

Vergaderjaar 2012–2013

**22 112**

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

**Nr. 1523**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 december 2012

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

Fiche 1: Mededeling CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobielenindustrie

Fiche 2: Wijziging verordening gefluoreerde broeikasgassen (Kamerstuk 22 112, nr. 1524)

Fiche 3: Mededeling visumbeleid als instrument voor economische groei in de EU (Kamerstuk 22 112, nr. 1525)

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

**Fiche: Mededeling «CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie»**

**1. Algemene gegevens**

Titel voorstel

Mededeling «CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame automobiellndustrie»

Datum ontvangst Commissiedocument

8 november 2012

Nr. Commissiedocument

COM(2012) 636

Pré-lex

[http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&Dosld=202094](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&Dosld=202094)

Nr. impact assesment Commissie en Opinie Impact-assesment Board

Niet opgesteld

Behandelingstraject Raad

Raad voor Concurrentievermogen

Eerstverantwoordelijk ministerie

Economische Zaken in nauwe samenwerking met Infrastructuur en Milieu

**2. Essentie voorstel**

De Commissie concludeert dat de Europese automobiellndustrie zich – tegen de achtergrond van teruglopende vraag in de Europese markt en zware mondiale concurrentie – in zwaar weer bevindt maar signaleert dat er aan de andere kant uitgelezen kansen op het gebied van vernieuwende voertuigen zijn voor de middellange en lange termijn, die bijdragen aan een sterke, concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie. De Commissie stelt een integraal en gezamenlijk actieplan voor de sector, dat stoelt op de analyse en aanbevelingen van CARS 21 en dat past binnen recente strategische beleidsvoornemens t.a.v. het Europees industriebeleid en een schoon en energiezuinig verkeer en vervoerssysteem.

De vier belangrijkste acties uit het plan zijn:

1. Investeren in geavanceerde technologieën en financieren van innovatie
2. Verbetering van marktomstandigheden
3. Bevordering van het concurrentievermogen op de mondiale markten
4. Anticiperen op aanpassing en beheren van herstructurering

Ten aanzien van het eerste punt zijn de investeringen gericht op het bereiken van een schoon en zuinig vervoerssysteem, verkeersveiligheid en energietechnologie. Er is volgens de Commissie een belangrijke rol voor de EU weggelegd om de automobiellndustrie te stimuleren tot innovatie en verduurzaming door middel van adequaat bronbeleid. Juist vanwege het grensoverschrijdende karakter van deze sector is het belangrijk dat op EU niveau ambitieuze doelen worden gesteld.

De Commissie stelt voor om bilaterale en multilaterale vrijhandelsakkoorden te gebruiken bij het aanpakken van tarifaire en non-tarifaire belemmeringen in de automobiellndustrie. Daarnaast zal een studie worden uitgevoerd naar de effecten van reeds afgesloten vrijhandelsovereenkomsten op het concurrentievermogen van deze industrie. Op het

terrein van regelgeving zal naast multilaterale samenwerking ook bilaterale samenwerking worden ontplooid.

Via acties onder 4 wil de Commissie acute problemen in de industrie aanpakken in samenspraak met werkgevers en vakbonden, waarbij de verantwoordelijkheid voor de aanpak van de herstructureringskwestie voornamelijk bij de bedrijfstak ligt. De Commissie richt zich daarbij met name op het versterken van de coördinatie en ondersteuning van de EU, lidstaten en regio's. Ook zal de Commissie lidstaten aanmoedigen gebruik te maken van het Europese Globaliseringsfonds (EGF).

Om toezicht te houden op dit proces en de dialoog met belanghebbenden voort te zetten, wordt hiervoor een proces ingericht met de naam «CARS 2020».

