

Vergaderjaar 2008–2009

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 841**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2009

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij vijf fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Verordening inzake oprichting Europees Ondersteuningsbureau voor asielzaken; (Kamerstuk 22 112, nr. 838)
2. Beschikking inzake Europees vluchtelingenfonds; (Kamerstuk 22 112, nr. 839)
3. Kaderbesluit inzake jurisdictiegeschillen in strafzaken; (Kamerstuk 22 112, nr. 840)
4. Mededeling «Aanpak van de crisis in de Europese automobielenindustrie»;
5. Mededeling inzake Gemeenschappelijke preventiestrategie rampen. (Kamerstuk 22 112, nr. 842)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
F. C. G. M. Timmermans

## **Fiche: Mededeling «Aanpak van de crisis in de Europese automobielenindustrie»**

### **1. Algemene gegevens**

*Voorstel:* Mededeling «Aanpak van de crisis in de Europese automobielenindustrie»

*Datum Commissiedocument:* 25.2.2009

*Nr. Commissiedocument:* COM (2009) 104

*Pre-lex:* [http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=198010](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=198010)

*Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:*  
Niet opgesteld

*Behandelingstraject Raad:*

De mededeling is ter sprake gekomen tijdens de informele Europese Raad van 1 maart jl. en de Raad voor Concurrentievermogen van 5 maart jl. Ook zal de mededeling naar alle waarschijnlijkheid worden besproken tijdens de Raad voor Concurrentievermogen van 28–29 mei waar de mid-term review van het regelgevingskader Cars 21 op de agenda staat.

*Eerstverantwoordelijk ministerie:* Ministerie van Economische Zaken

### **2. Essentie voorstel**

Op 25 februari jl. heeft de Commissie haar mededeling «*Responding to the crisis in the European automotive industry*» gepubliceerd. De belangrijkste punten in de mededeling zijn:

- Primaire verantwoordelijkheid voor de aanpak van de crisis en van structurele problemen ligt bij de industrie zelf;
- Europees Economisch Herstelplan als kader voor nationale maatregelen; Interne markt beginselen en staatssteunregels zijn belangrijke voorwaarden voor economisch herstel en bieden ruime mogelijkheden voor lidstaten om maatregelen te nemen;
- Het regelgevingskader Cars 21 is belangrijk uitgangspunt;
- Verbeteren van de toegang tot financiering met onder meer rol Europese Investeringsbank (EIB) en verwijzing naar tijdelijke kaderregeling inzake staatssteun;
- Investerings in «groene» technologie zijn vereist; EIB en het Zevende kaderprogramma voor onderzoek zullen deze investeringen ondersteunen. Zo zal de EIB meer kredietgaranties verstrekken in toekomstige technologieën, met name «groene» auto's.
- Stimulering vraag, met name sloopregelingen (Commissie stelt richtsnoeren voor, waarin ze wijst op de naleving van de regels van de interne markt en non-discriminatie);
- Eerlijke concurrentie in open wereldwijde markten is en blijft noodzakelijk;
- Behoud vaardigheid, werkgelegenheid en minimaliseren sociale kosten;

### **3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?**

Nee, de Europese Commissie kondigt geen concrete maatregelen of wet- en regelgeving aan en richt zich vooral op het schetsen van uitgangspunten en kaders voor nationale maatregelen. Naar het oordeel van de regering is de Commissie bevoegd kaders op te stellen die betrekking hebben op het borgen van de interne markt. Voor zover een oordeel over de subsidiariteit mogelijk is, is deze positief, omdat de Commissie zich beperkt tot algemene kaders. Omdat geen concrete maatregelen worden voorgesteld, is een proportionaliteitsoordeel niet te geven. Hoewel dezelfde doelen worden nagestreefd, laat de mededeling genoeg ruimte aan de lidstaten voor het voeren van eigen beleid. De Europese Commissie laat de specifieke bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de lidstaten in tact.

Nederland voorziet geen financiële gevolgen die expliciet uit deze kaders kunnen worden afgeleid.

### **4. Nederlandse positie over de mededeling**

De automobielenindustrie is belangrijk voor de Europese welvaart en heeft een grensoverschrijdend karakter. De automobielsector heeft veel last van de economische crisis, omdat de vraag naar personen- en bedrijfsvoertuigen plotseling is ingezakt en het moeilijker is om leningen en krediet te verkrijgen. Daarnaast kampt de automobielenindustrie met structurele problemen al daterend van voor de economische crisis, zoals structurele overcapaciteiten.

