

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de EU-mobiliteitsstrategie en industriële waardeketens in de EU: aanpak van ecosystemen in de automobielsector

(initiatiefadvies)

(2022/C 105/05)

Rapporteur: **Arnaud SCHWARTZ**Corapporteur: **Monika SITÁROVÁ**

| | |
|--|---|
| Besluit van de voltallige vergadering | 25.3.2021 |
| Rechtsgrondslag | Artikel 32, lid 2, van het reglement van orde Initiatiefadvies |
| Bevoegde afdeling | Adviescommissie Industriële Reconvertie (CCMI) |
| Goedkeuring door de afdeling | 29.9.2021 |
| Goedkeuring door de voltallige vergadering | 20.10.2021 |
| Zitting nr. | 564 |
| Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen) | 235/1/5 |

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het EESC is van mening dat de Europese automobielsector voorop kan lopen bij de ontwikkeling en toepassing van duurzame mobiliteitsoplossingen. Zij moet derhalve actief strategieën ontwikkelen om de voortdurende ontwrichting en megatrends in het Europese autolandschap vorm te geven.

1.2. Om ervoor te zorgen dat de vervoersemissies in 2050 met 90 % zullen zijn teruggedrongen, wil het EESC dat de EU ernaar streeft alle vervoerswijzen duurzaam te maken, waarbij tegelijkertijd duurzame alternatieven voor EU-burgers op grote schaal beschikbaar en toegankelijk worden gemaakt. Deze doelstelling kan worden verwezenlijkt met een slimme combinatie van aandrijflijnen, waarbij een balans wordt gevonden tussen milieubescherming, efficiënt gebruik van hernieuwbare energiebronnen, economische levensvatbaarheid en aanvaarding door de consument, met inachtneming van het beginsel van technologie-neutraliteit.

1.3. Het EESC benadrukt met klem dat individuele mobiliteit voor iedereen toegankelijk en betaalbaar moet blijven, met name voor forenzen die geen toegang hebben tot hoogwaardig openbaar vervoer of andere mobiliteitsoplossingen. Een maatschappelijke polarisatie tussen degenen die het zich kunnen veroorloven om een groene auto te kopen en degenen die dat niet kunnen, moet ten koste van alles worden vermeden. In dit verband waarschuwt het EESC dat de invoering van een emissiehandelssysteem voor de vervoerssector de publieke steun voor de defossilisering van het wegvervoer kan ondermijnen indien de lagere-inkomensgroepen en degenen die voor hun levensonderhoud van het wegvervoer afhankelijk zijn, niet op passende wijze worden gecompenseerd.

1.4. Het EESC wijst erop dat de Europese automobielsector altijd een wereldleider en een aanjager van groei en werkgelegenheid is geweest. In het kader van de transitie naar het paradigma van een gedigitaliseerd en koolstofvrij wegvervoerssysteem moet zij deze positie behouden en de transitietrajecten ontwikkelen die haar in staat stellen het hoofd te bieden aan de ontwrichtende trends waarmee de industrie momenteel wordt geconfronteerd. Zij moet dit doen door voort te bouwen op haar sterke punten op het gebied van technologie, haar geschoolde arbeidskrachten, engineering van wereldklasse, veeleisende consumenten, geavanceerde toeleveringsketens, een sterke kmo-cultuur en constructieve arbeidsverhoudingen.

1.5. De succesvolle lancering van het belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang (IPCEI) inzake accu's heeft aangetoond dat het bundelen van openbare en particuliere middelen duidelijk bijdraagt aan de versterking van de toeleveringsketen van de automobielsector. Het EESC is er dan ook van overtuigd dat meer IPCEI's in deze sector moeten worden overwogen, bijv. inzake waterstof (in voorbereiding), geautomatiseerde en verbonden voertuigen, de circulaire

economie, grondstoffen enz. Er zijn doortastende maatregelen nodig om de knelpunten bij de bevoorrading met halfgeleiders aan te pakken, en een tweede IPCEI voor halfgeleiders zou hiertoe een bijdrage kunnen leveren.

1.6. Het EESC wil dat de EU zich inzet voor een wereldwijd gelijk speelveld. Europa moet de ambitie hebben om zijn sterke exportpositie in de automobielsector te behouden. Daarom moeten er maatregelen worden genomen om:

- te streven naar wederkerigheid in de handelsbetrekkingen (markttoegang, overheidsopdrachten, investeringen, eerbiediging van intellectuele-eigendomsrechten, subsidies);
- bilaterale vrijhandelsovereenkomsten te sluiten (inclusief een hoofdstuk over de automobielsector/wegvervoer);
- oneerlijke handelspraktijken te bestrijden (subsidies, bilaterale vrijhandelsovereenkomsten, verschillen in de prijs van koolstof, sociale en milieudumping);
- internationale samenwerking op het gebied van schone voertuigen en koolstofarme brandstoftechnologieën te bevorderen.