**3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van gelddruk en administratieve lasten?**

*Bevoegdheidsvaststelling*

De Mededeling richt zich op het versterken van het concurrentievermogen en duurzaamheid van de Europese automobielenindustrie. Er is sprake van een aanvullende bevoegdheid van de Unie ten aanzien van industriebeleid (artikel 6 onderdeel b VWEU). Daarnaast worden in de mededeling maatregelen aangekondigd waarbij sprake is van de uitoefening van bevoegdheden ten aanzien van de interne markt, milieu, vervoer en energiebeleid. Dit zijn gedeelde bevoegdheden (artikel 4, onderdelen a, e, g, en i VWEU). De aangekondigde handelspolitieke inzet en de vaststelling van nieuwe mededingings- en staatssteunkaders behoren tot de exclusieve bevoegdheid van de EU (zie artikel 3, eerste lid, onderdeel b en e). De financiële bijdragen van de EU via het ESF met het oog op de ondersteuning van omscholing en opleiding, vallen onder de gedeelde bevoegdheid van de EU (zie artikel 4, tweede lid, onderdeel c, VWEU). Hetzelfde geldt voor de programma's voor onderzoek en technologische ontwikkeling (zie artikel 4, derde lid, VWEU).

*Subsidiariteit- en proportionaliteitsoordeel*

Voor Nederland is industriebeleid primair de verantwoordelijkheid van de lidstaten. Het Commissievoorstel ziet een rol voor de Europese Unie op het gebied van Europese strategiebepaling, samenwerking, ondersteuning Europese Investerings Bank (EIB) en monitoring gelet op de mondiale concurrentie in de automobielenindustrie. Het subsidiariteitsoordeel over de mededeling luidt dan ook positief. Uiteraard wordt hiermee niet vooruitgelopen op het subsidiariteitsoordeel van de uit deze mededeling voortvloeiende specifieke voorstellen van de Commissie. Nederland ondersteunt de doelstelling van de Commissie om het concurrentievermogen van de Europese industrie te versterken. De proportionaliteit wordt positief beoordeeld. Immers, de aanbevelingen die de Commissie doet, laten voldoende ruimte voor nationale besluiten en staan inhoudelijk in juiste verhouding tot de geformuleerde doelstellingen.

### *Financiële gevolgen*

De financiële middelen voor de voorstellen uit deze mededeling worden voor het overgrote deel gevonden binnen de voorgestelde programma's van het volgende meerjarig financieel kader, zoals COSME EN HORIZON 2020. U bent hierover geïnformeerd in de BNC-fiches over deze programma's (kamerstukken 22 112, nr. 1 310 en 1326). Voor zover in de toekomst aan de orde, is Nederland van mening dat de financiële middelen gevonden moeten worden binnen de bestaande financiële kaders van de EU-begroting.

### *Regeldruk/administratieve lasten*

Voor regeldruk en administratieve lasten geldt dat de voorstellen in de mededeling grotendeels gericht zijn op het terugdringen daarvan. Nederland verwacht dat de nog te presenteren mededeling over betere regelgeving in december 2012 deze ambitie verder zal ondersteunen en kijkt uit naar concrete maatregelen op dit terrein. Het bieden van goede stages en het op die manier verbeteren van de aansluiting onderwijs/ arbeidsmarkt kan vanzelfsprekend onderschreven worden, maar een kwaliteitskader zou ons inziens niet moeten leiden tot een overmatige administratieve lastendruk bij bedrijven (bij de uitvoering hiervan zullen de kosten voor de bedrijven worden meegewogen).

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

De automobielenindustrie is belangrijk voor de Europese welvaart en heeft een grensoverschrijdend karakter. Deze industrie staat in Europa onder druk vanwege overcapaciteit, teruggelopen vraag naar personen- en bedrijfsvoertuigen en het moeilijker verkrijgen van leningen en kredieten. Vooral de merken die gericht zijn op de Europese thuismarkt voelen de gevolgen omdat men ook niet kan profiteren van betere marktomstandigheden buiten Europa, met name in het Verre Oosten. Nederland acht verdere harmonisatie van regelgeving rondom het toelaten en toezicht op productie van voertuigen onvermijdelijk om het concurrentievermogen te versterken.

