor de automobielp industrie, zoals elders in deze mededeling besproken, stelselmatig ook een concurrentievermogenstest omvatten om de effecten van nieuwe maatregelen op de automobielp industrie te bepalen. De toepassing van deze beginselen zal waarborgen dat de voorstellen van de Commissie **gericht en kosteneffectief** zullen zijn.

De Commissie zal:

- een uitvoerige en grondige evaluatie (geschiktheidscontrole) van het typegoedkeuringskader voor voertuigen verrichten. In 2013 zal zij een voorstel vaststellen ter versterking van **het typegoedkeuringskader door het opnemen van bepalingen voor markttoezicht** op gebieden waar dat nodig is gebleken, om ervoor te zorgen dat voertuigen en hun onderdelen veilig zijn en conform met de desbetreffende wettelijke voorschriften, en dat dit kader op doeltreffende wijze beantwoordt aan de relevante beleidsdoelstellingen;
- in het kader van haar effectbeoordelingsstelsel **een strikte concurrentievermogenstest uitvoeren voor belangrijke relevante initiatieven in de toekomst, met inbegrip van initiatieven met aanzienlijke gevolgen voor de automobielp industrie**. De concurrentievermogenstest zal rekening houden met de economische situatie en de effecten die een nieuw initiatief naar verwachting zal hebben voor de concurrentiepositie van de bedrijfstak, met name op de mondiale markten. De toekomstige vrijhandelsovereenkomsten en veiligheids-, emissie- en overige initiatieven met aanzienlijke gevolgen voor voertuigen zullen aan

concurrentievermogenstests worden onderworpen, overeenkomstig de operationele richtsnoeren voor het beoordelen van effecten op het sectorale concurrentievermogen in het kader van het effectbeoordelingsstelsel van de Commissie²⁵, waarbij ook rekening wordt gehouden met de bredere en algemene sociale en economische effecten. Deze beginselen zijn zeer onlangs bevestigd in de bijgewerkte mededeling voor het industriebeleid;

- de mogelijkheid en toegevoegde waarde onderzoeken van **het uitvoeren van een evenredige economische analyse voor sommige uitvoeringshandelingen op basis van bestaande voertuigwetgeving**, zoals de voorstellen inzake de herziening van de verdamingsemissievoorschriften voor Euro 6 en maatregelen tegen manipulatie voor voertuigen van categorie L (gemotoriseerde twee-, drie- en vierwielers). **Als wordt verwacht dat deze handelingen aanzienlijke effecten zullen hebben, zullen zij echter vergezeld gaan van effectbeoordelingen** overeenkomstig met de richtsnoeren van de Commissie voor effectbeoordelingen.

4.3. Bevordering van het concurrentievermogen op de mondiale markten

De automobielenindustrie is duidelijk mondiaal van aard. De handel in automobielenproducten neemt gestaag toe en derde markten worden steeds belangrijker voor de EU. De Europese automobielenindustrie heeft een zeer sterke positie in de internationale handel en profiteert duidelijk van de marktkansen op zowel volgroeide als opkomende markten, hetgeen deels compenseert voor de moeilijke situatie op de Europese markt. De huidige situatie mag echter niet als vanzelfsprekend worden beschouwd. De internationale concurrentie neemt snel in intensiteit toe als gevolg van nieuwkomers op de markt en de voortdurende ontwikkeling van de technologie. Tegelijkertijd blijft het een uitdaging om een open mondiale markt te waarborgen - vooral vanwege de bestaande en nieuwe non-tarifaire belemmeringen. Terwijl de bedrijfstak ernaar streeft de concurrentievoorsprong te behouden, is de rol van het overheidsbeleid erop gericht te zorgen voor een gelijk speelveld met betrekking tot de markttoegang. Met dat doel voor ogen pleit het CARS 21-verslag voor optreden via het handelsbeleid in de breedste zin van het woord, met inbegrip van markttoegang en harmonisatie van de regelgeving.

Handelsbeleid

Handels- en industriebeleid moeten nauw worden gecoördineerd.

Wat de diverse handelsinstrumenten betreft, worden vrijhandelsovereenkomsten beschouwd als een belangrijk middel om de markttoegang in derde landen te verbeteren. De aanvaarding van internationale regelgeving in het kader van de VN/ECE-Overeenkomst van 1958²⁶ is de beste manier om non-tarifaire handelsbelemmeringen op te heffen. Er bestaat ook behoefte aan versterking van de bilaterale samenwerking op regelgevingsgebied met derde landen, bijvoorbeeld met landen die geen partij zijn bij deze overeenkomst, met het oog op het opheffen van non-tarifaire belemmeringen in de automobielensector.