De inhoud van de mededeling volgt de lijn van de Nederlandse inzet in dit dossier. Nederland vindt dat de autosector de primaire verantwoordelijkheid heeft om de problemen het hoofd te bieden en zich te richten op innovatie en meer duurzame productie. Alleen dan krijg je een sector die ook op de langere termijn concurrerend is en gericht is op innovatie en duurzaamheid.

De Commissie en lidstaten kunnen hiervoor wel de juiste voorwaarden scheppen en maatregelen nemen, zoals het verbeteren van de toegang tot kapitaal en het garanderen van een open interne markt. Zaak is dat de Europese automobielenindustrie sterker uit deze crisis tevoorschijn komt en op basis van innovatie, veiligheid en milieuprestaties de wereldwijde concurrentie kan aangaan.

Nederland is van mening dat een belangrijk kader voor de invulling van nationale herstellepakketten het StabiliteitsGroeiPact en de regels voor de interne markt en voor staatssteun zijn. Bovendien zijn tijdens de Europese Raad in december 2008 afspraken gemaakt over de invulling van de nationale pakketten. Maatregelen moeten tijdig, tijdelijk en doelgericht zijn en naast een budgettaire impuls bestaan uit maatregelen die de sector ook op de middellange en lange termijn versterken en aansluiten bij de Lissabon-strategie en de klimaatdoelstellingen. Nederland steunt het uitgangspunt dat maatregelen zoveel mogelijk gericht moeten zijn op het versterken van het concurrentievermogen op de middellange en lange termijn. Het ontwikkelen van «groene auto's» en het doorvoeren van technologische veranderingen moeten juist nu worden bespoedigd, om de industrie klaar te maken voor de CO<sub>2</sub>-zuinige economie. Nederland is verheugd dat de Commissie dit benadrukt.

Nederland vindt dat het aan de lidstaten is om inhoudelijk richting te geven aan de aard van ondersteunend beleid. Niettemin staat Nederland

positief tegenover de oproepen van de Commissie aan lidstaten om te investeren in milieuvriendelijke vervoersinfrastructuur.

Nederland hecht groot belang aan een gelijk speelveld en het bewaken en verder uitbreiden en verdiepen van de interne markt. Dat is van groot belang voor Nederland, mede voor de relatie tussen producenten en toeleveranciers (de Nederlandse autosector kenmerkt zich met name door hoogwaardige toeleveranciers). Protectionistische maatregelen of economisch nationalisme is onwenselijk, alleen al vanwege de verwevenheid van bedrijven binnen de EU. De bestaande staatssteunregels (en de tijdelijke uitbreiding van december jl.) bieden ruime mogelijkheden voor de lidstaten om maatregelen te nemen. Nederland hecht aan open wereldwijde markten.

Deze uitgangspunten worden in de Commissiemededeling onderschreven.

*Wat betreft investeringen in «groene» technologie blijven vereist:*

Onderzoeksactiviteiten worden op Europees niveau ondersteund vanuit het 7e Kaderprogramma voor Onderzoek en Technologische Ontwikkeling. Dit vindt plaats binnen de reguliere werkprogramma's, waarbij twee verbijzonderingen plaatsvinden: er zal een gecoördineerde oproep voor projectvoorstellen gedaan worden vanuit meer dan één thema met vastlegging over meerdere jaren. Deze aanpak wordt ook gehanteerd bij de in het Herstelpakket aangekondigde initiatieven voor Energie Efficiënt Bouwen en *Factories of the Future*. Nederland ondersteunt deze aanpak aangezien deze op korte termijn geëffectueerd kan worden, in tegenstelling tot nieuwe publiekprivate samenwerkingsvormen, waarvoor aparte besluitvorming in de Raad en het Europees Parlement plaats dient te vinden. De aanpak via de reguliere werkprogramma's zou wel opgevolgd kunnen worden door aparte publiekprivate samenwerkingsvormen. De activiteiten in het Kaderprogramma worden ondersteund door een «onderzoekspartnerschap», die niet verder toegelicht wordt. Bij bespreking wenst Nederland verduidelijking van de beoogde samenstelling, taken en bevoegdheden van dit partnerschap.