Nederland staat in zijn geheel genomen positief tegenover deze mededeling. De Commissie en lidstaten kunnen de juiste randvoorwaarden scheppen en maatregelen nemen. Acties op EU niveau moeten daarbij aanvullend op het nationale beleid zijn, met ondersteunende rollen van lokale en regionale overheden op hun respectievelijke terreinen van bevoegdheid. Nederland ziet met name toegevoegde waarde bij het versterken van de interne markt, het verlagen van administratieve lasten, het verbeteren van de toegang tot financiering voor bedrijven, het stimuleren van onderzoek en innovatie en het creëren van open markten.

Het voorstel legt de juiste accenten om duurzaamheid en de realisatie van innovaties in de markt tot stand te laten komen. Nederland acht hierbij verdere harmonisatie van regelgeving rondom het toelaten en toezicht op productie van voertuigen onvermijdelijk. Nederland steunt de Commissie in haar opvatting dat de automobielenindustrie de primaire verantwoordelijkheid heeft om de problemen het hoofd te bieden en zich te richten op innovatie en duurzaamheid.

Nederland deelt de vier genoemde actielijnen uit de Commissie mededeling.

## *1. Investeren in geavanceerde technologieën en financieren van innovatie*

Nederland steunt de inzet om onderzoek, ontwikkeling en innovatie in de automobielenindustrie en het vervoer beter af te stemmen op de beleidsdoelstellingen van het industrie- en vervoersbeleid en ziet Horizon 2020 daarvoor als een relevant programma, met name de maatschappelijke uitdaging «slim, groen en geïntegreerd transport». In dit verband kan o.a. gewezen worden op de Richtlijn Intelligente Transport Systemen (ITS; 2010/40/EU) omdat informatie-uitwisseling tussen modaliteiten essentieel is om vervoerketens te optimaliseren.

Het doorzetten van het succesvolle publiek-privaat partnerschap European Green Cars Initiative (ECGI), ook aanbevolen door CARS 21, kan Nederland steunen. Doel daarvan is om een level playing field te krijgen voor alle bedrijven in de automobielenindustrie, met name voor het MKB. Nederland steunt het belang dat de Commissie hecht aan een goede toegang tot financiering is voor alle bedrijven, zowel midden- en kleinbedrijven als groot bedrijven. De in de voorstellen van de Commissie voor Horizon 2020 en COSME opgenomen financiële instrumenten gericht op kredieten, garanties en risicokapitaal zijn hierbij van groot belang. Deze financiële instrumenten dienen daarbij te voldoen aan de randvoorwaarden die Nederland stelt voor financiële instrumenten (geen budgettaire risico's, geen marktverstoring, beperkte omvang instrumenten, Europese toegevoegde waarde, geen overlap met bestaande instrumenten, terugvloeiën van middelen, geen vervanging nationale co-financiering, minimale administratieve lasten).

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 acht het daarbij van belang dat, zoals de Commissie voorstelt, wordt gekeken naar duurzaamheid over de hele keten én de manier waarop de alternatieve brandstoffen worden geproduceerd. Verder zou de Commissie middels het instrument «eco-innovaties» kunnen bevorderen dat bedrijven (autofabrikanten en leveranciers van onderdelen) innovatieve maatregelen invoeren om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen. Nederland wil verder aangeven dat het harmoniseren van de testomstandigheden ertoe bijdragen aan dat de (CO<sub>2</sub>)emissies meer aansluiten op werkelijk gebruik. Nederland kan instemmen met de voornemens van de Commissie op het gebied van CO<sub>2</sub> reductie, de reductie van luchtverontreinigende stoffen en geluid. Nederland hecht daarbij aan een maximale inzet op een adequate bronaanpak vanuit Brussel inclusief duidelijkheid over langetermijndoelen, bijvoorbeeld over het CO<sub>2</sub> reductiepad na 2020. Tevens kan Nederland de oproep aan lidstaten steunen om op hun eigen wijze te investeren in een milieuvriendelijke verkeer- en vervoersinfrastructuur, en via overheidsaanbestedingen de vraag naar schonere en zuinigere voertuigen te stimuleren. Deze maatregelen sluiten goed aan bij het Nederlands beleid voor elektrisch vervoer.