De Commissie zal:

²⁵ Werkdocument SEC(2012)91 definitief van de diensten van de Commissie van 27.1.2012.

²⁶ De Overeenkomst van 1958 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) inzake de internationale technische harmonisatie binnen de motorvoertuigsector.

- ten volle rekening houden met het belang van het handhaven van een sterke en concurrerende automobielsector in Europa bij de uitvoering van haar handelsbeleid, met behulp van zowel multilaterale als bilaterale instrumenten. Beide soorten instrumenten moeten worden gebruikt bij het aanpakken van de essentiële opgave om **tarifaire en non-tarifaire belemmeringen op te heffen**. **Vrijhandelsovereenkomsten** moeten gericht zijn op volledige tariefafbraak en volledige opheffing van non-tarifaire belemmeringen. De totale effecten van elke handelsbespreking zullen worden op grondige en alomvattende wijze worden beoordeeld;
- de effecten van handelsovereenkomsten en hun cumulatieve effecten op het concurrentievermogen van deze bedrijfstak beoordelen door een studie op te zetten naar vrijhandelsovereenkomsten die reeds zijn afgesloten of in de nabije toekomst naar verwachting zullen worden afgesloten. De Commissie zal binnenkort de aanzet geven tot deze studie, die eind 2013 zal worden afgerond. De resultaten zullen worden besproken met de relevante belanghebbenden;
- multilaterale samenwerking op regelgevingsgebied binnen het VN/ECE-kader aanvullen met **bilaterale regelgevende samenwerking**, met name met de belangrijkste nieuwe spelers, maar ook met bijvoorbeeld de Verenigde Staten - in het kader van de Trans-Atlantische Economische Raad - en Japan.

Internationale harmonisatie

Internationale harmonisatie van voertuigreglementen is reeds sinds vele jaren een prioriteit voor de Commissie. Het overeenkomen van gemeenschappelijke reglementen met andere belangrijke markten overal ter wereld biedt het voordeel van lagere nalevingskosten, levert schaalvoordelen op en vermindert technische handelsbelemmeringen. Het algemene doel moet zijn het beginsel van "eenmaal getest, overal toegelaten" ingang te doen vinden, en tegelijkertijd de bevordering en instandhouding van de strengste veiligheids- en milieunormen te waarborgen. Het CARS 21-eindverslag concludeert dat de VN/ECE-overeenkomst van 1958 het meest effectieve instrument voor internationale regelgevingsharmonisatie is, mits het wordt gemoderniseerd om tegemoet te komen aan de behoeften van de opkomende economieën en de wederzijdse erkenning van internationale typegoedkeuringen van gehele voertuigen mogelijk maakt, te beginnen met categorie personenauto's. De Commissie verbindt zich ertoe de komende jaren verscheidene acties uit te voeren.

De Commissie zal:

- verdere internationale harmonisatie van voertuigreglementen bevorderen en actief ondersteunen, op de hieronder uiteengezette wijze. De **hervorming van de VN/ECE-Overeenkomst van 1958** is een essentieel onderdeel van deze strategie en zal tot doel hebben de vaststelling en uitvoering van internationale reglementen **aantrekkelijker te maken voor de markten van derde landen**. De lidstaten en de belanghebbenden wordt verzocht hun steun te geven aan dit streven. De Commissie zal sturing geven aan de ontwikkeling van een eerste voorstel voor de herziene Overeenkomst van 1958 in maart 2013;

- bijdragen tot de **ontwikkeling van een eerste voorstel voor een nieuwe reglement betreffende internationale typegoedkeuringen van gehele voertuigen**²⁷ tegen november 2013. Het reglement betreffende internationale typegoedkeuringen van gehele voertuigen zal de administratieve lasten bij de invoer van hetzelfde voertuigmodel in verschillende landen die partij zijn bij de Overeenkomst van 1958 aanzienlijk verminderen.