1.7. De transformatie van de automobielsector zal dramatische gevolgen hebben voor de kwantiteit en de kwaliteit van de benodigde banen. Er is dus een actief arbeidsmarktbeleid nodig om de inzetbaarheid van de beroepsbevolking op peil te houden, bijvoorbeeld door initiatieven op het gebied van bij- en omscholing (zoals de Automotive Skills Alliance), zodat werknemers worden toegerust met de vaardigheden van de toekomst. Voor werknemers die de sector moeten verlaten, moet een soepele overgang naar een andere baan worden gegarandeerd (naast regelingen voor vervroegde uittreding).

1.8. Het EESC pleit ervoor om de gevolgen van de digitale en groene transitie van de sector duidelijk in kaart te brengen, zodat kan worden vastgesteld welke regio's en onderdelen van de toeleveringsketen het meeste risico lopen. Ook moet de veranderende voetafdruk van de sector als gevolg van decarbonisatie en digitalisering in alle relevante levenscycli worden gemonitord. Aangezien de toeleveringsketen van de automobielsector voor enorme uitdagingen staat, acht het EESC het absoluut noodzakelijk dat er een mechanisme voor een rechtvaardige transitie voor de sector wordt opgezet, zodat de nodige begeleidende maatregelen kunnen worden genomen om sociale ontwrichting te voorkomen en een maatschappelijk verantwoorde transitie te waarborgen.

2. Algemene opmerkingen

Huidige situatie

2.1. De automobielsector is altijd een **hoeksteen van de EU-industrie** geweest en heeft belangrijke banden met upstreamindustrieën zoals staal, chemicaliën en textiel, alsook met downstreamindustrieën zoals ICT, reparaties, brandstoffen, smeermiddelen en mobiliteitsdiensten. De sector vertegenwoordigt meer dan 8 % van het bbp van de EU, is goed voor 28 % van de totale O & O-uitgaven van de EU en de uitvoer ervan genereert een groot handelsoverschot. De toekomst van de Europese automobielsector zal echter afhangen van de mate waarin zij in staat is de fundamentele aanpassingen door te voeren die nodig zijn om het hoofd te bieden aan de ongekende uitdagingen waarmee zij momenteel wordt geconfronteerd.

2.2. De Europese automobielsector staat **op het kruispunt van een radicaal nieuw paradigma** dat het gevolg is van de complexe transitie naar een digitale en groene economie. Op 28 november 2018 heeft de Commissie een langetermijnvisie voor een klimaatneutrale economie in 2050 vastgesteld. Daarbij is vastgesteld dat de vervoerssector een belangrijke rol speelt in deze transitie. De Europese Green Deal van december 2019 voorziet in een strategisch kader voor het bereiken van klimaatneutraliteit. Daarin wordt opgeroepen de vervoersemisies tegen 2050 met 90 % terug te dringen. In dit verband heeft de EU besloten haar doelstelling voor broeikasgasemissiereductie voor 2030 te verhogen tot ten minste 55 %. Om dit doel te bereiken heeft de Commissie op 14 juli 2021 haar "Klaar voor 55"-pakket onthuld, dat voorziet in een herziening van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen, de richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de verordening tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's.

2.3. De omschakeling van fossiele brandstoffen naar koolstofarme energie en de verschuiving van het creëren van toegevoegde waarde in de massaproductie van auto's naar het leveren van mobiliteitsdiensten zal **grote beroering teweegbrengen in de industrie** en diepe onrust veroorzaken voor de vele kleine en middelgrote ondernemingen in haar complexe toeleveringsketens en voor de 13,8 miljoen werknemers in de sector. De uitdaging zal er dan ook in bestaan deze transitie naar klimaatneutraliteit op een sociaal aanvaardbare manier te beheren.

Ontwrichtende megatrends

2.4. **Mondialisering:** terwijl de verkoop op volwassen markten afneemt, groeit de autoverkoop in opkomende markten. Als gevolg daarvan verschuift het economische zwaartepunt van de EU en de VS naar Azië. In China worden momenteel 26 miljoen auto's per jaar geproduceerd, tegenover 22 miljoen in de EU. China is ook een van de eerste landen die met de productie van elektrische voertuigen zijn begonnen en heeft een volwassen accu-industrie. Japan en Zuid-Korea hebben ook een voorsprong op het gebied van accu's en zijn bijzonder sterk in halfgeleiders. Europa heeft ook een problematische toegang tot op ethische wijze gewonnen grondstoffen zoals lithium en kobalt⁽¹⁾. Bovendien moet de automobiellindustrie rekening houden met toenemende geopolitieke spanningen.