Naast vergroening vraagt de Commissie, terecht, aandacht voor onderzoek en innovatie op het gebied van intelligente transportsystemen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Nederland acht het daarbij van belang dat de Europese veiligheids- en milieunormen zo veel mogelijk worden omgezet in internationale standaarden. Tevens moet de EU de mogelijkheid houden om verder te gaan dan internationale standaarden, om onze normen verder aan te scherpen en technologische ontwikkeling te bevorderen, zonder dat dit internationaal gezien wordt als een (non-tariff)handelsbelemmering.

## *2. Verbetering van marktomstandigheden*

De Europese Commissie legt de nadruk op het beperken van de administratieve lastendruk bij nieuwe regelgeving. Nederland acht het van belang dat deze reductie van regeldruk wordt bereikt door middel van slimmere regelgeving. Tegelijkertijd is het van even groot belang dat de regelgeving die is afgekondigd ook goed wordt nagekomen zodat de fabrikanten die wel hebben geanticipeerd en geïnvesteerd niet worden benadeeld.

Naast normen voor typegoedkeuring voor voertuigen en markttoezicht daarop, is de Nederlandse wens dat er in de EU meer harmonisatie komt op productietoezicht (de conformity of production CoP). Uniform productietoezicht is een belangrijke voorwaarde voor een eerlijke markt.

## *3. Bevordering van het concurrentievermogen op de mondiale markten*

Nederland steunt de aanpak om via vrijhandelsovereenkomsten zowel de tarifaire als non-tarifaire belemmeringen in de automobielsector weg te nemen. Hierbij kunnen zowel bilaterale als multilaterale instrumenten worden ingezet. Dit geldt ook voor de regelgevende samenwerking, waar de Commissie voorstelt de multilaterale regelgevende samenwerking aan te vullen met bilaterale samenwerking met belangrijke handelspartners.

Op internationaal niveau via de United Nations Economic Council for Europe (UN/ECE) is men bezig met het ontwikkelen van een International Whole Vehicle Type Approval. De ontwikkeling om innovatie te stimuleren zou kunnen gaan botsen met deze I-WVT-A omdat die er toe kan leiden dat onder druk van landen die willen toetreden tot de gezamenlijke markt de eisen voor bestaande voertuigen versoepeld worden. Het is daarom belangrijk om deze ontwikkelingen goed te volgen en vanuit de EU er op aan te dringen dat het EU-kader voor verkeersveiligheid en milieueisen gehandhaafd wordt en verder gestimuleerd.

## *4. Anticiperen op aanpassing en beheren van herstructurering*

Nederland is positief ten aanzien van de voorstellen aangaande menselijk kapitaal en vaardigheden en wijst op het ESF dat hier goed voor ingezet kan worden. Nederland steunt de geplande oprichting van een gezamenlijk platform, het ontwikkelen van een vaardigheidsset en het uitwisselen van goede voorbeelden. Nederland kan daar een goede bijdrage aan leveren uit zijn ervaringen met veel publiek-private samenwerkingsverbanden.

Nederland is geen voorstander van het EGF als Europees instrument om nationale arbeidsmarktproblemen aan te pakken. Nederland is van mening dat het ondersteunen van werknemers die hun baan (dreigen te) verliezen een nationale aangelegenheid is (werkgevers, werknemers en overheid). Nederland was en is kritisch ten aanzien van het EGF als middel om de effecten van globalisering en crises tegen te gaan. Andere instrumenten zijn hiervoor meer gepast. De Nederlandse inzet is er dan ook in eerste instantie op gericht om het EGF te beëindigen met ingang van het nieuwe MFK. Mocht blijken uit de MFK onderhandelingen dat het EGF toch voort gezet zal worden in 2014–2020, dan zal NL proberen de reikwijdte, omvang en toegang tot het EGF in de periode 2014–2020 waar mogelijk te beperken.

## Toezicht en beheer op het actieplan

Nederland steunt de door de Commissie voorgestelde overlegstructuur met o.a. dialoog tussen belangrijke belanghebbenden uit particuliere en publieke sector en uit het maatschappelijk middenveld en tevens de instelling van een Taskforce schone voertuigen.