Naast het werk aan de Overeenkomst van 1958 zal de Commissie zich ook inzetten om concrete resultaten te bereiken in het kader van de Overeenkomst van 1998²⁸. Dankzij de recente politieke impuls van de EU-VS-werkgroep op hoog niveau inzake banen en groei en de verklaring van Los Cabos²⁹, waarin de mogelijke voordelen van een uitgebreide vrijhandelsovereenkomst tussen de EU en de VS werden erkend, is er meer potentieel voor een grotere betrokkenheid van de Verenigde Staten en succesvollere werkzaamheden in het kader van de VN/ECE-Overeenkomst van 1998. De meest veelbelovende werkerterreinen betreffen baanbrekende technologieën, met name aandrijfsystemen op waterstof en elektriciteit. De Commissie heeft samen met de VS-agentschappen in 2011 het leiderschap op zich genomen in het kader van de Trans-Atlantische Economische Raad om een begin te maken met de werkzaamheden op het gebied van elektrische voertuigen. Met het oog daarop zijn twee informele werkgroepen opgezet, één over wettelijke veiligheidsvoorschriften en één over milieuprestaties van elektrische voertuigen. Voor deze groepen werd al snel interesse getoond door veel van de andere overeenkomstsluitende partijen en zij zijn uitgegroeid tot multilaterale fora in het kader van de Overeenkomst van 1998. Verwacht wordt dat in de komende jaren concrete resultaten zullen worden geboekt.

De Commissie zal:

- **sturing geven aan de werkzaamheden van de twee informele werkgroepen over 1) de veiligheid en 2) de milieuprestaties van elektrische voertuigen**, teneinde in 2014 overeenstemming te bereiken over een mondiaal technisch reglement betreffende de veiligheid van elektrische voertuigen en een gemeenschappelijke aanpak op het gebied van het beleid inzake de milieuprestaties van elektrische voertuigen. Beide informele werkgroepen zijn opgezet op initiatief van zowel de EU als de VS, maar vertegenwoordigen inmiddels een brede verscheidenheid van landen, waaronder Japan, China en Canada. Het overeenkomen van een mondiaal technisch reglement betreffende de veiligheid van elektrische voertuigen is van groot belang om schaalvoordelen voor fabrikanten te kunnen waarborgen en consumenten gerust te kunnen stellen dat het veiligheidsniveau van elektrische voertuigen afdoende is;
- op basis van de inbreng van belanghebbenden, intensievere internationale samenwerking tussen normalisatie-instellingen bevorderen om te komen tot gemeenschappelijke of compatibele normen op het gebied van veiligheid van elektrische voertuigen, infrastructuur en interoperabiliteit.

²⁷ Volgens de vaste beginselen van de Overeenkomst van 1958 hoeven overeenkomstsluitende partijen die de strengste versie van het reglement betreffende internationale typegoedkeuringen van gehele voertuigen toepassen geen typegoedkeuringen te accepteren die op grond van aan een minder strenge versie zijn verleend.

²⁸ In het kader van de Overeenkomst van 1998 worden mondiale technische reglementen ontwikkeld.

²⁹ MEMO/12/462 van 19.6.2012.

4.4. Anticiperen op aanpassing en beheren van herstructurering

Economische en sociale parameters ontwikkelen zich in de loop van de tijd, waardoor de concurrentiepositie van productielocaties verandert. De bedrijven, werknemers en economieën die zich het snelst aan de nieuwe situatie aanpassen, zijn in het voordeel op de wereldmarkt. De kracht van de Europese economie ligt in kennis en uitmuntendheid. Dit betekent dat Europa moet investeren in menselijk kapitaal en de productiecapaciteit moet aanpassen aan de nieuwe realiteit, met inbegrip van nieuwe technologieën en zich ontwikkelende markten. Openbare interventie moet gericht zijn op het bijstaan van werknemers en bedrijven bij de uitvoering van deze aanpassing, het veiligstellen van de interne markt en een gelijk speelveld, en het waarborgen dat de negatieve sociale gevolgen van eventuele herstructurering zo veel mogelijk worden beperkt.

Menselijk kapitaal en vaardigheden

Investeren in menselijk kapitaal door middel van de ontwikkeling van vaardigheden en opleiding is van essentieel belang om een productiesector in Europa te behouden. De beschikbaarheid van gekwalificeerde arbeidskrachten is een cruciale factor voor groei en concurrentievermogen van de automobielsector en een onmisbare voorwaarde voor het opbouwen van een leiderspositie op het gebied van baanbrekende technologieën. Aan de andere kant wordt de bedrijfstak ook nu al geconfronteerd met de bestaande tekorten aan gekwalificeerde arbeidskrachten en de noodzaak vast te stellen aan welke vaardigheden in de toekomst behoefte zal zijn. Er moet voor worden gezorgd dat werknemers over passende kwalificaties beschikken, en dat beroepsopleidingen en permanente educatie beschikbaar worden gesteld.