2.5. **De uitdaging van duurzame ontwikkeling.** Volgens de visie die is uiteengezet in de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit zullen er tegen 2030 ten minste 30 miljoen emissievrije auto's op de Europese wegen rijden. Op 14 juli stelde de Europese Commissie voor dat vanaf 2035 alleen emissievrije voertuigen op de markt mogen worden gebracht. Daartoe moet het aandeel van emissievrije voertuigen in het wagenpark sterk toenemen (van 0,2% nu tot 11-14% in 2030)⁽²⁾. De verwezenlijking van de doelstellingen van de Green Deal zal pioniersvoordelen opleveren en het leiderschap van Europa op het gebied van koolstofarme technologieën en zijn wereldwijde concurrentievermogen ondersteunen. Dit betekent ook dat er massaal moet worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van alternatieve aandrijflijnen (elektrisch, hybride, waterstof) en van fossielvrije brandstoffen voor conventionele aandrijflijnen, die nog lang deel zullen uitmaken van het wagenpark. Het tempo waarin deze aandrijflijnen en brandstoffen worden ingevoerd, hangt af van het regelgevingskader en de terugverdientijd van deze investeringen. In de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit wordt de noodzaak erkend dat alle vervoerswijzen duurzamer moeten worden gemaakt. Voor deze aanpak moeten emissiearme en emissievrije voertuigen en hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor het weg-, water- en luchtvervoer in gebruik worden genomen.

2.6. **Verandering van mentaliteit bij de consument:** mobiliteitsgedrag verandert. Een nieuwe generatie consumenten is minder geïnteresseerd om een eigen auto te bezitten, aangezien velen in stedelijke gebieden wonen met goed functionerende collectieve vervoerssystemen. In plaats van een auto te bezitten, gaan zij op zoek naar een andere mobiliteitsoplossing (carpooling, onlinetaxidiensten, micromobiliteit). Andere trends die reeds zichtbaar waren, zijn door de pandemie versterkt, zoals onlineshopping, werken op afstand, videovergaderen en bezorgdiensten. Deze trends zullen resulteren in een vermindering van de mobiliteit van personenauto's, terwijl het gebruik van bestelwagens zal toenemen.

2.7. **Grotere connectiviteit:** digitale technologieën zijn erop gericht auto's bijna permanent te verbinden. Dat kan aanzienlijke mogelijkheden opleveren voor nieuwe gegevensgestuurde bedrijfsmodellen. Slimme auto's zouden kunnen worden uitgerust met actieve veiligheidsvoorzieningen, infotainment, verkeersinformatiediensten, voertuig-infrastructuurcommunicatie enz.

2.8. **De geleidelijke automatisering van de auto:** naarmate de ontwikkeling van zelfrijdende auto's vordert, zal het aantal autonome voertuigfuncties steeds verder toenemen. Geautomatiseerd rijden zou enorme investeringen vergen in software, communicatienetwerken en hardware (radars, lidars, transponders). Het brengt tevens veel uitdagingen met zich mee op het gebied van betrouwbaarheid, het wettelijk kader, de prijs, de weguitrusting en de aansprakelijkheid.

2.9. **Digitalisering van de productie:** de automobiellindustrie heeft de assemblagelijijn uitgevonden (Ford), de beginselen van "lean manufacturing" (Toyota), en geglobaliseerde productieplatforms (VW). Momenteel omarmt zij de beginselen van Industrie 4.0 met geavanceerde robotisering, digitaal geïntegreerde toeleveringsketens, geavanceerde productiesystemen en additieve productie.

Gevolgen van de groene en digitale transformatie

2.10. Een kleinere, gedigitaliseerde en koolstofvrije automobiellindustrie zal **een enorme uitdaging voor de werkgelegenheid betekenen**. Accu-auto's hebben minder onderdelen en zijn eenvoudiger te produceren, en tegelijkertijd zit ten minste 36% van hun toegevoegde waarde in de accu's. Volgens een extrapolatie van een recente studie van het Duitse IFO-instituut zullen in de waardeketen van conventionele aandrijflijnen in de EU 620 000 banen op de tocht komen te staan. Oplossingen kunnen deels worden gevonden in bijvoorbeeld (vervroegde) uittreding⁽³⁾, of in bredere zin in het radicaal veranderen van de toekomst van het werk⁽⁴⁾. Anderzijds zal de transitie ook nieuwe banen opleveren in aanverwante industrieën zoals vermogenslektronica, slimme energienetten, wegen- en oplaadinfrastructuur, accu's, nieuwe materialen en aandrijflijnen voor alternatieve brandstoffen.

(1) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/ip_20_2312

(2) Werkdocument van de diensten van de Commissie, "Sustainable and Smart Mobility", SWD(2020)331, blz. 248.

(3) Dr. Oliver Falck, Dr. Nina Czernich, Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland, mei 2021, ifo Institut; https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.pdf

(4) <https://eeb.org/library/escaping-the-growth-and-jobs-treadmill/>

2.11. **Een trend tot consolidatie, waarbij strategische allianties** (bijv. Stellantis, allianties tussen BMW en Mercedes en tussen VW en Ford) worden aangegaan om samen te werken waar het O & O in nieuwe aandrijflijnen en de inkoop van onderdelen betreft. Deze fusies en allianties zullen altijd resulteren in nieuwe bedrijfsstrategieën, heroverweging van de industriële voetafdruk, uitbesteding naar regio's met lagere arbeidskosten, banenreductieregelingen en toenemende druk op leveranciers. Bovendien kunnen bedrijven door het afstoten van volwassen ondernemingen hun middelen concentreren op de nieuwe aandrijflijnen.