Tekorten aan vaardigheden vormen een essentieel vraagstuk. Snel optreden, met doelstellingen voor de lange termijn, is nodig op nationaal niveau om de onderwijs- en opleidingsstelsels fundamenteel te moderniseren zodat het vaardighedenaanbod op peil wordt gebracht, onder meer door middel van nieuwe curricula, het openstellen van onderwijs en opleiding via informatie- en communicatietechnologieën, en nieuwe vormen van partnerschap met werkgevers. Op Europees niveau heeft dit probleem niet alleen betrekking op de automobielsector, maar ook op andere sectoren. De Commissie zal binnenkort in haar mededeling over "Een andere kijk op onderwijs: investeren in vaardigheden voor betere sociaaleconomische resultaten" een overzicht geven van een reeks strategische prioriteiten voor de aanpak van deze vraagstukken. Als horizontale kwestie wordt het ook in het kader van het Europese sociale beleid aangepakt, met name in het recente werkgelegenheidspakket³⁰. Daarnaast zullen de volgende sectorale initiatieven van cruciaal belang zijn. Gezien de veranderende behoeften aan vaardigheden waarvoor de arbeidsmarkt in de EU zich gesteld ziet, zou een aanvullende oplossing voor de tekorten ook kunnen zijn om de benodigde vaardigheden van buiten de EU te betrekken.

De Commissie zal:

- na de onlangs voltooide beoordelingen van de haalbaarheid en meerwaarde, in 2013 de oprichting ondersteunen van een **Europese raad voor vaardigheden in de**

³⁰ COM(2012) 173 definitief van 18.4.2012.

automobielsector³¹, waarin bestaande nationale organisaties die onderzoek doen op het gebied van de ontwikkeling van vaardigheden en werkgelegenheid in de automobielsector zijn vertegenwoordigd. Bij de vaardighedenraad zullen ook vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers op Europees en nationaal niveau worden betrokken, alsmede organisaties van aanbieders van onderwijs en opleiding. De vaardighedenraad zal **het leren van elkaar (peer learning) op basis van de uitwisseling van informatie en goede praktijken en het creëren van een platform voor dialoog** stimuleren. **Hij zal beginnen met een analyse van de trends op het gebied van werkgelegenheid en vaardigheden in de automobielsector, die de basis zal vormen voor aanbevelingen voor** beleidsmakers, aanbieders van onderwijs en opleidingen en andere belanghebbenden;

- **het gebruik van het Europees Sociaal Fonds (ESF) voor bijscholing en omscholing van werknemers** aanmoedigen. Onverminderd de besluiten die in het kader van het meerjarig financieel kader inzake het ESF zullen worden genomen, zullen de lidstaten worden aangemoedigd om meer gebruik te maken van de systemische projecten op het gebied van behoeften aan vaardigheden, afstemming van vaardigheden op de vraag en anticiperen op veranderingen, en om mogelijkheden te bieden voor een leven lang leren.

Omgaan met industriële aanpassing

Terwijl aan de ene kant de automobieliindustrie wordt geconfronteerd met het probleem van de beschikbaarheid van gekwalificeerde arbeidskrachten, bestaat aan de andere kant de noodzaak het hoofd te bieden aan de sociale gevolgen van herstructurering, wanneer banenverlies onvermijdelijk is. Er zijn reeds enkele herstructureringsbesluiten genomen als gevolg van afnemende verkoop op de Europese markt en er kunnen nog meer aanpassingen nodig zijn. Het is van het allergrootste belang een situatie te vermijden waarin bedrijfssluitingen of inkrumping een uitstralingseffect op de hele regionale economie hebben als gevolg van ontslagen. Bedrijven moeten zich houden aan de EU-richtlijnen inzake collectief ontslag en de informatie en raadpleging van werknemers, alsook aan de goede praktijken voor het anticiperen op veranderingen³². In dit verband is een goede sociale dialoog op alle niveaus (bedrijfs-, lokaal, nationaal en EU-niveau) een essentieel element van het anticiperen op en een goed beheer van herstructureringsprocessen. Het herstructureringsproces is in hoofdzaak de verantwoordelijkheid van de bedrijfstak, maar de Commissie, lidstaten en lokale autoriteiten spelen een aanvullende rol.

Begin 2012 heeft de Commissie een groenboek inzake herstructurering vastgesteld met als doel succesvolle praktijken en succesvol beleid aan te wijzen op het gebied van herstructurering en aanpassing aan veranderingen³³.