2.12. **Vervagende grenzen tussen de automobiellndustrie en de IT-sector:** informatietechnologieën zullen doordringen in alle schakels van de toeleveringsketen. Gegevens zullen een nieuwe grondstof en een bron van inkomsten worden. Momenteel is er sprake van een mondiale herschikking van de industrie, met nieuwe spelers die hun intrede doen in de sector: mobiliteitsaanbieders (Uber), IT-giganten (Google, Apple, Baidu), chipfabrikanten (Intel, NXP, STM), batterijproducenten (Panasonic, CATL, LG), opkomende OEM's (Tesla).

2.13. **De toegevoegde waarde zou kunnen verschuiven van de kern van de automobiellndustrie (OEM's)** naar andere delen van de toeleveringsketen, aangezien het aandeel van informatietechnologieën als percentage van de toegevoegde waarde alleen maar zal toenemen ten koste van de mechanische onderdelen.

2.14. De kans bestaat dat **steeds meer toegevoegde waarde zal worden gecreëerd in mobiliteitsdiensten** zoals onlinetaxidiensten, carpooling, autodelen en tal van digitale diensten zoals navigatieapps, infotainment, reclame en geavanceerde rijhulpsystemen. Daardoor zullen nieuwe bedrijfsmodellen ontstaan: terwijl OEM's de autosector beschouwen als een markt van 100 miljoen voertuigen, zien digitale platforms deze als een markt waar elk jaar 10 biljoen kilometers kunnen worden verkocht.

2.15. De **banenstructuur van de sector zal volledig worden omgegooid**. Er zal behoefte zijn aan nieuwe vaardigheden en ervaring (elektronica, elektrochemie, nieuwe materialen, informatietechnologieën), terwijl tegelijkertijd de vraag naar traditionele vaardigheden op het vlak van machinebouw zal afnemen. De toerusting van de arbeidskrachten met deze vaardigheden zal een belangrijke uitdaging zijn voor de automobiellndustrie.

2.16. Alle bovenvermelde megatrends zullen elkaar versterken. Hoewel er een brede consensus bestaat over het feit dat er een begin is gemaakt met een baanbrekende ontwrichting, moet het voor alle belanghebbenden een prioriteit worden om een rechtvaardige transitie te organiseren en zo de sociale transitie naar koolstofvrij vervoer geleidelijker te laten verlopen. Duurzame mobiliteit moet voor iedereen betaalbaar zijn.

3. Beheersing van de transformatie

Milieu: overschakeling op duurzaamheid

3.1. **Om ervoor te zorgen dat de vervoersemisies in 2050 met 90 % zullen zijn teruggedrongen, moet de EU ernaar streven alle vervoerswijzen duurzaam te maken, waarbij tegelijkertijd duurzame alternatieven voor EU-burgers op grote schaal beschikbaar en toegankelijk worden gemaakt. Deze doelstelling kan worden verwezenlijkt door middel van een slimme combinatie van aandrijflijnen, waarbij een balans wordt gevonden tussen milieubescherming, efficiënt gebruik van hernieuwbare energiebronnen, economische levensvatbaarheid en aanvaarding door de consument, met inachtneming van het beginsel van technologie-neutraliteit.** Dit vereist een combinatie van verschillende strategieën:

- vermindering van de CO₂-emissies (van tank tot wiel) (48V, hybriden, elektriciteit, waterstof, efficiëntere interne verbrandingsmotoren enz.);
- vermindering van de CO₂-emissies (van bron tot wiel). De ontwikkeling van e-brandstoffen, en van biobrandstoffen die in overeenstemming zijn met de duurzameontwikkelingsdoelstellingen van de VN en de duurzaamheidscriteria die in de richtlijn ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen^(?) zijn neergelegd, moet worden gesteund om gevolgen voor het landgebruik, de biodiversiteit en de bossen te voorkomen;
- een gecoördineerde strategie voor schone steden (bijv. door het koolstofvrij maken van aansluitingsvervoer, innovatieve micromobiliteitsoplossingen, intermodaal reizen);

^(?) Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

- vermindering van de emissies gedurende de levenscyclus (fabricage en recycling);
- vermindering van de emissie-intensiteit van de vervoersector (intelligente vervoersoplossingen, gedeelde mobiliteit). Voor elke vervoersbehoefte moet een duurzame mobiliteitsoplossing beschikbaar zijn (vrachtvervoer over lange afstand met behulp van biobrandstoffen en synthetische brandstoffen/waterstof, elektrische aandrijflijnen op accu's voor stedelijk aansluitingsvervoer) met inachtneming van het beginsel van technologieneutraliteit;
- stimulering van retrofitting waarbij de interne verbrandingsmotor wordt vervangen door een elektrische motor of aangevuld (gehybridiseerd) met naafmotoren in de banden.
- vermindering van het gewicht van nieuw in de handel gebrachte auto's⁽⁶⁾.

3.2. De Commissie is voornemens een emissiehandelssysteem voor wegvervoer en gebouwen in te voeren. Het beprijzen van de emissies van het wegvervoer zal gelijkstaan met het belasten van brandstof (maar met een gekwalificeerde meerderheid). De inkomsten zullen worden gebruikt om degenen die aangewezen zijn op een voertuig met verbrandingsmotor, of het nu gaat om werk of om een gebrek aan alternatieve vervoersmogelijkheden, te compenseren. Aangezien de opzet van een dergelijk compensatiemechanisme uiterst ingewikkeld zal zijn, de hogere brandstofprijzen de lagere inkomensgroepen onevenredig hard zullen treffen en de publieke steun voor klimaatmaatregelen hierdoor zal worden ondermijnd, is het EESC er niet van overtuigd dat op deze manier de juiste weg wordt ingeslagen. In plaats daarvan lijken inspanningen om de levenscycluskosten van alternatieve aandrijflijnen en de kosten van koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen te drukken, een betere manier om koolstofarm vervoer binnen het financiële bereik van velen te brengen.

3.3. **Er moet prioriteit worden gegeven aan de zogenaamde “oplaadwoestijnen”.** Momenteel zijn er 213 000 oplaadpunten beschikbaar en is 70 % van alle oplaadstations in de EU geconcentreerd in drie landen (Nederland, Duitsland en Frankrijk). De EU streeft ernaar het aantal openbare oplaadpunten te verhogen tot 1 miljoen in 2025 en 3 miljoen in 2030. **De kloof op het gebied van infrastructuurontwikkeling die moet worden overbrugd, is dus enorm** (in de Europese strategie voor duurzame en slimme mobiliteit worden de extra investeringen die nodig zijn in oplaad- en tankinfrastructuur voor koolstofarme brandstoffen geraamd op 130 miljard EUR per jaar, voor het komende decennium). Daarom steunt het EESC de invoering van bindende streefcijfers. Met het vlaggenschipproject “Opladen en bijtanken” — onderdeel van de herstel- en veerkrachtfaciliteit — worden de lidstaten alleen maar aangemoedigd om in het kader van hun herstelplannen sneller oplaad- en tankstations te installeren. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar woningen, de voorbereiding van energienetten voor een grotere integratie van elektrische voertuigen, de interoperabiliteit van de oplaadinfrastructuur, de ontwikkeling van slimme oplaaddiensten (bijv. door load balancing) en de toelevering van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. Aangezien volledig elektrische zware bedrijfsvoertuigen een realiteit aan het worden zijn, verdienen zij ook speciale aandacht.

3.4. Zolang de prijzen van conventionele en elektrische voertuigen niet gelijk zijn (verwacht in 2025-2027), **zullen stimulansen nodig zijn** om de marktpenetratie van koolstofarme voertuigen te ondersteunen. Het kan daarbij gaan om financiële stimulansen (subsidies, belastingvoordelen en sloopregelingen) of niet-financiële stimulansen (voorrangswegen, tolvrijstellingen, gereserveerde parkeerplaatsen), met inbegrip van een samenhangend regelgevingskader voor de bevordering van investeringen in koolstofarme brandstoffen. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar het vergroenen van wagenparken, aangezien dit een belangrijke hefboom kan zijn om de transitie te versnellen, en ook omdat dit zal bijdragen tot het creëren van een tweedehandsmarkt voor koolstofvrije en koolstofarme voertuigen.

3.5. **Steun voor de ontwikkeling van de circulaire economie in de autowereld:** recycling, hergebruik en herfabricage van auto's en onderdelen. De beginselen van de circulaire economie moeten ook worden toegepast om de hoeveelheid secundaire grondstoffen die voor de industrie beschikbaar zijn, te vergroten en haar afhankelijkheid van invoer te verminderen. Recente studies wijzen er echter op dat gerecyclede materialen pas over een decennium, wanneer elektrische voertuigen het einde van hun levensduur hebben bereikt, op toereikende schaal op de markt beschikbaar komen. Het is dan ook noodzakelijk realistisch te zijn en in te zien dat primaire winning ten minste in de komende tien jaar van cruciaal belang is. Daarom moet door de diversificatie van de toeleveringsketens, evenals door een groene en ethische mijnbouwstrategie, de voorzieningszekerheid worden gewaarborgd. Bovendien moet bij de komende herziening van de Richtlijn 2000/53/EG⁽⁷⁾ betreffende autowrakken rekening worden gehouden met de elektrificatie van voertuigen en de noodzaak om markten voor secundaire materialen te ontwikkelen.