De Commissie heeft ook voorgesteld het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering (EGF) voort te zetten in de periode 2014-2020, de werking ervan te verbeteren en het werkgebied ervan te uit te breiden, met name tot nieuwe categorieën werknemers (bv.

³¹ Een project dat wordt beheerd door de sociale partners en ondersteund door de Europese Commissie / DG Werkgelegenheid, Sociale Zaken en Inclusie.

³² Deze goede praktijken omvatten met name ook de tekst uit 2003 getiteld "Richt snoeren inzake verandermanagement en de sociale gevolgen daarvan", die echter niet formeel door het Europees Verbod van Vakverenigingen is aangenomen.

³³ COM(2012) 7 definitief.

tijdelijke werknemers). Tot nu toe heeft het EGF in 16 gevallen steun verleend in de automobielsectoren en is voor bijna 21 000 werknemers in de automobielsector door het EGF bijstand verleend met een totale waarde van 113 miljoen EUR.

De Commissie zal:

- **herstructureringsactiviteiten blijven monitoren/evalueren met betrekking tot de strikte naleving van de EU-wetgeving**, met name wat betreft overheidssteun en internemarktregels;
- **goede praktijken aanwijzen en een anticiperende aanpak van herstructurering bevorderen** in overleg met vertegenwoordigers van de regio's met een intensieve automobielsector, de diensten voor arbeidsvoorziening en de belanghebbenden uit de bedrijfstak, met inbegrip van de sociale partners;
- de **interdepartementale taskforce** nieuw leven inblazen om **de belangrijkste gevallen van bedrijfssluitingen of aanzienlijke inkrimping in de automobielsector te onderzoeken en op te volgen**. De taskforce heeft zich bij eerdere gevallen in de automobielsector actief en zeer efficiënt opgesteld³⁴. De taskforce kan het gebruik van de desbetreffende EU-fondsen stroomlijnen (door verlenen van technische bijstand, verminderen van de wachttijd, adviseren over de meest efficiënte gebruik van de bronnen, en door toezicht en rapportage);
- in geval van bedrijfssluitingen en aanzienlijke inkrimping, **de lidstaten aanmoedigen gebruik te maken van het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering (EFG)**;
- lidstaten aanmoedigen gebruik te maken van de **arbeidsflexibiliteitsregelingen en de medefinanciering daarvan door het ESF** ter ondersteuning van de leveranciers die extra tijd nodig kunnen hebben om nieuwe klanten te vinden na een sluiting/inkrimping van een automobielfabriek.

5. TOEZICHT EN BEHEER

De constructieve besprekingen in het kader van de CARS 21-groep op hoog niveau hebben het nut en de noodzaak onderstreept van voortzetting van de dialoog tussen belangrijke belanghebbenden (zowel uit de particuliere als de overheidssector, alsook uit het maatschappelijk middenveld) in deze strategische industriële sector. Daarnaast werd in de bijgewerkte mededeling voor het industriebeleid gepleit voor de oprichting van een taskforce voor schone voertuigen.

De Commissie stelt voor een begin te maken met het CARS 2020-proces om toezicht te houden op de uitvoering van de CARS 21-aanbevelingen en het actieplan en op gezette tijden de stand van zaken te inventariseren. Dit proces omvat een informele jaarlijkse vergadering op hoog niveau, die door een sherpa-groep wordt voorbereid. Om de samenhang en continuïteit te waarborgen, moet de samenstelling van deze groep overeenstemmen met die van CARS 21, onder voorbehoud van mogelijke aanpassingen.

³⁴ Bijvoorbeeld in het geval van VW Forest en MG Rover in de West Midlands.

Ook kunnen specifieke bijeenkomsten op deskundigenniveau op ad-hocbasis worden opgezet met het oog op verbetering van de kennisbasis van de Commissie en een bredere raadpleging van belanghebbenden.

De Commissie zal:

- in 2013 **een proces op hoog niveau** opzetten **onder de naam CARS 2020**, om toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van de CARS 21-aanbevelingen en de maatregelen in dit actieplan;
- **ad-hocbijeenkomsten** organiseren van **deskundigen inzake** vraagstukken op het gebied van **economie en concurrentievermogen** voor de automobielsector.

Het is aan het nieuwe college te overwegen of dit proces moet worden gehandhaafd in de voorgestelde vorm, of dat aanpassingen of wijzigingen nodig zijn.