⁽⁶⁾ Van de in 1998 in Frankrijk verkochte auto's woog 36 % minder dan 1 000 kg en 7 % meer dan 1 500 kg, en in 2019 bedroegen die percentages respectievelijk 15 % en 16 % (Eurostat).

⁽⁷⁾ Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34).

Economie: behoud en ontwikkeling van de volledige toeleveringsketen van de automobielerindustrie in de EU

3.6. Bevordering van industriële samenwerking: de enorme O & O-budgetten (momenteel 60 miljard EUR per jaar) die momenteel worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van koolstofvrije, verbonden, geautomatiseerde en gedeelde mobiliteit vereisen industriële samenwerking en publiek-private partnerschappen. In dit verband verdienen innovatiepartnerschappen in het kader van cluster 5 (klimaat, energie, mobiliteit) van Horizon Europa (schone waterstof, batterijen, verbonden en geautomatiseerde mobiliteit, emissievrij wegvervoer, aanjagen van stedelijke transitie) alle steun. Bovendien voorzien industriële allianties onder auspiciën van de Europese Commissie (zoals voor batterijen, waterstof, grondstoffen en de aangekondigde alliantie voor de waardeketen van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen) in een breed en open platform voor de vaststelling van strategische routekaarten en de coördinatie van O & O, investeringen en de marktintroductie van nieuwe innovaties. Tot slot zal de bundeling van openbare en particuliere middelen in IPCEI's de Europese toeleveringsketen van de automobielerindustrie duidelijk versterken, de strategische afhankelijkheid verminderen en de tweeledige groene en digitale transitie bevorderen. Er moet worden nagedacht over nieuwe IPCEI's met betrekking tot verbonden en geautomatiseerde voertuigen, de circulaire economie, de integratie van energiesystemen, de levering van grondstoffen, de data-economie en/of halfgeleiders.

3.7. **Uitdagingen voor de ontwikkeling van een duurzame en circulaire waardeketen voor batterijen⁽⁸⁾ binnen de EU:** de lokalisatie van de fabricage van accu's en brandstofcellen moet een cruciale doelstelling van de EU zijn. EU-allianties op het gebied van batterijen en waterstof verdienen steun en hiervoor moeten voldoende middelen beschikbaar worden gesteld. Deze industriële allianties moeten leiden tot massale investeringen in productiefaciliteiten en duizenden banen in Europa opleveren. Voorkomen moet worden dat er breuken tussen de regio's van Europa ontstaan, zoals momenteel zichtbaar is.

3.8. De megatrend van verbonden en geautomatiseerde voertuigen zou kunnen leiden tot een verschuiving van de toegevoegde waarde van de verkoop en het onderhoud van voertuigen naar nieuwe baanbrekende bedrijfsmodellen op basis van gegevensgestuurde diensten en mobiliteit als een dienst. De automobielerindustrie moet er klaar voor zijn om in deze nieuwe bedrijfsmodellen te stappen en haar aanwezigheid daarin veilig te stellen. Hiervoor zijn technologische en regelgevingsnormen nodig om nieuwe innovatieve mobiliteitsdiensten te kunnen aanbieden, zoals betalen per gebruik, locatiegebaseerde reclame, updaten/onderhoud van voertuigen op afstand. De totstandbrenging van een Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens zal eveneens van cruciaal belang zijn om het Europese leiderschap op het gebied van digitale mobiliteitsdiensten veilig te stellen. Het zal ook nodig zijn de vereiste digitale communicatie-infrastructuur uit te rollen en routekaarten uit te stippelen voor toenemende automatiseringsniveaus (met inbegrip van een kader voor grootschalige tests, toegang tot gegevens en een nieuwe aanpak voor de typegoedkeuring van voertuigen). Bovendien moeten de langetermijngevolgen van voertuigen die steeds meer en meer zijn geautomatiseerd, en dan met name de gevolgen voor de werkgelegenheid en ethische vraagstukken, worden beoordeeld. Dat draagt immers in belangrijke mate bij tot de maatschappelijke aanvaarding. Aangezien het goederenvervoer in de toekomst kan toenemen (elektronische handel), moeten ten slotte intelligente mobiliteitsoplossingen voor het vervoer worden ontwikkeld op basis van de multimodale organisatie van het vervoer, de kostenefficiëntie (combinaties van voertuigen met hoge capaciteit) en de duurzame vervoerswijzen, waarbij gebruik wordt gemaakt van automatiserings- en connectiviteitsoplossingen in de logistieke keten.

3.9. **Slimme technologieën en digitale oplossingen op basis van het "Industrie 4.0-paradigma"** moeten de integratie van productiesystemen ondersteunen en helpen deze flexibeler te maken. Verbeterde productiesystemen (niet alleen integratie van de productieprocessen op bedrijfsniveau) in de hele toeleveringsketen zullen de toeleveringsketen van de automobielerindustrie veerkrachtiger maken en haar concurrentievermogen verstevigen. De digitalisering moet worden ondersteund door de totstandbrenging van een industriële gegevensruimte voor de sector. Deze technologieën brengen echter ook een toenemende automatisering met zich mee, met alle negatieve gevolgen van dien voor de werkgelegenheid. Dat is een probleem dat moet worden opgelost.

3.10. **Ondersteuning van een wereldwijd gelijk speelveld:** Europa moet de ambitie hebben om zijn sterke exportpositie in de automobielersector te behouden. Daarom moeten er maatregelen worden genomen om:

- te streven naar wederkerigheid in de handelsbetrekkingen (markttoegang, overheidsopdrachten, investeringen, eerbiediging van intellectuele-eigendomsrechten, subsidies);
- bilaterale vrijhandelsovereenkomsten te sluiten (inclusief een hoofdstuk over de automobielersector/wegvervoer);
- oneerlijke handelspraktijken te bestrijden (subsidies, bilaterale vrijhandelsovereenkomsten, verschillen in de prijs van koolstof, sociale en milieudumping);
- internationale samenwerking op het gebied van schone voertuigen en koolstofarme brandstoftechnologieën te bevorderen.

⁽⁸⁾ De rol van de Europese batterijverordening wordt in dit verband uitvoerig beschreven in advies (PB C 220 van 9.6.2021, blz. 128).

3.11. De steun voor wereldwijde technische harmonisatie in het kader van de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa (VN/ECE) moet worden opgevoerd. De **knelpunten bij de levering van halfgeleiders voor de automobiellndustrie** moeten worden opgelost door doortastend op te treden. De vraag naar halfgeleiders zal blijven stijgen aangezien auto's steeds meer elektronische apparaten worden. In dit verband staat het EESC volledig achter het voorstel in de meest recente mededeling over het industriebeleid om een instrumentarium te ontwikkelen waarmee de strategische afhankelijkheid van Europa kan worden verminderd en voorkomen. Ook de in het European Digital Compass geformuleerde doelstelling om het Europese marktaandeel in de wereldwijde halfgeleiderproductie te verdubbelen van 10 tot 20 % verdient alle steun. Het opzetten van een tweede IPCEI voor halfgeleiders zal zeker bijdragen tot de verwezenlijking van deze doelstelling. De EU-lidstaten moeten ook hun belofte nakomen om 20 % van de middelen uit de herstel- en veerkrachtfaciliteit te besteden aan de digitale transitie. Verdere maatregelen zouden kunnen bestaan in het aantrekken van buitenlandse directe investeringen en het tot stand brengen van strategische samenwerking tussen bedrijven uit de automobiellndustrie en producenten van halfgeleiders. Ten slotte moet het waarnemingscentrum voor kritieke technologieën de vele andere strategische afhankelijkheden in de automobiellndustrie (waaronder grondstoffen, waterstof, accu's, hernieuwbare energie, cloudtechnologieën enz.) nauwlettend in de gaten houden.

3.12. **De gevolgen van het nieuwe landschap van de automobiellndustrie voor de aftermarket moeten worden aangepakt.** De aftermarket van de automobiellndustrie, waarop vier miljoen mensen werkzaam zijn, zal te maken krijgen met ingrijpende structurele veranderingen als gevolg van een dalende verkoop, elektrificatie, een verminderde vraag naar brandstoffen, onlineverkoop en minder onderhoud. De sector zal zichzelf opnieuw moeten uitvinden als aanbieder van mobiliteitsdiensten: modernisering van auto's, preventief onderhoud, onlinetaxidiensten, carpooling en de ontwikkeling van bedrijfsmodellen op het gebied van micromobiliteit. Conflicterende belangen in verband met de toegang tot gegevens aan boord van voertuigen moeten worden overwonnen en er moet een interoperabel en gestandaardiseerd platform worden opgezet om de aftermarket in staat te stellen gegevensgestuurde diensten te ontwikkelen (zoals diagnose op afstand, software-updating, preventief onderhoud).

Samenleving: veranderingen beheren en zorgen voor een sociaal rechtvaardige transitie

3.13. De transformatie van de automobiellndustrie zal een ingrijpend effect hebben op de hoeveelheid banen die nodig zijn voor de fabricage van auto's en onderdelen daarvan, alsmede op de beroepsprofielen die nodig zijn voor het nieuwe paradigma. Daarom moet het arbeidsmarktbeleid erop gericht zijn de inzetbaarheid van de beroepsbevolking te behouden/vergroten door middel van een leven lang leren, en flexibele trajecten tussen de wereld van het onderwijs en de wereld van het werk tot stand te brengen (bijv. duale leersystemen, goed werkende leerlingstelsels en certificering van niet-formeel leren). De interne mobiliteit van werknemers in bedrijven moet worden bevorderd door bij- en herscholing, zodat zij worden toegerust met de vaardigheden van de toekomst (minder handarbeid en een sterke toename van digitale vaardigheden, met speciale aandacht voor software en elektrotechniek). Europese sectorale initiatieven zoals DRIVES en ALBATTs en de nieuwe Automotive Skills Alliance zijn belangrijke instrumenten om het probleem op het gebied van vaardigheden aan te pakken.

3.14. Voor werknemers die de sector moeten verlaten, **moet worden geregeld dat zij soepel op een andere baan kunnen overstappen.** Zij moeten toegang krijgen tot de nieuwe banen die zullen ontstaan in opkomende industrieën zoals IT, 5G-netwerken, vermogenslektronica, oplaadinfrastructuur, de productie van hernieuwbare energie, slimme energienetten, slimme wegen, mobiliteitsdiensten, accu's, alternatieve brandstoffen, energieopslag, elektriciteitsproductie en -distributie. De uitdaging zal groot zijn, aangezien deze banen waarschijnlijk op een ander moment en elders zullen worden geschapen en andere vaardigheden zullen vereisen dan de banen die zullen verdwijnen. Tijdens de transitie moet inkomenszekerheid worden gewaarborgd. Collectieve ontslagen kunnen ook worden voorkomen aan de hand van systemen voor vervoegde uitstreding, werktijdverkorting en arbeidsduurverkorting. Er moet worden gezorgd voor een goede sociale dialoog om tijdig te kunnen anticiperen op veranderingen en om sociale verstoringen en conflicten te voorkomen.

3.15. **De gevolgen van de digitale en groene transitie in de sector moeten duidelijk in kaart worden gebracht,** zodat kan worden vastgesteld welke regio's en onderdelen van de toeleveringsketen het meeste risico lopen. Er mogen geen nieuwe sociale breuklijnen ontstaan tussen het Oosten en het Westen, noch tussen Zuid- en Noord-Europa. Ook moet de veranderende voetafdruk van de industrie als gevolg van decarbonisatie en digitalisering worden gemonitord. De potentiële vorderingen met het gebruik van duurzame biomassa verdienen nadere aandacht, aangezien dat ook kansen voor nieuwe banen oplevert, als is het wel zaak om daarbij de ecologische grenzen niet te overschrijden.

3.16. Alle belanghebbenden (bedrijven, vakbonden, clusterorganisaties, overheden, arbeidsmarktinstaties, instanties voor regionale ontwikkeling) in regio's met een omvangrijke automobiellndustrie moeten intensief samenwerken aan **alomvattende regionale herontwikkelingsplannen.**

3.17. **Gestrande activa in de toeleveringsketens van de automobiellndustrie moeten worden vermeden** door te zorgen voor tijdige en adequate steun voor de vele kleine en middelgrote ondernemingen die niet over de (personele en financiële) middelen beschikken om hun activiteiten te heroriënteren en over te schakelen op bedrijfsmodellen die veelbelovender zijn.

3.18. **Individuele mobiliteit moet voor iedereen toegankelijk en betaalbaar blijven**, met name voor forenzen die geen toegang hebben tot hoogwaardig openbaar vervoer of andere mobiliteitsoplossingen. Dat kan worden verzeijlijkt door compensatie te bieden voor de hogere prijs van alternatieve aandrijfliijnen en van koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen die in een conventionele auto kunnen worden gebruikt. Een maatschappelijke polarisatie tussen degenen die het zich kunnen veroorloven om een groene auto te kopen en degenen die dat niet kunnen, moet ten koste van alles worden vermeden.

3.19. **Conclusie.** De Europese automobieliindustrie is altijd een wereldleider en een aanjager van groei en werkgelegenheid geweest. In het kader van de transitie naar het paradigma van een gedigitaliseerd en koolstofvrij wegvervoersysteem moet zij deze positie behouden en de transitietrajecten ontwikkelen die haar in staat stellen het hoofd te bieden aan de ontwrichtende trends waarmee de industrie momenteel wordt geconfronteerd. Zij moet dit doen door voort te bouwen op haar sterke punten op het gebied van technologie, haar geschoolde arbeidskrachten, engineering van wereldklasse, veeleisende consumenten, geavanceerde toeleveringsketens, een sterke kmo-cultuur en constructieve arbeidsverhoudingen. De Europese automobieliindustrie moet een voortrekkersrol gaan spelen bij de ontwikkeling en toepassing van duurzame mobiliteitsoplossingen. Daarom moet de automobieliindustrie actief strategieën ontwikkelen om de voortdurende ontwrichting en megatrends in het Europese autolandschap vorm te geven. **Aangezien de toeleveringsketen van de automobieliindustrie voor enorme uitdagingen staat, acht het EESC het noodzakelijk dat er een mechanisme voor en rechtvaardige transitie voor de sector wordt opgezet, zodat de nodige begeleidende maatregelen worden genomen om sociale ontwrichting te voorkomen en een maatschappelijk verantwoorde overgang te waarborgen.**

Brussel, 20 oktober 2021.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Christa SCHWENG